

**GESCHÄFTSVERLAUF,
RECHTLICHE
STRUKTUR UND
UNTERNEHMENS-
VERANTWORTUNG**

Buch

2006



The step beyond

Der vollständige EADS-Geschäftsbericht umfasst drei Dokumente:

Buch

1



DAS UNTERNEHMEN IM JAHR 2006

Management & Verantwortung
Einblick: Der Schritt nach vorn
Das Geschäftsjahr 2006
Im Fokus
Gut zu wissen

Buch

2

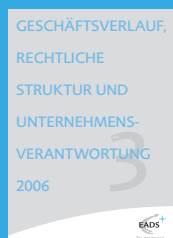


FINANZBERICHT UND CORPORATE GOVERNANCE 2006

Teil 1 des Registrierungsdokuments
Risikofaktoren
Nettovermögen, Vermögenslage, Ertragslage
Corporate Governance

Buch

3



GESCHÄFTSVERLAUF, RECHTLICHE STRUKTUR UND UNTERNEHMENSVERANTWORTUNG 2006

Teil 2 des Registrierungsdokuments
(auf Anfrage)
Informationen über die Aktivitäten der EADS
Corporate Social Responsibility
Allgemeine Angaben über die Gesellschaft
und ihr Grundkapital
Für das Registrierungsdokument Verantwortliche

Die Online-Version des EADS-Geschäftsberichts
2006 ist verfügbar unter

 www.reports.eads.com

GESCHÄFTSVERLAUF, RECHTLICHE STRUKTUR UND UNTERNEHMENS- VERANTWORTUNG

EADS

EADS REGISTRIERUNGSDOKUMENT

TEIL 2

GESCHÄFTSVERLAUF, RECHTLICHE STRUKTUR UND UNTERNEHMENSVERANTWORTUNG

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

Dieses Registrierungsdokument wurde gemäß Anlage 1 der EU-Verordnung 809/2004, in englischer Sprache erstellt und von der zuständigen niederländischen Finanzmarktbehörde Autoriteit Financiële Markten („AFM“) in Anwendung des Gesetzes *Wet op het financieel toezicht* (in der geänderten Fassung) gemäß Richtlinie 2003/71/EU am 25. April 2007 genehmigt. Das Registrierungsdokument besteht aus zwei Teilen, die zusammen gelesen werden müssen: (i) dieses Dokument unter dem Titel „Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmensverantwortung“ (Registrierungsdokument Teil 2) und (ii) das Dokument „Finanzbericht und Corporate Governance“ (Registrierungsdokument Teil 1). Dieses Registrierungsdokument kann zur Unterstützung einer Finanztransaktion und als Bestandteil eines Prospektes gemäß Richtlinie 2003/71/EU nur dann verwendet werden, wenn es durch eine von der AFM genehmigte Wertpapierbeschreibung und eine Zusammenfassung ergänzt wird.

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

GESCHÄFTSVERLAUF, RECHTLICHE STRUKTUR UND UNTERNEHMENS- VERANTWORTUNG

1

INFORMATIONEN ÜBER DIE AKTIVITÄTEN DER EADS

2

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY

3

ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT
UND IHR GRUNDKAPITAL

4

FÜR DAS REGISTRIERUNGSDOKUMENT
VERANTWORTLICHE

EADS

FINANZBERICHT UND CORPORATE GOVERNANCE

REGISTRIERUNGSDOKUMENT – TEIL 1

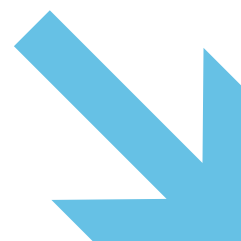
DIESES INHALTSVERZEICHNIS IST NICHT AKTIV, WEIL ES ZU BUCH 2 GEHÖRT

RISIKOFAKTOREN	7		
1. Finanzmarktrisiken	8		
2. Geschäftsbezogene Risiken	10		
3. Rechtliche Risiken	15		
4. Industrie- und Umweltrisiken	16		
			<i>Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns</i> 37
			<i>Sonstige betriebliche Erträge und sonstige betriebliche Aufwendungen des Konzerns</i> 37
			<i>Anteil am Ergebnis von at equity bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns</i> 37
			<i>Zinsergebnis des Konzerns</i> 38
			<i>Übriges Finanzergebnis des Konzerns</i> 38
			<i>Konzernertragsteuern</i> 38
			<i>Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis des Konzerns</i> 38
			<i>Konzernergebnis (auf die Aktionäre der EADS N. V. entfallendes Periodenergebnis)</i> 39
			<i>Ergebnis je Aktie</i> 39
		1.1.6	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich Anteile in Fremdbesitz) 40
			<i>Auswirkung von IAS 39 auf das AOCI</i> 40
			<i>Auswirkung von Unterschiedsbeträgen aus Währungsumrechnungen im AOCI</i> 41
		1.1.7	Liquidität und Kapitalausstattung 41
		1.1.7.1	<i>Cashflow</i> 42
		1.1.7.2	<i>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des Konzerns</i> 44
		1.1.7.3	<i>Finanzverbindlichkeiten des Konzerns</i> 45
		1.1.7.4	<i>Absatzfinanzierung</i> 45
		1.1.8	Sicherungsgeschäfte 50
		1.1.8.1	<i>Wechselkurse</i> 50
		1.1.8.2	<i>Zinssätze</i> 51
		1.2	Jahresabschlüsse 53
		1.2.1	Konzernabschluss (IFRS) 54
			<i>EADS N.V. Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (IFRS) für die zum 31. Dezember 2006, 2005, 2004 endenden Geschäftsjahre</i> 54
			<i>EADS N.V. Konzern-Kapitalflussrechnung (IFRS) für die zum 31. Dezember 2006, 2005, 2004 endenden Geschäftsjahre</i> 56
			<i>EADS N.V. Konzern-Aufstellung der erfassten Erträge und Aufwendungen (IFRS) für die zum 31. Dezember 2006, 2005, 2004 endenden Geschäftsjahre</i> 57
			<i>Zusätzliche Information: EADS N.V. Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (IFRS) für die zum 31. Dezember 2006, 2005, 2004 endenden Geschäftsjahre</i> 58
			<i>Wertminderungstests auf Goodwill</i> 85
		1.2.2	Einzelabschluss 131
		1.3	Honorare der Konzernabschlussprüfer 143
		1.4	Informationen zu den Konzernabschlussprüfern 144
1	NETTOVERMÖGEN VERMÖGENSLAGE ERTRAGSLAGE	17	
1.1	Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage	18	
1.1.1	Vorabinformation	18	
	<i>Wechselkursinformationen</i>	18	
	<i>Bewertung</i>	18	
1.1.2	Überblick	19	
1.1.2.1	<i>Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen in 2006</i>	19	
1.1.2.2	<i>Ausblick</i>	21	
1.1.3	Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen	21	
1.1.3.1	<i>Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises</i>	21	
1.1.3.2	<i>Leistungen an Arbeitnehmer – IAS 19</i>	22	
1.1.3.3	<i>Pensionsverpflichtungen Großbritannien</i>	23	
1.1.3.4	<i>Marktwertanpassungen</i>	24	
1.1.3.5	<i>Wertminderung von Vermögenswerten</i>	24	
1.1.3.6	<i>Forschungs- und Entwicklungskosten</i>	25	
1.1.3.7	<i>Bilanzierung gesicherter Transaktionen im Jahresabschluss</i>	25	
1.1.3.8	<i>Währungsumrechnung</i>	26	
1.1.3.9	<i>Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss</i>	26	
1.1.4	Bewertung der Leistung des Managements	28	
1.1.4.1	<i>Auftragsbestand</i>	28	
1.1.4.2	<i>Verwendung des EBIT*</i>	29	
1.1.4.3	<i>EBIT* Leistung nach Geschäftsbereichen</i>	30	
1.1.5	Ertragslage der EADS	33	
	<i>Konzernumsatzerlöse</i>	33	
	<i>Konzernumsatzkosten</i>	36	
	<i>Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten des Konzerns</i>	37	

DIESES INHALTSVERZEICHNIS IST NICHT AKTIV, WEIL ES ZU BUCH 2 GEHÖRT

2	CORPORATE GOVERNANCE	145	3	FINANZKALENDER	179
				Finanzkalender 2007	180
2.1	Geschäftsführung und Kontrolle	147			
2.1.1	Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers	147			
2.1.2	Audit Committee	156			
2.1.3	Remuneration and Nomination Committee	156			
2.1.4	Executive Committee	157			
2.1.5	Interne Kontroll- und Risikomanagementsysteme	159			
2.1.5.1	Überblick	159			
2.1.5.2	RM-System	161			
2.1.5.3	IC-System	161			
2.1.5.4	Durch das IC-System abgesicherte Geschäftsprozesse	162			
2.2	Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte	166			
2.2.1	Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	166			
2.2.1.1	Allgemeine Grundsätze	166			
2.2.1.2	Vergütung der Mitglieder des Board of Directors	166			
2.2.1.3	Vergütung der Mitglieder des Executive Committee	169			
2.2.2	Den beiden Chief Executive Officers gewährte langfristige Leistungsprämien	170			
2.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	170			
2.2.4	Gewährte Darlehen und Garantien für Directors	170			
2.3	Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	171			
2.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	171			
2.3.2	Belegschaftsaktienpläne	171			
2.3.2.1	ESOP 2000	171			
2.3.2.2	ESOP 2001	171			
2.3.2.3	ESOP 2002	172			
2.3.2.4	ESOP 2003	172			
2.3.2.5	ESOP 2004	173			
2.3.2.6	ESOP 2005	173			
2.3.2.7	ESOP 2007	173			
2.3.3	Langfristige Leistungspläne	174			

ZUM INHALTSVERZEICHNIS DIESES BANDS
BITTE WENDEN



GESCHÄFTSVERLAUF, RECHTLICHE STRUKTUR UND UNTERNEHMENSVERANTWORTUNG


Verzeichnis


REGISTRIERUNGSDOKUMENT – TEIL 2

1	INFORMATIONEN ÜBER DIE AKTIVITÄTEN DER EADS	7
1.1	Darstellung der EADS-Gruppe	8
1.1.1	Überblick	8
1.1.2	Airbus	15
1.1.3	Militärische Transportflugzeuge	25
1.1.4	Eurocopter	29
1.1.5	Verteidigung und Sicherheit	33
1.1.6	Astrium	43
1.1.7	Übrige Aktivitäten	50
1.1.8	Beteiligungen	52
1.1.9	Versicherung	53
1.1.10	Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	54
1.1.11	Aufnahme durch Referenz	55
1.2	Jüngste Entwicklungen	55
2	CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY	59
2.1	Geschäftsethik	62
2.1.1	Ordnungsgemäße Geschäftspraktiken	62
2.1.1.1	<i>Richtlinien</i>	62
2.1.1.2	<i>Organisation</i>	62
2.1.1.3	<i>Durchführung und Best Practices</i>	63
2.1.2	Einhaltung der Exportkontrollverfahren	64
2.1.2.1	<i>Richtlinien</i>	64
2.1.2.2	<i>Organisation</i>	64
2.1.2.3	<i>Durchführung und Best Practices</i>	65
2.1.3	Einhaltung der Gesetze in allen Tätigkeitsbereichen der EADS	66
2.1.3.1	<i>Richtlinien</i>	66
2.1.3.2	<i>Organisation</i>	66
2.1.3.3	<i>Durchführung und Best Practices</i>	67
2.1.4	Corporate Governance Standards	67
2.1.4.1	<i>Richtlinien</i>	68
2.1.4.2	<i>Organisation</i>	68
2.2	Nachhaltiges Wachstum	68
2.2.1	Produktqualität und Kundenzufriedenheit	68
2.2.1.1	<i>Richtlinien</i>	68
2.2.1.2	<i>Organisation</i>	69
2.2.1.3	<i>Durchführung und Best Practices</i>	69
2.2.2	Förderung und Schutz von Innovationen	70
2.2.2.1	<i>Entwicklungsstrategie</i>	70
2.2.2.2	<i>Förderung und Schutz von Innovationen: Geistiges Eigentum</i>	73
2.2.3	Lieferantenmanagement: Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten	75
2.2.3.1	<i>Richtlinien</i>	75
2.2.3.2	<i>Organisation</i>	75
2.2.3.3	<i>Durchführung und Best Practices</i>	76
2.3	Umweltschutz	79
2.3.1	Richtlinien	79
2.3.2	Organisation	79
2.3.3	Durchführung und Best Practices	80
2.4	Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern	83
2.4.1	Information der Arbeitskräfte und Organisation der Arbeit	83
2.4.2	Organisation des Personalwesens	84
2.4.3	Richtlinien des Personalwesens und Durchführung	85
2.4.3.1	<i>Gesundheit und Sicherheit: Bereitstellung eines sicheren Arbeitsplatzes für EADS-Mitarbeiter und Subunternehmer</i>	85
2.4.3.2	<i>Die Sorge für EADS-Mitarbeiter und das EADS-Know-how</i>	86
2.4.3.3	<i>Vielfalt: Verpflichtung zur Chancengleichheit für alle EADS-Mitarbeiter</i>	86
2.4.3.4	<i>Berufliche Entwicklung: Effizientes Management von Fähigkeiten und Know-how</i>	89
2.4.3.5	<i>Beziehung zu Arbeitnehmern: Ein proaktiver Dialog</i>	91
2.5	Gesellschaftliches Engagement	93
2.5.1	Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Geschäftsinteressenten der EADS	93
2.5.1.1	<i>Richtlinien</i>	93
2.5.1.2	<i>Organisation</i>	93
2.5.1.3	<i>Durchführung und Best Practices</i>	93
2.5.2	Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie der EADS	94
2.5.2.1	<i>Richtlinien</i>	94
2.5.2.2	<i>Organisation</i>	94
2.5.2.3	<i>Durchführung und Best Practices</i>	94

3	ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT UND IHR GRUNDKAPITAL	95		
3.1	Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	96		
3.1.1	Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	96		
3.1.2	Rechtsform	96		
3.1.3	Geltendes Recht	96		
3.1.3.1	<i>Periodische Offenlegungspflichten</i>	97		
3.1.3.2	<i>Laufende Offenlegungspflichten</i>	99		
3.1.4	Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	100		
3.1.5	Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	100		
3.1.6	Handels- und Gesellschaftsregister	100		
3.1.7	Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	101		
3.1.8	Geschäftsjahr	101		
3.1.9	Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	101		
3.1.9.1	<i>Dividenden</i>	101		
3.1.9.2	<i>Rechte bei Auflösung der Gesellschaft</i>	101		
3.1.10	Aktionärsversammlung	102		
3.1.10.1	<i>Einberufung von Aktionärsversammlungen</i>	102		
3.1.10.2	<i>Recht zur Teilnahme an Aktionärsversammlungen</i>	102		
3.1.10.3	<i>Mehrheit und Quorum</i>	103		
3.1.10.4	<i>Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten</i>	103		
3.1.11	Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	104		
3.1.12	Obligatorisches Übernahmeangebot	105		
3.1.12.1	<i>Übernahme-Richtlinie</i>	105		
3.1.12.2	<i>Satzung</i>	106		
3.1.12.3	<i>Spanische Gesetzgebung</i>	107		
3.2	Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	107		
3.2.1	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	107		
3.2.2	Ausgegebenes Grundkapital	108		
3.2.3	Genehmigtes Kapital	108		
3.2.4	Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	108		
3.2.5	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	109		
3.3	Aktienbesitz und Stimmrechte	110		
3.3.1	Aktionärsstruktur	110		
3.3.2	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	112		
3.3.3	Art der Aktien	117		
3.3.4	Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	118		
3.3.5	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	119		
3.3.6	Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe	119		
3.3.7	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	121		
3.3.7.1	<i>Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen</i>	121		
3.3.7.2	<i>Französische Vorschriften</i>	121		
3.3.7.3	<i>Deutsche Vorschriften</i>	122		
3.3.7.4	<i>Spanische Vorschriften</i>	122		
3.3.7.5	<i>Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der Hauptversammlung am 4. Mai 2007 zu genehmigen ist</i>	122		
3.4	Dividenden	125		
3.4.1	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	125		
3.4.2	Dividendenpolitik der EADS	126		
3.4.3	Nicht eingeforderte Dividenden	126		
3.4.4	Besteuerung	126		
3.5	Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren	128		
4	FÜR DAS REGISTRIERUNGSDOKUMENT VERANTWORTLICHE	129		
4.1	Für das Registrierungsdocument Verantwortliche	130		
4.2	Erklärung der für das Registrierungsdocument Verantwortlichen	130		
4.3	Informationspolitik	130		
4.4	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	131		

1

INFORMATIONEN ÜBER DIE AKTIVITÄTEN DER EADS

1.1	Darstellung der EADS-Gruppe	8	1.2	Jüngste Entwicklungen	55
1.1.1	Überblick	8			
1.1.2	Airbus	15			
1.1.3	Militärische Transportflugzeuge	25			
1.1.4	Eurocopter	29			
1.1.5	Verteidigung und Sicherheit	33			
1.1.6	Astrium	43			
1.1.7	Übrige Aktivitäten	50			
1.1.8	Beteiligungen	52			
1.1.9	Versicherung	53			
1.1.10	Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	54			
1.1.11	Aufnahme durch Referenz	55			

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

1.1.1 Überblick

Aufgrund der Struktur der Märkte, auf denen die EADS operiert, und der Vertraulichkeit ihrer Geschäfte basieren alle Erklärungen zur Wettbewerbssituation der EADS, die in den Paragraphen 1.1 bis 1.1.8 unten wiedergegeben werden, auf EADS-internen Informationsquellen, sofern nicht andere Quellen ausdrücklich genannt werden.

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von Mrd. € 39,4 im Jahr 2006 ist EADS das führende Luft-, 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 2006 entfielen rund 75% der Gesamtumsätze auf den zivilen und 25% auf den militärischen Bereich.

Highlights im Jahr 2006

Trotz einiger beeindruckender Erfolge war 2006 ein sehr herausforderndes Jahr für die Gruppe. So führten insbesondere Produktionsschwierigkeiten für die A380 zu Verzögerungen beim beabsichtigten Lieferplan; die Lieferung der ersten A380 ist derzeit für Oktober 2007 vorgesehen. Die mit diesen Verzögerungen einhergehenden Kosten und Belastungen werden sich auf das zukünftige finanzielle Ergebnis von EADS sehr belastend auswirken. Angesichts der anhaltenden Schwäche des US-Dollars und der zusätzlichen Entwicklungskosten für zukünftige Programme ist der Bedarf nach Kosteneinsparungen weiter gestiegen. Als Antwort darauf hat das Management von EADS (das „**Management**“) die Einführung des Programms Power8 bei Airbus bekannt gegeben. Mit ihm sollen Kosten gesenkt, Cash maximiert und neue Produkte schneller entwickelt werden. Mit dem Programm sollen ab 2010 jährliche Kosteneinsparungen von mindestens Mrd. € 2 erzielt und bis 2010 eine kumulative Cash-Maximierung von rund Mrd. € 5,0 erreicht werden.

Trotz dieser Rückschläge hat die A380 ihre Flugerprobungskampagne im Laufe des Jahres 2006 erfolgreich abgeschlossen und von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und der Federal Aviation Authority (FAA) die Typenzertifizierung erhalten, worin sich die technische Unbedenklichkeit des völlig neuen Flugzeugs mit zwei Ebenen zeigt. Das Board of Directors von EADS gab Airbus zudem grünes Licht für den offiziellen Programmstart der A350XWB

(extra breiter Rumpf), eine neue Langstreckenfamilie mittlerer Kapazität mit einem extra breiten Rumpf. Die A350XWB wird in drei Basis-Passagierversionen verfügbar sein, die 270 bis 350 Passagieren Platz bieten, die erste Inbetriebnahme ist für 2013 geplant. Die A350XWB ersetzt das frühere A350-Programm bei Airbus, das 2005 lanciert wurde.

Aufgrund des starken geschäftlichen Ergebnisses der Lieferprogramme von Airbus und des Hubschrauber-, Verteidigungs- und Raumfahrtgeschäfts bleibt die finanzielle Lage von EADS trotz der Belastungen in Zusammenhang mit der A380 ausgewogen. Der Rekordauftragsbestand in Höhe von Mrd. € 262,8 zum Jahresende 2006 (davon Mrd. € 209,9 aus Handelsgeschäften und Mrd. € 52,9 für Verteidigung) stellt ein erhebliches Potenzial für das zukünftige Wachstum der EADS dar.

Das Geschäftsumfeld der EADS in 2006 war gekennzeichnet durch ein weiteres sehr starkes Jahr für die Flugzeugindustrie. 2006 konnten die beiden führenden Flugzeughersteller gemeinsam mehr als 1.874 neue Aufträge für Flugzeuge mit 100 Plätzen oder mehr für sich verbuchen. Dies ist das zweitbeste Ergebnis nach dem Rekord im Vorjahr, als 2.140 neue Flugzeuge bestellt wurden. Dagegen konnte für das Jahr 2003 lediglich ein Auftragsbestand von unter 524 Maschinen erreicht werden. Gemäß der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, ICAO, verzeichnete der Luftverkehr 2006 ein Jahreswachstum von rund 5%, bei einer erwarteten Wachstumsrate von 4,8% für die kommenden Jahre. Trotz dieser günstigen Marktbedingungen bleibt das Geschäftsumfeld insgesamt volatil. Mit dem jüngsten Anstieg des Euro gegenüber dem US-Dollar sehen sich die europäischen Unternehmen einem Wettbewerbsnachteil ausgesetzt, während die hohen Ölpreise die Kunden von EADS belasten. Die Instabilität im Nahen Osten sowie die globale Bedrohung durch Terroranschläge tragen zur weiteren Unsicherheit bei, während die Beschaffungsbudgets für Verteidigung weiterhin unter Druck stehen. Gleichzeitig könnten sich mit den staatlichen Initiativen zur Stärkung der Verteidigung und der inneren Sicherheit, um den zunehmenden Bedrohungen zu begegnen, langfristig neue Chancen ergeben.

Gemessen an den Bestellungen war 2006 das zweitbeste Jahr für Airbus, mit 824 Bestellungen (brutto), im Vergleich zum Branchenrekord von 1.111 Bestellungen (brutto), den Airbus im Jahr 2005 erzielt hatte. Infolge dieser starken Absatzleistung hat

Airbus seinen Auftragsbestand Ende 2006 um 17% auf 2.533 Flugzeuge erhöht. Ein großer Teil der Verkaufszahlen in diesem Geschäftsjahr war auf die äußerst beliebte Single-Aisle-Familie von Airbus zurückzuführen, mit insgesamt 673 Bestellungen von 47 Kunden, einschließlich einer Rekordbestellung über 150 Flugzeuge der China Aviation Supplies Import & Export Group Corporation (CASGC). Airbus lieferte im Jahr 2006 zudem 434 Flugzeuge aus (378 Flugzeuge in 2005), die höchste je erzielte Anzahl. Die Auslieferungen insgesamt belaufen sich jetzt auf 4.564 Flugzeuge. Schließlich wurde EADS im Oktober 2006 Alleineigentümer von Airbus, als die Gruppe den Anteil von 20% der BAE Systems an Airbus für Mrd. € 2,75 erwarb.

2006 sicherte Eurocopter seine Stellung als weltweit führender Hersteller von Hubschraubern, mit insgesamt 381 neuen Auslieferungen für militärische und zivile Hubschrauber. Mit einem Rekord-Auftragszugang von 615 neuen Hubschraubern erreichte der Auftragsbestand von Eurocopter Ende 2006 einen historischen Höchststand von Mrd. € 11 Eurocopter erzielte insbesondere im US-Markt für Militärhubschrauber einen entscheidenden Durchbruch, indem die US-Armee den UH-145 (eine Version des Zivilhubschraubers EC145) als ihren leichten Mehrzweckhubschrauber der nächsten Generation auswählte.

Im Laufe des Jahres 2006 konzentrierte sich der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge hauptsächlich auf die Abwicklung der Fertigungsverfahren seiner neuen Flugzeugprogramme, die sich alle in einer wichtigen Entwicklungsphase befinden. Die Auslieferung des ersten als Luft-Luft-Betankungsflugzeug eingesetzten Mehrzwecktankflugzeugs (MRTT) A330 ist für 2008 geplant, während die erste Auslieferung der A400M für 2009 auf dem Plan steht. Das Programm für die A400M erreichte im Laufe des Jahres vier Meilensteine, einschließlich der Fertigstellung des ersten ganzen Flügels. Das Geschäft mit leichten und mittelschweren Flugzeugen gewann 2006 Aufträge für 19 Flugzeuge, einschließlich 12 mittelschweren Transport- und Seeüberwachungsflugzeugen des Typs C-295 für die portugiesische Luftwaffe.

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit konnte seine Rentabilität 2006 weiter verbessern und überführte wichtige Programme und Projekte – einschließlich Eurofighter sowie Storm Shadow, Brinstone, Taurus, MICA und Aster von MBDA – in die Produktionsphase. Zudem konnte er seine Position im Bereich der Küsten- und Seeüberwachung erfolgreich ausbauen und seine Stellung im Marinebereich ganz allgemein verbessern. Zudem trug die Akquisition von professionellen Mobilfunkkapazitäten positiv zu den Erträgen 2006 bei und glich die Integration des deutschen Raketenunternehmens von EAD in MBDA aus.

Schließlich verzeichnete Astrium („Astrium“) 2006 ein gutes Jahr, da es in vollem Umfang vom Effekt aus fünf Jahren industrieller Restrukturierung profitieren konnte. Die

ausschlaggebenden Faktoren für diesen Erfolg waren das Anlaufen der Ariane-5-Produktion und weitere Entwicklungsfortschritte bei militärischen Satellitennachrichtensystemen, wie Skynet 5 und Satcom BW. Außerdem gewann Astrium Aufträge für sieben neue Telekommunikationssatelliten. Zu den Meilensteinen zählten die Auslieferung des Weltraumlabor Columbus an die Europäische Raumfahrtbehörde (ESA) und der erste vollständig erfolgreiche Testflug der ballistischen Rakete M51.

Strategie

Um den Wert für ihre Aktionäre zu maximieren und das Portfolio auszubalancieren, beabsichtigt das Management, die Position von EADS als ein führendes Unternehmen in wichtigen globalen Luft- und Raumfahrt, sowie Verteidigungsmärkten weltweit zu verstärken. Neben dem Umsetzen von Lösungen für aktuelle operative Herausforderungen konzentriert sich EADS weiterhin auf die Schaffung von Mehrwert für ihre Kunden durch innovative Produkte und Dienstleistungen. Die Gruppe hat vier langfristige strategische Ziele definiert, die darauf ausgerichtet sind, für ihre Aktionäre eine nachhaltige Wertschöpfung zu erzielen:

- *das Anstreben einer langfristig führenden Position bei Verkehrsflugzeugen:* Trotz der Schwierigkeiten im Jahr 2006 ist EADS weiterhin bestrebt, die führende Position im Markt für Verkehrsflugzeuge hinsichtlich Produktinnovation und Kundenzufriedenheit zu besetzen. Das Unternehmen setzt insbesondere alles daran, seinen Kunden ein vollständiges Produktsortiment anzubieten und gleichzeitig seine internationalen Partnerschaften weiter auszubauen. Mit der vollständigen Kontrolle von Airbus ist eine weitere Integration innerhalb von EADS und zusätzlich langfristiges Potenzial für eine Effizienzsteigerung möglich;
- *das Entwickeln von starken Wachstumsträgern, um die Portfolio-Balance zu verbessern:* Angesichts der Grenzen der staatlichen Beschaffungsbudgets und des Mangels an neuen Entwicklungsprogrammen in Europa beabsichtigt EADS, ihre Wachstumsstrategie mit einem globalen Ansatz zu verfolgen und die Anstrengungen zu verstärken, neue Lösungen anzubieten, indem sie ihre breite Basis an Fähigkeiten und Produkten besser ausnutzt. Die Gruppe wird alle Optionen für ein weiteres Wachstum, einschließlich beabsichtigter Akquisitionen zur Stärkung des langfristigen organischen Wachstumspotenzials, abwägen, ihre Wettbewerbsposition insgesamt ausbauen und ihr Portfolio erweitern. Das Management konzentriert sich besonders auf den Ausbau der Präsenz von EADS in Dienstleistungsmärkten. EADS verfügt derzeit über eine junge und sich rasch entwickelnde Flotte ziviler und militärischer Flugzeuge, die in Betrieb genommen wurde, und ist bestrebt, diese während ihres gesamten Lebenszyklus entsprechend zu betreuen;

- *das Ziel, ein wirklich weltweiter Industriekonzern zu werden:* Um den nachhaltigen Zugang zum Wachstumspotenzial der Märkte, die in herkömmlicher Weise nicht mehr erreicht werden können, zu sichern, entwickelt EADS eine Langzeitstrategie, die eine industrielle Präsenz auf Schlüsselmärkten der ganzen Welt beinhaltet. Mit diesem Ansatz verfolgt die Gruppe auch das Ziel, das Risiko der Schwäche des US-Dollars durch vermehrte globale Auslagerung und Offshore-Produktion zu minimieren;
- *das Wiederherstellen einer angemessenen Rentabilität und Erhalt einer langfristig gesunden Finanzlage:* Durch Programme wie Power8 zur Einsparung von Kosten und zur Rationalisierung der Betriebsorganisation, unternimmt EADS alles, um die unmittelbaren Herausforderungen der Branche zu überwinden und um schließlich ein für ihre Aktionäre attraktives Rentabilitätsniveau wiederherzustellen. EADS wird sich auch bemühen, ihre Finanzierungspolitik so auszugestalten, dass der langfristigen Ressourcennachfrage in Zusammenhang mit der Entwicklung von neuen Produkten Rechnung getragen wird und dass eine optimale Bilanzstruktur sichergestellt und ein möglicher Rückgang der Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen berücksichtigt wird. Die Geschäfte außerhalb des Geschäftsbereichs Airbus setzen ihre insgesamt positive Entwicklung fort, mit einem Rekord-EBIT* von Mio. € 810 im Jahr 2006. Es wird angestrebt, dieses Ergebnis weiter zu verbessern, sowohl in absoluten Zahlen als auch in Prozent vom Umsatz.

Um die oben aufgeführten strategischen Ziele zu erreichen, ist eine weitere Integration von Konzerntätigkeiten ausschlaggebend. Dementsprechend wird die Gruppe versuchen, einen gemeinsamen Ansatz im Bereich des Marketings zu entwickeln, die Bedeutung der Technologie verstärkt betonen und die gemeinsame Nutzung von Prozessen fördern, um das Wachstum zu fördern und Kosteneinsparungen zu realisieren. Außerdem hat das Management von EADS drei wichtige Wachstums- und Rentabilitätsfaktoren für die Zukunft identifiziert. Diese Faktoren sind bei der EADS als die „Drei Is“ bekannt: Innovation, Internationalisierung und Improvement.

Innovation – Konzentration auf alle technologischen Aspekte und Angebot bahnbrechender Lösungen

Innovation bei Produkten, Technologie, Herstellungsprozessen und Angebotsgestaltung werden für den zukünftigen Auftritt der EADS von entscheidender Bedeutung sein. Bei kürzeren Entwicklungszyklen und neuen Mitbewerbern in allen Bereichen muss EADS ihren technologischen Vorsprung aufrechterhalten und ein breites Spektrum an Fähigkeiten abdecken, um ihre Position als Marktführer zu halten.

Verglichen mit ihren Konkurrenten, hat EADS beständig mehr Ressourcen für Forschung und Entwicklung („R&D“)

aufgewendet (sowohl in absoluten Zahlen als auch in Prozent vom Umsatz). 2006 hat EADS rund Mrd. € 2,5 (mehr als 6% des Jahresumsatzes) für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung ausgegeben. Außerdem verstärkte sie ihre Technologieabteilung durch die Ernennung eines neuen Chief Technical Officer, der direkt den CEOs und den Mitgliedern des Executive Committee berichten wird.

Um ihre Innovationsführerschaft zu untermauern, hat sich EADS in ihrer zukünftigen Innovationsarbeit hohe Ziele gesteckt. Sie wird alles daran setzen, die neuesten digitalen Konstruktions- und Engineering-Tools systematisch anzuwenden, um größere Plattformentwicklungen schneller abschließen zu können, und wird das Tempo, in welchem sie ihre Kerntechnologien aktualisiert, weiter erhöhen, um Lücken zu ihren Mitbewerbern zu schließen. Zudem wird die Gruppe die Zahl der gemeinsam mit Hochschulen und Industriepartnern auf internationaler Ebene entwickelten Technologie-Programme weiter erhöhen.

Im kommerziellen Bereich hängt das Wachstum von Geschäften wie Eurocopter und Airbus von ihrer Fähigkeit ab, mit Herausforderungen wie Umweltproblemen, Verknappung der Ölversorgung oder zunehmenden Erwartungen bezüglich Schutz und Sicherheit fertig zu werden. Zukünftige Schlüsseltechnologien wie Verbundwerkstoffe, fortschrittliche Luftfahrtforschung und moderne PLM (Product Lifecycle Management) Tools bilden das Rückgrat für eine zukünftige Marktführerschaft. Damit diese Technologien tatsächlich genutzt werden können, müssen diese Geschäftsbereiche auf den Austausch von konzernweit vorhandenem Know-how und von Ressourcen aufbauen.

In den Sektoren Verteidigung und Raumfahrt wurden die Bedürfnisse der Kunden beeinflusst durch die anhaltenden Transformationsprozesse der US-amerikanischen und europäischen Verteidigungskräfte und der für die öffentliche Sicherheit verantwortlichen Behörden, ebenso wie das Erfordernis einer effizienteren Mittelverwendung des Verteidigungsbudgets. Folglich muss EADS neue Lösungen für System-/Leistungsintegration für Programme für Verteidigung und Innere Sicherheit wie C4ISR, Grenzsicherheit, erweiterte Luftabwehr, unbemannte Flugkörper und gleichzeitig auf bestehenden erfolgreichen Plattformen sowie auf militärischen Derivaten, die von zivilen Produkten stammen, aufbauen.

Um ihre Programmführerschaft auszuweiten, konzentriert sich EADS neben dem Angebot der neusten Systemlösungen auch auf das Angebot der innovativsten Dienstleistungslösungen. Aufgrund der in jüngster Zeit im Rahmen des langfristigen Vertragsmanagements gewonnenen Erfahrungen beabsichtigt EADS insbesondere, ihr Angebot für ausgegliederte Dienste auszuweiten.

Internationalisierung – Entwicklung zu einem globalen Industriekonzern

Um in bestimmten Ländern Fuß zu fassen, ist eine industrielle Präsenz vor Ort häufig ausschlaggebend. Eine solche Entwicklung muss auf Konzernebene abgestimmt werden, um Bedürfnisse rascher zu erfassen, Synergiepotenziale freizusetzen und um sicherzustellen, dass die Geschäftseinheiten eine schlüssige Strategie verfolgen.

Im Einklang mit diesem Ansatz ist EADS bemüht, sich als starker Partner vor Ort auf Schlüsselmärkten wie USA, China, Russland, Südkorea und Indien zu etablieren. Die Umsetzung einer langfristigen Vision und einer industriellen Präsenz von EADS in diesen Ländern zielt darauf ab, sich langfristig den Marktzugang zu sichern. Dabei profitiert EADS von ihrem hohen Wachstums- und Technologiepotenzial, natürlichem Hedging und Möglichkeiten, das Risiko zu verteilen und, wenn immer möglich, von strukturellen Kostenvorteilen. 2006 unternahm EADS Anstrengungen, um ihre industrielle Präsenz in wichtigen Märkten durch gezielte Investitionen und das Eingehen strategischer Partnerschaften zu verstärken.

In den USA ist es das Ziel, die Präsenz als angesehenes Unternehmen im weltweit größten Markt für Verteidigung und Innere Sicherheit fest zu etablieren. EADS verfolgt dabei eine Strategie, die auf vier Säulen gründet: dem Aufbau von Produktionsstrukturen in den USA, der Entwicklung transatlantischer Kooperation, der Übernahme mittelständischer Verteidigungsunternehmen und der Zusammenarbeit mit US-Hauptauftraggebern. EADS hat mit wichtigen Marktteilnehmern Vereinbarungen geschlossen: Der Geschäftsbereich Militärische Transportflüge mit Raytheon für das Angebot zum Transportflugzeugprojekt „Future Cargo Aircraft“ bzw. mit Northrop Grumman zum Tankflugzeug KC-30 sowie von Eurocopter mit Sikorsky im Programm „Light Utility Helicopter“ (LUH). Das Jahr 2006 markierte einen wichtigen Meilenstein, da die US-Armee Eurocopter als Hauptauftragnehmer für ihr LUH-Programm auswählte, mit einem potenziellen Gesamtlebenszykluswert von mehr als Mrd. US\$ 2.

Die Pionierarbeit bei der Umsetzung der langfristigen Produktionsstrategie von EADS wurde in China geleistet. Hier wurde die industrielle Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren schrittweise ausgebaut. Neben der Unterzeichnung einer Vereinbarung mit einem chinesischen Konsortium für die Einrichtung eines Endmontagewerks für die A320 im Laufe des Jahres 2006, arbeitete EADS an der Umsetzung der wichtigen strategischen Vereinbarungen die der Konzern mit chinesischen Partnern in früheren Jahren unterzeichnet hatte. So begannen beispielsweise Eurocopter und AVIC II mit der gemeinsamen Entwicklung des EC175, einem neuen Mehrzweckhubschrauber. Der Konzern sieht sich in China zu

langfristigen strategischen Partnerschaften verpflichtet, um seine führende Position bei Verkehrsflugzeugen zu sichern.

In Südkorea befinden sich Eurocopter und KAI in der Entwicklungsphase eines brandneuen militärischen Transporthubschraubers der 8-Tonnen-Klasse. Dieses Projekt gilt als eine gute Ausgangsbasis für die weitere Expansion von EADS in Südkorea.

Indien hat sich im kommerziellen Geschäft bereits als Wachstumsmarkt profiliert (auf ihn entfallen rund 7% des gesamten Auftragsbestands von EADS) und im September 2006 entschied sich der Konzern für die Entwicklung eines Technologiezentrums im Land. Damit kann EADS ihre lokale Präsenz ausbauen und gleichzeitig ihre Kunden unterstützen. Die gegenwärtige Herausforderung besteht darin, diese Anstrengungen auszuweiten um im Verteidigungsgeschäft, das den größten Anteil am potenziellen Wachstum des indischen Marktes ausmacht, Fuß zu fassen.

Die Entwicklung der russischen Wirtschaft ist viel versprechend und die russische Industrie für Luftfahrt und Verteidigung ist mit ihren Restrukturierungen und Konsolidierungen stärker gewachsen. EADS hat einen Anteil von 10% an Irkut, einem zentralen Akteur in Russlands industrieller Zukunft. EADS ist auch ein Joint Venture für eine Umrüstung von Frachtflugzeugen in Russland eingegangen. Schließlich haben EADS und Führungskräfte der russischen Raumfahrtindustrie einen strategischen Ausschuss gebildet, um ihre gegenseitigen Interessen in Zukunft zu koordinieren.

Improvement – Rechtzeitige Auslieferung des Auftragsbestands von EADS zu optimalen Kosten, mit einem Fokus auf Qualität und Kundenzufriedenheit

Ob der Rekordauftragsbestand von Mrd. € 262,8 in eine Rentabilität umgewandelt werden kann, die Maßstäbe setzt, hängt von der Fähigkeit der Gruppe ab, die Wirtschaftlichkeit, gemessen in Zeit, Kosten und Qualität, innerhalb der EADS und bei ihren Hauptlieferanten zu verbessern.

Das Management hat der erfolgreichen Implementierung und Durchführung von Verbesserungsplänen und Projekten innerhalb der gesamten Gruppe Priorität eingeräumt. Verbesserungen der Wirtschaftlichkeit erfordern die Echtzeitdarstellung des Status aller Betriebsteile und Datenaustausch zwischen EADS und ihren Hauptlieferanten. Diese Bemühungen werden von der integrierten Planung und Ausführung von Prozessen mit geschlossenem Planungszyklus und Werkzeugen, die eine effiziente Entscheidungsfindung und die Einführung frühzeitiger Aufholmaßnahmen ermöglichen, unterstützt.

Bei der Entwicklung der A380 hat sich der Bedarf nach Veränderungen und Verbesserungen gezeigt. Entsprechend wird

Airbus versuchen, ihre eigenen internen Prozesse zu integrieren und sich dabei gleichzeitig als Teil der EADS-Gruppe besser zu integrieren. Airbus führt zurzeit ein neues Programm zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit ein: Power8. Dieses Programm befasst sich mit allen Aspekten des Unternehmens, um es zu straffen, besser zu integrieren und um die Effizienz und Produktivität zu steigern. Aufgrund der markanten Abschwächung des US-Dollars gegenüber dem Euro ist die Notwendigkeit sich zu verbessern ausgesprochen wichtig. Power8 bildet die Voraussetzung, um die Sicherstellung des Erfolgs und der Rentabilität in Zukunft zu unterstützen.

Einer erfolgreichen Implementierung und Durchführung von Verbesserungsplänen und Projekten in allen Geschäftsbereichen und Abteilungen des Konzerns wird deshalb in den nächsten Jahren höchste Priorität eingeräumt.

Organisation der EADS-Geschäftsbereiche

Das Hauptgeschäft von EADS entfällt auf fünf Geschäftsbereiche: (1) Airbus, (2) Militärische Transportflugzeuge, (3) Eurocopter, (4) Verteidigung und Sicherheit sowie (5) Astrium (zuvor EADS Raumfahrt): Die Aufteilung der Geschäftstätigkeit innerhalb dieser fünf Geschäftsbereiche zeigt das Schaubild in Abschnitt „3.3.6. Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe“.

Airbus

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Von der Gründung 1970 bis Ende 2006 sind bei Airbus von zirka 250 Kunden aus aller Welt 7.097 Flugzeuge bestellt worden. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15% im Jahr 1990 auf 52% im Jahr 2006 gestiegen, womit sie ihre Rivalin Boeing zum vierten Mal überholt. Zum 31. Dezember 2006 belief sich ihr Auftragsbestand (2.533 Flugzeuge) auf 79,9% des gesamten Auftragsbestands von EADS weltweit. Die Bruttoaufträge beliefen sich auf 824 Flugzeuge. Nach Abzug aller Stornierungen betrug der Nettoauftragseingang für 2006 790 Flugzeuge. Der erzielte Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Airbus von EADS belief sich im Jahr 2006 auf Mrd. € 25,2, also 63,9% des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „1.1.2 Airbus“.

Militärische Transportflugzeuge

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (MTA) fertigt und vermarktet leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für die Entwicklung des Projekts für schwere europäische militärische Transportflugzeuge A400M zuständig. Ferner werden im Geschäftsbereich MTA 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 MTA entwirft und produziert zudem Flugzeugkomponenten. Im Jahr 2006 betragen die konsolidierten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs MTA Mrd. € 2,2, also 5,6% der Gesamtumsätze von EADS. Siehe „1.1.3 Militärische Transportflugzeuge“.

Eurocopter

Eurocopter ist einer der weltweit führenden Hersteller von Hubschraubern und der in Europa führende Hersteller 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 militärischen Transporthubschraubers NH90 und des Kampfhubschraubers Tiger, auf Grund des großen Auftragsbestands im militärischen Bereich bei mehreren europäischen Regierungen und der wachsenden Nachfrage in militärischen und paramilitärischen Exportmärkten erheblich zunehmen werden. Im Jahr 2006 konnte Eurocopter im Weltmarkt für zivile Hubschrauber einen Anteil von 50% erobern. Im Jahr 2006 betragen die konsolidierten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Eurocopter Mrd. € 3,8, also 9,6% der Gesamtumsätze von EADS. Siehe „1.1.4 Eurocopter“.

Verteidigung und Sicherheit

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit (der „**Geschäftsbereich DS**“) ist auf den Gebieten integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien einschließlich Lenkflugkörpersysteme, Kampfflugzeuge, Verteidigungselektronik, Militärkommunikation und Innere Sicherheit tätig. Bei den Auftraggebern handelt es sich um Streitkräfte und Polizeikräfte in der ganzen Welt. Die Einheit Militärflugzeuge ist führender Partner im Eurofighter-Konsortium und ebenfalls auf dem Gebiet der unbemannten Flugkörper (UAV) aktiv. Der Geschäftsbereich DS ist der führende Lieferant von Verteidigungselektronik in Europa und spielt im Markt für sichere und verschlüsselte Militärkommunikation eine bedeutende Rolle. Im Jahr 2006 betragen die konsolidierten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs DS Mrd. € 5,9, also 14,9% der Gesamtumsätze von EADS. Siehe „1.1.5 Verteidigung und Sicherheit“.

Astrium

Astrium ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Astrium besteht aus drei großen Geschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space

Transportation und Astrium Services, in denen Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensysteme konstruiert, entwickelt und produziert und Raumfahrt-dienstleistungen angeboten werden. Astrium bietet zudem Dienstleistungen im Zusammenhang mit Starts von Trägersystemen über ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurokot sowie Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten an. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2006 auf Mrd. € 3,2, also 8,1% des gesamten konsolidierten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „1.1.6 Raumfahrt“.

Beteiligungen

Zu den wichtigen Beteiligungen der EADS zählt ein Anteil von 46,3% an Dassault Aviation, ein bedeutender Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Siehe „1.1.8 Beteiligungen“.

Zusammenfassung der Finanz- und Betriebsdaten

Die folgenden Tabellen zeigen eine Zusammenfassung der Finanz- und Betriebsdaten für EADS für die zum 31. Dezember 2006, zum 31. Dezember 2005 und zum 31. Dezember 2004 beendeten Geschäftsjahre.

KONZERNUMSATZERLÖSE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2006, 2005 UND 2004 NACH GESCHÄFTSBEREICH

	2006		2005		2004	
	Betrag in Mrd. €	In Prozent*	Betrag in Mrd. €	In Prozent*	Betrag in Mrd. €	In Prozent*
Airbus	25,2	62,6%	22,2	64,3%	20,2	62,7%
Militärische Transportflugzeuge	2,2	5,5%	0,8	2,2%	1,3	4,0%
Eurocopter	3,8	9,4%	3,2	9,3%	2,8	8,6%
Verteidigung & Sicherheit	5,9	14,6%	5,6	16,4%	5,4	16,7%
Astrium	3,2	8,0%	2,7	7,8%	2,6	8,0%
Umsatzerlöse der Geschäftsbereiche	40,3	100%	34,5	100%	32,3	100,0%
Übrige Aktivitäten	1,3		1,1		1,1	
Zentrale/Eliminierungen**	(2,1)		(1,4)		(1,6)	
KONZERNUMSATZERLÖSE INSGESAMT	39,4		34,2		31,8	

(*) Prozentualer Anteil an den Bereichsumsatzerlösen insgesamt vor Zentrale/Eliminierungen.

(**) Enthält Eliminierungen um konzerninterne Umsätze und Erträge aus der Vermietung von Immobilien.

KONZERNUMSATZERLÖSE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2006, 2005 UND 2004 NACH GEOGRAFISCHEN BEREICHEN

	2006		2005		2004	
	Betrag in Mrd. €	In Prozent*	Betrag in Mrd. €	In Prozent*	Betrag in Mrd. €	In Prozent*
Europa	17,1	43,6%	13,6	39,7%	14,6	45,7%
Nordamerika	9,4	23,9%	9,0	26,4%	8,7	27,4%
Asien-Pazifik-Raum	7,9	19,9%	7,7	22,6%	4,9	15,6%
Übrige Welt**	5	12,6%	3,9	11,3%	3,6	11,3%
Summe	39,4	100,0%	34,2	100,0%	31,8	100,0%

(*) Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

(**) Einschließlich der Nahe Osten.

KONSOLIDIERTE, VERBUCHTE AUFTRÄGE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2006, 2005 UND 2004

	2006		2005		2004	
	Betrag in Mrd. €	In Prozent***	Betrag in Mrd. €	In Prozent***	Betrag in Mrd. €	In Prozent***
Auftragseingang*						
Airbus**	53,4	76,8%	78,3	84,5%	25,8	58,2%
Militärische Transportflugzeuge	1,6	2,3%	1,8	2,0%	1,2	2,6%
Eurocopter	4,9	7,1%	3,5	3,8%	3,2	7,3%
Verteidigung & Sicherheit	5,2	7,5%	6,7	7,2%	8,5	19,1%
Astrium	4,4	6,3%	2,3	2,5%	5,7	12,8%
BEREICHSAUFTRÄGE INSGESAMT	69,5	100,0%	92,6	100,0%	44,4	100,0%
Übrige Aktivitäten	1,5		1,9		1,1	
Zentrale/Eliminierungen	(1,9)		(2)		(1,4)	
SUMME	69,1		92,6		44,1	

(*) Ohne Optionen.

(**) Es werden die Listenpreise zu Grunde gelegt.

(***) Vor Zentrale/Eliminierungen.

KONSOLIDIERTER AUFTRAGSBESTAND FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2006, 2005 UND 2004****

	Stand zum 31. Dezember 2006		Stand zum 31. Dezember 2005		Stand zum 31. Dezember 2004	
	Betrag in Mrd. €	In Prozent***	Betrag in Mrd. €	In Prozent***	Betrag in Mrd. €	In Prozent***
Auftragsbestand*						
Airbus**	210,1	77%	202,0	77%	136,0	70%
Militärische Transportflugzeuge	20,3	7%	21,0	8%	19,9	10%
Eurocopter	11,0	4%	10,0	4%	9,1	5%
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	17,6	6%	18,5	7%	17,3	9%
Astrium	12,3	5%	10,9	4%	11,3	6%
BEREICHSAUFTRAGS- BESTÄNDE INSGESAMT***	271,3	100%	262,4	100%	193,6	100%
Übrige Aktivitäten	2,2		2,1		1,1	
Zentrale/Eliminierungen	(10,8)		(11,3)		(10,4)	
SUMME	262,8		253,2		184,3	

(*) Ohne Optionen.

(**) Es werden die Listenpreise oder der Verkehrsflugzeugsektor zu Grunde gelegt.

(***) Vor Berücksichtigung von „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Eliminierungen“. Zahlen vorbehaltlich Bestätigung.

(****) Für nähere Erläuterungen zur Berechnung des Auftragsbestands siehe „Teil 1/1.1.4.1 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 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

Dienstleitungen 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 („BU“) und jede Tochtergesellschaft in voller unternehmerischer Eigenverantwortung.

1.1.2 Airbus

Einführung und Überblick

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Von der Gründung 1970 bis Ende 2006 sind bei Airbus von zirka 250 Kunden aus aller Welt 7.097 Flugzeuge bestellt worden. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15% im Jahr 1990 auf 52% im Jahr 2006 gestiegen. Der erzielte Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Airbus von EADS belief sich im Jahr 2006 auf Mrd. € 25,2, also 63,9% des gesamten konsolidierten Umsatzerlöses von EADS.

Mit 434 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2006 (378 im Jahr 2005) war Airbus erneut der größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit und übertraf den Konkurrenten Boeing zum vierten Mal in Folge. Im Jahr 2006 erhielt Airbus 824 Bestellungen (brutto), im Vergleich zum Branchenrekord von 1.111 Bestellungen, den Airbus im Jahr 2005 erzielt hatte. Nach Abzug von Stornierungen betrug der Nettoauftragseingang für das Jahr 2006 790 Flugzeuge, im Vergleich zu 1.055 Flugzeugen im Jahr 2005. Zum 31. Dezember 2006 belief sich der Auftragsbestand von Airbus (2.533 Flugzeuge) auf 79,9% des gesamten Auftragsbestands von EADS weltweit.

Dennoch erwies sich 2006 als schwieriges Jahr für Airbus. Dies war in erster Linie auf Schwierigkeiten bei der Installation elektrischer Kabelbäume für die A380 zurückzuführen. Aufgrund dieser Schwierigkeiten musste der Konzern seine Lieferpläne für die A380 zur Enttäuschung seiner Kunden während 2006 zweimal revidieren. Infolge der Lieferverzögerung stornierte insbesondere FedEx seinen Auftrag für die Frachtversion der A380, die A380F. Erst vor kurzem gab UPS, im Anschluss an die Mitteilung von Airbus, dass die Entwicklung der A380F verschoben worden war, bekannt, dass auch sie ihren Auftrag für die A380F stornieren

werde. Siehe „Jüngste Entwicklungen“. Aus finanzieller Sicht hatte die Produktionsverzögerung eine negative Auswirkung auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern von Airbus, der „EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten“ belief sich 2006 auf Mrd. € 2,5, siehe „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

Als Reaktion auf Empfehlungen der Kunden hat Airbus im Lauf des Jahres 2006 zudem ihr ursprünglich vorgeschlagenes Flugzeug A350 einem Re-Design unterzogen. Im Juli 2006 präsentierte Airbus technische Spezifikationen für eine revidierte Flugzeugfamilie, die A350XWB (extra breiter Rumpf). Im Dezember 2006 startete Airbus formell die A350XWB-Baureihe und stellte das ursprüngliche Programm für die A350 ein. Die Serie A350XWB wird 270 bis 350 Passagieren Platz bieten und soll 2013 in Betrieb genommen werden.

Um ihrem zukünftigen Investitionsbedarf in Zusammenhang mit der Entwicklung der A350XWB und weiteren Herausforderungen gerecht zu werden, gab Airbus am 28. Februar 2007 die Umsetzung des Programms Power8, wie nachstehend ausgeführt, bekannt.

Seit dem Kauf des Anteils von 20% an BAE Systems im Oktober 2006 ist Airbus S.A.S. eine 100%ige Tochtergesellschaft von EADS. Siehe „Organisation von Airbus“.

Strategie

Das oberste Ziel von Airbus besteht im Erreichen von erstklassigen, auf lange Sicht haltbaren Ergebnissen und im Beherrschen eines langfristigen Anteils in Höhe von mindestens

der Hälfte des Weltmarkts für Verkehrsflugzeuge. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

Entwicklung der umfangreichsten, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Produktlinie

Spezifisch besteht dies derzeit aus (i) der Inbetriebnahme der A380, das weltweit größte Passagierflugzeug und die Antwort von Airbus auf die zunehmende Nachfrage nach Mobilität in den dicht bevölkerten Wachstumsregionen der Welt, (ii) der Entwicklung der neuen Flugzeugfamilie A350XWB, ein ausgesprochen fortschrittliches Langstreckenflugzeug mit mittlerer Kapazität (iii) einem graduellen Anstieg der relevanten Frachtflugzeuge im Bereich der Airbus-Flugzeuge, mit der Lancierung der A330-200F und insbesondere der A320 („Passenger-to-Freighter“), (iv) der kontinuierlichen Verbesserung der bestehenden Modelle im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit auf den entsprechenden Märkten und (v) dem Zugang zum Militärgeschäft über neue Flugzeuge, wie der A400M oder die Entwicklung militärischer Derivatprodukte, wie der Mehrzwecktransporter mit Luftbetankungsfähigkeit, der auf dem Flugwerk der A330 basiert.

Ausrichtung auf wichtige geografische Märkte

Airbus strebt eine Ausweitung ihrer globalen Präsenz und eine Erhöhung ihres Marktanteils in bestimmten Schlüsselmärkten wie China, Russland und Indien an. Zudem soll eine Konsolidierung ihrer Position im schwierigen US-Markt für Luftfahrtgesellschaften erreicht werden, wo die meisten Fluggesellschaften sich noch von den letzten finanziellen Schwierigkeiten erholen. Im Rahmen dieser Strategie hat Airbus mehrere internationale Industriepartnerschaften entwickelt. So unterzeichnete Airbus beispielsweise im Oktober 2006 eine Rahmenvereinbarung mit einem chinesischen Konsortium für die Einrichtung eines Endmontagewerks für die Flugzeugfamilie A320 in Tianjin. Im Mai 2006 unterzeichnete Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW), das Umrüstungszentrum für Frachtflugzeuge von EADS in Dresden (Deutschland), einen Vorvertrag mit MiG und Irkut, zwei führenden russischen Flugzeugherstellern, für die Entwicklung des Umrüstungsgeschäfts von Single-Aisle-Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge von Airbus.

Verbreiterung des Kundendienstangebots

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

Wiedererlangung eines Wettbewerbsvorsprungs durch Fokussierung auf Flexibilität und Effizienz

Um sich den Herausforderungen im Zusammenhang mit der Schwäche des US-Dollars, dem verstärkten Wettbewerbsdruck, den finanziellen Belastungen aufgrund der Verzögerungen beim A380-Programm zu stellen und um den sonstigen künftigen Investitionsbedarf zu decken, hat Airbus am 28. Februar 2007 die Umsetzung des Programms Power8 bekannt gegeben.

Power8 besteht aus neun Maßnahmen für die Steigerung der Rentabilität: Senkung der Gemeinkosten von Airbus, kürzere Entwicklungszeiten, schlanke Fertigung, intelligentes Einkaufen, Cash-Maximierung, Customer First-Modul, Fokussierung auf das Kerngeschäft/Umstrukturierung der industriellen Aufstellung und Straffung der Endmontagelinien. Insgesamt zielen diese Maßnahmen auf eine grundlegende Veränderung des Geschäftsmodells von Airbus und die Entwicklung eines globalen Partnernetzwerks ab. Das Programm zielt auf die vollständige industrielle Integration von Airbus durch Einrichtung einer neuen industriellen Organisation ab, wobei länderübergreifende Centres of Excellence an die Stelle der bisherigen nationalen Strukturen treten werden. Dieser Transformationsprozess wird mehrere Jahre dauern und umfasst die Erweiterung der globalen Präsenz von Airbus.

Das Airbus-Management wird im Rahmen von Power8 einen rigiden Sparkurs mit dem Ziel der Kostensenkung und Cash-Maximierung umsetzen, damit sollen Beiträge zum Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT*) in Höhe von Mrd. € 2,1 ab 2010 und zusätzlicher kumulativer Cashflow in Höhe von Mrd. € 5 in den Jahren von 2007 bis 2010 generiert werden. Ein großer Teil dieser Kosteneinsparungen wird durch Reduzierung des derzeitigen Personalbestands von Airbus im Verwaltungsbereich um 10.000 Stellen erreicht werden. Hierzu zählen auch Zeitarbeitskräfte und vor Ort tätige Mitarbeiter von Zulieferern. Die geplanten Maßnahmen zur Senkung der Gemeinkosten und insbesondere des Personalbestands erfordern im ersten Quartal 2007 die Bildung von Rückstellungen in Höhe von Mio. € 680. Weitere Informationen in Zusammenhang mit Power8 finden sich unter „Jüngste Entwicklungen“.

Markt

Zyklen und Bestimmungsfaktoren des Markts

Die wichtigsten Faktoren, welche auf den Flugzeugmarkt einwirken, 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 Flugzeugherstellern, Luftfahrtgesellschaften, Frachtflug- und Leasingunternehmen sowie Kriege, politische Unruhen und außerordentliche Ereignisse können als Katalysator wirken, zu Veränderungen der Nachfrage führen und den Markt kurzfristig aus dem Gleichgewicht bringen.

In den letzten Jahren sind China und Indien als zwei bedeutende neue Märkte für Flugzeuge in Erscheinung getreten. Sie dürften in den nächsten zwanzig Jahren den zweit- bzw. fünftwichtigsten Markt für Flugzeuglieferungen bilden. Deshalb hat sich Airbus bemüht, ihre kommerziellen und industriellen Verbindungen in diesen Ländern zu verstärken. So unterzeichnete beispielsweise Airbus im Oktober 2006 eine Vereinbarung mit der China Aviation Supplies Import & Export Group Corporation (CASGC) über 150 Flugzeuge des Typs A320 sowie eine Absichtserklärung für 20 Flugzeuge des Typs A350XWB.

Zudem entwickeln sich Niedrigpreis-Fluglinien zunehmend zu einem wichtigen Sektor und sie dürften sich weltweit weiter ausbreiten, insbesondere in Asien. Für diese Fluggesellschaften, die 2006 insgesamt 221 Single-Aisle-Flugzeuge bestellten, stellt dieser Flugzeugtyp von Airbus weiterhin eine gute Wahl dar. Da einige dieser Fluggesellschaften den Markt mit neuen Ultralangstreckenbereichen zu testen beginnen, dürfte auch die Nachfrage nach „Twin-Aisle“-Flugzeugen von Airbus steigen.

Gesamtwachstum. Der langfristige Markt für Passagierflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits vor allem durch das Wachstum der Wirtschaft oder des Bruttoinlandsprodukts („BIP“) sowie die Höhe der Flugpreise und das Bevölkerungswachstum bestimmt wird. In umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen hat der Flugreiseverkehr von 1967 bis 2000 jedes Jahr (außer 1991 auf Grund des Golfkriegs) zugenommen, das heißt, er ist in diesem Zeitraum um durchschnittlich 7,9% pro Jahr gewachsen. Zudem erwies sich die Nachfrage nach Lufttransporten in den Jahren nach 2001 als nachhaltig, als die Nachfrage infolge der Schocks, einschließlich 9/11 und SARS in Asien, zurückging. Trotzdem erholte sich der Markt rasch, mit einem verzeichneten Wachstum des Verkehrsaufkommens von mehr als 28% in den letzten fünf Jahren.

Laut Airbus-Hochrechnungen aus dem Jahr 2006 soll der Flugreiseverkehr im Zeitraum 2006-2025 um durchschnittlich 4,8% jährlich wachsen. Airbus geht deshalb davon aus, dass sich die Personenbeförderung, gemessen in umsatzwirksamen Passagierkilometern, in den nächsten zwanzig Jahren mehr als verdoppeln wird.

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. Dementsprechend erreichte die Gesamtzahl der weltweit erfolgten Bestellungen für Flugzeuge mit 100 oder mehr Plätzen im Jahr 2003 ein zyklisches Tief von 524, die Zahl der

Neuaufträge erholte sich 2005 auf einen Rekordwert von 2.140, gefolgt von mehr als 1.800 im Jahr 2006.

Regulierung/Deregulierung. Die jeweilige in- und ausländische Regulierung (und Deregulierung) internationaler Flugverkehrsdienste und wichtiger inländischer Flugverkehrsmärkte wirkt sich auf die Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen aus. 1978 deregulierten die USA ihren inländischen Flugverkehr, gefolgt von Europa im Jahr 1985. Heute findet in anderen Regionen und Ländern zunehmend eine Deregulierung statt, insbesondere in Asien. Es wird erwartet, dass diese Entwicklung anhält, dadurch wird die Nachfrage erleichtert, in einigen Fällen verstärkt. Neben einem größeren Marktzugang (der zuvor möglicherweise beschränkt war) ermöglicht eine Deregulierung die Bildung und das Wachstum neuer Fluggesellschaften oder neuer Modelle für Fluggesellschaften; so wie dies auch bei den Billigfluggesellschaften der Fall war, die seit der Deregulierung (z.B. in den USA und in Europa) in allen wichtigen Binnenmärkten und regionalen Märkten an Bedeutung gewonnen haben.

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

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

Wie andere Flugzeughersteller in der Branche glaubt Airbus, dass Streckennetze mit der Kapazitätsausweitung bestehender Strecken und der Einführung neuer Strecken weiter wachsen werden, was sich größtenteils dadurch auszeichnen wird, dass sich zumindest an einem Ende der Strecke eine größere Stadt, die als Speiche funktioniert, befindet. Diese neuen Streckenmärkte sollten vom jüngsten Produktangebot von Airbus, der A350XWB, gut bedient werden, nachdem bei dessen Entwicklung bereits an diese Kunden gedacht wurde. Airbus ist der Meinung, dass das Unternehmen mit seiner

kompletten Produktfamilie – von der A318 mit 107 Sitzen bis zur A380 mit 555 Sitzen – gut positioniert ist, um den zukünftigen Anforderungen des Marktes gerecht zu werden.

Allianzen. Die Entwicklung von Allianzen zwischen weltweit tätigen Fluggesellschaften untermauert das Muster der oben beschriebenen Entwicklung von Airline-Streckennetzen. Laut Daten von Airclaims, einer in Großbritannien ansässigen Luftfahrtberatungsfirma, wurde per Februar 2006 die Hälfte der weltweit verkehrenden Flotte von Düsenverkehrsflugzeugen mit über 100 Sitzen von den 31 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 gewährten, wodurch die Fluggesellschaften ihre Investitionen in Drehkreuze konzentrieren und ihr Produktangebot erweitern konnten. In den letzten Jahren haben Fluggesellschaften zudem damit begonnen, verschiedene Fusionsmöglichkeiten zu prüfen. Zu den Beispielen zählen die Fusion von Air France und KLM sowie US Airways und America West, wobei derzeit auch Gespräche zwischen anderen Fluggesellschaften geführt werden.

Staatliche Finanzierung. In einem im Jahr 1992 abgeschlossenen bilateralen Abkommen zwischen der EU und den USA wurde die Höchstgrenze der rückvergütbaren 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 National Aeronautics and Space Administration („NASA“) benutzten Mechanismen). Dieses bilaterale Abkommen bildete die Grundlage für einen Ausgleich bezüglich staatlicher Unterstützungsleistungen und entsprach den europäischen wie auch den amerikanischen Bedürfnissen.

Der einseitige Rücktritt von der Vereinbarung von 1992 durch die US-Regierung im auslaufenden Jahr 2004 hat möglicherweise zu formalen Ansprüchen und Gegenansprüchen der USA und der EU bei der Welthandelsorganisation (WTO) geführt. Die EU und die USA haben ebenfalls Verhandlungen aufgenommen, um eine formelle Beilegung der bei der WTO anstehenden Probleme zu erreichen, mit dem Ziel, ein Übereinkommen zu einem neuen System für die Finanzierung zukünftiger Flugzeugentwicklung zu treffen.

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente. Laut einer von Airbus durchgeführten Studie waren insgesamt 12.676 Flugzeuge mit mehr als 100 Plätzen im Dezember 2006 im Einsatz (im Vergleich zu 11.850 Flugzeugen zum Jahresende 2005). Derzeit konkurriert Airbus

in allen drei Hauptsegmenten des Marktes für Flugzeuge mit mehr als 100 Sitzen. „Single-Aisle“-Flugzeuge wie die A320-Familie mit 100 bis 210 Sitzplätzen haben üblicherweise zwei Reihen und sind durch einen Gang getrennt und werden hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt. „Twin-Aisle“ (oder „Wide-Body“)-Flugzeuge wie die A300/A310-Familien und die A330/A340/A350XWB-Familien haben einen breiteren Rumpf mit mehr als 210 Sitzen und verfügen typischerweise über acht Sitze pro Reihe und sind durch zwei Gänge getrennt. Während die A300/310 auf Kurz- und Mittelstreckenflügen eingesetzt werden, kann die A330/A340/A350XWB-Familie auf allen Kurz- und Ultralangstrecken eingesetzt werden. Die A340-500/-600 ist besonders für Ultralangstreckenbetrieb ausgelegt. „Sehr große („very large“) Flugzeuge“ wie die A380-Familie sind dazu konzipiert, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg mit besonderem Komfort zu befördern und ermöglichen den Fluggesellschaften deutliche Kosteneinsparungen pro Sitz. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe „1.1.7 Übrige Aktivitäten – Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten“.

Trotz der Popularität des Frachtflugzeugs A300-600F hat Airbus im März 2006 angekündigt, dass die letzte A300-600 im Juli 2007, nach 35 Jahren Produktion, zur Auslieferung kommt. An seiner Stelle lancierte Airbus im Juli 2006 ein Frachter-Derivat des erfolgreichen A330-200, die industrielle Entwicklung soll Anfang 2007 beginnen. Angekündigt ist auch die Lancierung von Frachter-Versionen ihrer neuen A350XWB-Familie. Schließlich hat Airbus vor, mit dem Frachtflugzeug A380 im Markt für große Frachtflugzeuge (> 80 Tonnen Nutzlast) präsent zu sein, und am untersten Ende des Marktes für Frachtflugzeuge mit einer Umrüstung der Passagier- in eine Frachterversion der A320, in Verbindung mit Partnern, einschließlich der russischen Hersteller MiG und Irkut.

Im Markt für Firmen- und VIP-Businessjets konkurriert Airbus außerdem mit dem ACJ, einem vom A319 abgeleiteten Corporate Jetliner und der A318 Elite. Sie verkaufte kürzlich die A320, die A340-500 und die A340-300, für den Einsatz im Markt für Firmenjets, die als Unternehmens-Shuttle und für Regierungs- und VIP-Zwecke eingesetzt werden.

Geografische Unterschiede. Der hohe Anteil der „Single-Aisle“-Flugzeuge sowohl in Nordamerika als auch Europa spiegelt die Vorherrschaft inländischer Kurz- und Mittelstreckenflüge wider, insbesondere in Nordamerika, wo sich infolge der Deregulierung die Drehkreuze entwickelt haben. Im Vergleich mit Nordamerika und Europa ist der Anteil der „Twin-Aisle“-Flugzeuge in der Region Asien-Pazifik größer, da die Bevölkerung in dieser Region in wenigen großstädtischen Zentren konzentriert ist. Die Tendenz zur Verwendung von „Twin-Aisle“-Flugzeugen wird auch durch die Tatsache

verstärkt, dass viele der Flughäfen dort die Anzahl der Flüge beschränken – entweder aus Umweltgründen oder auf Grund von Infrastrukturproblemen – was eine Erhöhung der Flugfrequenz schwierig macht. Diese Einschränkungen machen eine höhere durchschnittliche Passagierkapazität pro Flug notwendig. Trotzdem glaubt Airbus, dass die Nachfrage nach „Single-Aisle“-Flugzeugen in Asien im Laufe der nächsten 20 Jahre wachsen wird, insbesondere weil die Binnenmärkte in China und Indien sich weiterentwickeln werden. Dies dürfte zum gleichen Zeitpunkt eintreffen, an dem die Nachfrage in Asien nach größeren Langstreckenflugzeugen weiter steigt.

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 2006 auf Airbus und Boeing jeweils 52% bzw. 48% der Auslieferungen insgesamt, 44% bzw. 56% der Brutto-Bestellungen insgesamt und je 51% und 49% des Gesamtauftragsbestands am Jahresende.

Die massiven Hindernisse beim 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 2006 verfügte Airbus über 250 Kunden. Seit der Gründung von Airbus sind 4.564 Flugzeuge an Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und 2.533 Flugzeuge sind bestellt. Die nachstehende Tabelle zeigt die wichtigsten Festaufträge (brutto) für Airbus im Jahr 2006.

Kunden	Festaufträge*
CASC (China)	150
Skybus	65
EasyJet	52
Indian Airlines	43
Lufthansa	42
Air Asia	40
TAM	37
CIT	34
Singapore Airlines	28
AerCap	20

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

Organisation von Airbus

Management und Integration der Aktivitäten von Airbus

Am 13. Oktober 2006 erwarb EADS den Anteil von 20% der BAE Systems an Airbus für Mrd. € 2,75 nach dem von BAE Systems im Juni 2006 lancierten Prozess bezüglich der Stillhalterverpflichtung. Damit wurde EADS Alleineigentümer von Airbus S.A.S, mit der vollen Führungskontrolle über ihre Geschäfte.

Im Oktober 2006 wurde Louis Gallois durch das Board of Directors von EADS zum Präsidenten und Chief Executive Officer von Airbus ernannt, während er die Funktion als Co-CEO von EADS beibehielt. Gleichzeitig wurde Fabrice Brégier zum Chief Operating Officer (COO) von Airbus ernannt und bleibt ein Mitglied des Executive Committee von EADS. Zusammen mit Louis Gallois, dem CEO von Airbus, bilden die beiden das „Airbus President's Office“ und sind, gemeinsam mit dem Executive Committee, für das operative Management von Airbus verantwortlich. Das Executive Committee setzt sich (neben dem CEO und dem COO) aus elf Mitgliedern zusammen, die alle vom Präsidenten und Chief Executive Officer von Airbus S.A.S. vorgeschlagen und vom Board of Directors von EADS ernannt werden. In ihren Jahresabschlüssen hat EADS seit 2001 100% der Airbus-Gruppe konsolidiert.

Produkte und Dienstleistungen

Überblick Airbus-Flugzeugfamilie

Seit der Gründung von Airbus standen technologische Innovationen im Mittelpunkt der Strategie. Mit jedem Produkt der Airbus-Familie wird die Absicht verfolgt, neue Standards in Bereichen zu setzen, die für den Erfolg von Fluggesellschaften ausschlaggebend sind. Dazu zählen Themen wie Kabinenkomfort, Frachtraumkapazität, wirtschaftliche Leistung, Einwirkungen auf die Umwelt und betriebs- und bedienungsmäßige Übereinstimmung. Innovationen von Airbus bilden häufig ausgeprägte Wettbewerbsvorteile, viele werden zu einem Standard in der Luftfahrtindustrie. Zu den wichtigsten Beispielen zählen Fly-by-Wire-Steuerungen, betriebs- und bedienungsmäßige Übereinstimmung mit den übrigen Airbus-Flugzeugen und die Einführung von zweistrahligen Widebody-Flugzeugen.

A300/A310-Familie

Die A300 war das von Airbus im Jahr 1969 ursprünglich eingeführte Flugzeug, und war zur damaligen Zeit das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug. Ausgehend von der A300 mit 250-300 Sitzen wurde die Familie erweitert durch die A310 mit 200-250 Sitzen, neue Bauweisen und umgerüstete Frachtflugzeuge, Flugzeuge in kombinierter/gemischter Konfiguration, Tankflugzeuge und militärische Transportversionen.

Derzeit ist das Frachtflugzeug A300-600 (A300-600F) das einzige Mitglied der A300/A310 Familie, das noch hergestellt wird. Trotz seiner Popularität bei den großen Kurierdiensten und Fluggesellschaften wie Federal Express, UPS und Air Hong Kong gab Airbus im März 2006 bekannt, dass die letzte A300-600F im Juli 2007 ausgeliefert wird.

2006 wurden 9 A300-600Fs geliefert.

A320-Familie

Mit mehr als 5.000 verkauften und 3.000 derzeit in Betrieb stehenden Flugzeugen ist die A320-Familie ausgesprochen beliebt bei den Kunden, sie bieten einen hohen Standard beim Kabinenkomfort sowie im Bereich Technologie und wirtschaftliche Leistung. Besonders ihr Erfolg bei den Billigfluggesellschaften demonstriert die wirtschaftliche Attraktivität der A320-Familie.

Innerhalb dieser Familie verfügen vier identische Flugzeuge mit unterschiedlicher Länge (A318, A319, A320 und A321) über gleiche Systeme, dasselbe Cockpit, dieselben Betriebsrichtlinien und den gleichen Rumpf. Die A320-Familie deckt den Markt für Flugzeuge mit 100 bis 220 Sitzen ab und fliegt Strecken bis zu 3000 nm/5700 km.

2006 erhielt Airbus 673 verbindliche Aufträge für die A320-Familie und lieferte 339 Flugzeuge an Kunden aus.

A330/A340-Familie

Mit mehr als 1.000 verkauften und 793 derzeit in Betrieb stehenden Flugzeugen ist die A330/A340-Familie die Lösung von Airbus für Reisen im Regional-, Mittel- bis Ultralangstreckenbereich, und für die Aufnahme von 250 bis 350 Passagieren ausgelegt. Das Konzept der A330/A340-Familie ist einzigartig: ein Flugwerk wird entweder von zwei oder vier Triebwerken angetrieben. Die zweistrahlige A330 bietet eine attraktive wirtschaftliche Leistung für Routen im Regional- und Langstreckenbereich, während sich die vierstrahlige A340 für die anspruchsvollsten Langstrecken und den Ultralangstreckenbereich eignet.

Die A330/A340-Familie umfasst sechs Passagierversionen. Jede verfügt über den gleichen Rumpf mit 222 Zoll Durchmesser, dasselbe Cockpit und weitere fortschrittliche Merkmale, diese bieten die betriebs- und bedienungsmäßige Übereinstimmung, die Fluggesellschaften dazu ermutigt, den effizientesten Flugzeug-Mix für ihre Netzwerke einzusetzen. Die A330/A340-Familie bietet höchsten Komfort für die Passagiere sowie große Unterflur-Frachträume.

Die im Januar 2007 eingeführte A330-200F ist ein neues Ultralangstreckenfrachtflugzeug mittlerer Größe und der jüngste Spross der A330/A340-Familie. Mit seiner Fähigkeit, 64 Tonnen

über 4.000nm/7.400 km, oder 69 Tonnen bis zu 3.200 nm/5.930 km zu transportieren, zielt die A330-200F darauf ab, die alten Flugzeuge mit 50 bis 70 Tonnen Kapazität auf dem Markt (wie die alten DC-8F und DC-10F) zu ersetzen. Die Palette der A330-200F bietet Fluggesellschaften die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen in Märkten für Ultralangstrecken mit geringerer Verkehrsfrequenz, die derzeit mit viel größeren Flugzeugen bedient werden, auszubauen, neue Routen zu entwickeln und dem Marktwachstum Rechnung zu tragen. Die Inbetriebnahme ist für die zweite Hälfte 2009 geplant.

2006 erhielt Airbus 119 verbindliche Aufträge für die A330/A340-Familie und lieferte 86 Flugzeuge an Kunden aus.

A350XWB

Ende 2006 lancierte Airbus ihr neues Angebot im Markt für Langstreckenflugzeuge mittlerer Kapazität, die A350XWB-Serie, die 270 bis 350 Passagieren Platz bietet und 2013 in Betrieb genommen werden soll.

Die A350XWB baut auf dem Cockpit und den Systemen der A380 auf. Er ist auf hohe Reisegeschwindigkeit ausgelegt, mit Triebwerken der letzten Generation, und verfügt über einen robusten Aufbau. Die A350XWB ist auf einen ausgesprochen tiefen Treibstoffverbrauch und wirtschaftliche Effizienz mit geringen Auswirkungen auf die Umwelt ausgelegt.

Im Jahr 2006 sind für die A350XWB 2 verbindliche Aufträge und 40 Kaufzusagen eingegangen, während für das frühere Flugzeug A350 zum Jahresende 100 Festbestellungen und 82 Kaufzusagen verblieben.

A380

Die A380 ist das größte Verkehrsflugzeug der Welt mit dem Airbus in den Markt der sehr großen Flugzeuge eintritt. Sein neuer Rumpf bietet einen flexiblen und innovativen Kabinenraum, wodurch die Passagiere von größeren Sitzen, breiteren Gängen und mehr Bodenfläche profitieren, der auf die Bedürfnisse jeder Fluggesellschaft zugeschnitten werden kann. Mit Sitzplätzen für 555 Passagiere in drei Klassen und einer Reichweite von 8.000 nm/19.400 km, bietet die A380 eine überlegene wirtschaftliche Leistung, tieferen Treibstoffverbrauch, weniger Fluglärm und geringere Emissionen.

Neben der Passagierversion hat Airbus mit der Entwicklung einer Frachterversion der A380, der A380F, begonnen. Mit drei Frachtdecks bietet die A380F mehr Nutzlast (bis zu 158 Tonnen), eine größere Reichweite (5.600 nautische Meilen) und die tiefsten Stückkosten jedes derzeit im Markt vorhandenen großen Frachtflugzeugs. Erst vor kurzem gab Airbus bekannt, dass die Entwicklung der A380F verschoben worden war. Siehe „Jüngste Entwicklungen“.

Nach Schwierigkeiten bei der Installation elektrischer Kabelbäume des Flugzeugs hat Airbus im Jahr 2006 den Lieferplan zweimal verschoben. Nichtsdestotrotz wurden wiederholt Festbestellungen für die A380 von Singapore Airlines und Qantas für neun bzw. acht Flugzeuge platziert. Dennoch stornierte FedEx infolge der Lieferverzögerungen ihren Auftrag für zehn Frachtflugzeuge des Typs A380F. Dementsprechend belief sich die Gesamtzahl der für die A380 eingegangenen Bestellungen und Kaufzusagen Ende 2006 auf 166 Flugzeuge von 15 Kunden, wobei die erste A380 im Oktober 2007 an den ersten Betreiber, Singapore Airlines, ausgeliefert werden soll.

Das Familien-Konzept – Gemeinsamkeit der Flotte

Die 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. Die Qualifizierung der Cockpit Crew (Cross-Crew-Qualification, „CCQ“) für Flugzeuge verschiedener Familien ermöglicht den Flugesellschaften eine höhere Einsatzflexibilität. Außerdem erlaubt die Betonung auf eine Gemeinsamkeits-Philosophie bei der Flotte eine Verringerung der Entwicklungskosten und reduziert darüber hinaus bei den Betreibern der Flugzeuge in erheblichem Maße die Kosten bei der Ausbildung der Crews, bei der Ersatzteilbeschaffung sowie bei der Wartung und Aufstellung der Flugpläne.

TECHNISCHE MERKMALE DER „SINGLE-AISLE“-FLUGZEUGE

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

(*) Ausführung für zwei Klassen.

Mittelgroße Frachtflugzeuge mittlerer Reichweite: die A300/310-Familie. Die A300/A310-Familie wurde mehr als 30 Jahre hergestellt, mit mehr als 800 gelieferten Flugzeugen. Das Frachtflugzeug A300-600 ist das einzige Mitglied der A300/A310-Familie, das derzeit hergestellt wird. Die letzte Auslieferung dieser Serie wird im Juli 2007 erfolgen.

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.

Technische Produktübersichten

Single-Aisle-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: die A320-Familie. Zu der Airbus-Familie der „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf der A320 basieren (der nach vierjährigem Entwicklungsprogramm 1988 in Betrieb genommen wurde), gehören die Derivate A318, A319 und A321 sowie der auf der A319 basierende Airbus Corporate Jetliner und der A318 Elite-Business-Jet, die Airbus 1997 bzw. 2005 lancierte.

Mit einem Durchmesser von 3,96 m hat die A320-Familie den breitesten Rumpf von allen konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Dies macht die Fluggastkabine geräumig und bietet hohen Komfort, und der Unterflur-Frachtraum ist größer als bei allen Konkurrenztypen. Die A320-Serie beinhaltet digitale elektrische Flugsteuerungssysteme, ein ergonomisches Cockpit und kohlenfaserkunststoffgefertigte Höhenleitwerke. Die Verwendung von Verbundwerkstoffen wurde auch bei den Seitenflossen realisiert. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge der Serie 737.

Das A300/A310-Programm wurde einer laufenden Weiterentwicklung unterzogen. Basierend auf der Passagiervariante A300-600R, die über das leichte horizontale Leitwerk aus Kohlefaserverbundstoff verfügt, welches für den A310 entwickelt wurde, wurde die derzeitige Version des Frachtflugzeugs A300-600 im Jahr 1991 lanciert.

Mit der A300-600F-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge der Serie 767.

TECHNISCHE MERKMALE DES A300-600F

Typ	Inbetriebnahme	Typische Kapazität	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A300-600F	1994	54,6 Tonnen	4.850	54,1	44,8

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Mittel- bis Ultralangstreckenbereich: die A330/A340/A350XWB-Familien. Airbus hat den zweistrahligen A330 und den vierstrahligen A340 mit der gleichen, völlig neuen Flügelkonstruktion entwickelt und den Querschnitt des Rumpfes der bestehenden A300/A310 beibehalten. Im Jahr 1997 begann Airbus mit der Entwicklung der Ultralangstreckenflugzeuge A340-500 und der großräumigen A340-600 Derivat-Version. Der A340-500 fliegt extrem lange Strecken, einschließlich Nonstop-Flüge von Los Angeles nach Singapur oder von Chicago nach Auckland. Der A340-600 absolvierte seinen ersten Flug im Jahr 2001 und die ersten Auslieferungen begannen 2002.

2006 kündigte Airbus die kommerzielle Lancierung der A350XWB-Familie an, eine neue Langstreckenfamilie mittlerer Kapazität mit einem extra breiten Rumpf. Ausgelegt für das 21. Jahrhundert, verfügt die A350XWB über die Technologie der A380 und einen breiteren Rumpf, und es kommen mehr Verbundstoffe zum Einsatz.

Die Konkurrenztypen der A330, A340 und A350XWB sind die Boeing-Flugzeuge 767, 777 und 787.

TECHNISCHE MERKMALE DER A330/A340/A350XWB

Typ*	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität*	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A330-200	1998	253	12.500	59,0	60,3
A330-300	1994	295	10.500	63,7	60,3
A340-300	1992	295	13.700	63,7	60,3
A340-500	2002	313	16.700	67,8	63,6
A340-600	2002	380	14.600	75,3	63,6
A350-800	2014	270	15.750	60,5	64,0
A350-900	2013	314	15.600	66,8	64,0
A350-1000	2015	350	15.400	73,8	64,0

(*) Ausführung für drei Klassen.

„Very large“-Flugzeuge: die A380-Familie. In der Geschichte von Airbus und der Luftfahrtindustrie wurde ein bedeutender Meilenstein erreicht, als die A380 am 12. Dezember 2006 von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) sowie von der Federal Aviation Authority (FAA) seine Typenzertifizierung erhielt.

Aufgrund neuer Standards für Systeme, Struktur, Triebwerk und Kabineneinrichtungen wird Airbus das wirtschaftlichste, je gebaute Flugzeuge liefern können, und eines, dass die anfänglich festgelegten Ziele hinsichtlich Leistung und Umweltschutz übertrifft.

Mit der A380-Familie konkurriert die Boeing 747-8 mit 400 Sitzplätzen.

TECHNISCHE MERKMALE DER A380

Typ*	Inbetriebnahme	Typische Kapazität*	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A380-800	2007	555	15.000	73,0	79,8
A380-800F	2010	157,4 Tonnen (typisches Fassungsvermögen)	10.500	73,0	79,8

(*) Ausführung für drei Klassen.

Entwicklung neuer Produkte: A400M

Das Militärprogramm-Direktorium von Airbus 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 – Militärische Transportflugzeuge/Spezialmissionsflugzeuge auf Transportflugzeug-Plattformen – Airbus A400M“ 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 2006 enthielt das Asset Management-Portfolio von Airbus 22 Flugzeuge, was im Vergleich zum Vorjahresende einer Nettoerhöhung um 8 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. Airbus ist sich jedoch des Bedürfnisses bewusst, als Hersteller ihre Kunden bei der Finanzierung neuer Flugzeugkäufe zu unterstützen und sich in bestimmten Fällen an der 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. Das hierfür zugeordnete Finanzierungsteam von Airbus verfügt über langjährige einschlägige Erfahrung auf dem Gebiet der Flugzeugfinanzierung. Bei der Finanzierung eines Kunden durch Airbus dienen die finanzierten Flugzeuge im Allgemeinen als Sicherheit, wobei der Motorenhersteller an der Finanzierung beteiligt ist. Mit diesen Elementen wird das von Airbus eingegangene Risiko verringert. Die Absatzfinanzierung durch Airbus soll die spätere Abtretung

der Schuld an Drittfinanzierungs- oder Leasingunternehmen an den Finanzmärkten erleichtern. Das finanzielle Engagement von Airbus verläuft antizyklisch. Derzeit ist Airbus in der Lage, bedeutende Abtretungen der Schuld vorzunehmen. Das Management ist auf Grund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass die Rückstellungshöhe Airbus vor Verzugschäden angemessen schützt und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „Teil 1/1.1.7.4 Absatzfinanzierung“.

Kundenbetreuung

Airbus unternimmt alles, um die Kunden dabei zu unterstützen, ihre Airbus-Flotte möglichst effizient zu betreiben. Unabhängig von der Größe des Betreibers bietet Airbus technische Hilfe und Beratung, damit die Flugzeuge einsatzfähig sind. Im Hinblick auf den Betrieb der Flugzeuge leitet das Direktorium des Airbus Customer Service eine Gruppe zur Unterstützung im Engineering- und technischen Bereich, eine Organisation für technische Unterlagen, ein Netz von Schulungszentren, Ersatzteil-Support-Center und Kundenservice-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 und Logistik, gerecht zu werden.

Engineering und technische Betreuung versorgen die Airbus-Betreiber mit technischer Unterstützung auf 24-Stunden-Basis, um einen sicheren und zuverlässigen Betrieb ihrer Airbus-Flotte sicherzustellen. Auf den Kunden zugeschnittene Kostensenkungsprogramme sind darauf ausgerichtet, die Unterhaltskosten des Kunden auf ein optimales Niveau zu bringen.

Der Bereich Schulung und Betreuung des Flugbetriebs stellt 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 vier Hauptschulungszentren, eines in Toulouse, Frankreich, ein zweites in Hamburg, Deutschland, ein drittes in Miami, USA, und ein viertes in Beijing (Peking), China. Durch eine Kooperationsvereinbarung mit Canadian Aviation Electronics Ltd („CAE“) hat sich dieses Netzwerk weltweit um 13 weitere Schulungsstandorte vergrößert. Als Teil der Schulungsdienste bietet Airbus Cross Crew Qualification-Programme für Piloten an, die diesen ermöglichen, die starke Gemeinsamkeit unter den Airbus Flugzeugfamilien auszunutzen, was den Fluggesellschaften erhebliche Einsparungen bringt.

Die Ersatzteil-Support-Center von Airbus haben mehr als 3.300.000 Ersatzteile aus einem Sortiment von 250.000 unterschiedlichen Teilenummern auf Lager, und bilden Teil eines

weltweitem Vertriebsnetz, das von Hamburg über Frankfurt, Washington, D.C., Singapur bis nach Beijing und Shanghai reicht. Das an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr in Bereitschaft stehende Auftragsbüro kann im Lager vorrätige Ersatzteile innerhalb einer mit dem Kunden vereinbarten Durchlaufzeit ausliefern, bei am Boden festgehaltenen Flugzeugen innerhalb von zwei Stunden. Die „Modular Spares Services“ von Airbus bieten Kunden ein umfassendes Dienstleistungsangebot, um den Betrieb von Airbus-Flugzeugen weltweit zu unterstützen, das auf die spezifischen Anforderungen der Betreiber zugeschnitten werden kann. Sie umfassen die Planung von und den Zugang zu Ersatzteilen, Lagermanagement, Supply-Chain-Lösungen und Beratungsleistungen in Zusammenhang mit der Materialverwaltung.

Im Jahr 2006 konnte Airbus die gesamte Palette des umfassenden Dienstleistungsangebots mit der Bezeichnung „Air+ by Airbus“ lancieren; hier können Betreiber je nach individuellem Bedarf Serviceleistungen auswählen und beanspruchen. Airbus ist sich der unterschiedlichen Flugesellschaftsmodelle und -organisationen bewusst. Deshalb ist „Air+ by Airbus“ so ausgelegt, dass jeder Kunde seine jeweilige Lösung in Übereinstimmung mit der eigenen Outsourcing-Politik festlegen kann. Air+ by Airbus deckt alle Aspekte des technischen Betriebs einer Flugesellschaft ab, wenn es mit dem starken MRO-Netzwerk (Wartung, Reparatur und Überholung), das sich aus „MRO“-Partnern und -Lieferanten zusammensetzt, kombiniert wird, und schafft Mehrwert beim Kunden durch höhere Verfügbarkeit der Flugzeuge, gesenkte Betriebskosten und gesteigerte Qualität des Betriebs.

Produktion

Betriebsorganisationen

Jede Aufgabe beim Bau eines Airbus-Flugzeugs (vom Entwurf, der Definition und Produktion bis zur Produkt- bzw. Betriebsbetreuung) wird entsprechend dem fachlichen Können auf die einzelnen Standorte verteilt. Der Aufbau und die Entwicklung von Kompetenzzentren sind eine wesentliche Eigenschaft der Produktion von Airbus.

Engineering

Airbus Ingenieure arbeiten an spezifischen und nicht-spezifischen Flugzeug-Designs für Lösungen, die den Bedürfnissen der Kunden gerecht werden; dabei werden Arbeitspraktiken genutzt, die unter dem Namen Airbus Concurrent Engineering („ACE“) bekannt sind.

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.

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 technische Qualität und Leistung gerecht werden, sondern gewährleistet auch, dass individuelle wie auch kollektive Kenntnisse innerhalb der CoCs entstehen.

Die Engineering-Teams 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, in Moskau, Russland und in Beijing (Peking), China, zu eröffnen und den großen Pool erfahrener Luftfahrt-Ingenieure anzuzapfen. 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, das technische Zentrum in China Ende 2005 eingeweiht. Ein viertes technisches Zentrum wurde 2006 in Mobile (Alabama), USA, eröffnet. Das fünfte technische Zentrum steht kurz vor der Eröffnung im ersten Quartal 2007 in Bangalore, Indien. Dieses Zentrum konzentriert sich auf nicht-spezifische Design-Arbeiten.

Betriebsstätten und Produktionsfluss

Airbus hat hoch spezialisierte Leistungszentren (*Centres of Excellence* – „CoEs“) geschaffen, die auf den Kernkompetenzen jedes Standorts in dessen Fachgebiet basieren; dabei verfügt jedes Zentrum über eigene Verantwortlichkeiten und Entscheidungsprozesse. Diese Zentren sind für das Design, die Beschaffung und Herstellung vollständig ausgerüsteter und getesteter Lieferobjekte, von spezifischen Teilen bis zu großen Flugzeugkomponenten, verantwortlich.

Die Flugzeug-Komponenten werden zwischen dem Netzwerk von CoE-Standorten transportiert, und für die Endmontagelinien werden fünf A300-600 ST „Beluga“ Super Transporter eingesetzt. Um den A380-Produktionsfluss zu unterstützen, hat Airbus den Straßen-, Fluss- und See-Transport integriert, einschließlich eines speziell beauftragten „Ville de Bordeaux“-Lastkahnschiffs. Die typische Produktionslieferzeit für ein „Single-Aisle“-Flugzeug beträgt 8-9 Monate und für ein „Twin-Aisle“-Langstreckenflugzeug 12-15 Monate.

Anpassungsfähigkeit an Nachfrageschwankungen

Airbus lieferte im Jahr 2006 434 Flugzeuge aus (im Vergleich zu 378 im Jahr 2005) und hat sich zum Ziel gesetzt, im Jahr 2007 mehr als 440 Flugzeuge auszuliefern. Eine erhebliche Marktstörung oder Konjunkturabschwächung könnte zu einer Korrektur dieser Zahlen nach unten führen.

Um das Lieferziel für das Jahr 2007 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 zu gewährleisten. Darüber hinaus nutzt Airbus auch die flexible Arbeitsstruktur durch die Einführung flexibler Arbeitszeit und Überstundenregelungen und die Optimierung von Zeitpersonal und befristet eingestellten Arbeitskräften.

1.1.3 Militärische Transportflugzeuge

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „**Geschäftsbereich MTA**“) entwickelt, fertigt und vermarktet leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für das Projekt des schweren europäischen militärischen Transportflugzeugs A400M zuständig. Zudem werden im Geschäftsbereich MTA Missionsflugzeuge hergestellt und vermarktet, die auf bereits bestehenden Plattformen aufbauen und für militärische Sonderaufgaben und Sicherheitsfragen wie etwa Seeüberwachung, U-Boot-Abwehr und Luftbetankung bestimmt sind. Der Geschäftsbereich MTA entwirft und produziert zudem Flugzeugkomponenten.

Die in 2006 erzielten Konzernerlöse des Geschäftsbereichs MTA beliefen sich auf Mrd. € 2,2. Das sind 5,6% der insgesamt von EADS erwirtschafteten Umsatzerlöse.

Strategie

Der Geschäftsbereich MTA verfolgt die strategischen Ziele, sein Kerngeschäft auszubauen, den EADS-Technologiepool zu fördern und neue Anteile an seinen Märkten zu erwerben und die Profitabilität zu verbessern. Um diese Ziele zu erreichen, verfolgt der Geschäftsbereich MTA eine gezielte, zweiteilige Strategie:

Konsolidierung seiner Führungsposition und Befriedigung der zunehmenden Nachfrage nach modernen taktischen Militärtransportflugzeugen

EADS ist Weltmarktführer in den Marktsegmenten leichte und mittlere militärische Transportflugzeuge. Mit dem schweren Transportflugzeug A400M strebt EADS danach, 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 Lieferant militärischer Derivate zu etablieren

Der Geschäftsbereich MTA greift ebenso auf seine eigenen spezifischen Technologien wie auf die des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit sowie auf die bei EADS vorhandene breite Palette von Flugzeugplattformen zurück, um Flugzeuge entsprechend dem aufgabenspezifischen Bedarf der Kunden voranzubringen.

Markt

Militärische Transportflugzeuge

Die Hauptkunden des Geschäftsbereichs MTA 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⁽¹⁾, einer unabhängigen Beratungsfirma für die Bereiche Luftfahrt und Verteidigung, dürfte sich der weltweite Markt für militärische Transportflugzeuge in den nächsten zehn Jahren auf rund Mrd. US\$ 50 belaufen.

Leichtes militärisches Transportflugzeug. 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% während der letzten zehn Jahre führend. Die Hauptkonkurrenten der C-212 werden von Polskie Zaklady Lotnice, Mielec und HAL hergestellt.

(1) Quelle: Teal Group. EADS bestätigt, dass diese Informationen mit größter Genauigkeit erstellt wurden und dass, soweit EADS Kenntnis davon hat und dies anhand der von Teal Group veröffentlichten Informationen beurteilen kann, keinerlei Fakten verschwiegen wurden, die zu einer ungenauen oder irreführenden Aussage der Berichte führen könnten.

Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. 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 Lockheed Martin Alenia Tactical Transport System („LMATTS“), einem Joint Venture von Alenia und Lockheed, produziert wird, und der von Antonov produzierten An-32.

Schweres militärisches Transportflugzeug. Dieses Marktsegment war historisch von den politischen und haushaltspolitischen Entscheidungen der USA geprägt und wurde somit von US-Herstellern und insbesondere von Lockheed Martin mit seiner C-130 Hercules dominiert. 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, um effektiv in diesem Markt zu konkurrieren.

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

Flugzeuge für Sondermissionen

Flugzeuge für Sondermissionen sind Flugzeuge, die von existierenden Airbus-Plattformen abgeleitet und für spezifische Missionen, in der Regel für militärische und Sicherheitskunden, angepasst werden. 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 zufriedene Bedarf Europas im Verteidigungs- und Sicherheitsbereich in nächster Zeit zu einer erhöhten Nachfrage nach in Europa hergestellten speziellen Missionsflugzeugen führen wird. Der Geschäftsbereich MTA ist in diesem Markt gut positioniert. Über Airbus besteht ein Zugang zu effizienten Plattformen, die im zivilen Markt bereits gut etabliert sind. Dieser Markt wird allerdings derzeit von US-Gesellschaften dominiert.

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

Produkte

Militärische Transportflugzeuge/ Flugzeuge für Sondermissionen auf Transportflugzeug-Plattformen

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.

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. Im Laufe des Jahres 2006 bestellte die US-amerikanische Gesellschaft L3 zwei CN-235.

C-295 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Die im Jahr 1999 zertifizierte C-295 hat eine ähnliche Grundkonfiguration wie 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 und erfüllen die meisten ihrer Missionen mit niedrigeren Betriebskosten.

2006 unterzeichnete MTA einen Vertrag mit Portugal für die Lieferung von zwölf C-295, sieben Transport- und fünf Seeüberwachungsflugzeugen. Es handelt sich um den ersten Vertrag von EADS CASA für Seeüberwachungsflugzeuge, die auf der C-295-Plattform basieren; die Auslieferungen werden für 2007 erwartet. Sowohl Polen als auch Finnland bestellten jeweils zwei C-295-Flugzeuge, beide in der Transportversion, während das spanische Verteidigungsministerium eine weitere C-295 bestellte. In Bezug auf die Auslieferungen 2006 lieferte MTA die ersten vier von zwölf C-295-Flugzeugen nach Brasilien, um den vorhandenen C-115 Buffalo zu ersetzen, in Folge eines im Vorjahr unterzeichneten Vertrags. 2006 wurden auch die vom spanischen Verteidigungsministerium und von Finnland bestellten C-295 ausgeliefert.

Joint Cargo Aircraft („JCA“ unbenannt von FCA). Im Laufe des Jahres 2005 wurde zwischen EADS CASA North America und Raytheon eine Partnerschaft begründet, um bei JCA-Programmen der US-Armee bieten zu können. Innerhalb des JCA-Programms plant die US-Armee mehr als 100 JCA, wobei zu Beginn 55 Flugzeuge bestellt werden. Im Laufe des Jahres 2006 unterbreitete MTA ein Angebot, die US-Armee mit dem Flugzeug C-295 zu versorgen. Es wird erwartet, dass die US-Armee den Gewinner des Vertrags 2007 auswählt.

Seeüberwachungsflugzeuge. Der Geschäftsbereich MTA bietet verschiedene Lösungen an, die von Seeüberwachung bis zur U-Boot-Abwehr durch Flugzeuge, die auf der C-212, CN-235, C-295 oder P-3 Orion-Plattform basieren, reichen und für die EADS CASA bereits eine neue Generation eines Missionssystems mit offener Architektur namens Fully Integrated Tactical System (FITS), eine bewährte, zuverlässige und kosteneffiziente Lösung, entwickelt hat. Die Integration des Fully Integrated Tactical System (FITS) auf einer A319-Plattform läuft.

2006 unterzeichnete MTA einen Vertrag mit Südkorea für die Auslieferung eines C-212 Flugzeugs. Der Geschäftsbereich unterzeichnete auch einen Vertrag mit dem irischen Verteidigungsministerium, für die Modernisierung von zwei CN-235 mit FITS-Mission-Systemen. Das spanische Verteidigungsministerium bestellte die Umrüstung von sechs militärischen Transportflugzeugen CN-235 in Seeüberwachungsflugzeuge mit FITS Einsatzkontrolle, während vier Flugzeuge C-212 mit FITS Einsatzsystem für die Seeüberwachung an Mexiko ausgeliefert wurden.

Airbus A400M. Im Mai 2003 unterzeichnete die *Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement („OCCAR“)* einen Vertrag mit Airbus Military über die Entwicklung des Flugzeugs A400M. 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.

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.

Airbus Military ist eine spanische *sociedad limitada* („S.L.“), zu deren Aufgaben die Entwicklung, Herstellung und Lieferung der 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 und 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 wird. Für die Produktionsphase des A400M-Programms, die vom Geschäftsbereich MTA geleitet wird, wird die Hauptstelle des CPMO nach Spanien verlegt.

Der ursprüngliche Vertrag mit OCCAR sieht die Auslieferung von 180 A400M im Auftrag von sieben Staaten vor: Deutschland (60), Frankreich (50), Spanien (27), Großbritannien (25), Türkei (10) und Belgien (8, einschließlich einem im Namen von Luxemburg). Zusätzlich zu den anfänglichen 180 Flugzeugen ergibt sich durch diese Exportaufträge Ende 2006 ein Gesamtauftragsbestand von 192 A400M. Die ersten Verträge für integrierten Logistiksupport wurden ebenfalls im Dezember 2006 mit OCCAR unterzeichnet.

Flugzeuge für Sondermissionen auf Airbus-Plattformen

Der Geschäftsbereich MTA bietet Flugzeuge für Sondermissionen, die von existierenden Airbus-Plattformen

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

Strategische Tankflugzeuge. Die EADS versucht, eine konkurrenzfähige Alternative zu den Boeing-Produkten anzubieten, die am Markt für strategische Tankflugzeuge derzeit praktisch ein Monopol besitzen. Aufgrund des geschätzten Weltmarktes von etwa 600 Tankflugzeugen ist das Management der Auffassung, dass der Markt für strategische Tankflugzeuge günstige Gelegenheiten für EADS bietet.

Diesbezüglich implementiert der Geschäftsbereich MTA ein technologisches Programm, um ein neues Luft-Luft-Betankungssystem mit Ausleger („**ARBS**“) zu entwickeln. Das neue ARBS ist darauf ausgelegt, eine gegenüber der Konkurrenz erheblich schnellere Luftbetankungsleistung zu gewährleisten – ein wesentlicher Vorteil, weil Flugzeuge während der Luftbetankung sehr anfällig sind. Ende 2005 fand der Roll-out des A310-Betankungssystems zu Demonstrationszwecken in den Getafe-Einrichtungen von MTA statt. Erste Flugtests mit dem Demo-Auftanksystem des A310 wurden im Laufe des Jahres 2006 durchgeführt.

A330 MRTT (Royal Australian Air Force). Der im Dezember 2004 von der Royal Australian Air Force unterzeichnete Vertrag über die Lieferung von fünf A330 Mehrzwecktankflugzeugen („**MRTT**“), die mit ARBS ausgestattet sind, um die bestehende Boeing-707-Flotte zu ersetzen, die planmäßig abgewickelt wird. Die Inbetriebnahme des ersten A330 MRTT – der auf dem A330-Derivat basiert, eine risikoarme und kostengünstige Plattform, die eine größere Lieferkapazität anbietet als konkurrierende Lösungen – ist für 2009 geplant. Im Juni 2006 erhielt MTA die erste A330 für die Umrüstung. Die verbleibenden vier A330 MRTT werden in Australien durch Qantas Airways, die als Subunternehmer von EADS CASA tätig sind, umgerüstet. Von der Royal Australian Air Force wurde außerdem ein Full Mission Simulator für die A330 MRTT bestellt.

A330 Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) (Royal Air Force Großbritannien). EADS, Rolls Royce, Cobham, VT 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. Unter der Rechtsform einer privaten Finanzinitiative soll dieses Projekt mit einem auf dem Airbus A330-200 beruhenden System die zurzeit von der Royal Air Force benutzten, veralteten VC10- und Tristar-Tankflugzeuge ersetzen. Das Programm umfasst die Lieferung von 14

Flugzeugen, um den Luftbetankungsservice für 27 Jahre zu erbringen. Die Vertragsunterzeichnung wird für 2007 erwartet.

KC-30-Tanker-Programm (U.S. Air Force). Die U.S. Air Force hat ein Programm durchgeführt, um ihre alte Luft-Luft-Betankungsflotte zu ersetzen. In diesem Zusammenhang hat sich NA Tankers von EADS (eine ad-hoc gegründete Gesellschaft) mit Northrop Grumman (als Hauptauftragnehmer) bei der Vorbereitung für ein Angebot für die U.S. Air Force zusammengeschlossen, um den Anforderungen gerecht zu werden. Das Team wird ein Tankflugzeug KC-30 vorschlagen, das auf einem A330 MRTT mit Laderampe und Betankungssystem basiert. Die Auslieferung durch EADS erfolgt so, dass es in den USA ausgestattet wird. Es wird erwartet, dass die U.S. Air Force die eingereichten Unterlagen der Mitbewerber im Laufe des Jahres 2007 prüfen wird.

A310 MRTT (Deutsche Luftwaffe/Kanadische Air Force). Das laufende Programm beinhaltet die Lieferung von vier Flugzeugen für die Deutsche Luftwaffe und zwei Flugzeugen für die kanadische Air Force. 2006 wurden die Arbeiten für die Aktualisierung der Avionik und weitere Modifikationen aufgenommen.

Alliance Ground Surveillance („AGS“). Im Rahmen der NATO haben mehrere Länder Interesse an der Entwicklung eines AGS-Systems geäußert. Die Rolle des Geschäftsbereichs MTA bei diesem Programm ist die Ausführung der „Militarisierung“ der A321-Plattform, die zusammen mit dem Geschäftsbereich DS als Hauptlieferant realisiert wird.

Flugzeugkomponenten

EADS CASA verfügt über bedeutende Fachkenntnisse bei der Verwendung von Verbundwerkstoffen in der Fertigung von Flugzeugkomponenten und bei fortgeschrittenen Automationsprozessen. Gestützt auf diese Fachkenntnisse befasst sich der Geschäftsbereich MTA aktiv mit der Konstruktion, Fertigung und Zertifizierung komplexer Luftfahrtstrukturen. 2006 lieferte MTA Lüfterhauben für den A340 sowie für das FX7-Programm.

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. Flugzeugkomponenten werden in Puerto de Santa María in Cádiz sowie in den Werken von Tablada und San Pablo, beide in Sevilla, produziert.

Als Montagestandort für den A400M ist ein neues Werk in der Nähe des Flughafens von San Pablo in Sevilla vorgesehen.

1.1.4 Eurocopter

Einführung und Überblick

Mit Eurocopter ist EADS einer der weltweit führenden Hersteller im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze von Eurocopter im Markt für Militärhubschrauber auf Grund des Beginns der Auslieferung des militärischen Transporthubschraubers NH90, des Kampfhubschraubers Tiger und allgemeiner aufgrund des großen Auftragsbestands bei militärischen Bestellungen bei mehreren europäischen Regierungen und auf Grund der wachsenden Nachfrage in internationalen militärischen und paramilitärischen Exportmärkten erheblich zunehmen werden. Im Jahr 2006 behauptete Eurocopter auch weiterhin seine Führungsposition mit mehr als 50% Anteil an den Aufträgen der Zivilluftfahrt und durch einen starken Anstieg der Aufträge im militärischen Bereich.

Im Jahr 2006 betragen die konsolidierten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Eurocopter Mrd. € 3,8, also 9,6% der Gesamtumsätze von EADS.

Strategie

Der Geschäftsbereich Eurocopter soll die Entwicklung solcher Geschäfte und Märkte vorantreiben, die nach Ansicht des Managements das Potenzial für anhaltendes Wachstum aufweisen. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Eurocopter auf folgende Aktivitäten:

Förderung des internen Wachstums und der internationalen Expansion

Das Management beabsichtigt, die Entwicklung der Eurocopter-Präsenz in bestehenden und zukünftigen Wachstumsmärkten, wie China, Indien und Osteuropa weiter zu forcieren und seine Position in Märkten, in denen das Unternehmen bereits in der Vergangenheit gut positioniert war, wie der zivile und paramilitärische US-Markt, zu verstärken. Mit dieser Strategie soll die Öffnung neuer Marktsegmente, wie der erste erfolgreiche Verkauf großer Mengen von Hubschraubersystemen an die U.S. Army, gefördert werden.

Um dies zu erreichen, wird Eurocopter die bewährte Erfahrung bei der Kooperation mit vor Ort ansässigen Industrien bei Programmentwicklungen und Projekten in Gemeinschaftsproduktion fortsetzen. Dieser Ansatz hat Eurocopter in die Lage versetzt, eine solide Grundlage auf viel versprechenden Wachstumsmärkten zu bilden, besonders in Asien.

Eurocopter verfolgt weiterhin seine Strategie der industriellen Entwicklung in den USA, wo bereits zwei bedeutende Industrieanlagen und Kundendiensteinrichtungen vorhanden sind. Nachdem mehr als 20% seiner Mitarbeiter außerhalb der Mutterländer Frankreich, Deutschland und Spanien tätig sind, wird Eurocopter zunehmend zu einem echten internationalen Industrieunternehmen.

Implementierung ambitionierter Produkt- und Dienstleistungsrichtlinien, um die Marktführerschaft und technologische Überlegenheit zu behaupten

Die ständige Erneuerung der umfangreichen Produktlinie von Eurocopter für zivile und militärische Hubschrauber ist unerlässlich, um die Stellung als Marktführer und die technologische Überlegenheit der Gruppe zu behaupten. Das Management beabsichtigt, diesen Prozess durch (i) Stärkung der Marktposition von Schlüsselprodukten, wie der Ecureuil-Familie, Dauphin, EC135, EC145 und EC225/725, (ii) durch nachdrückliche Vermarktung der neuesten Eurocopter-Produkte (z.B. Inbetriebnahme und Exportanpassung des Tiger und NH90) sowie (iii) Vergrößerung seiner Produktlinie (z.B. Gemeinschaftsentwicklung des Medium-Lift-Hubschraubers EC175 mit China und durch eine Partnerschaft mit der koreanischen Industrie bei der Entwicklung des militärischen Military-Utility-Hubschraubers für Korea („KHP“) weiter zu forcieren. Die umfangreiche Produktlinie von Eurocopter ermöglicht es, die bei Kerntechnologien erzielten Lösungen mit hochwertigen, kundenspezifischen Adaptionen einzusetzen, um eine Antwort auf die kostenintensiven Missionsbedürfnisse und Budgetanforderungen eines großen Kundenstamms in der zivilen und militärischen Luftfahrt auf dem segmentierten Hubschraubermarkt bereitzuhalten.

Einer der entscheidenden Wettbewerbsvorteile von Eurocopter ist die technologische Perfektion. Um diese Position als technologischer Spitzenreiter zu halten, engagiert sich Eurocopter in mehreren technologischen Entwicklungsprogrammen, wie „Heavy Transport Helicopter“ und VTUAV („Vertical Take Off and Landing Tactical Unmanned Aerial Vehicle“), sowie in Forschungsprogrammen, bei denen es um Technologien zur Verbesserung der Flugzeugreichweiten, der Effizienz der Einsätze und der wirtschaftlichen Leistung der Flugzeuge geht. Eurocopter befasst sich derzeit mit Innovationen auf den Gebieten Umweltverträglichkeit, Allwetter-Flugtauglichkeit und wirtschaftliche Erschwinglichkeit im Zusammenhang mit den Folgekosten eines Flugzeugs.

Da der Kundendienst eine wichtige Bedeutung für die Kundenzufriedenheit hat und eine Umsatzquelle für den Geschäftsbereich darstellt, legt Eurocopter größten Wert auf die Verbesserung und Erweiterung seines Netzwerkes bei Marketing, Vertrieb und Kundenunterstützung und unterbreitet seinen Kunden ein „Globales Angebot“. Über dieses Netzwerk werden derzeit ungefähr 10.000 Eurocopter-Flugzeuge mit 2.500 Betreibern in 142 Ländern versorgt.

Markt

Der Wert der weltweit gelieferten Hubschrauber wurde für das Jahr 2006 auf über Mrd. € 8,6 geschätzt. Das Management erwartet, dass diese Zahl bis zum Jahr 2009 auf Mrd. € 14,6 wachsen wird. Gemäß einer Marktprognose, die von der Teal Group, Honeywell und Rolls Royce erarbeitet wurde, werden weltweit von 2006 bis 2015 zwischen 5.200 und 5.800 Zivilhubschrauber und 5.500 bis 6.000 Militärhubschrauber gebaut werden. Diese Prognose basiert, insbesondere im Militärsegment, zu einem großen Teil auf den umfassenden Entwicklungsprogrammen der USA.

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

Militärhubschrauber, die in der Regel größer als Zivilhubschrauber sind und über kompliziertere Systeme verfügen, trugen 52% zu den Gesamtlieferungen von Eurocopter im Jahr 2006 bei.

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. Mit der Einführung des Tiger, NH90 und EC725 und durch eine umfangreichere Ausweitung der internationalen

Industriekooperationen wurde der Anteil von Eurocopter am Markt für Militärhubschrauber jedoch erhöht, und das Verhältnis zwischen den Mitbewerbern im Markt war im Jahr 2006 ausgewogener.

Im militärischen Segment sind die Hauptkonkurrenten von Eurocopter Unternehmen wie Agusta-Westland in Europa sowie Bell Helicopter (ein Geschäftsbereich von Textron Inc.), Boeing und Sikorsky in den USA. Darüber hinaus sind die russischen Hersteller nach einer vollständigen Umstrukturierung im kommerziellen und industriellen Bereich zurückgekehrt. Sie agieren ausgesprochen aggressiv auf den asiatischen und insbesondere den lateinamerikanischen Märkten.

Die im zivilen/halböffentlichen Markt verkauften Hubschrauber werden zum VIP-Transport, zur Versorgung von Offshore-Ölunternehmen, für verschiedene kommerzielle Zwecke und von staatlichen Stellen, unter anderem von Küstenwache, Polizei, Rettungsdienst und für die Feuerbekämpfung, eingesetzt. Das Management erwartet, dass der Wert der Auslieferungen an Zivilhubschraubern in den nächsten drei Jahren weiterhin um durchschnittlich 10% steigen wird und sich danach auf dem Niveau von 2005-2006 stabilisiert. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahre 2006 weltweit rund 680 zivile Turbinenhubschrauber geliefert wurden.

Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter im Bereich der Zivilhubschrauber sind Bell Helicopter, Agusta-Westland und Sikorsky. Im Vergleich zu früheren Jahren ist der Markt für Zivilhubschrauber wettbewerbsintensiver geworden, nachdem Sikorsky und Agusta-Westland ihren Marktanteil bei schweren und mittelgroßen Hubschraubern vergrößert haben.

Produkte und Dienstleistungen

Bestehende Produkte. Das Management ist der Auffassung, dass Eurocopter derzeit die vollständigste und modernste Produktpalette an Hubschraubern, die fast das gesamte zivile und militärische Marktspektrum abdeckt, anzubieten hat. Die Produktpalette von Eurocopter beinhaltet leichte einmotorige Hubschrauber, leichte zweimotorige Hubschrauber sowie mittlere und mittelschwere Hubschrauber. Das Programm von Eurocopter basiert auf einer Reihe von Plattformen einer neuen Generation, die so konzipiert sind, dass sie sowohl militärischen als auch zivilen Anwendungen angepasst werden können. Die Produktlinie wird laufend durch Spitzentechnologie aktualisiert.

In der nachstehenden Tabelle findet sich die bestehende Produktlinie von Eurocopter. Sie bietet optimierte Produkte für verschiedene Einsatzarten, die für andere Zwecke angepasst werden können.

Hubschraubertyp	Hauptaufgaben
Leichtes einmotoriges Modell	
EC120	Unternehmen/Privat, Ausbildung
Einmotoriges Modell	
AS350	Militäreinsatz, Nutztransporter, Polizeikräfte, Unternehmen/Privat
EC130	Tourismus, Offshore, Unternehmen/Privat
Leichtes zweimotoriges Modell	
AS355N	Zivil/Halböffentlich*, Versorgungsunternehmen, Unternehmen/Privat
EC135/EC635	Rettungsdienst, Halböffentlich*, Offshore, Unternehmen/Privat
EC145	Militäreinsatz, Rettungsdienst, Halböffentlich*, Shuttle
Mittleres Modell	
Dauphin	Küstenwache, Such- und Rettungseinsätze (SAR), Offshore, Halböffentlich*
EC155	Unternehmen/Privat, Offshore, Halböffentlich*, Shuttle
Mittelschweres Modell	
Super Puma/Cougar	Militärtransport, Offshore, Shuttle
EC225/EC 725	Such- und Rettungseinsätze (SAR) unter feindlichen Bedingungen, Militärtransport, Offshore, VIP

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

Bereich Zivilluftfahrt. Eurocopter hat in den vergangenen Jahren in die Modernisierung ihrer zivilen Produktpalette investiert, um ihre Wettbewerbsposition im zivilen Sektor zu verbessern; ihr Anteil am Weltmarkt beträgt zurzeit rund 50%. Eurocopter hat neue 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 EC145, ein Derivat des BK117, mit Erfolg an den internationalen Märkten eingeführt. Die Auslieferung des EC130, des neuesten einmotorigen Hubschraubers aus der Écureuil-Familie, hat im Jahr 2001 begonnen. Das neueste Modell der Cargolifter-Familie ist der EC225. Er wurde für die Passagierbeförderung, im Besonderen für Offshoreeinsätze und VIP-Beförderung, jedoch auch für öffentliche Dienstseinsätze, wie Such- und Rettungseinsätze (SAR), entwickelt.

LUH-Programm („Light Utility Helicopter“). 2006 entschied sich die U.S. Army für den UH-145 (ein Militär-Derivat des kommerziellen EC145) als LUH-Hubschrauber („Light Utility Helicopter“) der nächsten Generation. Ende 2006 hatte die U.S. Army 42 Flugzeuge innerhalb des Rahmenvertrags über eine Bestellung von insgesamt 352 Flugzeugen bestellt. Das erste Flugzeug wurde im Dezember 2006 geliefert, nur sechs Wochen nach Vertragsunterzeichnung.

Produkte in Entwicklung. Zu den derzeitigen Entwicklungsprojekten im Militärssegment zählen (1) der NH90, ein militärischer Transporthubschrauber mit verschiedenen Versionen zur Verwendung für taktische,

Marine- sowie Gefechts-, Such- und Rettungseinsätze und (2) die HAD-Version des Tiger-Hubschraubers. Darüber hinaus wurden im Jahr 2006 neue Produktentwicklungsprogramme, für den EC175 und KHP, in Zusammenarbeit mit chinesischen und südkoreanischen Partnern lanciert.

NH90. Der NH90 wurde als Mehrzweckhubschrauber für den taktischen Transport (TTH) und die Marine (NFH) entwickelt. Das hauptsächlich seitens der französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Regierung finanzierte Projekt ist von Eurocopter, Agusta-Westland (Italien) und Fokker Services (Niederlande) als gemeinsame Gesellschafter in der NATO Helicopter Industries („NHI“) im direkten Verhältnis zur zugesagten Beschaffungsmenge der vier beteiligten Länder entwickelt worden. Der Anteil von Eurocopter an NHI beträgt 62,5%. Im Jahr 2000 wurde mit dem ersten Produktionslos bestehend aus 243 Hubschraubern und 55 optionalen Hubschraubern, die an die vier Partnerländer ausgeliefert werden, begonnen. Die ersten Auslieferungen sind für 2006 geplant (3 TTH für die deutsche Bundeswehr). Aufgrund der laufenden Entwicklungsaktivitäten bei der Einsatzrüstung kam es jedoch zu einer weiteren Verschiebung der geplanten Lieferfristen für das zukünftige Flugzeug.

Der für moderne Multimissionen bei günstigen Lebenszykluskosten projektierte NH90 wurde schnell zu einem begehrten taktischen Militärhubschrauber für Streitkräfte in aller Welt. Der NH90 wurde von 12 Ländern ausgewählt, und der Auftragsbestand weist 400 Festbestellungen und 100 Optionen aus. 2006 wurden 43 Flugzeuge bestellt (34 für

Australien und 9 für Neuseeland), und der spanische Ministerrat genehmigte die Unterzeichnung eines Vertrags für 45 NH90, der Mitte Januar 2007 in Kraft trat.

Der Tiger. Die Entwicklung des Tiger-Kampfhubschrauber-Programms ist nahezu beendet. Es beinhaltet vier Varianten, die alle auf demselben Flugzeugwerk basieren: der 40 HAP (Turmgeschütze, Raketen und Luft-Luft-Raketen) für Frankreich; der 80 UHT (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Raketen, Axialgewehre und Raketen) für Deutschland; der 22 ARH (Panzerabwehrflugkörper, Turmgeschütz und Raketen) für Australien, sowie der 24 HAD für Spanien und der 40 HAD für Frankreich (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Raketen, Turmgeschütz, Raketen und aktualisierte Luftfahrtelektronik und Motoren). Der Lieferumfang des Programms umfasst 24 Tiger, die im Dezember 2006 geliefert wurden (12 HAP für die französische und spanische Armee, 6 UHT für die Deutsche Bundeswehr und 6 ARH an Australien).

Tiger HAD (Hélicoptère Appui Destruction). Die HAD-Version des Tiger ist ein Mehrzweckkampfhubschrauber. Er basiert auf dem Tiger-HAP und beinhaltet ein kraftvolleres Triebwerk, eine IFF-Abfragefunktion, einen neuen Ballistikschutz und die Möglichkeit für eine Luft-Boden-Rakete (AGM). Die Qualifikation des HAD wird für 2010 erwartet, Lieferungen sind zwischen 2010 und 2014 geplant.

EC175. Eurocopter und die Chinese AVIC II Corporation haben eine gemeinschaftliche Entwicklung und Produktion des EC175, eines Hubschraubers für die Zivilluftfahrt innerhalb der 6 t-Kategorie, gestartet, der die Produktpalette beider Partner erheblich vergrößert. Die 5jährige Entwicklungsphase begann 2006. Der neue Zivilhubschrauber wird 2009 zum ersten Flug starten und 2011, dem Jahr des Produktionsbeginns, die europäische und chinesische Zertifizierung erhalten. Die Produktion wird je zur Hälfte auf beide Länder aufgeteilt, die jeweils über eigene Montagelinien verfügen. Verkaufsprognosen für diesen Hubschrauber der neuesten Generation sehen 800 Einheiten vor, die weltweit innerhalb der nächsten 20 Jahre abgesetzt werden.

KHP. Die koreanische Regierung hat Eurocopter als Hauptpartner für die Korean Aerospace Institute Luftfahrtindustrie („KAI“) für ein neues KHP-Programm ausgewählt, bei dem der erste koreanische militärische Transporthubschrauber der 8 t-Klasse entwickelt werden soll. Die 6jährige KHP-Entwicklungsphase läuft von 2006 bis 2011. Für die darauf folgende 10jährige Produktionsphase ist die Fertigung von 245 Hubschraubern vorgesehen. Als Hauptpartner von KAI verfügt Eurocopter über eine Beteiligung von 30% an der Entwicklungsphase und von 20% an der Produktionsphase. Für den zuvor US-amerikanisch dominierten koreanischen Markt ist dieses Programm bahnbrechend für Eurocopter. Eurocopter und KAI haben sich auf die Bildung

einer 50:50-Tochtergesellschaft geeinigt, um die Exportversion des KHP zu vermarkten, für die weltweit ein Bedarf von 250 Hubschrauber innerhalb von 20 Jahren prognostiziert wurde.

Kundenbetreuung

Bis einschließlich 31. Dezember 2006 bildeten die Eurocopter-Produkte mit ca. 9.710 Hubschraubern weltweit im Einsatz die zweitgrößte Hersteller-Hubschrauberflotte der Welt. Als Folge davon hatten die Kunden-Serviceleistungen, die für die Servicierung dieser großen Flotte erforderlich sind, einen Anteil von 31% der in 2006 erzielten Umsatzerlöse bei Eurocopter. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Zudem vergrößert Eurocopter kontinuierlich und mit allem Nachdruck die Serviceleistungen für Kunden, um den globalen Bedarf der Kunden zu decken. Um der globalen Kundennachfrage nachzukommen, weitet Eurocopter den an die Kunden erbrachten Kundenservice dynamisch aus.

Nach der Schaffung eines Trainingszentrums für Hubschrauber mit Thales im Jahr 2002 (HELISIM) und der Einrichtung eines Helikopter-Flugtrainings-Service (HFTS) im Jahr 2004 (ein Konsortium, bestehend aus Eurocopter, CAE, Rheinmetall, EADS Defence Electronics und Thales für das Management des ersten Vertrags für die erste private Finanzinitiative (PFI) für die Schaffung, den Aufbau und den Betrieb von drei Trainingszentren für den NH90 in Deutschland), gründete Eurocopter im Jahr 2006 Eurocopter Training Services (ETS), eine 100%ige Tochtergesellschaft für die Ausbildung von Piloten und Technikern.

Kunden und Marketing

Die wichtigsten militärischen Kunden von Eurocopter sind europäische Ministerien für Verteidigung und ihr Pendant in Asien und den USA. Die Durchdringung des zivilen und paramilitärischen Marktes ist global auf ähnlich hohem Niveau verteilt: der Anteil von Eurocopter am zivilen und paramilitärischen 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 Netzwerks. Dieses besteht derzeit aus 17 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. Mit der Gründung der 100%igen Tochtergesellschaften Eurocopter Vostok und Eurocopter China, mit Sitz in Moskau und Shanghai, wurde die weltweite Präsenz von Eurocopter stark ausgebaut.

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

Rund 2.612 Betreiber weltweit setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber ein und stellen einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice dar. 85% der Kunden von Eurocopter betreiben Luftflotten von einem bis vier Hubschraubern.

Auf Grund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit werden Eurocopter-Produkte von den meisten bekannten Kunden bevorzugt. Die U.S. Coast Guard betreibt 95 Dolphin (Dauphin) Hubschrauber, und die weltgrößten Offshore-Betreiber (Bristow, CHC, Era, PHI usw.) 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 Herstellungs- und 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 befinden sich in Donauwörth und Ottobrunn bei München.

1.1.5 Verteidigung und Sicherheit

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit („DS“ oder „Geschäftsbereich DS“) wurde im Jahr 2003 gegründet und fungiert als Hauptpfeiler der Verteidigungs- und Sicherheitsaktivitäten von EADS. Durch die Zusammenfassung der Aktivitäten der Bereiche Verteidigungs- und Kommunikationssysteme (DCS), Verteidigungselektronik (DE), Military Air Systems (MAS) und Flugkörpersysteme (die aus einem Anteil von EADS an MDBA in Höhe von 37,5% besteht) in einem einzigen Geschäftsbereich hat EADS ihr Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft gestrafft, um den Bedürfnissen von Kunden besser gerecht zu werden, die integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien benötigen.

Mit der Einrichtung der Montagestraße für den spanischen HAD-Hubschrauber sowie einer Montagestraße für den NH90 im Eurocopter-Werk in Albacete wird Spanien zum dritten Industriepfeiler der Eurocopter Group.

Das neue Werk in Albacete wird eine wichtige industrielle Rolle für die Gruppe spielen. In diesem soll die Herstellung der hinteren Rumpfteile für den EC 135 und den Tiger sowie die vorderen Rumpfteile des NH90 sichergestellt werden. Die Herstellung der vom spanischen Innenministerium gekauften Tiger, NH90 und EC 135 erfolgt ebenfalls im Werk von Albacete.

Das Werk von American Eurocopter in Columbus, Mississippi, wird stark ausgebaut, um die Herstellung, Montage und Auslieferung von LUH-Hubschraubern zu unterstützen. Die industriellen Aktivitäten beginnen mit dem Aufbau des „Light Utility Helicopter“ und der Zustimmung zur Auslieferung und wird in der Folge in eine vollumfängliche Produktion münden. Zu den Aktivitäten im Werk in Columbus zählen außerdem die Herstellung und Montage des AS350 und EC120 für die U.S. Customs and Border Protection sowie weitere Regierungsstellen und Polizeikräfte in Nordamerika sowie die Unterstützung für die Modernisierung der Dolphin Hubschrauberflotte der U.S. Coast Guard.

Die Endmontagestraße für den Tiger, die NH90 und EC120 in Australien ist ein weiterer Indikator für das tatsächlich globale Auftreten von Eurocopter und die Strategie, stets in der Nähe des Kunden präsent zu sein.

Die in 2006 erzielten Konzernenerlöse des Geschäftsbereichs DS beliefen sich auf Mrd. € 5,8. Das sind 14,9% der insgesamt von EADS erwirtschafteten Umsatzerlöse.

System Design Centre (SDC)

Innerhalb des Geschäftsbereichs DS unterstützt das System Design Centre (mit Niederlassungen in Frankreich, Deutschland und Großbritannien) Kunden im Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft bei der Gestaltung, Entwicklung und dem Austesten ihrer Produkte und Systemarchitekturen durch den Einsatz von modernster Modell- und Simulationstechniken (M&S). Das System Design Centre stellt somit im Auftrag der

Geschäftseinheiten von DS und von EADS insgesamt eine Grundlage für Systemdesign und damit zusammenhängende Disziplinen zur Verfügung. Dank dem Einsatz standardisierter Methoden (wie Rahmenpläne für die Systemarchitektur, die vom U.S. Department of Defense und dem U.K. Ministry of Defence eingesetzt werden) und anderer Instrumente für die Systementwicklung, unterstützt SDC die Strategie des Geschäftsbereichs DS, seine Leistungsfähigkeit bei Large Systems Integration („LSI“) ganz allgemein zu verbessern. Ein Instrument, auf das SDC in diesem Zusammenhang zurückgreifen kann, ist eine national übergreifende, netzwerk-basierte Experimentier- und Testumgebung, die über das Network Centric Operations Simulations Centre (NetCOS) zur Verfügung gestellt wird.

Höhepunkte des Geschäftsbereichs DS 2006

2006 hat der Geschäftsbereich DS sämtliche Rationalisierungsziele erreicht und hat jetzt wichtige Programme und Projekte – einschließlich Eurofighter sowie Storm Shadow, Brinstone, Taurus, MICA und Aster von MBDA – in die Produktionsphase überführt. Zudem erhielt MBDA Aufträge vom französischen und deutschen Verteidigungsministerium für 250 SCALP Marinemarschflugkörper und 680 PARS 3 Long Range „precision fire-and-forget“ Waffensysteme. Zudem konnte er seine Position im Bereich der Küsten- und Seeüberwachung mit der Akquisition von Atlas Elektronik (gemeinsam mit ThyssenKrupp) und von SOFRELOG erfolgreich ausbauen, und seine Stellung im Marinebereich ganz allgemein verbessern. Zudem trug die Akquisition von professionellen Mobilfunkkapazitäten positiv zu den Erträgen 2006 bei – wobei der Bau eines nationalen TETRA-Funksystems für die digitale Sprach- und Datenübertragung, das von deutschen Behörden der öffentlichen Sicherheit verwendet wird, den Höhepunkt bildet – und glich die Integration des deutschen Raketenunternehmens von EADS in MBDA aus.

Strategie

In Einklang mit den Trends in Richtung leistungsorientierter Beschaffung kann der Geschäftsbereich DS seinen Kunden durch die integrierte Struktur einen neuen Zugang bieten und trägt gleichzeitig zur Herausbildung interner Synergien und zu Einsparungen bei. Der Geschäftsbereich DS bewegt sich ebenfalls vom Verteidigungsgeschäft in Richtung Sicherheit und hat zudem erkannt, dass seine Kunden in zunehmendem Maße komplette Servicepakete und integrierte Lösungen zur Unterstützung ihrer eigenen Transformationsprozesse für die Verlagerung vom Bereich Verteidigung in die weiter gehenden Sicherheitsbedürfnisse verlangen. Der Geschäftsbereich DS wird versuchen, sein Wachstum in Zukunft zu festigen, indem

er sich auf eine weitere Kooperation mit seinen Kunden im Heimmarkt konzentriert und gleichzeitig seinen globalen Ausgriff auf Entwicklungsmärkte, einschließlich Mittel- und Osteuropa, Mittlerer Osten, Indien, Asien, den südpazifischen Raum sowie Südafrika pflegt und ausbaut. Neue Technologien (wie unbemannte Flugkörper), die derzeit vom Geschäftsbereich DS entwickelt werden, zielen darauf ab, neue Geschäfte zu generieren und neue Märkte anzusprechen.

Optimierung und Ausbau des Geschäftsbereichs DS

Die Organisationsstrukturen der Defence and Communications Systems and Defence Electronics wurden erfolgreich rationalisiert, einschließlich des abschließenden Umzugs der DS-Zentrale nach Unterschleißheim, Deutschland, im Jahr 2006. 2007 soll auch die Verlagerung der in Frankreich durchgeführten Aktivitäten abgeschlossen werden. Military Air Systems haben 2006 ihr Produktportfolio konsolidiert und die Verlagerung ihrer Aktivitäten von München nach Manching (der Standort des Military Air Systems Centre von EADS) während der nächsten zwei Jahre bekannt gegeben. Damit werden die Support Center für das Militärflugzeuggeschäft sowie das Entwicklungszentrum für fortschrittliche unbemannte Flugluftkörper („UAV“) zentralisiert. Schließlich hat sich die Fähigkeit des Geschäftsbereichs DS, sich auf die Bedürfnisse der Kunden zu konzentrieren, mit der erfolgreichen Zentralisierung des System Design Centre, der Marketing- und der Verkaufsaktivitäten sowie der Mitarbeiterfunktionen verbessert. Zusammen mit dem Fokus auf die Entwicklung der Mitarbeiter und die Verbesserung des Managements von Projektrisiken, haben diese Initiativen dazu beigetragen, dass die neue Organisation 2006 bessere Leistungen und eine höhere Rentabilität erzielt hat.

Unterstützung des Transformationsprozesses der Kunden

Durch bereits bestehende Programme mit der NATO, dem Testfeld des französischen und britischen Verteidigungsministeriums und auch Deutschlands Testfeld unterstützt DS aktiv den Transformationsprozess der NATO und in Europa. DS unterstützt seine Kunden durch Beratung und Entwicklung ihrer Sicherheitsanforderungen, indem Simulationssysteme wie NetCOS in drei von vier Heimatländern bereitgestellt werden (in Planung ist die Ausweitung auf die USA und möglicherweise Spanien). DS nimmt ebenfalls am Network Centric Operations Industry Consortium (NCOIC) teil, einem industriebasierten Gemeinschaftsforum, das gebildet wurde, um Empfehlungen für System- und Plattformentwickler innerhalb einer globalen Netzwerkumgebung in Bezug auf die Architektur auszusprechen. Der Fokus für die Zukunft wird weiterhin darauf gerichtet sein, eng mit Arbeitsgruppen seitens Industrie und Kunden zusammenzuarbeiten, um bei der Definition und vor allem bei der Lieferung von Systemlösungen, die auf die

Kapazitätsanforderungen der Kunden ausgerichtet sind, und den entsprechenden Transformationsprozessen einen Beitrag zu leisten.

Übergang vom Verteidigungsgeschäft zur Sicherheit

Die bereits von Organisationen für die Beantwortung asymmetrischer Gefahren verwendete komplexe Systemlösung („Large System Integration“) – die darauf abzielt, Effizienzen durch die optimierte Verwendung von Daten und Informationen und über unterschiedliche Sicherheitsorganisationen hinweg zu maximieren – ist ein Modell für die Schaffung globaler Sicherheitslösungen. DS hat seine im Verteidigungsgeschäft gewonnenen Erfahrungen an die schnell wachsenden globalen Sicherheitsmärkte (geschätzte Mrd. € 35 pro Jahr weltweit) adaptiert und wird dies fortsetzen.

Festigung der Position des Geschäftsbereichs DS in den heimischen und amerikanischen Märkten

Für DS stehen weiterhin die Kunden in Großbritannien, Frankreich, Spanien und Deutschland im Vordergrund. Kontinuierliche Anstrengungen bei der Kernplattform und im Raketengeschäft dieser Märkte gelten auch weiterhin als strategische Ziele beim Erreichen profitabler Wachstumszahlen im Verteidigungsgeschäft. Ein besonderes Anliegen von EADS ist es, den Bekanntheitsgrad in Großbritannien zu erhöhen und die Chancen, die der Markt in Großbritannien birgt, zu nützen. Der Geschäftsbereich DS hat sich zum Ziel gesetzt, Marktführer bei allen Projekten zu werden, die in Verbindung mit LSI-Lösungen stehen, wie das Programm zur Verteidigungsinformations-Infrastruktur (DII) in Großbritannien. DS hat vor kurzem ein NetCOS-Zentrum in Großbritannien, neben anderen bereits bestehenden in Frankreich und Deutschland, eingerichtet. Im Bereich der UAV-Technologiepartnerschaften und Kommandokontrollsysteme wurden in Frankreich weitere Fortschritte erzielt. Als ein wichtiger Partner im Eurofighter-Konsortium durch EADS CASA ist Spanien weiterhin ein bedeutsamer Markt für das Gewinnwachstum, worauf sich der Geschäftsbereich konzentriert. Die Beteiligung an dem NEURON-Demonstrator wird ebenfalls durch MAS Spanien koordiniert.

Das Eindringen in den US-amerikanischen Verteidigungsmarkt bleibt für den Geschäftsbereich DS, der seine derzeitige industrielle Präsenz in der Verteidigungselektronik sowie bei Tests und Dienstleistungen ausdehnen möchte, weiterhin das vorrangige Ziel. Die North America Defence Company (NA DefCo) von EADS ist Teil einer Gesamtstrategie in den USA zum Ausbau des Geschäfts mit dem US-Verteidigungsministerium und den wichtigsten US-Anbietern. Bei NA DefCO handelt es sich jedoch um ein unabhängiges Unternehmen, das außerhalb der DS-Organisation verbleibt. Die Methoden zur Expansion in den USA umfassen:

- die Eroberung von Nischenmarktsegmenten, in denen der Geschäftsbereich DS überlegene Produkte und Technologien anbieten kann, wie das Hinderniswarnsystem Hellas für Helikopter und der Radar TRS-3D für die US-Küstenwache; DS hat 2006 sein Drohnensystem für die U.S. Army erfolgreich getestet und wurde nun ausgewählt, um eine beschränkte Anzahl Systeme zur Verfügung zu stellen;
- den Ausbau der starken transatlantischen Industriepartnerschaft mit den wichtigsten US-amerikanischen Anbietern einschließlich Northrop Grumman (US-Tanker-Programm, NATO AGS, Ballistic Missile Defence, EuroHawk®), Lockheed Martin (MEADS, Deepwater, Littoral Combat Ship, COBRA, Ballistic Missile Defence) und Raytheon (Ballistic Missile Defence) zur Erkundung der durch die Umgestaltung der Streitkräfte entstehenden neuen Chancen; und
- die Suche nach Akquisitionen und neuen Partnerschaften, um die Tätigkeit des DS-Geschäftsbereichs in den USA über mehrere Marktbereiche hinweg sichtbar zu machen, einschließlich Plattformsysteme, Einsatzunterstützung und Verteidigungselektronik.

Verteidigungs- und Kommunikationssysteme (DCS)

Defence and Communications Systems („DCS“) ist das Systemhaus von EADS. Die Mission von DCS ist es, Lösungen für ein vollständiges Kommunikations- und Informationssystem (einschließlich Plattformen) zu entwickeln sowie Möglichkeiten zur Implementierung zu schaffen. DCS bietet seinen Kunden umfassende und maßgeschneiderte Lösungen und hat das Know-how zum Design, der Entwicklung und Implementierung von Large Systems Integrations (LSI), um ein breitest mögliches Spektrum individueller Plattformen und Subsysteme in einem einzigen effektiven Netzwerk zusammenzuführen.

Informations- und sichere Kommunikationssystemlösungen im Bereich globale Sicherheit wie Systeme zur effektiven Grenzkontrolle und Küstenüberwachung bilden einen weiteren Hauptfokus von DCS. Systemintegration erlangt in diesen Bereichen zunehmend größere Bedeutung.

Im Jahr 2006 schlossen EADS und ThyssenKrupp Technologies die gemeinsame Akquisition von Atlas Elektronik (EADS 49%, ThyssenKrupp Technologies 51%) ab. Beide Unternehmen werden ihre Kenntnisse in Zusammenhang mit der Plattform, Elektronik und Systemeinsätze im Marinebereich bündeln, und avancieren dadurch zu einem starken Systemanbieter für Marineelektronik mit Sitz in Bremen, Deutschland. Darüber hinaus hat EADS 2006 die französische Gesellschaft SOFRELOG, ein weltweit führender Anbieter von „Vessel Traffic Systems“, erworben. Mit diesen zwei Akquisitionen hat sich die Präsenz von EADS im Marinesektor deutlich verstärkt.

Im Jahr 2006 wurden 21% der insgesamt getätigten Umsätze des Geschäftsbereichs DS von DCS erzielt.

Märkte

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

Produkte

DCS bietet umfangreiche Leistungen bei militärischen Raketen für Luftraumüberlegenheit, Gefechtsfeld-Systeme, Aufklärungslösungen und Marine-Systeme sowie den Kundendienst für Gesamtsysteme an. DCS ist ein führender Anbieter für die komplette Systemarchitektur und Systemintegration bei militärischen land-, see-, luft- und weltraumbasierten Systemen. DCS liefert Systeme für Luftraumbeherrschung für Defensiv-, Offensiv- und Unterstützungsoperationen in einem verbundenen, gemeinsamen Umfeld und realisiert damit flexible, netzwerkfähige Leistungen an. DCS ist auch einer der wichtigsten Entwickler und Hersteller von C3I-Systemen für die Streitkräfte in Frankreich und Deutschland und die militärischen Führungsstäbe in Deutschland, Frankreich und der NATO.

Die wichtigsten in 2006 unterzeichneten Verträge betreffen die Bereitstellung eines integrierten Luftverteidigungssystems (FGBAD) für das holländische Verteidigungsministerium und die vollständige Umstrukturierung der Informations- und Kommunikationssysteme des französischen Oberkommandos im Verteidigungsministerium (PSP - Pôle Stratégique Parisien). DCS ist innerhalb der EADS das Zentrum für das Infanterie-Modernisierungsprogramm und hat die Federführung im Projekthaus System Soldat inne. Auch in einem vergleichbaren Programm in Spanien (COMFUT) wird DCS eine Schlüsselrolle spielen; ein entsprechender Vertrag wurde im September 2006 abgeschlossen.

DCS entwirft, integriert und implementiert Informations-Infrastrukturösungen (Secure Fixed, Tactical, Theatre und Mobile), einschließlich sämtlicher notwendiger Dienstleistungen für die Unterstützung integrierter Missionssysteme und -lösungen.

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

DCS stellt voll integrierte globale Sicherheitslösungen und -dienstleistungen zur Verfügung, um die Risiken in folgenden Bereichen zu minimieren: Grenz- und Seesicherheit, Krisenmanagement, Schutz von Großveranstaltungen und kritischen Infrastrukturanlagen. Aufgrund der zahlreicheren Beziehungen zwischen verschiedenen Bedrohungsfeldern und insbesondere mit Blick auf die wachsende Interdependenz innerer und äußerer Sicherheit gewinnt die nahtlose Kollaboration zwischen den verschiedenen Sicherheitsbehörden zunehmend an Bedeutung. Ein Anliegen von EADS ist es, die Effizienz durch die optimale Verwendung von Daten und Informationen zusammen mit und übergreifend in den entsprechenden Sicherheitsorganisationen zu maximieren.

2005 gewann EADS einen Grenzsicherheitsvertrag von Rumänien, der die Lieferung eines integrierten Systems für die Überwachung und Sicherung der rumänischen Grenze beinhaltet. Mit der Installierung des „Backup IT Subsystem“ durch EADS, die elementare IT-Infrastruktur das gesamte Grenzüberwachungssystems, wurde der erste wichtige Meilenstein dieses Projekts 2006 erfolgreich erreicht.

DCS ist zudem ein führender Anbieter des Professional Mobile Radio (PMR) und sicherer Netzwerke. Lösungen von EADS für PMR ermöglichen professionellen Organisationen, wie öffentliche Sicherheit, ziviler Bevölkerungsschutz, Transport und Industrie eine effektive, zuverlässige und sichere Kommunikation. Basierend auf Tetrapol, Tetra und P25-Technologien, die auf Kundenanforderungen basieren, kann EADS spezialisierte PMR-Lösungen anbieten. Trotz eines ausgesprochen wettbewerbsintensiven Markts hat EADS 2006 15 neue Kunden gewonnen.

Zu den wichtigsten 2006 gewonnenen Verträgen zählt der Bau von BOSNet, ein nationales Tetra-Funksystem für die digitale Sprach- und Datenübertragung, das von deutschen Behörden der öffentlichen Sicherheit verwendet wird, sowie Verträge für den Bau nationaler öffentlicher Sicherheitsnetzwerke in Ungarn und Estland. DCS hat auch den Rollout eines seiner sehr großen Systeme „Acropol“, das sichere Funkkommunikationsnetzwerk Tetrapol für die französische Polizei, erfolgreich abgeschlossen. Schließlich ist EADS über SN, das ein neues Funksystem liefern wird, in den US-Markt eingetreten; dieses soll von Sicherheitsbeamten in Cumberland County, Tennessee, verwendet werden.

Technische Dienstleistungen und Beratung

2006 hat Apsys kontinuierlich seine Position als französischer Spitzenreiter für Risikomanagement bei modernen Technologieprojekten ausgebaut. Diese Betriebseinheit bietet verschiedene Serviceleistungen (z.B. Beratung, Erarbeitung von Studien, Training, Software, Revision) in allen Phasen des Projektzyklus und verwendet unterschiedliche technische Ansätze (z.B. Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Wartbarkeit und Sicherheitsstudien, Personalanalysen, industrielle, umweltrelevante und nukleare Risikoeinschätzung sowie Software- und Systemqualität). Zu den größten Absatzmärkten gehören Luftfahrtindustrie, Verteidigung, Erdölförderung und Transportsysteme. APSYS plant die Fortsetzung seiner langjährigen Partnerschaft mit EADS-Kunden (Airbus, Eurocopter und Space Launchers), auf die der größte Teil seiner Umsatzerlöse zurückzuführen ist. Darüber hinaus sind Aktivitäten zur Diversifizierung und Intensivierung der Geschäftskontakte mit anderen Kunden geplant.

Dornier Consulting GmbH

Dornier Consulting kann auch in 2006 ihr profitables Wachstum als zukunftsorientiertes Unternehmen für Transport- und Technologieberatung halten. Der Schwerpunkt von Dornier Consulting liegt auf Verkehr, Transport- und Logistikkonzepten, Systemspezifikation und -integration, modernen Technologien für das Management natürlicher Ressourcen und professionellem Full-Service-Projektmanagement. Die Dornier Consulting ist ein unabhängiges Beratungs- und Engineering-Unternehmen mit Kunden im öffentlichen und privaten Sektor in Deutschland, Mittel- und Osteuropa, Zentralasien sowie im Nahen und Mittleren Osten. Die Hauptkunden sind nationale und internationale Institutionen (Weltbank, Entwicklungsprogramme der Vereinten Nationen, Europäische Union, Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ)), Regierungsbehörden, die Deutsche Bahn, DaimlerChrysler und EADS sowie ein breites Spektrum privater Unternehmen. Im Rahmen ihrer zukünftigen Strategie wird sich Dornier Consulting bemühen, weitere Möglichkeiten für andere Einheiten von EADS zu entwickeln und sich gleichzeitig auf das internationale Wachstum zu konzentrieren.

Verteidigungselektronik (DE)

Als Systemhaus für elektronische Kriegsführung, Sensoren- und Luftfahrtelektronik von EADS bietet DE einsatzkritische Elemente der Datensammlung, -verarbeitung, -verteilung und Selbstverteidigung. Ihr Geschäft beruht auf Sensoren und Subsystemen als ein Lieferant auf zweiter Ebene und ist auf den Markt der Überwachung und Aufklärung, das Management militärischer Einsätze, den Selbstschutz von Plattformen,

netzwerkfähige Fähigkeiten und Truppenunterstützung ausgerichtet.

Der Geschäftsbereich DE erwirtschaftete im Jahr 2006 14% des Umsatzerlöses von DS.

Märkte

Die Hauptkonkurrenten von EADS im Bereich-Verteidigungselektronik sind große und mittelgroße US-amerikanische und europäische Firmen (d.h. Raytheon, Northrop-Grumman, Thales, BAE Systems, Galileo Avionica, Indra und Saab) und Unternehmen aus Israel. Nach der diesjährigen Übernahme der Ewation GmbH durch DE, hat sich DE das strategische Ziel gesetzt, das Wachstum auf dem Gebiet der Systeme der elektronischen Kampfführung (EW) zu maximieren. Die wichtigsten Kunden von DE sind Verteidigungs- und Innenministerien, Militärdienste, Sicherheitskräfte, die internen EADS-Systemlieferanten und andere LSIs weltweit. Über verschiedene Joint Ventures, Beteiligungen und Kooperationen hat DE Zugang zu den Verteidigungsministerien aller NATO-Länder, insbesondere in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Spanien und Italien. Exportmärkte, insbesondere in den NATO- und EU-Ländern und im Asiatisch-Pazifischen Raum, bieten ebenfalls Wachstumschancen.

Produkte

Elektronische Kampfführung und Selbstverteidigung. DE liefert elektronische Selbstschutzsysteme für Flugzeuge, Schiffe und gepanzerte Fahrzeuge, wie Laserwarnung, Raketenwarnung und aktive elektronische Geräte für Gegenmaßnahmen, einschließlich Geräte für Infrarot-Gegenmaßnahmen, Selbstschutzstörsender und gezogene Abwehrköder. Auf diesem Gebiet liefert DE Kernkomponenten für „EuroDASS“, das Selbstverteidigungsuntersystem auf den deutschen Eurofightern und weitere Luftfahrtelektronik-Komponenten für das weitere Eurofighterprogramm. DE zeichnet verantwortlich für die Subsysteme des Selbstschutzsystems A400M und liefert ebenfalls Kernausrüstung für EW, wie das Infrarot-Raketenwarnsystem MIRAS, für das 2005 ein Vertrag unterzeichnet wurde. Für militärische Missions-Flugzeuge, Hubschrauber (NH90, Tiger) und VIP-Flugzeuge entwickelt DE insbesondere Lösungen als Gegenmaßnahme bei Gefahr durch infrarotgesteuerte Raketen. Bis jetzt verkaufte DE etwa 5.000 Einheiten seines Raketenwarnsensors (MILDS) zur Verwendung an verschiedenen Hubschraubern und Transportflugzeugen. 2006 unterzeichnete DE einen Vertrag mit der indischen Regierung, der die Integration von MILDS in das Selbstschutzsystem der indischen Streitkräfte sowie eine weitere gemeinsame Entwicklung umfasst.

Avionik. Als wichtiger Partner auf dem Gebiet der Militärmissionsavionik für die A400M hat DE die Subsystem-Verantwortung für das Missionsmanagement und für das Selbstverteidigungsuntersystem übernommen. Das DE-Portfolio umfasst ferner Elektronikausstattung wie digitale Kartengeräte (EuroGrid), Flugdatenaufzeichnungsgeräte und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber. DE entwickelt auch Multisensor-Integrations- und Datenfusionstechnologie, die für den Bereich netzwerkfähiger Funktionen zukünftig von entscheidender Bedeutung sind. DE befasst sich beispielsweise mit der Erarbeitung von Software für die Sensordatenzusammenführung beim NATO AWACS E3 A-Programm sowie das ähnliche australische „Wedgetail“- und das türkische „Peace Eagle“-Programm. Zusätzlich bietet DE Produkte im Bereich Kommunikation und Identifikation an, zu denen Breitband-Modular-Datenverbindungen gehören.

Sensoren. DE ist der Hauptpartner für die Entwicklung luftgestützter Multifunktions-Radargeräte wie dem Captor-Radar des Eurofighter-Programms, und bietet zudem integrierte Systemlogistik, -wartung und Nachrüstung. Darüber hinaus ist DE in die technologische Entwicklung und Anwendung von Radar-Systemen mit aktiver elektronischer Strahlschwenkung (AESA) für Luft-, See- und Bodenanwendungen der nächsten Generation stark eingebunden. 2006 wurden die Fähigkeiten eines ASEA-Demonstrationsradars für Eurofighter zum ersten Mal im Flug demonstriert. Darüber hinaus gewann DE einen Auftrag für die Lieferung von zwei taktischen Radarsystemen für die Bodenaufklärung (TRGS) an die deutschen Streitkräfte, wovon 80 bis 2012 geliefert werden sollen. Ende 2006 gewann DE einen Vertrag in Höhe von Mio. € 120 für die Entwicklung und Herstellung von mehr als 40.000 Übermittlungs-/Empfangsmodulen für das Feuerleitradar MEADS, welches aufgrund der angewandten neuen Technologie das leistungsfähigste Radar weltweit sein wird.

Im Bereich der Luftverteidigung stellt EADS Radare für Anwendungen im mittleren Reichweitenbereich auf Schiffen (TRS-3D) und zu Land (TRML-3D) her. Als Unterauftragnehmer für K-130-Korvetten für die deutschen Seestreitkräfte und für das finnische Squadron-2000-Programm ist EADS für die Untersysteme der Schiffssensoren verantwortlich. Ein Erfolg auf dem US-Markt war die durch zwei im Oktober 2004 unterzeichnete Radarverträge ausgelöste bilaterale Vereinbarung über eine langfristige Partnerschaft mit Lockheed Martin in Zusammenhang mit dem „Deepwater“-Programm der U.S. Coast Guard und dem U.S. Navy Littoral Combat Ship, deren Auslieferungen Fortschritte zeigen.

Die Verteidigungselektronik nimmt bei der Entwicklung und Herstellung der Synthetic Aperture Radars (SAR), die für künftige Aufklärungs- und Überwachungsoperationen als wesentlich angesehen werden, eine führende Rolle ein. In diesem Bereich entwickelte EADS den europäischen Stand-off SAR Sensor für die Großraumüberwachung (SOSTAR-X) sowie zum Einsatz im TCAR Radar für die NATO AGS-Programme.

Test und Services

Im Jahre 2006 konnte der von weltweit operierenden Fluglinien erteilte Auftragsumfang des Bereichs Test und Services gehalten werden. Dies entspricht der grundsätzlichen Strategie der Betriebseinheit Test und Services, einen messbaren technischen Standard zu entwickeln, der es ermöglicht, den Fluglinien qualitativ gleich bleibende Lösungen anzubieten. Der Erwerb der Racal Instruments Group im Jahr 2005 und von IFR und GET Electronique im Jahr 2006 führte dazu, dass die Betriebseinheit Test und Services Marktführer für Prüfinstrumente, -lösungen und -dienstleistungen in Europa wurde. Zu den zukünftigen Plänen gehören die Implementierung und Entwicklung von Synergien zwischen den Geschäftseinheiten sowie das Akquirieren neuer Kunden in verschiedensten Ländern über Partnerschaften oder das Schaffen industrieller Präsenz. Eine der Hauptstärken des Bereichs Test und Services sind seine Beziehungen mit den bedeutendsten Anbietern von Luftfahrtelektroniksystemen und die Entwicklung von Partnerschaften für das Angebot von schlüsselfertigen Gesamtlösungen. Der kommerzielle Luftfahrtmarkt expandiert und Wachstum wird durch sämtliche Hauptanbieter von Plattformen erzielt. Im Militärssektor werden zunehmend Ausgaben getätigt, und die Nachfrage nach lebenslangem Support, Verträgen bezüglich Verfügbarkeit und integrierte Supportstrategien wächst. Als weltweit führender Anbieter von Avionik-Testsystemen und Lieferant von allgemeinen Testsystemen für das Militär ist der Bereich Test und Services ideal positioniert, um diesen wachsenden Markt zu bedienen.

Military Air Systems

Die Einheit Military Air Systems innerhalb des Geschäftsbereiches DS konzentriert sich auf die Entwicklung, Herstellung und Lieferung des Eurofighter-Kampfflugzeugs (EADS-Anteil 43% der Lieferungen), MRO (Wartung, Reparatur und Überholung), die logistische Unterstützung und Umrüstung bestehender Kampfflugzeuge sowie die Bereitstellung öffentlich oder privat finanzierter Dienstleistungen im Bereich Ausbildung und die Konstruktion und Herstellung von Airbus- und A400M-Flugzeugstrukturen. Darüber hinaus entwirft der Geschäftsbereich Military Air Systems leichte Kampf- und Ausbildungsflugzeuge sowie unbemannte Kampfflugzeuge (UAV/UCAV). Military Air Systems hat sich 2006 entschieden, seine Aktivitäten im Militärflugzeuggeschäft während der nächsten zwei Jahre im Werk in Manching, Deutschland, zusammenzufassen, um seine Wettbewerbsfähigkeit zu vergrößern und ein Zentrum für das Militärflugzeuggeschäft zu bilden.

Über das Geschäft der Military Air Systems wurden 2006 35% des Gesamtumsatzes von DS erwirtschaftet.

Produkte und Dienstleistungen

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

Das Eurofighter-Programm wurde über die NATO Eurofighter and TORNADO Management-Agency („NETMA“) von den teilnehmenden Staaten organisiert. Die NETMA schließt Verträge mit der Eurofighter GmbH, der Programmverwaltungsgesellschaft für das Eurofighterprogramm, ab. Die Anteilseigner und Unterlieferanten der Eurofighter GmbH sind die EADS (46% der Anteile), BAE Systems (33% der Anteile) und Alenia Aerospazio, ein Geschäftsbereich der Finmeccanica (21% der Anteile). 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 von jedem teilnehmenden Land bestellten Flugzeuge. Die EADS ist für den zentralen Flugzeugrumpf, die Flugkontrollsysteme, die Herstellung des rechten Flügels und des Nasenvorflügels sowie für die Endmontage von 180 Flugzeugen für die deutsche Luftwaffe und 87 Flugzeugen, die von der spanischen Luftwaffe bestellt wurden, verantwortlich. Die Endmontage der Eurofighter wird in den jeweiligen Vertragsländern vorgenommen: Manching/Deutschland, Getafe/Spanien, Warton/Großbritannien und Turin/Italien.

Im Januar 1998 unterzeichnete NETMA 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. Derzeit liegen verbindliche Bestellungen über 402 Flugzeuge vor.

Die erste Tranche des Eurofighter mit 148 Flugzeugen ist für eine Lieferung zwischen 2003 und 2007 geplant. Die Produktion wird sich bis 2015 hinziehen. 114 Tranche-1-Flugzeuge (einschließlich 5 mit Instrumenten ausgerüstete Flugzeuge) wurden bereits bis Ende 2006 geliefert, und die restlichen befinden sich in der Endmontage oder sind in der Produktion weit fortgeschritten. Die Endmontage der ersten Flugzeuge der 2. Tranche hat bereits begonnen. Vom Eurofighter sind bereits 18 Flugzeuge nach Österreich verkauft, die ersten Auslieferungen sind für 2007 geplant. Weitere Exportmöglichkeiten werden in Europa, dem Nahen und dem Fernen Osten vermutet. Zwischen der Regierung Großbritanniens und dem Königreich von Saudi-Arabien wurde ein Abkommen über den Kauf des Eurofighters abgeschlossen, das als erster Exporterfolg dieses Flugzeugs außerhalb Europas gilt.

Unbemannte Luftflugkörper (UAV), Advanced UAV Systems. Military Air Systems arbeitet an einem Technologie-Demonstrationsprojekt, um neue Technologien für zukünftige UAVs zu entwickeln. Zudem arbeitet EADS an einem Forschungs- und Technologieprogramm für die Analyse und Verbesserung von Enabler-Technologien und -konzepten für unbemannte Luftflugkörper zur Aufklärung (URAV). Das vorrangige Ziel ist die Entwicklung eines neuen „System-of-Systems“-Ansatzes innerhalb eines netzwerk-zentrierten Betriebskontextes.

Um dem Bedarf der Deutschen Luftwaffe nach weitreichender Luftüberwachung und Stand-off-Aufklärung nachzukommen, bietet Military Air Systems und sein US-Partner Northrop Grumman über ihr Joint Venture EuroHawk GmbH, das HALE-UAV-System „Euro Hawk“ an. Euro Hawk ist ein unbemanntes Flugsystem zur Aufklärung in großen Höhen für die Signalinformationsgewinnung (SIGINT), das speziell ausgerüstet wurde, um den nationalen Anforderungen zu entsprechen. Es basiert auf der von Northrop Grumman entwickelten Plattform des Global Hawk RQ4-B. Military Air Systems ist verantwortlich für das gesamte Einsatzsystem, einschließlich Situationsanalyse und Reporting, sowie Nutzlastsensor und Modifikationen. Die Beschaffung der ersten globalen Hawk-Plattform, die in ein vollständiges Demonstrationssystem (FSD) des Euro Hawk HALE für den Zweck der Signalinformationsgewinnung durch die deutschen Streitkräfte umgerüstet wurde, wurde vom deutschen Parlament im Januar 2007 genehmigt. Das Euro Hawk-Projekt fordert die Integration der von Defence Electronics entwickelten Sensoren in insgesamt fünf Systeme. Die deutsche Luftwaffe plant die Aufnahme von Flügen mit dem Euro Hawk FSD bis 2010.

Nato Alliance Ground Surveillance (AGS). Mit der Bereitstellung der eigenen autonomen Ressourcen für luftgestützte Bodenüberwachung beabsichtigt die NATO, eine bedeutende Lücke zu schließen. Das transatlantische, auf Vorschlag der Industrie eingerichtete Lösungs-Konsortium (TIPS), das sich aus EADS, Galileo Avionica, General Dynamics

Canada, Indra Sistemas, Northrop Grumman und Thales zusammensetzt, wurde eingeladen, einen Vorschlag für die Schlachtfeldplanung mit einer „gemischten“ Flotte zu liefern. Dieser Vorschlag bestand aus einem „System einzelner Systeme“, das sich aus einem bemannten Einsatzflugzeug Airbus A321 und Global Hawk UAVs, zusammen mit mobilen und stationären Bodenstationen für die Auswertung und Weiterleitung von Daten, zusammensetzt. Im Oktober 2006 unterbreitete die AGS Industries GmbH ihren Vorschlag für das AGS-Programm als Antwort auf eine von der NATO im Mai 2006 erhaltene Anfrage. Der Bereich Military Air Systems ist verantwortlich für das zentrale Programm-Management für den Part von EADS bei AGS.

Pilotentraining, Schulungsflugzeuge und Services. Mit den Angeboten von BAE Systems (Hawk 128), KAI/Lockheed Martin (T-50), AerMacchi (AM-346) und anderen ist der Wettbewerb im Markt für Trainings- und Leichtkampfflugzeuge sehr stark. Der Zugang von EADS zu diesem Bereich erfolgt über den vorgeschlagenen High Energy Aircraft Trainer (HEAT). Mit Hilfe des HEAT soll eine Lücke zwischen den Anforderungen seitens der Piloten an ein modernes Kampfflugzeug und den Trainingsmöglichkeiten geschlossen werden, die ältere Trainer bereitstellen können. Obwohl EADS im Moment nicht die Absicht hat, eine vollumfängliche Entwurfsphase zu starten, wird weiterhin alles unternommen, um Kunden und Industriepartner zu gewinnen.

EADS hat aber bereits einen Beitrag an die Entwicklung eines Pilot-Ausbildungsprogramms für europäische Kampffjets geleistet: Im Januar 2007 eröffnete EADS zusammen mit der spanischen Luftwaffe die neue European Advanced Training Jet Pilot School in Talavera. Durch die Verwendung einer aufgerüsteten F-5, die über Leistungsmerkmale eines Kampfflugzeugs der praktisch jüngsten Generation verfügt, inklusive modernster Bodenausrüstung, erhalten die Kampffjetpiloten eine umfassende Ausbildung.

Schließlich vergab das französische Verteidigungsministerium an EADS das Management und den Support der „ab initio“-Ausbildung für zukünftige militärische Flugzeugbesatzungen der Flugschule der französischen Luftwaffe in Cognac. Der zehnjährige Vertrag für Mehrzweckdienstleistungen umfasst die Beschaffung neuer Flugzeuge, die Wartung von Linien- und Basisflugzeugen sowie bodengestützte Trainingsgeräte und wird von EADS Socata als primärer Subunternehmer erfüllt. Das Projekt ist die erste umfassende, auf Initiative der französischen Streitkräfte ausgegliederte Servicelösung.

Weiterentwicklung der Military Air Systems und Wartungsdienste. Neben der Erbringung des Kundendienstes für bestehende Kunden bietet EADS ihren Kunden außerdem die Möglichkeit, ihr militärisches Fluggerät nachzurüsten. Für Länder mit beschränkten nationalen Verteidigungsbudgets stellt das

Nachrüsten von militärischem Fluggerät eine besonders attraktive Alternative dar. Hierzu zählen Zentral- und Osteuropa, Lateinamerika, Nordafrika und einige Regionen in Asien. Für diese Nationen ist der Kauf von Mehrzweck-Flugzeugen entweder politisch oder wirtschaftlich unmöglich und die Nachrüstung bestehender Flugzeuge die kosteneffektivste Lösung. Mit Hilfe von Programmen für Flugzeuge wie Tornado, F-4 Phantom, F-18, F-5, MiG-29, Mirage F-1, C101 Aviojet, Harrier AV-8B, E-3A Awacs, P-3A Orion, C-160 Transall und Breguet Atlantic 1 konnte EADS Erfahrungen auf dem Gebiet der Nachrüstung von militärischem Fluggerät sammeln.

Mit der Schaffung zusätzlicher Support Center für Waffensysteme (für den Tornado, Transall und weitere Systeme, die in naher Zukunft in Betrieb genommen werden, wie der A400M und Euro Hawk), die in Zusammenarbeit mit dem bereits 2005 gegründeten nationalen Support Center betrieben werden, verstärkt MAS seine Kooperation mit der deutschen Luftwaffe im Bereich der Wartungsdienste.

Lenkflugkörpersysteme

MBDA (ein Joint Venture zwischen EADS, BAE Systems und Finmeccanica, mit Anteilen von 37,5%, 37,5% und 25%) ist das Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme innerhalb des Geschäftsbereichs DS (der 50% des Umsatzes von MBDA konsolidiert). MBDA bietet überlegene und einzigartige Fähigkeiten auf dem Gebiet der Lenkflugkörpersysteme und Lösungen für den gesamten Bereich der Luftüberlegenheit, Bodenkontrolle und Seemacht-Missionen sowie darüber hinaus technologisch ausgereifte Lösungen bei Erstschlagwaffen und Raketenverteidigung für alle drei Bereiche an. Die weitere Integration der vier Heimatmärkte (Frankreich, Deutschland, Italien und Großbritannien) sowie die Konsolidierung des Geschäfts und verstärkte Anstrengungen im Exportmarkt bleiben die wichtigsten Ziele für das Jahr 2007. Mit einem weiteren Ausbau der Lenkflugkörpertechnologie und des Produktportfolios, um den Kunden ein größeres Angebot kostengünstiger Flugkörper und Flugkörpersystemlösungen bieten zu können, soll es MBDA möglich sein, weiterhin konkurrenzlose Produkte und Leistungen zu offerieren. Die Integration von EADS/LFK in MBDA unter dem Namen MBDA Deutschland kommt voran und sollte bald abgeschlossen sein. Mit dieser Entwicklung gelangt auch Deutschland auf die Liste der Heimatmärkte von MBDA und erschließt MBDA Deutschland den Zugang zu neuen Märkten und Technologien. Gleichzeitig erfahren die Fähigkeiten und Möglichkeiten der Gruppe bei Landsystemen insgesamt eine Verstärkung.

Im Jahr 2006 wurden 29% der insgesamt getätigten Umsätze des Geschäftsbereichs MBDA von DCS erzielt.

Märkte

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

Auf dem Weltmarkt für taktische Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind im Wesentlichen vier große Verteidigungsunternehmen tätig. Gemessen am Umsatz in US-Dollar aus dem Geschäft mit Lenkflugkörpern, nimmt MBDA mit seinen Verkaufszahlen 2006 zum zweiten Mal in Folge den zweiten Platz hinter Raytheon ein, vor Lockheed Martin und Boeing. Der weltweite Markt für Lenkflugkörpersysteme wird gegenwärtig auf über Mrd. € 12 geschätzt, mit einem prognostizierten Abwärtstrend bis 2010-2011. Danach wird sich der weltweite Markt aufgrund der folgenden Fakten hingegen ausweiten:

- der Bedarf, Lenkflugkörpersysteme der älteren Generation zu ersetzen und neue Leistungen zu entwickeln (wie bodengestützte Luftverteidigungssysteme, Präzisions- und Erstschlagwaffen und integrierte Kampfsysteme mit Seeüberlegenheit);

- die Inbetriebnahme neuer Trägersysteme für Flugkörper (Rafale, Eurofighter/Typhoon, Gripen, Tiger-Hubschrauber, neue Fregatten und Flugzeugträger, und schon bald weitere neue Plattformen wie der F-35 Joint Strike Fighter und UCAV);
- neue Anforderungen an zukünftige Waffensysteme aufgrund neuer operativer Aufgaben und der während der letzten Konflikte gewonnenen Erfahrungen, insbesondere Network Centric Warfare in Zusammenhang mit Systemen sowie über die Sichtlinie oder über den Sichtbereich hinausgehende Zielerfassungssysteme.

Produkte

Das große Angebot an MBDA-Produkten deckt alle Kategorien der sechs wichtigsten Lenkflugkörpersysteme ab: Luft-Luft (Luft-Loheit), Luft-Boden (Ersts Schlag), Boden-Luft (Luftverteidigung), Boden-Luft, (seegestützt), Schiffsabwehr-Lenkflugkörper und Boden-Boden (Seehoheit). In der folgenden 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
	Kurze Reichweite und außerhalb des Sichtbereichs	MICA
	Lange, außer Sichtweite	Meteor
Luft-Boden	Stand-off gelenkt	Storm Shadow/SCALP, Taurus KEPD 350, AFDS, DWS (für Kampfflugzeuge)
	Langstrecke	PARS 3 LR (für TIGER Hubschrauber)
	Kurze Reichweite	Diamond Back - Bang
	Prästrategische Abstandswaffe	ASMP A
	Anti-Radar	ALARM
Boden-Luft	Taktisches Luftverteidigungssystem	Stinger, LFK NG, Gepard,
Boden-Luft/ATBM	Sehr kurze Reichweite	Mistral (Atlas- und Albi-Systeme) – Stinger (in Lizenz)
	Mittlere Reichweite	VL Mica – Roland – Rapier – Spada
	Langstrecke	Aster SAMP/T - MEADS - Patriot/PAC 3
Subsysteme		Gefechtsköpfe (TDW)
		Antriebseinrichtungen (Bayern Chemie), z.B. Meteor/Staustrahltriebwerk
Boden-Luft, seegestützt	Sehr kurze Reichweite	Mistral (Simbad- und Tetral-Systeme)
	Kurze Reichweite	VL Mica – VL Seawolf
	Kurze Reichweite	Albatros – RAM
	Mittlere Reichweite	Aster/PAAMS – Aster/SAAM – ESSM
Schiffsabwehr	Leicht	Sea Skua – AS 15 TT – NSM – Marte
	Schwer	Exocet Familie – TESEO
	Anti-U-Boot	Milas

Panzerabwehr	Kurze Reichweite	Eryx
	Mittlere Reichweite	Milan ADT- ER
	Langstrecke	HOT, Pars 3 LR, Brimstone
Boden-Boden, Deep Attack	Boden-Boden	GMLRS
	See-Boden	Scalp Naval

Zu den wichtigsten Programmen, die sich derzeit in der Entwicklungsphase befinden, gehören PARS 3, Aster PAAMS und SAMP/T Luftverteidigungssysteme und das METEOR Lenkflugkörpersystem mit Luftüberlegenheit. In der Produktionsphase befinden sich Storm Shadow/SCALP Lenkflugkörpersysteme und Taurus Stand-off Lenkflugkörper.

PARS 3 LR. Ein Long-range „precision fire-and-forget“ Waffensystem. Das PARS 3 LR ist die wichtigste Bewaffnung des von der Deutschen Bundeswehr bestellten Tiger-Hubschraubers. Der Vertrag für die Industrialisierung und Serienproduktion der PARS 3 LR-Lenkflugkörper wird von PARSYS, einem Joint Venture zwischen MBDA (LFK GmbH 50%) und Diehl BGT Defence (50%), betreut. Der Vertrag mit einem Wert von Mio. € 380 beinhaltet die Industrialisierung und Lieferung von 680 Lenkflugkörpern für die Deutsche Bundeswehr bis im Jahr 2014.

Aster-Familie. Der mit OCCAR (*Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement*) im November 2003 unterzeichnete FSAF Phase-3-Vertrag (famille de missiles sol-air futurs) beläuft sich auf Mrd. € 3 (davon werden Mrd. € 2,3 MBDA zugewiesen). Dieser Vertrag beinhaltet die Serienproduktion von ca. 1.400 Aster-Lenkflugkörperraketen und verwandten Lenkflugkörpersystemen und gilt als Europas erste Weiterentwicklung eines bodengestützten See-Boden-Lenkflugkörpersystems mit antibalistischen Lenkflugkörpern (ATBM).

Storm Shadow/SCALP. Der bereits in Großbritannien, Frankreich und Italien in Betrieb stehende Storm Shadow/SCALP wurde im Januar 2004 von Griechenland ausgewählt. Die griechische Luftwaffe hat 34 Storm Shadow/Scalp Lenkflugkörpersysteme geordert. Im Jahr 2004 wurden die Produktionszahlen zur Gänze erreicht, bisher wurden mehr als 1000 Lenkflugkörper in Großbritannien hergestellt. Auslieferungen erfolgen derzeit an die Luftwaffe der Vereinigten Arabischen Emirate, wo der Lenkflugkörper unter der Bezeichnung „Black Shaheen“ läuft.

Taurus KEPD 350. Zwecks Entwicklung und Herstellung des Taurus KEPD 350, eines Präzisions-Stand-off Lenkflugkörpersystems für Tornado, Gripen und Eurofighter-Flugzeuge, arbeiten MBDA Deutschland und SAAB Bofors über die Taurus Systems GmbH zusammen. Taurus KEPD 350 wird in Serienproduktion für die Deutsche Luftwaffe hergestellt, wo die Waffe jetzt eingesetzt wird. Im Jahr 2005 hat auch Spanien seine Absicht zum Erwerb von 43 Taurus KEPD 350-Raketen für seine F/A-18 und Eurofighter bekannt gegeben.

METEOR. 2006 wurde anlässlich der ersten Life-Demonstration ein METEOR von einem Gripen-Kampfflugzeug aus auf dem Raketenversuchsgelände von Vidsel/Schweden, abgefeuert. Anlässlich dieser Testflüge, bei denen eine Rakete mit einer kompletten Telemetrie (kein Gefechts- oder Suchkopf) ausgestattet wird, wurden die Auslöseeigenschaften, Manövrierbarkeit und Leistungsfähigkeit der Motortechnologie während der Schub- und Haltephasen erfolgreich bestätigt.

MEADS. Das taktische Boden-Luftverteidigungssystem MEADS ist das beste Beispiel für eine dynamische und erfolgreiche Zusammenarbeit auf transatlantischer Ebene. MEADS ist gedacht zum Schutz von Truppen bei Aufgaben außerhalb des Kampfgebiets im Rahmen der Aufrechterhaltung der inneren Sicherheit. Die Kosten des Programms werden im Verhältnis 58% (USA) zu 42% (Europa: Deutschland und Italien) aufgeteilt. Die technische Arbeitsteilung der beteiligten Firmen – MBDA Deutschland, MBDA Italien und Lockheed Martin (USA) – entspricht der prozentualen Aufteilung der Kosten. Mit Hilfe des Joint-Venture-Unternehmens euroMeads GmbH koordiniert MBDA seine Aktivitäten, bei denen Lockheed Martin über eine Beteiligung von 50% an MEADS International Inc. („MI“) verfügt. Am 1. Juni 2005 unterzeichnete MI formell einen Vertrag für die Projektierung und Entwicklung von MEADS. Der Vertragswert beträgt ca. Mrd. US\$ 2 plus Mrd. € 1,4 für die Konstruktions- und Entwicklungsphase (D&D). Mit dem Vertrag für die Konstruktions- und Entwicklungsphase (D&D) werden die Leistungen eines zuvor abgeschlossenen Vertrags, der von der NATO MEADS Management-Agentur (NAMEADSMA) im September 2004 an MI vergeben wurde, ausgeweitet. Nach der Vertragsvergabe genehmigte die deutsche Regierung am 20. April 2005 den Eintritt in die MEADS D&D-Phase, ein Schritt, den die Regierungen von Italien und der USA bereits früher vorgenommen hatten.

Abwehrsysteme für ballistische Flugkörper. Die EADS ist das einzige europäische Unternehmen, das über die gesamte Bandbreite von Wissen und Technologie zur Entwicklung, Verbreitung und Wartung von Abwehrsystemen für ballistische Flugkörper („BMD“) sowohl zum Schutz bewaffneter Streitkräfte als auch für einzelne Länder und deren Bevölkerung verfügt. Unter Anerkennung dieser Leistung wurde EADS als Mitglied des transatlantischen Konsortiums von der NATO ausgewählt, eine Machbarkeitsstudie für das Projekt Theatre Missile Defence vorzulegen.

1.1.6 Astrium

Einführung und Überblick

Astrium ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtsystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2006 auf Mrd. € 3,2, also 8,1% des gesamten konsolidierten Umsatzerlöses von EADS.

Astrium besteht aus drei großen Geschäftseinheiten: Astrium Satellites (Astrium Satellites), Astrium Space Transportation (Astrium ST) und Astrium Services (Astrium Services), in denen Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensysteme konstruiert, entwickelt und produziert sowie Raumfahrt-dienstleistungen angeboten werden. Astrium bietet über seine Beteiligungen an Arianespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyoz-Trägerrakete) und Eurokot (Rockot-Trägerrakete), zudem Dienstleistungen im Zusammenhang mit Starts von Trägersystemen, sowie über hundertprozentige Tochtergesellschaften wie Paradigm Secure Communications and Paradigm Services („Paradigm“) und Infoterra, und Joint Ventures wie Spot Image, Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten an.

Mit einem gegenüber dem Vorjahr mehr als doppelt so hohen EBIT* in Höhe von Mio. € 130 (4% der Umsatzerlöse; gegenüber Mio. € 58 im Jahr 2005) bestätigte Astrium 2006 den Erfolg seines Geschäftsmodells.

Strategie

Mit einer gefestigten Position in fünf europäischen Ländern mit aktiven Raumfahrtprogrammen (Frankreich, Deutschland, Niederlande, Spanien und Großbritannien) ist Astrium das einzige europäische Unternehmen, das von seiner ganzen Bandbreite an Kompetenzen auf dem Gebiet der Raumfahrtindustrie (Satelliten, Trägersysteme, Umlaufbahn-Infrastruktur und Kundendienst) profitiert. Die Strategie von Astrium liegt darin, diese strategischen Posten weiter auszubauen und seine Marktposition zu stärken.

Generieren eines profitablen Wachstums in einem flauen Markt

Aufgrund der bestehenden Beschränkungen bei den Beschaffungsbudgets verlaufen die institutionellen und militärischen Ausgaben für Raumfahrtaktivitäten in Europa derzeit eher flau. Zudem herrscht in den kommerziellen Märkten für Trägersysteme und Telekommunikationssatelliten intensiver Wettbewerb. In diesem schwierigen Kontext hat Astrium die folgenden Anstrengungen unternommen:

- In Zusammenhang mit der Entwicklung der Trägerrakete Ariane und dem Flugkörpersystem M51 entschied sich Astrium ST im Jahr 2004, Hauptauftragnehmer (im Vergleich zu einem Hauptlieferanten und Unternehmensarchitekten) zu werden. Damit hat sich ihre Position gegenüber Lieferanten und Kunden gestärkt, und Astrium konnte ihre Aktivitäten straffen und rationalisieren und damit Kosteneinsparungen erzielen. Außerdem ist Astrium derzeit der zweitgrößte Anteilseigner von Arianespace mit einem Anteil von 31%, der es ihr erlaubt, die Weiterentwicklung der Ariane-Familie von Trägersystemen in Zukunft zu beeinflussen. Nachdem insbesondere die Herstellung der M51 rascher verläuft, wird Astrium ST in Zukunft auf diese Anstrengungen setzen;
- In Bezug auf das Satellitengeschäft hat sich Astrium, über ihre 100%ige Tochtergesellschaft Paradigm, von einem einfachen Hardwarelieferanten zu einem Anbieter sicherer Satellitenkommunikationsdienste, insbesondere für das britische Verteidigungsministerium, entwickelt. Mit dieser Strategie wurde 2006 mehr Umsatz und Gewinn erzielt. Sie wurde im Juli 2006 bestärkt durch die Entscheidung der deutschen Regierung, die an ein von Astrium geführtes Konsortium einen Vertrag für die Entwicklung des militärischen Satellitennachrichtensystems Satcom BW vergab.

Erreichen einer Maßstäbe setzenden Rentabilität in Europa

Nach den umfassenden, 2003 und 2004 umgesetzten Umstrukturierungsmaßnahmen (Rationalisierung und Spezialisierung von Werken, Reduzierung des Personalbestands um 30%, Neuausrichtung auf institutionelle Kunden), ist das Management zur Auffassung gekommen, dass Astrium in Zukunft von diesen Maßnahmen zunehmend profitieren wird. Unterstützt wird diese Feststellung durch das ermutigende Vorankommen bei der Entwicklung von Ariane, die erfolgreiche Trendwende im Geschäft für Telekommunikationssatelliten, den erzielten Fortschritt bei der Implementierung des sicheren Kommunikationssystems Skynet 5 in Großbritannien und die Vergabe des Satcom BW Vertrags durch Deutschland. Um eine weitere Margenverbesserung zu erzielen, hat Astrium weitere Verbesserungspläne für ihre Geschäftseinheiten lanciert (Innovex'08 für Astrium Satellites, Boost'08 für Astrium ST und Impact'08 die Support-Sektoren).

Ausweitung der Präsenz von Astrium im Bereich Kommunikation und Beobachtung

Nach Meinung des Managements hat das Unternehmen 2003, mit dem Eintritt in den Dienstleistungsbereich und der

Beibehaltung der technischen Fähigkeiten im Bereich Trägersysteme und Satelliten, die strategisch richtige Entscheidung getroffen. Ein wichtiger erster Schritt war der positive Verlauf des Vertrags für das sichere Kommunikationssystem Skynet 5 in Großbritannien. Astrium ging später dazu über, ähnliche Dienstleistungen an Drittkunden anzubieten und unterzeichnete Verträge mit der NATO, Portugal, den Niederlanden und anderen Regierungen für ihren eigenen Bedarf nach sicherer Satellitenkommunikation. Dies kulminierte in der Entscheidung der deutschen Regierung, den Satcom BW Vertrag, wie oben ausgeführt, an ein von Astrium geleitetes Konsortium zu vergeben.

Astrium ist ebenfalls gut positioniert bei militärischen Aufklärungssystemen (Helios II und Pleiades) und bei anderen militärisch-spezifischen Anwendungen. Im Bereich Satellitennavigation ist das Management der Auffassung, dass das satellitenbasierte Navigationssystem Galileo zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten für EADS bietet, sowohl im Markt für zivile Luftfahrt (z.B. Flugsicherung) als auch für Sicherheit (z.B. Präzisions-Positionierung während Krisenzeiten). Astrium ist einer der größten Gesellschafter von Galileo Industries und der Hardwarelieferant für das Galileo-Projekt. Um seine Position zu festigen steht der Geschäftsbereich als Mitglied eines internationalen Konsortiums in abschließenden Verhandlungen mit der GNSS Supervisory Authority (GSA), um KozeSSIONÄR für den Aufbau und den anschließenden, über 20 Jahre geplanten Betrieb des mehr als 30 Satelliten umfassenden Navigationssystems zu werden.

Satelliten – Astrium Satellites

Überblick

Astrium Satellites ist im Bereich Entwicklung und Herstellung von Satellitensystemen die führende Gesellschaft Europas und deckt alle wichtigen Marktsegmente für Satelliten (dies beinhaltet Plattformen, Nutzlasten und 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. Astrium Satellites konstruiert und fertigt auch Nutzlastausstattung und Subsysteme für die Raumfahrtindustrie weltweit.

Das Geschäft von Astrium Satellites umfasst die vier unten beschriebenen Gruppen von Satellitensystemen:

Telekommunikationssatelliten finden in mehreren Bereichen Anwendung; so z.B. als Verbindung für Ferngespräche und Mobilfunk, bei Fernseh- und Radioübertragungen sowie bei

Datenübertragungen, Multimedia und Internet-Verbindungen. Sie können für zivile und 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 Wasserressourcen-Management sowie militärische Aufklärung;

Forschungssatelliten sind maßgeschneiderte Produkte, die den speziellen Erfordernissen ihrer Mission angepasst sind. Sie verfügen über Anwendungen zur astronomischen -Beobachtung der Strahlungsquellen des Universums, zur Erforschung von Planeten oder für Geowissenschaften;

Navigationssatellitensysteme 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 zunehmender Bedeutung ist.

Markt

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. Astrium Satellites verfügt weltweit über einen Marktanteil von rund 20% und ihre Hauptkonkurrenten sind Boeing, Lockheed Martin und Loral in den USA sowie Alcatel-AleniaSpace in Frankreich und Italien. Nach Einschätzung des Managements wächst das Segment für Telekommunikationssatelliten langsam, aber nachhaltig, dabei wird es unterstützt von Faktoren wie: (1) zunehmende Nachfrage bei Telekommunikation einschließlich Internet, Multimedia und militärischen Produkten sowie (2) größere Nachfrage, um die alternden Flotten zu ersetzen. Einer der Gründe, warum das Segment jedoch auch weiterhin ein stark umkämpfter Markt bleiben wird, ist die steigende Konzentration der Satelliten-Betreiber. EADS beabsichtigt, seine Position in diesem Bereich zukünftig zu stärken.

Im Markt für Beobachtungs-, Forschungs- und Navigationssatelliten ist der Wettbewerb in Europa entweder auf nationaler oder multinationaler Ebene (Europäische Raumfahrtbehörde, Eumetsat) organisiert. Im zweiten Fall kommt häufig das Prinzip des geografischen Rückflusses zu tragen, wonach Aufträge im Verhältnis der entsprechenden Beteiligungen der Herkunftsländer der Lieferanten an inländische Firmen vergeben werden.

Es gibt eine steigende Exportnachfrage nach Erdbeobachtungssystemen, für die EADS derzeit der einzige größere europäische Anbieter ist. Darüber hinaus erhöht sich im Rahmen der europäischen Umweltprogramme der Bedarf ziviler staatlicher Organisationen wie der Europäischen Raumfahrtbehörde (ESA) an Erdbeobachtungssatelliten. Dies wurde an der ministeriellen Raumfahrtkonferenz im Dezember 2005 erneut hervorgehoben. EADS erwartet, dass der Markt für Forschungssatelliten mittelfristig stabil bleiben wird.

Die Vereinbarungen hinsichtlich der Entwicklung und Implementierung von Galileo, dem neuen globalen europäischen Satelliten-Navigationssystem, die 2003 auf EU-Ebene und unter den ESA-Mitgliedsstaaten erzielt wurden, führten zur Gründung des Gemeinschaftsunternehmens Galileo (die Rechtspersönlichkeit, die die Aufgabe haben wird, ESA und die Beteiligung der EU an Galileo zu koordinieren). Das Galileo-Programm umfasst 30 Navigationssatelliten und einen potenziellen Vertrag für Anlagen im Wert von mehr als Mrd. € 3. Die vollständige Implementierung des Systems wird bis etwa 2011 erwartet. Für die Raumfahrtindustrie und ihre Kunden ist die wirtschaftliche, industrielle und strategische Bedeutung des Galileo Programms ausschlaggebend. Dieses Programm dürfte wahrscheinlich ein wesentlicher Faktor für innovative, verbraucher- und kundenorientierte Lösungen sein, die neue Märkte für Dienstleistungen im Bereich Navigation schaffen.

Auf dem Markt für militärische Satelliten entstand schließlich eine erhöhte Nachfrage nach Telekommunikations- und Beobachtungssatelliten. Während der jüngsten Konflikte wurde die Unzulänglichkeit der europäischen Militärkapazitäten in diesem Bereich immer stärker deutlich, während die Notwendigkeit, auf schwer fassbare Bedrohungen vorbereitet zu sein, zugenommen hat. Der Skynet 5-Vertrag in Großbritannien, die Verträge von Helios 2 und weitere Entwicklungsverträge in Frankreich und der Satcom-BW-Vertrag in Deutschland veranschaulichen das Wachstumspotenzial dieses Marktes.

Produkte

Astrium Satellites fertigt Satellitensysteme, -plattformen, Nutzlast- und andere wichtige Teilsysteme sowie ein breites Ausstattungssortiment, das seinen Kunden schlüsselfertige Satellitensysteme anbietet. Astrium hat mehrere 100%ige Tochtergesellschaften, die sich in verschiedenen Bereichen spezialisieren, wie:

- Astrium Spanien liefert Plattformen, Satellitenantennen, Implementierungsmechanismen und Sicherheits-Untersysteme für Telekommunikationssatelliten;

- Tesat in Deutschland ist für elektrische Telekommunikationsausrüstung und Subsysteme zuständig;
- EADS Sodern in Frankreich, die Satellitensensoren anbietet; und
- Dutch Space in den Niederlanden, die Solarbauteile und weitere spezielle Bauteile anbietet.

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 (45 dieser Satelliten wurden bisher geordert), von denen der EUROSTAR 3000 das neueste Modell ist. Drei kommerzielle Servicesatelliten wurden 2006 ins Orbit gebracht: Hotbird 8, Arabsat 4A (der seine geplante Umlaufbahn aufgrund einer fehlerhaften Proton-Trägerrakete nicht erreichte) und Arabsat 4B.

Gemessen an den Aufträgen war 2006 für Astrium Satellites ein starkes Jahr, mit sieben bestellten Satelliten, davon basieren fünf auf der Eurostar-Plattform (Nimiq 4 für Telesat, Badr 6 für Arabsat, Hotbird 9 und Hotbird 10 für Eutelsat und Astra 3B für SES) und zwei auf der kleineren indischen Antrix-Plattform, für die Astrium Satellites über einen Exklusivvertrag (W2M für Eutelsat und Hylas für Avanti) verfügt.

Im Bereich militärischer Telekommunikationssatelliten vergab das deutsche Verteidigungsministerium den Satcom BW Vertrag im Juli 2006 an ein von Astrium geführtes Konsortium und untermauerte damit die Position von Astrium als ein Anbieter sicherer Telekommunikationsleistungen für das Militär in Europa. In Großbritannien hat Astrium den ersten Skynet 5-Satelliten fertig gestellt, der jetzt für den Start bereit ist.

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

Astrium Satellites konstruiert und produziert eine breite Palette von sehr flexiblen Plattformen, optische und Radarinstrumente sowie Bodenelement-Ausrüstung für den vollständigen Bereich von ferngesteuerten Anwendungen, Betrieb und Dienstleistungen. Astrium Satellites ist eines der weltweit führenden Unternehmen im Bereich der Erdbeobachtungssatelliten und der Hauptlieferant für viele von ESAs und CNES' wichtigen Beobachtungsprojekten: Insbesondere ist es der Hauptlieferant für: (1) die Spot Mehrzweck-Plattformserien, die in fünfzehn europäischen Erdbeobachtungssatelliten im Einsatz sind und als Industrie-Standard anerkannt sind; (2) Envisat, ein europäischer

Umweltbeobachtungssatellit, der im März 2002 in seine Umlaufbahn gebracht wurde; (3) Metop, ein polar-orbitales Wettersatellitensystem der nächsten Generation, wovon das erste von drei 2006 in die Umlaufbahn gebracht wurde; (4) Pleiades, zwei kleine und äußerst agile Erdbeobachtungssatelliten für zivile und militärische Anwendungen, die 2008 und 2009 gestartet werden sollen, und (5) Swarm, ein Klimasatellit zur Beobachtung der Entwicklung der Magnetfelder der Erde; (6) Cryosat, ein Radarsatellit, der für die Überwachung der Polareisdickenschicht konzipiert wurde; und (7) Tandem X, ein Radarsatellit für die Vermessung der Erdoberfläche.

Im Bezug auf den Exportmarkt unterzeichnete Astrium Satellites 2006 mit Algerien einen Vertrag über die Lieferung von zwei Mikro-Erdbeobachtungssatelliten. Das Unternehmen brachte im Juli 2006 auch erfolgreich einen Beobachtungssatelliten für Südkorea (Komsat 2) sowie im Oktober 2006 einen Wettersatelliten für Eumetsat (Metop) in die Umlaufbahn.

Forschungssatelliten: Im Jahr 2006 gewann Astrium Satellites zwei wichtige von ESA vergebene Programme: GAIA und Bepi Colombo. GAIA ist eine wissenschaftliche Mission von ESA für die galaktische Kartographie, sie soll 2012, als Nachfolger des 1980 in die Umlaufbahn gebrachten Hipparcos, gestartet werden. Auch Bepi Colombo ist als wissenschaftliche Mission von ESA ausgelegt, mit dem Ziel die Umgebung des Planeten Merkur zu studieren und zu analysieren.

Navigationssatelliten: Astrium Satellites hat zusammen mit anderen Unternehmen eine Gesellschaft gegründet, die speziell dem Bau und der Inbetriebnahme des europäischen Navigationssystems Galileo dienen wird. Astrium hält eine Beteiligung von 38% an Galileo Industries S.A. („Galileo Industries“), die einen Vertrag für den ersten von zwei Testsatelliten, für das europäische Navigationssystem im Juli 2003 gewann. Bezüglich der vier für die Validierungsphase erforderlichen Satelliten ist Astrium Satellites Hauptlieferant für das Raumfahrtsegment und liefert über Astrium Deutschland die Elektronikausstattung und einen Teil der Solarbauteile, während Astrium Großbritannien für die Entwicklung der Nutzlast und die Bodensegmentverkabelung verantwortlich ist.

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

Raumfahrt-Infrastruktur/Trägerraketen und Trägerdienste – Astrium ST

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

Raumfahrt-Infrastruktur

Das Segment Raumfahrt-Infrastruktur, in dem Astrium ST tätig ist, umfasst bemannte und unbemannte Raumfahrtsysteme. Die Arbeiten an der ISS bilden zusammen mit den Entwicklungsprogrammen und -dienstleistungen für entsprechende Raumfahrzeuge und Ausrüstungen den wichtigsten Teil der Aktivitäten dieses Segments. Astrium ST ist Hauptlieferant im Rahmen eines ESA-Vertrags, der sich in zwei wichtigen Punkten auf die internationale Raumstation („ISS“) bezieht: das Columbus Orbital Facility Labor („COF“) und das Automatisierte Transfervehikel („ATV“).

Markt

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

Produkte

Astrium ST ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Integration der Columbus Orbital Facility (COF). COF ist ein Modul mit Druckausgleich mit einem unabhängigen, lebenslangen Support-System. Es bietet eine umfassende Forschungsumgebung, unter Mikrogravitationsbedingungen (Materialwissenschaft, Medizin, Humanphysiologie, Biologie, Erdbeobachtung, Flüssigkeitsphysik und Astronomie) und dient als Prüfstand für neue Technologien. Das Orbital Facility Labor („COF“) soll Ende 2007 mit dem Shuttle zur ISS gebracht werden.

Außerdem ist Astrium ST der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV, das Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren soll, sowie für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Der ATV wird das erste europäische Fahrzeug sein, das ein Treffen im Weltraum ermöglicht und automatisch an Raumstationen andockt. Es ist geplant, dass das erste ATV (Jules Verne) Mitte 2007 mit einer Ariane-5-Trägerrakete in die Umlaufbahn gebracht wird. Bis zum Jahr 2013 sind weitere ATV-Missionen geplant.

Neben den Arbeiten an den COF- und ATV-Projekten ist Astrium ST über Dutch Space Hauptauftragnehmer für die Entwicklung des European Robotic Arm der ISS, der von Astronauten bei der Montage und Wartung von externen Stationselementen verwendet wird.

Schließlich liefert Astrium ST Laboreinrichtungen, die in mehreren Stationsmodulen für Experimente unter Mikrogravitationsbedingungen (MSL Labor, MCS System, RFR Kühlschrank, CFR Regal, MSG Handschuhfach, PCDF und Cardiolab Labors) verwendet werden. Zudem wird CNES mit einer Declic-Experimentaleinrichtung für Experimente im Bereich der Flüssigkeitsphysik ausgerüstet.

Trägerraketen und Trägerdienste

Für Raumfahrtsysteme (einschließlich Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturelemente und interplanetare Sonden) sind Trägerraketen mit mehreren Stufen erforderlich, um sie in die Umlaufbahn zu bringen. Während des Startverlaufs wird die Trägerrakete zerstört. Astrium ST ist hier in zwei getrennten Geschäftsbereichen aktiv: (1) Konstruktion und Herstellung von Trägerraketen für zivile und militärische Zwecke und (2) Bereitstellung von Trägerdiensten durch ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurokot.

Astrium ST ist Generalunternehmer für das Ariane-5-System und für die Lieferung eines kompletten und vollständig getesteten Flugkörpers an Arianespace verantwortlich. Das Unternehmen liefert auch alle Ariane-5-Stufen, den Gerätehangar, die Flugsoftware und eine Vielzahl von Unterbaugruppen. Zudem ist Astrium ST der Hauptlieferant für ballistische Raketen an den französischen Staat. Das Unternehmen ist verantwortlich für die Entwicklung, Herstellung und Wartung für die von Unterseebooten genutzten M45 und M51-Raketen und deren Betriebssysteme.

Markt

Das Management geht davon aus, dass der durchschnittliche offene Markt für Trägerdienste wahrscheinlich niedrig bleiben wird (bei 20 bis 25 Nutzlasten pro Jahr), von denen es sich bei den meisten um geostationäre Telekommunikationssatelliten

handelt. Aufgrund der verschiedenen Faktoren (z.B. technologischer Fortschritt und Konsolidierung auf Seiten der Kunden) ist diese Zahl allerdings sehr volatil. Dieser Markt umfasst nicht die institutionellen Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russland und China.

2006 hat sich der Markt für Trägerdienste deutlich verändert. Russische Firmen und staatliche Behörden haben den Preis für ihre Trägersysteme deutlich erhöht, wodurch westliche Trägersysteme mehr Wettbewerbskraft im Markt zeigen. Dadurch haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mehrerer Joint Ventures, insbesondere zwischen dem Westen und Russland (z.B. International Launch Services, Sea-Launch, Starsem and Eurokot) geändert, da der Wettbewerbsvorteil, Billigraketen von Firmen der früheren Sowjetunion zu kaufen, nicht mehr vorhanden ist.

Im Bereich der nationalen Verteidigung ist Astrium ST seit Anfang der 60er Jahre der alleinige Lieferant ballistischer Raketen an den französischen Staat. Neben den Entwicklungs- und Herstellungsarbeiten erbringt Astrium ST einen beträchtlichen Wartungsaufwand für das Arsenal ballistischer Raketen, um sicherzustellen, dass sie über die Lebensdauer des Gerätes, die mehrere Jahrzehnte betragen kann, einsatzbereit bleiben. 2006 profitierte Astrium ST von dieser Erfahrung, als sie im Rahmen einer internationalen Partnerschaft zum ersten Mal einen Vertrag von der NATO gewann.

Produkte und Dienstleistungen

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

Arianespace. Mit einem Anteil von 31% an Arianespace (direkt und indirekt) ist Astrium ST der zweitgrößte Gesellschafter (nach CNES) und der größte industrielle Gesellschafter. Gemessen am Auftragsbestand ist Arianespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten. Bis Ende 2006 hatte Ariane insgesamt 242 Satelliten in die Umlaufbahn gebracht. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft Arianespace Ariane-Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch Guyana Raketenstarts durch.

2006 gewann Arianespace neun neue kommerzielle Verträge, das sind 45% des zugänglichen Marktes. 2006 gewann das Unternehmen auch zwei Startverträge von Regierungen. Im gleichen Jahr wurden fünf Ariane-5-Starts durchgeführt, bei denen zehn Satelliten in die Umlaufbahn befördert wurden (acht kommerzielle und zwei institutionelle).

Derzeit sind zwei Versionen der Ariane 5 in Betrieb: (1) Ariane 5GS, die zwei oder mehr Nutzlasten mit einem Gesamtgewicht von bis zu 6,9 Tonnen in eine geostationäre Erdumlaufbahn transportieren kann und (2) Ariane 5 ECA, das Arbeitspferd von Arianespace, die über eine maximierte Startkapazität zum Transport von 10 Tonnen in die geostationäre Erdumlaufbahn verfügt. Seit 1999 der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte, wurden 25 Ariane-5-Raketen erfolgreich auf eine Erdumlaufbahn gebracht.

Europa demonstrierte sein Engagement für die Unterstützung der Ariane als europäisches Trägersystem mit der Unterzeichnung einer Vereinbarung zwischen ESA und Arianespace im März 2004, das „Programm für den garantierten Zugang Europas zum Weltraum“ (EGAS), und durch die Abgabe einer „buy European“-Empfehlung für institutionelle Satelliten durch die im Dezember 2005 abgehaltene ministerielle Raumfahrtkonferenz in Berlin.

Starsem. Astrium ST besitzt eine direkte Beteiligung von 35% an Starsem, einem französischen Unternehmen, gemeinsam mit Arianespace (15%), der russischen Raumfahrtbehörde (25%) und dem im Besitz des russischen Staats befindlichen Zentralen Spezialisierten Konstruktionsbüro „Progress“ (25%). Über Arianespace vermarktet Starsem Trägerdienste der Soyus-Trägerraketen für mittelschwere Raumfahrzeuge in niedrige oder sonnensynchrone Umlaufbahnen wie auch für interplanetare Missionen. In Baikonur wurden zwei institutionelle Starts durchgeführt, obwohl 2006 keine neuen Verträge unterzeichnet wurden. Ebenfalls Fortschritte zeigen die Arbeiten an einer neuen Startrampe in Kourou, deren erster Start (der von Arianespace durchgeführt wird) für Ende 2008 oder Anfang 2009 geplant ist.

Eurockot. Eurockot Launch Services wird gemeinsam von Astrium ST (51%) und Khronichev (49%) kontrolliert und bietet Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rockot-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19. Obwohl ein Start (Komsat 2) im Auftrag der südkoreanischen Regierung durchgeführt wurde, unterzeichnete Eurockot 2006 keine neuen Verträge.

Kommerzielle Trägerraketen. Astrium ST stellt Trägerraketen her und führt für die Ariane-Programme Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durch. Über ESA finanzieren die Mitgliedstaaten die Entwicklungskosten und die dazugehörige Technologie für die Ariane-Trägerraketen. Astrium ST liefert seit 2004 – als sie einen Vertrag für die Lieferung von dreißig Ariane 5-Trägerraketen in Höhe von Mrd. € 3 gewann – solche Trägerraketen an Arianespace. Als industrieller Hauptauftragnehmer hat Astrium ST an der Straffung und Vereinfachung der Ariane-Organisation und dadurch an der Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit gearbeitet. Während

sich 2005 die Anstrengungen auf die Qualifizierung der 10 Tonnen schweren Ariane-Version und die Umsetzung der Organisation der Ariane-Produktion unter einem einzigen Hauptvertrag konzentrierten, widmete sich das Unternehmen 2006 der Lieferung einer standardisierten Trägerrakete bei gleichzeitigen Kosteneinsparungen.

Ballistische Flugkörper. Astrium ST ist das einzige Unternehmen in Europa, das ballistische Raketen entwickelt, fertigt, testet und wartet. Gemäß ihren Verträgen mit dem französischen Staat hat Astrium ST die von U-Booten getragene MSBS-Familie (M1, M2, M20, M4 und 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. Astrium ST übernimmt die betriebliche Wartung des M45-Raketensystems und unterstützt die französischen Streitkräfte bis zum Ende seiner Betriebszeit. Astrium ST erhielt den Auftrag, das neue von U-Booten getragene strategische Raketensystem M51 mit verbesserten technischen und operationellen Eigenschaften zu entwickeln. Der erste Testflug dieser neuen Rakete wurde im November 2006 erfolgreich durchgeführt. Ende 2004 hat das französische Verteidigungsministerium Astrium ST einen Vertrag für die Produktionsphase und Testeinrichtungen für M51 zugesagt, mit einem Rahmenvertrag, der über Mrd. € 3 liegt. Ende 2006 vergab das französische Verteidigungssystem einen Vertrag für eine verbesserte obere Stufe in Höhe von mehr als Mio. € 200, mit dem die langfristige Unterstützung technischer Leistungen in diesem Bereich sichergestellt wird.

Nach Meinung des Managements wird die Entwicklung und Produktion der M51 Astrium ST langfristig eine hochwertige Tätigkeit verschaffen. Außerdem bietet die relative Voraussagbarkeit der Nachfrage eine gewisse Stabilität in dem ansonsten volatilen Markt für Trägerraketen.

Space Services – Astrium Services

Überblick

Astrium Services, zu dem auch Paradigm zählt, ist ein spezialisiertes Unternehmen von Astrium und verantwortlich für die Entwicklung und den Vertrieb von Satellitendienstleistungen, der sich auf die Bereiche sichere Telekommunikation und Navigation konzentriert. Nach dem Zuschlag für einen Vertrag vom britischen Verteidigungsministerium im Jahr 2003 wurde Paradigm der erste kommerzielle Anbieter gesicherter Militärkommunikationsdienstleistungen. Paradigm besitzt und betreibt derzeit das Skynet-4-Programm und bereitet das Skynet-5-System für die Inbetriebnahme vor. Paradigm hat seine Kundenbasis durch

Verträge mit der NATO, Portugal, den Niederlanden und mehreren anderen Regierungen ausgeweitet.

Im Rahmen des im Juli 2006 gewonnenen Satcom-BW-Vertrags wird Astrium Services, über ein Joint Venture mit ND Satcom, in welchem sie Hauptaktionär ist (Astrium Services: 75%; ND Satcom: 25%) das vom deutschen Verteidigungsministerium angeschaffte System auf längerfristiger Basis betreiben und weitere Leistungen von kommerziellen Betreibern anbieten.

Auf dem Navigationssektor ist Astrium Services einer der führenden Partner im Konsortium (dazu gehören u.a. Inmarsat, Thales, Alcatel-Alenia Space, Finmeccanica, Hispasat, AENA und TeleOp), das derzeit mit der GNSS Supervisory Authority (GNA) Verhandlungen über die Konzessionierungsphase des Galileo-Systems führt.

Astrium Services verwaltet außerdem Beteiligungen an Satellitentelekommunikationsdiensten und Betreibergesellschaften: Nahuelsat in Argentinien sowie Hispasat und Hisdesat in Spanien.

Produkte und Dienstleistungen

Militärische Kommunikation. Das britische Verteidigungsministerium beauftragte Paradigm im Jahr 2003 für das Skynet-5-Programm im Rahmen eines Vertrags mit einer privaten Finanzinitiative einen weltweiten, sicheren Satellitenkommunikationsdienst während einer Laufzeit von 15 Jahren zu liefern. Außerdem übernahm Paradigm die bestehende Skynet-4-Flotte in Großbritannien. Dieser bahnbrechende Vertrag, durch den Paradigm jetzt die britische Satelliteninfrastruktur für die militärische Kommunikation besitzt und betreibt, erlaubt es dem britischen Verteidigungsministerium, Aufträge zu platzieren und notwendige Dienstleistungen zu bezahlen. In seinem Katalog an Dienstleistungen liefert Paradigm maßgeschneiderte Kommunikationslösungen in Theatern für Sprach-, Daten- und Videodienste, von einem einzelnen Stimmkanal bis zu einem schlüsselfertigen Komplettsystem mit integrierten Terminals und Netzwerkverwaltung. Paradigm erbringt auch Dienstleistungen im Wohlfahrtsbereich, mit denen sichergestellt wird, dass eingesetzte Truppen zu Hause anrufen und das Internet benutzen können. Nach den Diskussionen im Jahr 2005 wurde

die Konzessionsdauer auf 20 Jahre ausgedehnt und die Anzahl der neuen Satelliten auf 3 anstatt auf 2 erhöht. Der erste Skynet-5-Satellit wurde Anfang 2007 in die Umlaufbahn gebracht, der Vollbetrieb ist für Ende 2008 bzw. Anfang 2009 vorgesehen.

2004 tätigte die Deutsche Bundeswehr eine Ausschreibung für sichere Satellitennachrichtenkapazitäten, bestehend aus einer vollständigen militärischen Satellitennachrichteninfrastruktur, einschließlich einer Flotte von Satelliten und einigen taktischen und strategischen Boden-Stationen sowie ein Netzwerk-Kontrollsystem, dessen Betrieb seitens der Bundeswehr für einen Zeitraum von 10 Jahren geplant ist. Das System sollte Anfang 2009 voll betriebsbereit sein. Als Antwort auf die Ausschreibung wurde Astrium Services, zusammen mit ND SatCom und Astrium Satellites, im Juli 2006 der Vertrag zugesprochen.

Navigation. Um eine befriedigende Lösung für die Konzessionsphase des Galileo-Systems zu finden, laufen Gespräche zwischen dem Merged Consortium (Astrium Services, Inmarsat, Thales, Alcatel-Alenia Space, Hispasat, AENA und TeleOp) und der GNSS Supervisory Authority. Es wird erwartet, dass das Galileo Joint Undertaking den Konzessionsvertrag 2007 vergibt. Der Konzessionsvertrag sieht vor, dass eine neu gebildete Betreibergesellschaft die mehr als 30 Satelliten, die für den Einsatz des Galileo-System über einen Zeitraum von 20 Jahren notwendig sind, einsetzen und betreiben wird. Für Europa ist das Galileo-Projekt ein großer Schritt nach vorne. Es ist das erste größere Infrastruktur-Beschaffungsprogramm auf europäischer Ebene mit einer globalen Dimension, von denen der Kontinent und der Rest der Welt stark profitieren werden. Das Marktpotenzial ist viel versprechend, da die globale Nachfrage nach Satellitennavigationsdiensten um rund 25% pro Jahr wächst.

Produktion

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

1.1.7 Übrige Aktivitäten

Regionalflugzeuge – ATR

ATR (Avions de Transport Regional) ist weltweit führender Anbieter von regionalen Turboprop-Flugzeugen für 40 bis 70 Passagiere. ATR Integrated ist ein Konsortium, das sich aus EADS und Alenia zusammensetzt, wobei beide einen Anteil von 50% halten. Die Geschäftseinheit EADS ATR, die einen Anteil von 50% von EADS an ATR Integrated besitzt, ist im Verantwortungsbereich von Airbus.

Markt und Ausblick

In der Industrie für Regionalflugzeuge hat in den letzten Jahren eine zunehmende Konzentration stattgefunden. Da in den 90er Jahren eine Reihe von Herstellern fusioniert, den Betrieb eingestellt oder den Bau von Regionalflugzeugen aufgegeben haben, sind BAE Jetstream, Beechcraft, Fokker, Saab und Shorts nicht mehr auf diesem Markt vertreten. Zum 31. Dezember 2006 war der Weltmarkt für die derzeit in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 40-70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR und Bombardier.

Nach mehreren Jahren eines relativ schwachen Marktes für Regionalflugzeuge mit Turboprop-Antrieb ist dieser seit 2005 dramatisch gewachsen. Grund dafür dürften der im Vergleich zu Düsenflugzeugen geringere Treibstoffverbrauch und die niedrigeren CO₂-Emissionen sein. ATR hat 2006 24 (2005: 15) neue Flugzeuge geliefert und Aufträge über 63 neue Flugzeuge erhalten (im Vergleich zu 90 im Jahr 2005). ATR hatte zum 31. Dezember 2006 einen Auftragsbestand von 124 Flugzeugen, das ist ein Anstieg von rund 40% gegenüber 2005. Der Marktanteil von ATR im Jahr 2006 lag bei ca. 60%. Die relativen Treibstoffeinsparungen und reduzierten CO₂-Emissionen der Turboprop-Maschinen dürften während der nächsten Jahre zu einer nachhaltigen Marktentwicklung führen.

Der Markt für gebrauchte Flugzeuge blieb 2006 stark, was zu einem Anstieg des Restwerts gebrauchter ATR-Flugzeuge führte. ATR nahm 2006 im Markt für gebrauchte Flugzeuge 31 Transaktionen vor (für 24 ATR 42 und 7 ATR 72), einschließlich 12 Barverkäufe für instand gesetzte Flugzeuge. Im Jahr 2006 lieferte ATR insgesamt 29 gebrauchte Flugzeuge aus.

Produkte und Dienstleistungen

ATR 42 und Flugzeuge der ATR-72-Serie. Beginnend mit der ATR 42, die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 40 bis 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. Den Kunden wurde ein E-Marketplace für die Ausweitung der gemeinsam mit Embraer entwickelten Support-Leistungen zugänglich gemacht.

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

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

Produktion

Die Produktionsstätten von ATR befinden sich in der Nähe von Neapel, Italien, sowie in Merignac 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.

Allgemeine Verkehrsflugzeuge

EADS Socata

EADS Socata stellt eine Reihe leichter Flugzeuge sowohl für den Markt für Privatflugzeuge als auch für Regierungsflugzeuge her und ist auch als Unterauftragnehmer für Flugzeugkomponenten tätig. Sie stellt Teile und Baugruppen für größere internationale Flugzeugprogramme her, unter anderem, aber nicht ausschließlich für EADS-Programme.

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. Aufgrund der kontinuierlichen Entwicklung und Verwendung innovativer Technologien bleiben diese Produkte auf ihrem Markt gut positioniert. Diese Flugzeuge einer neuen Generation konkurrieren mit Produkten, die auf in den 50er Jahren entwickelten Flugzeugtypen basieren. Um ihre Marktposition im Unternehmens- und Privatkundengeschäft zu stärken, hat EADS Socata zudem das neueste Mitglied seiner TBM-Familie lanciert, die sechssitzige TBM 850 einmotorige Turboprop-Maschine mit Druckausgleich. Die TBM 850 bietet ihren Eigentümern und den Piloten eine maximale Reisegeschwindigkeit von 320 Knoten auf FL260 unter ISA-Bedingungen. Damit haben Betreiber der TBM 850 den Vorteil von Reisegeschwindigkeiten typischer Leichtgewicht-Jets, mit den wirtschaftlichen direkten Betriebskosten einer einmotorigen Turboprop-Maschine.

Seit dem Beginn ihrer Tätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten Anfang der 60er Jahre hat sich EADS Socata als weltweit führender Unterauftragnehmer für komplette Baugruppen positioniert. Die Engineering-Abteilung erbringt Entwicklungs- und Konstruktionsleistungen für Schlüsselkomponenten größerer Flugzeugprogramme, einschließlich Airbus (A400M, A380, etc.), Dassault (F7X), Eurocopter und Embraer. EADS Socata verfügt über Erfahrungen im Verformen und Ziehen von Metallblech, der Verwendung von Verbundstoffen und der halbautomatischen strukturellen Montage für Luftfahrtprogramme. EADS Socata verfügt zudem über Erfahrungen in der Verwendung von Verbundstoffen für Flugzeugbauteile, insbesondere für den Airbus A330/A340, sowie in der Technologie der Verbundmetallverbindungen und der Formung groß dimensionierter Metallplatten. EADS Socata erbringt Konstruktionsleistungen für eine Reihe europäischer Flugzeugprogramme, darunter Airbus, Eurocopter, Mirage und Falcon.

Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten

EADS Sogerma

Am 10. Januar 2007 verkaufte EADS Sogerma zwei ihrer Tochtergesellschaften, die dem globalen Support und der Wartung gewidmet sind – Sogerma Services und Barfield – an die TAT Gruppe. Während EADS Sogerma weiterhin gewisse Wartungstätigkeiten über ihre Tochtergesellschaften Seca und Revima erbringen wird, besteht ihr Hauptgeschäft derzeit in der Flugzeug- und Kabinenausstattung und bei Flugzeugkomponenten, in erster Linie im Auftrag von Airbus.

EADS Sogerma ist ein anerkannter Ausstatter für Airbus-Firmenjets, wobei die entsprechenden Serviceleistungen derzeit in Toulouse ausgeführt werden. EADS Sogerma konstruiert und fertigt erstklassige Kabinenkomponenten und Passagiersitze für die First und Business Class. Die Flugzeugausstattung umfasst auch militärische Transport- und Missionsflugzeuge (z.B. C-130 Life Extension).

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

Umrüstung von Passagierflugzeugen – EFW

Die Umrüstung von Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge („P-to-F“) ist die häufigste Änderung, die im Namen der Eigentümer von Flugzeugen der Zivilluftfahrt vorgenommen wird. So genannte „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 FedEx, 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 gewinnbringende Nutzungszeit verlängert wird.

Schätzungen von Airbus zufolge wird der Luftfrachtsektor in den nächsten 20 Jahren schneller wachsen als die Personenbeförderung. Unter Berücksichtigung der Ausmusterung älterer Flugzeuge dürften ca. 3.100

Transportflugzeuge benötigt werden, von denen ca. 75% umgerüstete Passagierflugzeuge wären.

Der Hauptkonkurrent von EADS im Bereich dieser 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 verfügt EFW über eine starke Marktposition für P- in F-Umrüstungen von Airbus.

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. Die 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 Lieferant von Bodenplatten für Airbus-Passagierflugzeuge für alle Airbus-Typen.

1.1.8 Beteiligungen

Dassault Aviation

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

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

Militärjets

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

Rafale. Die Rafale ist ein zweimotoriges Omnirole-Kampfflugzeug, das sowohl für Einsätze bei der Luftwaffe als auch bei der Marine entwickelt wurde. Entsprechend den Haushaltsplänen der Regierung erwägt Frankreich den Kauf von 294 Rafale-Maschinen, 234 für die Luftstreitkräfte und 60

für die Marine. Die Gesamtkosten des Programms belaufen sich auf Mrd. € 32,3. 120 Flugzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben. 82 davon sind für die Luftwaffe bestimmt und 38 für die Marine.

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

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

Der Flug des nEUROn-Demonstrators ist für 2011 geplant.

Firmenjets

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

2006 war ein neues Rekordjahr für die Falcon-Businessjets mit insgesamt 158 verbindlichen Aufträgen weltweit. Dazu zählt

ein Mrd. US\$ 1,1 US-Auftrag von Net Jets Europe für 24 Falcon 7X Tri-Jets, der größte je erzielte Auftrag für Business-Jets in Europa. Ende 2006 wies Dassault einen Auftragsbestand von insgesamt 300 Flugzeugen auf. Im Vergleich zu 2006 mit 61 Flugzeugen wird für 2007 mit einer Auslieferung von 80 Flugzeugen gerechnet. Für 2008 wird mit einem anhaltenden Wachstum der Lieferraten gerechnet.

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.

1.1.9 Versicherung

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

Ein integriertes Informations- und Berichtswesen ermöglicht es IRM, in enger Zusammenarbeit mit den in den EADS-Geschäftsbereichen und -einheiten benannten Insurance Managers die versicherbaren Risiken der EADS-Gruppe zu erfassen. Die EADS verfolgt eine Risikomanagement-Strategie, welche Vorschriften zur Schadensminderung sowie Richtlinien für Beschaffungs- und Verkaufsverträge umfasst.

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

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

Core-Versicherungspolicen, die von IRM für die EADS-Gruppe abgeschlossen werden, decken z.B. folgende Risiken ab:

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

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

Non-Core-Versicherungspolicen, die folgende Risiken abdecken:

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

Die Versicherungssummen der Non-Core-Versicherungen entsprechen den Wiederbeschaffungswerten bzw. sind entsprechend hoch abgeschlossen.

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

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

und Kapital, um alle Ansprüche ohne Deckungsgrenzen aus der ursprünglichen Versicherungspolice entschädigen zu können und stellt somit kein zusätzliches Risiko für das Vermögen von EADS dar.

Die Versicherungsmärkte versuchen immer noch, ihr Gesamtrisiko zu reduzieren. Folgen dieser Strategie sind Prämienhöhungen, steigende Selbstbehalte und Einschränkungen des Deckungsumfangs. Darüber hinaus nimmt die Zahl der Versicherer, welche Industrierisiken zeichnen, noch immer 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.

1.1.10 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren

EADS ist einer Reihe von Ansprüchen und Schiedsgerichtsverfahren ausgesetzt, die im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit entstanden sind. EADS ist der Auffassung, dass für laufende und vorhersehbare Risiken aus Rechtsstreitigkeiten angemessene Vorsorgen getroffen wurden.

Nach ihrem einseitigen Rücktritt vom 1992 abgeschlossenen Abkommen zwischen der EU und den USA über den Handel mit Großverkehrsflugzeugen reichte die US-Regierung am 16. Oktober 2004 bei der Welthandelsorganisation („WTO“) ein Ersuchen auf Einleitung eines Schlichtungsverfahrens ein. Am gleichen Tag leitete die EU ein paralleles Verfahren gegen die USA wegen deren Subventionsleistungen an Boeing ein. Trotz mehrerer Verhandlungsversuche waren die Parteien nicht in der Lage, eine zufrieden stellende Vereinbarung zu treffen. Am 31. Mai 2005 beantragten die USA und die EU die Einrichtung eines Schiedsgerichts. An seiner Sitzung am 20. Juli 2005 wurde vom Schlichtungsausschuss die Einrichtung des Schiedsgerichts bestätigt. Der Beginn des Prozesses wurde durch zahlreiche Verfahrensschritte, einschließlich neuer Eingaben durch die EU und die USA im Jahr 2006, verzögert. Am 15. November 2006 reichten die USA jedoch ihre erste schriftliche Vorlegung ein, auf welche die EU am 9. Februar 2007 antwortete. Es ist geplant, dass die EU ihre erste schriftliche Vorlage von Beweismitteln, mit denen sie die Subventionen für Boeing anfechtet, im März 2007 einreicht, auf die die USA wahrscheinlich im Mai 2007 reagieren werden. Der genaue zeitliche Ablauf der weiteren Schritte im WTO-Prozess unterliegt den Weisungen des Schiedsgerichts und den

Verhandlungen zwischen den USA und der EU. Wenn kein Vergleich erzielt werden kann, was derzeit nicht zur Diskussion steht, wird das Schiedsgericht der WTO in ferner Zukunft über diesen Fall entscheiden.

Die französische *Autorité des marchés financiers* (die „AMF“) und die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (die „BaFin“) haben 2006 Untersuchungen zu angeblichen Verletzungen der Marktvorschriften und der Richtlinien bezüglich Insidergeschäften, insbesondere in Zusammenhang mit den Verzögerungen bei der A380 in den Jahren 2005 und 2006, in die Wege geleitet. Am 3. Februar 2007 hat die BaFin EADS aber formell darüber informiert, dass sie ihre Untersuchungen zu angeblichen Verletzungen der Marktvorschriften eingestellt habe, die Untersuchungen bezüglich Insidergeschäften aber noch andauern. Im Anschluss an die von einer Aktionärsvereinigung und einem einzelnen Anteilhaber eingereichten Strafanzeigen (zu der auch eine zivile Schadenersatzforderung gehört) untersuchen französische Untersuchungsrichter die gleichen Fakten. In Deutschland haben mehrere einzelne Anteilhaber Zivilklagen gegen die Gesellschaft eingereicht, um ihre angeblichen Verluste im Zusammenhang mit der Offenlegung der Verzögerungen beim A380-Programm geltend zu machen. Am 3. Oktober 2006 entschied sich das Board of Directors der EADS für die Durchführung einer unabhängigen Bewertung der individuellen Aufgabenwahrnehmung während der Situation, die zu den Verzögerungen bei der A380 geführt hatten. Diese Untersuchung umfasst auch eine detaillierte Überprüfung der möglichen Verantwortlichkeiten auf Managementebene. Die

Gesellschaft behält sich unter diesen Umständen alle Rechte vor. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments ist diese Bewertung noch nicht abgeschlossen.

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

Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche werden angesetzt, wenn (i) dem Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung aus Prozessen, behördlichen Untersuchungen und sonstigen Ansprüchen entsteht, die auf Ereignissen der Vergangenheit beruhen und anhängig sind, oder gegen den Konzern in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden können, (ii) ein Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich erforderlich und (iii) eine verlässliche Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Für nähere Erläuterungen zum Betrag der Rückstellung für Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche siehe Anm. 21 d) „Sonstige Rückstellungen“.

1.1.11 Aufnahme durch Referenz

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

- „Teil 2/1.1 Präsentation der EADS Gruppe“ des in französischer Sprache am 19. April 2005 bei der *Autorité des Marchés Financiers* eingereichten *Document de Référence* und des in englischer Sprache bei der Handelskammer von Amsterdam vorgelegten Dokuments; und
- „Teil 2/1.1 Darstellung der EADS-Gruppe“ des in englischer Sprache eingereichten *Registration Document*, das von der AFM 26. April 2006 genehmigt wurde.

Kopien des oben erwähnten *Referenzdokuments (Document de Référence)* und des *Registrierungsdocuments (Registration Document)* sind kostenfrei auf Anfrage in englischer, französischer, spanischer und deutscher Sprache bei allen eingetragenen Firmensitzen des Unternehmens und über www.eads.com erhältlich. Kopien der oben genannten Jahresabschlüsse sind ebenso in Englisch über www.eads.com zu erhalten und können bei der Handelskammer in Amsterdam eingesehen werden.

1.2 Jüngste Entwicklungen

DaimlerChrysler verkauft einen Teil ihrer Anteile an EADS an ein Konsortium von Investoren⁽²⁾

Am 9. Februar 2007 traf DaimlerChrysler (DC) eine Vereinbarung mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, durch das DC ihre Aktienbeteiligung an EADS von 22,5% auf 15% reduzieren wird. Dabei wurde das Gleichgewicht der Stimmrechte zwischen deutschen und französischen, die Kontrolle ausübenden Aktionären gewahrt.

DaimlerChrysler hat ihren gesamten Aktienanteil von 22,5% in eine neue Gesellschaft platziert, an dem das Investoren-Konsortium einen Drittel der Anteile über eine

Zweckgesellschaft erwerben wird. Dies entspricht effektiv einem Anteil von 7,5% an EADS. Die Transaktion wird im ersten Quartal 2007 vorgenommen. Als Kompensation für ihre indirekt gehaltenen EADS-Anteile erhalten die Investoren für ihre 7,5% indirekt gehaltenen Anteile von DaimlerChrysler eine Vorzugsdividende von 175% der normalen EADS-Dividende.

DaimlerChrysler verfügt über die Option die neue Struktur frühestens am 1. Juli 2010 aufzulösen. Wenn die Struktur aufgelöst wird, hat DaimlerChrysler das Recht, den Anlegern entweder EADS-Anteile zu liefern oder eine Barabfindung zu bezahlen. Werden EADS-Aktien gewählt, haben der deutsche und der französische Staat und Lagardère über SOGEADE ein

(2) EADS bestätigt, dass diese Informationen mit größter Genauigkeit erstellt wurden und dass, soweit EADS Kenntnis davon hat und dies anhand der von DaimlerChrysler veröffentlichten Informationen beurteilen kann, keinerlei Fakten verschwiegen wurden, die zu einer ungenauen oder irreführenden Aussage der Berichte führen könnten.

Vorkaufsrecht, um das Gleichgewicht zwischen der deutschen und der französischen Seite aufrechtzuerhalten.

DaimlerChrysler wird die Stimmrechte des gesamten Pakets von 22,5% der EADS-Aktien weiterhin kontrollieren.

Diese Transaktion stellt eine spezifische Ausnahme zu den in Abschnitt „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ beschriebenen Vereinbarungen dar.

Mit Power8 stärkt Airbus ihre Wettbewerbsfähigkeit

Um sich den Herausforderungen im Zusammenhang mit der Schwäche des US-Dollars, dem verstärkten Wettbewerbsdruck, den finanziellen Belastungen aufgrund der Verzögerungen beim A380-Programm zu stellen und um den sonstigen künftigen Investitionsbedarf zu decken, hat Airbus die Umsetzung des Programms Power8 bekannt gegeben. Power8 sieht strenge Maßnahmen zur Kostensenkung, eine grundlegende Veränderung des Geschäftsmodells von Airbus sowie die Entwicklung eines globalen Partnernetzwerks vor. Mit dem Programm soll es Airbus möglich sein, seine Ressourcen auf Kernaktivitäten zu konzentrieren und Ineffizienzen in seiner gegenwärtigen Struktur zu beseitigen. Das Programm zielt auf die vollständige industrielle Integration von Airbus durch Einrichtung einer neuen industriellen Organisation ab, wobei länderübergreifende Centres of Excellence an die Stelle der bisherigen nationalen Strukturen treten werden. Dieser Transformationsprozess wird mehrere Jahre dauern und umfasst die Erweiterung der globalen Präsenz von Airbus.

Das Airbus-Management wird im Rahmen von Power8 einen rigiden Sparkurs mit dem Ziel der Kostensenkung und Cash-Maximierung umsetzen. Damit sollen Beiträge zum Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT*) in Höhe von Mrd. € 2,1 ab 2010 und zusätzlicher kumulativer Cashflow in Höhe von Mrd. € 5 in den Jahren von 2007 bis 2010 generiert werden. Ein großer Teil dieser Kosteneinsparungen wird durch Reduzierung des derzeitigen Personalbestands von Airbus im Verwaltungsbereich um 10.000 Stellen erreicht werden. Hierzu zählen auch Zeitarbeitskräfte und vor Ort tätige Mitarbeiter von Zulieferern. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Senkung der Gemeinkosten und insbesondere des Personalbestands erfordern im ersten Quartal 2007 die Bildung von Rückstellungen in Höhe von Mio. € 680.

Neben der Senkung des Personalbestands wird sich Airbus in Zukunft vermehrt auf ihr Kerngeschäft konzentrieren. Zu diesen Aktivitäten gehören die Gesamtarchitektur von Flugzeug und Kabine, die Systemintegration, Konstruktion, Montage, Installation, Ausrüstung, kundenspezifische Anpassung und Prüfung großer und komplexer Komponenten oder die Herstellung von Teilen, die auf neuen Technologien beruhen.

Deshalb zieht Airbus industrielle Partnerschaften in ihren Werken in Filton, Meaulte und Nordenham in Betracht, um den Übergang vom Metall- zum Verbundstoffdesign und der Herstellungstechnologie zu vereinfachen. In Bezug auf ihre Werke in Laupheim, St. Nazaire-Ville und Varel wird Airbus mehrere Optionen prüfen, einschließlich ihres Verkaufs an wichtige Lieferanten, Management-Buy-Outs oder die Zusammenlegung mit benachbarten Standorten.

Verschiedene Maßnahmen, die darauf abzielen, die Effizienz der Endmontagelinien (FAL) weiter zu steigern, werden gegenwärtig bereits umgesetzt. Als Montagestandort für die A350XWB ist Toulouse vorgesehen. Dort wird das neue Airbus-Langstrecken-Passagierflugzeug mittlerer Kapazität auch seine Innenausstattung erhalten, und zwar in den gleichen Werksanlagen wie die derzeitige A330/A340-Familie, wodurch eine Kapazitätserweiterung dieser Endmontagelinie ermöglicht wird. In Hamburg wird ab sofort eine dritte Endmontagelinie für die A320-Familie eingerichtet, um das steigende Arbeitsaufkommen im Rahmen der derzeitigen Produktionsausweitung zu bewältigen. Diese Endmontagelinie wird in den bereits vorhandenen Anlagen realisiert und bietet volle Typenflexibilität, wenn die A320-Nachfrage die Fertigungskadenz von 14 Flugzeugen pro Monat übersteigt. In Toulouse wird die A320 weiterhin bis zu einer Fertigungsrate von 14 Flugzeugen montiert. Hamburg wird außerdem die Endmontage der künftigen neuen Familie von Airbus Single Aisle-Flugzeugen übernehmen. Einige vorgelagerte und vorbereitende Arbeiten für die Kabinenausstattung der A320 und A380 werden von Hamburg nach Toulouse verlegt, damit die Teile an dem mit Blick auf die Optimierung der Gesamtdurchlaufzeiten logischsten Punkt eingebaut werden können. Arbeiten zur Kabinenausstattung bleiben in Hamburg. Die Auslieferungen der A380 erfolgen weiterhin ab Hamburg und ab Toulouse.

Schließlich wird Airbus eine vollständig integrierte und transnationale Organisation aufbauen, um die Umsetzung des Programms Power8 und die Einführung des neuen Geschäftsmodells zu unterstützen. Die neue Industrieorganisation wird die Rationalisierung der Prozesse durch die Gründung von vier transnationalen „Centres of Excellence“ unter der Leitung des Head of Operations vorantreiben: Rumpf und Kabine, Flügel und Lastenträger, Heck und Flugzeugkomponenten, wobei letzterer für den Teilzusammenbau des Rumpfs und Innenausstattung verantwortlich ist. Diese Struktur wird die gegenwärtige Organisation mit acht nationalen Centres of Excellence ersetzen. Weitere organisatorische Veränderungen sind die vollständige Integration unterstützender Funktionen wie Finance (Finanzen) und HR (Personalwesen) sowie die Stärkung der Kompetenzen von Kernfunktionen wie Engineering, Procurement und Programmes.

Finnair erste Fluggesellschaft die einen verbindlichen Vertrag für die A350XWB unterzeichnet

Am 8. Februar 2007 unterzeichnete Finnair einen Festvertrag für elf A350XWB, sowie für sieben zusätzliche Langstreckenflugzeuge (bestehend aus A340-300 und A330). Es ist die erste Fluggesellschaft, die ihren ursprünglichen Auftrag über neun der ursprünglichen A350-Flugzeuge vom Dezember 2005 in neue A350XWB umwandelt und gleichzeitig die Zahl der bestellten Flugzeuge erhöht.

Anlässlich der Heli-Expo 2007 gewinnt Eurocopter 112 Aufträge

Anlässlich der Heli-Expo 2007 gewann Eurocopter 112 Aufträge, das ist ein neuer Rekord. Dazu zählen 88 verbindliche Aufträge und 24 Optionen. Die Heli-Expo 2007 ist eine Hubschrauber-Fachmesse, die vom 1.-3. Februar 2007 in Orlando durchgeführt wurde. Die Mehrheit der neuen Aufträge kam von Kunden aus Nordamerika.

Eingefrorene A380F-Entwicklung

Am 2. Februar 2007 gab UPS die Absicht bekannt, ihre Bestellung für 10 Frachtflugzeuge des Typs A380 zu stornieren. In Zusammenhang mit dieser Ankündigung entschied sich Airbus für eine Verschiebung der Entwicklung der Frachtersversion der A380 und die vorhandenen Ressourcen für die Produktion der Passagiersversion des Flugzeuges einzusetzen.

Vereinigte Arabische Emirate wählen EADS für ihr Luftbetankungsflugzeug-Programm

Am 21. Februar 2007 unterzeichneten die Streitkräfte der Vereinigten Arabischen Emirate (UAE) eine Absichtserklärung mit EADS, für die Beschaffung des A330 MRTT als neues Luft-Luft-Betankungsflugzeug ihrer Luftwaffe und Luftverteidigung. Der erwartete Auftrag beläuft sich auf drei A330 MRTT Mehrzwecktankflugzeuge, deren Lieferung ab 2011 geplant ist.

Arianespace und Astrium Space Transportation haben sich für eine Erhöhung der Produktion von Ariane 5 entschieden.

Am 15. Februar 2007 unterzeichneten Arianespace und Astrium Space Transportation einen Vertrag für notwendige Investitionen, um mit Beginn im Februar 2008 jährlich sieben

Ariane-5-ECA-Trägerraketen liefern zu können. Mit der Erhöhung der Produktionsrate will Arianespace mit der wachsenden Nachfrage auf dem Markt für Trägerdienste, in dem Arianespace mit einem Marktanteil von mehr als 50% eine führende Rolle spielt, Schritt halten.

EADS verkauft ihren Anteil an Embraer

Am 14. Februar 2007 verkaufte EADS ihren Anteil von 2,12% an Embraer. EADS erzielte Umsatzerlöse vor Steuern und Bankgebühren in Höhe von Mio. € 124. Nach den Änderungen in der Aktionärsstruktur von Embraer wurde der Anteil von EADS eine reine Finanzanlage. Der Verkauf ihres Anteils an Embraer ist kein Grund für EADS, in Zukunft keine weiteren Bereiche für eine industrielle Zusammenarbeit mit Embraer auszuloten.

EADS und russische UAC bauen Zusammenarbeit weiter aus

Am 22. Februar 2007 gaben EADS und die russische United Aircraft Corporation (UAC) bekannt, dass vier Vereinbarungen unterzeichnet wurden, in denen die zwischen den Partnern diskutierten Kooperationsprogramme weiter spezifiziert werden. Die Abmachungen basieren auf den Ergebnissen einer Arbeitsgruppe auf höchster Ebene, die Ende letzten Jahres gebildet worden ist.

Die erste Vereinbarung umfasst die Partnerschaft im A350XWB-Programm von Airbus. Airbus offeriert der russischen Industrie eine Beteiligung an der Flugzeugzelle von fünf Prozent. Die Diskussionen, welche Komponenten des Flugzeuges in Russland entworfen und gebaut werden sollen sind noch nicht abgeschlossen.

Die zweite Vereinbarung beinhaltet die Bildung eines Joint Venture mit Sitz in Dresden, das die Aufgabe hat, Umrüstungszentren für die Airbus A320-Familie in Luchovitsy in der Nähe von Moskau in Russland und im deutschen Werk zu errichten.

Die dritte Vereinbarung sieht eine gemeinsame Studie des Marktes für Transportflugzeuge und eine mögliche Zusammenarbeit zwischen EADS und der russischen Industrie in diesem Bereich vor.

In der vierten Vereinbarung wird ein Aktionärswechsel beim technischen Zentrum von Airbus in Russland (ECAR) definiert: UAC wird die Konzernbeteiligung an Kaskol kaufen.

2

CORPORATE SOCIAL
RESPONSIBILITY

2.1	Geschäftsethik	62
2.1.1	Ordnungsgemäße Geschäftspraktiken	62
2.1.2	Einhaltung der Exportkontrollverfahren	64
2.1.3	Einhaltung der Gesetze in allen Tätigkeitsbereichen der EADS	66
2.1.4	Corporate Governance Standards	67
2.2	Nachhaltiges Wachstum	68
2.2.1	Produktqualität und Kundenzufriedenheit	68
2.2.2	Förderung und Schutz von Innovationen	70
2.2.3	Lieferantenmanagement: Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten	75
2.3	Umweltschutz	79
2.3.1	Richtlinien	79
2.3.2	Organisation	79
2.3.3	Durchführung und Best Practices	80
2.4	Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern	83
2.4.1	Information der Arbeitskräfte und Organisation der Arbeit	83
2.4.2	Organisation des Personalwesens	84
2.4.3	Richtlinien des Personalwesens und Durchführung	85
2.5	Gesellschaftliches Engagement	93
2.5.1	Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Geschäftsinteressenten der EADS	93
2.5.2	Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie der EADS	94

EADS wurde auf den gemeinsamen Werten von Integrität sowie sozialer und ethischer Verantwortung aufgebaut. Obwohl das Jahr 2006 für EADS nicht einfach war, nachdem Vorkommnisse im Unternehmen Anteilseigner dazu brachten, Management und Organisation zu hinterfragen, dürfen die Stärken und Erfolge der Gruppe nicht unterschätzt werden. Die Managementstruktur der EADS ist entschlossen ihrer Verpflichtung zur Schaffung einer nachhaltigen und ausgewogenen Beziehung zu allen Geschäftspartnern der EADS nachzukommen. Die Sicherstellung der Kundenzufriedenheit sowie der Entwicklung der Beziehungen zu den Mitarbeitern sowie den Lieferanten bleibt weiterhin die Grundlage des Erfolgs der EADS, ihrer Tätigkeiten und ihrer Unternehmenskultur. Der gesamte Konzern fühlt sich weiterhin den Grundsätzen und Werten im Verhaltenskodex sowie in den Richtlinien der Corporate Social Responsibility („CSR“), die 2004 festgelegt wurden, verpflichtet.

Der CSR-Ansatz der EADS berücksichtigt die Besonderheiten der Gruppe:

- er bildet einen Rahmen durch Richtlinien für die Geschäftseinheiten, die für das tägliche Geschäft verantwortlich sind und somit einen Dialog mit ihren direkten Geschäftspartnern sicherstellen;
- er befasst sich mit wichtigen Herausforderungen der Corporate Social Responsibility von EADS wie der Einhaltung der Exportkontrollrichtlinien: Als Verteidigungsunternehmen ist sich die EADS-Gruppe ihrer Verantwortung bewusst, die aus dem Verkauf von Verteidigungsprodukten und der Erbringung von Dienstleistungen erwächst, die in Friedenszeiten zur Sicherheit der Länder beitragen, an die sie verkauft werden. Die EADS liefert Produkte und integrierte Lösungen entsprechend der von den Kunden vorgegebenen Spezifikationen. Diese Produkte müssen allen geltenden Vorschriften und Gesetzen, die von den verantwortlichen Regierungen in Kraft gesetzt werden, entsprechen (Waffenexportgesetze, Embargoregelungen, das Ottawa-Abkommen und Anti-Korruptionsrichtlinien);
- er berücksichtigt den spezifischen Charakter der Produkte der Gruppe, wie den durchschnittlichen Lebenszyklus von mehr als 30 Jahren, der einen kontinuierlichen, langfristigen Ansatz erfordert.

Im vorliegenden Kapitel soll aufgezeigt werden, dass die CSR-Vorschriften der EADS in zunehmendem Maße in das Tagesgeschäft integriert werden, indem die innerhalb der gesamten Gruppe identifizierten Best Practice mit den Erfolgsindikatoren in Zusammenhang gebracht werden. Auf der Grundlage der Global Reporting Initiative, der Global Compact Prinzipien und der französischen Nouvelles Régulations Economiques wurden eine Reihe von quantitativen und qualitativen Key Performance Indikatoren („KPI“) erstmals für 2004 festgelegt, in denen sich einige der bisher erzielten Erfolge der CSR der EADS zeigen.

EADS Verhaltenskodex

Zum Zeitpunkt der Gründung von EADS wurde der Verhaltenskodex erstellt und allen Mitarbeitern der Gruppe übermittelt. Dieser Verhaltenskodex betonte vor allem die Werte, die für eine effiziente Integration unterschiedlicher Unternehmen in einen einzigen Konzern eine wichtige Rolle spielen. 2005, mehr als vier Jahre nach der Gründung von EADS und im Hinblick auf ihre Stellung als Marktführer in vielen ihrer Geschäftsbereiche sowie die sich stets weiterentwickelnden rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf Geschäftsethik, hat EADS den Verhaltenskodex aktualisiert, damit dieser die von den unterschiedlichen Kodices und Gesetzen empfohlenen Vorgehensweisen berücksichtigt und die in der Praxis anerkannten Verfahrensweisen enthält.

Der erweiterte EADS Verhaltenskodex legt in einem einzigen umfassenden Dokument die EADS-Konzernrichtlinien in Bezug auf die ethischen Normen fest, die die gesamte Gruppe als Leitmotiv befolgt.

Der Verhaltenskodex dient als Kernrichtlinie für die Geschäfte von EADS innerhalb eines Gebildes von Dokumenten, auf die der Kodex verweist, wie den bereits vorhandenen und detailliert ausgearbeiteten Grundsätzen im EADS-Unternehmenshandbuch sowie besondere Richtlinien und Verfahrensweisen in den Geschäftsbereichen oder -einheiten. Der Verhaltenskodex beruht auf den Grundwerten der EADS und steht gänzlich im Einklang mit international anerkannten Standards, die in Chartas, Erklärungen und Richtlinien wie z.B. der Allgemeinen Erklärung über die Menschenrechte, der Erklärung der International Labour Organization und dem OECD-Abkommen festgelegt sind. Als Unterzeichnerin des United Nations Global Compact fühlt sich EADS verpflichtet, in ihrem Wirkungsbereich die Beachtung fundamentaler Werte in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umwelt und Korruptionsbekämpfung zu fördern. Die EADS ist bereit, über den Fortschritt des Konzerns bei der Umsetzung dieser nachhaltigen Entwicklungsstrategie laufend zu berichten.

Seit April 2006 ist der Verhaltenskodex in den vier offiziellen Sprachen der EADS auf dem Intranet der Gruppe verfügbar und kann von der EADS Website www.eads.com heruntergeladen werden.

Der Verhaltenskodex deckt alle CSR-Grundsätze von EADS ab und unterstreicht in seinen fünf Kapiteln die Grundlinien ethischen Verhaltens:

- „Schaffen einer positiven Arbeitsumgebung“ beschreibt die Prinzipien von EADS im Sinne von z.B. Dialog und Vertretung, Politik der Chancengleichheit und Management der HR-Entwicklung;
- „Ethisches Geschäftsverhalten“ wendet sich Themen zu wie Interessenskonflikte, Exportkontrolle und Vertragsunterzeichnungen mit Regierungen sowie der Anwerbung von Regierungsmitarbeitern;

- „Förderung des nachhaltigen Wachstums“ befasst sich mit dem angemessenen Umgang mit Informationen und geistigem Eigentum sowie mit der Beziehung zu Lieferanten;
- „Schutz der Umwelt“ ist ein Kapitel, das die Entwicklung von umweltträglicher Geräusentwicklung und entsprechenden Produkten zum Gegenstand hat;
- „Leben in unseren Gemeinschaften“ beschreibt die Art und Weise, wie EADS zum Leben und zur Entwicklung von Gemeinschaften beiträgt, die Mittelpunkt der unternehmerischen Aktivitäten sind.

Der Verhaltenskodex wird so allen Mitarbeitern als Leitfaden für ein angemessenes Verhalten in ihrem jeweiligen beruflichen Umfeld dienen.

Die EADS verpflichtet sich, die im Verhaltenskodex beschriebenen Prinzipien umzusetzen, insbesondere durch den Ethikausschuss von EADS, dem die Verantwortung in Fragen der Einhaltung ethnischer Grundsätze übertragen wurde.

Der Verhaltenskodex beschreibt die Aufgaben des Ethikausschusses, der vom Board of Directors von EADS ernannt wurde. Der Ethikausschuss berät insbesondere die Chairmen von EADS, das Board of Directors und seine Ausschüsse, die CEOs, COOs und das Executive Committee sowie das Management in allen Fragen der Ethik. Der Ausschuss legt dem Board of Directors von EADS mindestens einmal im Jahr einen Bericht über seine jährlichen Aktivitäten vor. Es sorgt außerdem für eine reibungslose Zusammenarbeit mit dem Compliance-Bereich von EADS und seinen Geschäftsbereichen.

Im Jahr 2006 initiierte EADS eine Überprüfung ihrer Aktivitäten und Prozesse im Bereich Compliance. Daraus ging hervor, dass EADS über eine genügend solide Basis an Compliance-Praktiken

und -Prozessen für jeden der für das Geschäft relevanten CSR-Bereiche verfügt. Innerhalb der Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie wird das Gesamtniveau der Einhaltung der Compliance in den CSR-Bereichen von Rating-Agenturen weltweit als durchschnittlich oder über dem Durchschnitt bewertet. Je nach Thema variieren die erzielten Werte dieser Agenturen von EADS, in Abhängigkeit des jeweils von der Gruppe bereits erreichten Compliance-Niveaus, z.B. wird das internationale Compliance-Programm (siehe infra 2.1.1) von den Anteilseignern der EADS aufgrund ihrer klaren Regeln, einer strukturierten Compliance-Organisation und der Einführung von Compliance-Prozessen, die durch KPIs gesichert werden, positiv wahrgenommen. Trotzdem erwägt die Gruppe eine weitere Entwicklung ihres Compliance-Ansatzes und prüft deshalb die mögliche Einführung einer umfassenden, gruppenweiten Compliance-Organisation, um sich der gesamten Compliance auf strukturierte Art und Weise anzunehmen. Diese Organisation würde sich auch mit der weiteren Entwicklung des Bewusstseins über die Grundsätze, die im Verhaltenskodex festgelegt sind sowie mit der Sicherstellung, dass individuelle Verhaltensweisen mit den Verpflichtungen und Richtlinien der Gruppe übereinstimmen, befassen. Die vorgesehene Organisation soll ein Ethik-Alarmsystem aufbauen.

Die CSR-Richtlinien der EADS

Die von EADS aufgestellten Richtlinien fördern die Umsetzung der langfristigen Vision und Strategie der EADS in Bezug auf CSR und werden von einem internen Kontrollsystem in Bereichen wie Erfüllung der OECD-Richtlinien, Exportbeschränkungen, IP-Schutz, Forschung und Entwicklung etc. gestützt (siehe „Teil1/2.1.5 Interne Kontroll- und Risikomanagementsysteme“). Sie dienen als Leitfaden im täglichen Geschäft und entsprechen den der EADS zugrundeliegenden Werten.

CSR-RICHTLINIEN FÜR DIE BEREICHE, DIE ALS FÜR EADS WESENTLICH IDENTIFIZIERT WERDEN

CSR-Bereiche	Spezifische Grundsätze
Geschäftsethik	Ordnungsgemäße Geschäftspraktiken Einhaltung der Exportkontrollverfahren Einhaltung der Gesetze in allen Tätigkeitsbereichen der EADS Corporate Governance Standards
Nachhaltiges Wachstum	Produktqualität und Kundenzufriedenheit Förderung und Schutz von Innovationen Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten
Umweltschutz	Minimierung der Umwelteinflüsse der EADS-Tätigkeiten Berücksichtigung der Umweltauswirkungen, der EADS-Produkte im gesamten Lebenszyklus
Beziehung zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgeber	Gewährleistung einer sicheren Arbeitsumgebung für EADS-Mitarbeiter und -Subunternehmer Berücksichtigung von Arbeitnehmern und Know-how Sicherstellung der Chancengleichheit für alle EADS-Mitarbeiter Sicherstellung eines effizienten Managements von Fähigkeiten und Know-how
Corporate Citizenship	Förderung eines proaktiven Dialogs mit EADS-Mitarbeitern Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Anteilseignern von EADS Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie von EADS

Die Richtlinien und zugehörige Verfahren sind nachstehend im Einzelnen dargestellt:

2.1 Geschäftsethik

2.1.1 Ordnungsgemäße Geschäftspraktiken

Das internationale Geschäft erfordert ganz besondere Aufmerksamkeit, wenn es darum geht, dass alle Unternehmen, die zur EADS-Gruppe gehören, zu jeder Zeit alle anwendbaren Gesetze und Bestimmungen im Zusammenhang mit weltweiten Verkäufen einhalten und die hohen ethischen sowie unternehmerischen Grundsätze befolgen sollen. Es ist das Anliegen von EADS, Standards zu etablieren, mit denen die Einhaltung ihrer ethischen und unternehmerischen Grundsätze, die oftmals über die anwendbaren Gesetze und Bestimmungen hinausgehen, gewährleistet wird.

Um dieses Ziel zu erreichen, arbeitet EADS International seit dem Jahr 2000 an einem umfangreichen Regel- und Verfahrenswerk, das die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen, der ethischen Grundsätze und Integritätsstandards im Geschäftsleben sicherstellt.

2.1.1.1 Richtlinien

- „Die EADS ist in Sektoren tätig, die strengen nationalen und internationalen Vorschriften unterworfen sind. Die EADS verpflichtet sich, die geltenden Vorschriften uneingeschränkt zu befolgen, wo auch immer ihre Unternehmen tätig sind.“
- Die Bekämpfung der Korruption und Wirtschaftskriminalität im Außenhandel wurde eine große Herausforderung für alle internationalen Unternehmen. Um diese Herausforderung zu meistern, verpflichtet sich EADS, alle anwendbaren nationalen und internationalen Gesetze und Vorschriften (einschließlich des OECD-Abkommens vom November 1997, das von 35 Ländern in nationales Recht umgesetzt worden ist) uneingeschränkt zu befolgen. Das International Compliance Program (auch bekannt als „Außenhandelsregeln“) von EADS ist eine Richtlinie des Unternehmens, die bei allen internationalen Aktivitäten der EADS und ihrer verbundenen Unternehmen Anwendung findet und dazu dienen soll, Bestechungen und unfaire Geschäftspraktiken zu erkennen und zu verhindern.
- Die EADS hat wegen der Art ihrer Produkte und Dienstleistungen oft mit Anträgen und Angebotsvorbereitungen für Regierungsbehörden zu tun, oder führt Vertragsverhandlungen mit diesen. Bei allen Geschäftssituationen gilt für die Gruppe eine Politik des fairen und legalen Wettbewerbs. Bei Verhandlungen und der Ausführung von Verträgen, bei denen die EADS den Zuschlag erhalten hat, gehört dazu die Einhaltung aller zu beachtenden Anforderungen, Spezifikationen und vertraglichen Verpflichtungen.“

2.1.1.2 Organisation

Die Außenhandelsregelungen

Die EADS hat mit ihren *Außenhandelsregeln* detaillierte Unternehmensrichtlinien für alle internationalen Transaktionen der Konzernunternehmen implementiert, die dazu dienen sollen, mit dem Auslandsvertrieb einhergehende Bestechungsrisiken festzustellen und zu verhindern. Diese Richtlinien wurden im Unternehmenshandbuch von EADS veröffentlicht, das allen Mitarbeitern im Intranet des Unternehmens zur Verfügung steht.

Die Richtlinie führt zu wirksamer Kontrolle bei internationalen Geschäften durch angemessene Due-Diligence-Prüfungen der Geschäftspartner, Systeme zur regelmäßigen Kontrolle und Berichterstattung sowie Schulungsprogramme in allen Geschäftseinheiten. Die Richtlinien enthalten auch Vorschriften über die Annahme von Geschenken und Bewirtung.

Die Grundpfeiler der Außenhandelsregelungen sind:

- Transparenz bei der Auswahl aller Geschäftspartner: Alle Geschäftspartner, die mit einem EADS-Unternehmen zusammenarbeiten, haben ein strenges Auswahlverfahren durchlaufen, welches auf folgenden Bestandteilen basiert: (i) einer Due-Diligence Prüfung, um sicher zu stellen, dass der künftige Geschäftspartner seriös und kompetent genug für die Zusammenarbeit mit EADS ist; (ii) international anerkannten Standards (Firmensitz, Empfehlungen, ethische Erfolgsbilanz, etc.); (iii) einer Verpflichtung der künftigen Geschäftspartner zur Einhaltung der Konzernrichtlinien, die Korruption und die Zahlung von Bestechungsgeldern verbieten;
- „Angemessene Bezahlung für ordnungsgemäß erbrachte Leistung“. Die EADS legt großen Wert darauf sicherzustellen, dass alle an einen Geschäftspartner zu zahlenden Beträge durch ordnungsgemäß erbrachte Leistungen gerechtfertigt sind und dass die Preise die für den Markt üblichen Beträge nicht überschreiten; und
- Überwachung der vertraglichen Beziehungen mit diesen Geschäftspartnern (inklusive aller damit verbundenen Zahlungen) bis zur Erfüllung aller vertraglich vereinbarten Pflichten.

Diese Grundsätze und Verfahren gelten grundsätzlich für alle Geschäfte, die sich direkt oder indirekt auf den Außenhandel beziehen.

Die Geschäftspartner der Gruppe müssen diese Grundsätze und Verfahren respektieren und jedes Versäumnis kann zur Beendigung von bestehenden Verträgen führen.

Darüber hinaus führt EADS regelmäßig Prüfungen aller Verträge innerhalb der Geschäftseinheiten durch, um sicherzustellen, dass die Richtlinien und Verfahrensweisen ordnungsgemäß umgesetzt werden. Die Geschäftseinheiten müssen jedes Jahr einen Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinien und Verfahrensweisen erstellen. Dies ist besonders dann wichtig, wenn es um Zahlungen an Geschäftspartner geht, die jederzeit nachvollziehbar sein müssen.

Seit Oktober 2002 hat EADS ein Netzwerk von internationalen Compliance-Officers („**ICOs**“) eingerichtet, die je eine Geschäftseinheit vertreten. Die ICOs sind dafür verantwortlich, dass die Richtlinien und Verfahrensweisen innerhalb der Gruppe ordnungsgemäß angewendet werden. Sie sind ebenso für die Ernennung geeigneter („**ICO**“)-Ansprechpartner in ausländischen Tochtergesellschaften verantwortlich, um die Einhaltung aller Verpflichtungen in Ländern, in denen EADS Geschäfte abwickelt, sicherzustellen.

Partnerschaften und Initiativen

Die EADS hat darüber hinaus regelmäßige Kontakte zu internationalen Körperschaften, wie der OECD, der Internationalen Handelskammer („**ICC**“) und der Europäischen Union („**GRECO**“) und zu größeren gleichartigen Unternehmen geknüpft, um die Umsetzung ethischer Unternehmensgrundsätze auf dem Sektor der Raumfahrt und Verteidigung zu fördern. In diesem Zusammenhang sucht EADS den Geschäftsdialo g mit dem Europäischen Verband der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie („**ASD**“) und seinen Mitgliedern (wie CIDEF und GIFAS in Frankreich, BDLI in Deutschland, AFARMADE in Spanien oder SBAC in Großbritannien) sowie größeren europäischen Unternehmen der Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, um eine Plattform von Prinzipien zu schaffen, ausgerichtet auf die Festlegung hoher Standards, den Austausch von Best Practice, die Förderung von Training und Compliance-Programmen und – auf allgemeiner Ebene – eine Möglichkeit zur gemeinsamen Stellungnahme der europäischen Industrie zu ethischen Normen und Anti-Korruptionsmaßnahmen.

Diese Plattform steht allen internationalen Unternehmen und Vereinigungen der Luft- und Raumfahrt und Verteidigung, ganz besonders aber jenen offen, die aus OECD-Ländern (wie bspw. die USA) kommen aber in weiterer Folge auch für solche aus Nicht-OECD-Ländern. Tatsache ist, dass EADS eine solche internationale Initiative als optimale Gelegenheit sieht, den Aktionsradius, auf den sich die OECD-Konvention und später

die UN-Konvention in Merida im Dezember 2003 festgelegt haben, zu vergrößern.

EADS unterhält ebenso Beziehungen zur Internationalen Handelskammer (ICC Antikorruptions-Kommission) und zum französischen French Corruption Monitoring Council (*Service Central de Prévention de la Corruption*), der 2003 mit EADS eine Konvention unterzeichnet hat.

Gemäß einer von Novethic und dem SCPC (Service Central de Prévention de la Corruption) 2006 durchgeführten Umfrage werden nur sieben der zum französischen CAC 40 zählenden Gesellschaften als transparent und die internationalen Standards einhaltend ausgewiesen. Eine dieser Gesellschaften ist die EADS.

2.1.1.3 Durchführung und Best Practices

Im Dezember 2005 hat die EADS die **Außenhandelsregeln** insbesondere aufgrund der Vorschläge namhafter internationaler Experten auf dem Gebiet der Geschäftsethik und Antikorruptionsgesetze und -praktiken ergänzt. Das Hauptziel dieser Änderungen war es, die Außenhandelsregeln an die Entwicklungen der Gruppe anzupassen und die als Best Practices anerkannten Regeln über die gesamte Gruppe zu verbreiten.

EADS führt regelmäßig **Bewertungen und Prüfungen** durch, um die als „Best Practices“ erachteten Regeln der internationalen Geschäftsethik zu identifizieren und innerhalb der Gruppe umzusetzen.

Zusätzlich hat die Gruppe ein umfangreiches **Trainingsprogramm** in Bezug auf diese Grundsätze entwickelt, um das Bewusstsein hierfür in allen Geschäftseinheiten zu schärfen. Alle Mitarbeiter, die im internationalen Geschäft tätig sind, nehmen an diesem Training teil. Um allen Betroffenen die Werte und Richtlinien des Unternehmens zu vermitteln, haben innerhalb von EADS rund 76 Schulungsveranstaltungen stattgefunden, zeitweise im Beisein von Dritten (Staatsanwälten, Vertretern internationalen Organisationen, Rechtsanwälten, etc.). Im Vergleich zu 2005 bedeutet dies erneut einen erheblichen Anstieg, der demonstriert, dass die Verbreitung einer Compliance-Kultur ein Schlüsselement des Managementsystems von EADS darstellt.

Die Gruppe hat im Januar 2004 eine Broschüre mit dem Titel „*EADS-Ethikerichtlinien für Beratungsverträge für Internationale Geschäfte: Transparenz & Begründung*“ herausgegeben, die allen international tätigen Vertriebsberatern überreicht wurde. Diese Broschüre fasst die Richtlinien und Verfahrensweisen zur Auswahl internationaler Geschäftspartner zusammen. Die internationalen Geschäftspartner werden ebenfalls zu einem speziellen Training eingeladen, soweit dies angemessen erscheint.

Die ICOs der Gruppe treffen sich regelmäßig, um diverse Anliegen und Best Practices zu besprechen. Seit 2003 findet

jährlich eine ICO-Konferenz mit mehr als 100 Teilnehmern aus dem Außenhandelsgeschäft und den Betriebsstätten statt. Der letzte „Internationale Workshop für Compliance Officer“, der im Juni 2006 in Paris stattfand, konzentrierte sich auf:

- Die Aktualisierung der im Dezember 2005 veröffentlichten EADS-Richtlinien, die deren Anwendung auf jedes internationale Geschäft, das direkt oder indirekt mit einer kommerziellen Kampagne zusammenhängt, ausweitet;
- Die erzielten Erfolge hinsichtlich der Einführung der Richtlinien in Zusammenhang mit dem Außenhandel innerhalb der Geschäftseinheiten, einschließlich der EADS-Richtlinie über die „Annahme von Geschenken und Bewirtung“.

Informationen zum Strafrecht und ihre Konsequenzen für Unternehmen und Mitarbeiter.

Von EADS werden regelmäßig innerhalb der Gruppe interne Bulletins, die so genannten „**ICO Information Letters**“ veröffentlicht. Im Mittelpunkt dieser Bulletins steht die Entwicklung eines Regelwerks für den Außenhandel und Berichte der internationalen Medien über den Kampf gegen (weltweite) Korruption und Wirtschaftskriminalität. Diese Mitteilungen sollen die Informationen, die EADS-Mitarbeiter

im Verlauf der Schulungen erhalten, ergänzen und auf den neuesten Stand bringen.

Im Zusammenhang mit ihren internationalen Geschäften, arbeitet EADS mit externen Beratern und internationalen Geschäftspartnern zusammen, um den Geschäftseinheiten ausreichend Hilfe und fachlichen Rat bei laufenden oder zukünftigen Geschäften zu bieten und/oder die EADS-Produkte oder Leistungen in verschiedenen Ländern bekannt zu machen. Die vertraglichen Vereinbarungen für diese Leistungen richten sich nach internen Bestimmungen und Grundsätzen, die den gesamten Prozess der Vertragsgestaltung, von der Wahl des Partners bis zur Implementierung und Ausführung der vereinbarten Leistungen, steuern. Um zu gewährleisten, dass das Regelwerk verstanden und strikt angewendet wird, werden die Verträge und Vereinbarungen mit Beratern und Dienstleistern einer Prüfung unterzogen. Der Zweck dieser Prüfungen ist der Nachweis, dass die vertraglich vereinbarten Leistungen, die von der externen Partei entgeltlich geleistet werden, begründet sind. Die unten aufgeführte Tabelle zeigt den Prozentsatz der Berater, die in jedem der letzten drei Jahre geprüft wurden. Keiner der Prüfberichte enthielt Auslassungen oder wesentliche Mängel.

	2006	2005	2004
Geprüfte Akten von Beratern einiger weiterer Geschäftspartner(*)	91,9 %	92,3 %	89,50 %
Anzahl der ausgegebenen ICO Information Letter	3	3	3
Anzahl der von ICO durchgeführten Trainingseinheiten	76	52	20

Anwendungsbereich: EADS

(*) Gesamtzahl geprüfter Akten/Gesamtzahl aktiver Akten von Beratern und anderen internationalen Geschäftspartnern (die Zahlen 2005 und 2004 wurden entsprechend neu berechnet)

Mit der Verbesserung des Einführungsprozesses der Richtlinien innerhalb bestehender und neuer von EADS kontrollierter Einheiten, ist die Zahl der von EADS IO erhaltenen Akten externer Berater und weiterer Geschäftspartnern angestiegen.

2.1.2 Einhaltung der Exportkontrollverfahren

2.1.2.1 Richtlinien

- „Die EADS ist verpflichtet, alle Import- und Exportbestimmungen, in denen die Ein- und Ausfuhr von Waren und technischen Daten geregelt ist, zu befolgen.“
- Vor der eigentlichen Ausfuhr von Produkten und Technologien, die der Kontrolle nationaler Regierungen unterliegen, beantragt die EADS Ausfuhrgenehmigungen und andere Genehmigungen, die dazu behördlicherseits erforderlich sind.“

Entsprechend dem besonderen Charakter der Geschäftsfelder, in denen die Gesellschaft aktiv ist, konzentriert sich EADS besonders auf die vollständige Einhaltung der Exportkontrollgesetze und Bestimmungen. Da besonders bei Produkten zur Landesverteidigung und mit alternativer

Verwendbarkeit die Regierungen wichtige Kunden sind, hat EADS ein kaskadierendes System von Exportkontrollverfahren und -richtlinien geschaffen, die zudem berücksichtigen, dass die Exportpolitik ein wichtiges Element der Außenpolitik der Regierungen in den Herkunftsländern von EADS ist.

2.1.2.2 Organisation

In den westlichen Ländern weisen die Exportgesetzgebungen einen hohen Grad an Übereinstimmung auf, und die Exportkontrollrichtlinien werden durch verschiedene internationale Exportkontrollregelwerke der Regierungen harmonisiert. Deshalb liegt die abschließende Entscheidung für Exporte immer in der Hand der jeweiligen Regierungen, und

EADS exportiert kein Produkt ohne eine entsprechende Ausfuhrgenehmigung.

Innerhalb der EADS gibt es in jedem Land **nationale Exportkontrollorganisationen**, die die Einhaltung der jeweiligen nationalen Gesetze und Vorschriften sicherstellen. Sie stehen bei allen Exportaktivitäten (Akquisition, Verhandlung, Angebote, Vorschläge, Lizenzierung, Verschiffung...) mit Rat und Tat zum frühest möglichen Zeitpunkt zur Verfügung. Diese Organisationen sind auch für eine angemessene Schulung und Ausbildung aller Verantwortlichen für die Exportkontrolle sowie für die Kommunikation der aktuellen Gesetze und Vorschriften verantwortlich. Darüber hinaus stellen sie harmonisierte Lizenzierungsverfahren, entsprechend den jeweiligen nationalen Vorschriften, sicher. Es werden regelmäßig Sitzungen zwischen den nationalen Exportkontrollorganisationen durchgeführt.

In jedem **Geschäftsbereich** existiert zudem eine **länderübergreifende Exportkontrollorganisation**, die sich sowohl mit geschäftsspezifischen Fragen als auch dem Tagesgeschäft auseinandersetzt, sowie mit der Einhaltung der Lizenzierung in der abschließenden Lieferphase der Güter, Technologien oder Dienstleistungen.

In jedem Herkunftsland ist EADS als zuverlässiger Exporteur bekannt. Mit dem Ziel die Verbreitung heikler Güter und Technologien an nicht zuverlässige Länder oder Personen zu verhindern, arbeitet das Unternehmen eng mit den Regierungen zusammen. Bei jeder Auslieferung prüft EADS die Zuverlässigkeit der abschließenden Verwendung und der Endbenutzer anhand mehrerer Kriterien.

Unter Anerkennung der Seriosität und Zuverlässigkeit von EADS ist die Gruppe für die Regierungen in ihren Herkunftsländern ein privilegierter Partner, und verfügt über globale Projektlizenzen und vereinfachte Abnahme- und Exportverfahren.

Obwohl die Verantwortung und Haftung für Exporte bei den Geschäftseinheiten liegt, behalten sich die CEOs durch eine besondere Richtlinie und spezielle Verfahren persönlich die abschließende Entscheidung für sämtliche **Exporte in heikle Länder** vor. Dieses Verfahren beruht auf einer fallweisen Überprüfung, in der EADS International dem Top-Management von EADS Informationen zu rechtlichen Belangen und Input zu geopolitischen Fragen zur Verfügung stellt.

Stellt ein geplanter Export für eines der Herkunftsländer der EADS ein Problem dar, wird die Situation im politischen Umfeld, in enger Zusammenarbeit mit den Regierungsbehörden überprüft.

2.1.2.3 Durchführung und Best Practices

Exportkontrollausschuss

Der Exportkontrollausschuss setzt sich aus den nationalen Heads of Export Control zusammen und trifft sich

vierteljährlich für den Austausch von Informationen und die Erstellung spezifischer länderübergreifender Empfehlungen, die auf das operative Geschäft (Raumfahrt, Verteidigung und Luftfahrt) ausgerichtet sind.

Der Exportkontrollausschuss hat eine EADS Compliance-Richtlinie ausgearbeitet und aktualisiert ständig die Informationen über sensible Länder. Die nationalen Heads of Export Control sind zudem verantwortlich für die Herausgabe von Compliance-Handbüchern für die Exportkontrolle auf Landesebene, die auf den gemeinsamen Richtlinien und Grundsätzen der EADS basieren.

Schulung und Ausbildung

Die Verantwortlichen für die Exportkontrolle organisieren Schulungs- und Ausbildungsveranstaltungen für Mitarbeiter und Führungskräfte aller operativen Einheiten, die mit der Exportkontrolle zu tun haben (z.B. Beschaffung, Verkauf und Projektmanagement). Die Ausbildung im Bereich der Exportkontrolle ist ebenfalls Teil der Managemententwicklungsprogramme von EADS.

Beschaffungsrichtlinie

Aufgrund der exterritorialen Anwendung der Export- und Wiederausfuhr-Regulierungen in einigen Ländern (z.B. die USA) ist EADS gezwungen und gewillt diese Gesetze und Vorschriften einzuhalten. Damit diese eingehalten werden können und für die Kontrolle der wirtschaftlichen Risiken, hat EADS eine Beschaffungsrichtlinie erlassen. Diese Richtlinie schreibt vor, dass die Exportklassifizierung ausländischer Produkte bereits in der Beschaffungsphase erstellt wird, um während der ganzen Lieferkette im Einklang mit den Vorschriften zu handeln und das wirtschaftliche Risiko von Compliance-Kosten für spätere Phasen zu minimieren.

Prüfungen

Das Compliance-System für Exporte der EADS wird regelmäßig von Regierungsbehörden überprüft und bewilligt. Es werden auch externe Nachkontrollen der Einhaltung der Gesetze und Bestimmungen durchgeführt.

2005 wurde ein umfassendes internes Audit der Exportkontrollsysteme in jedem Land und in jedem Geschäftsbereich durchgeführt. Weder bei den externen noch bei den internen Audits wurden wesentliche Feststellungen hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen gemacht. Das interne Revisionsteam des Konzerns verlangte und empfahl aber Verbesserungen hinsichtlich kommerzieller und geschäftlicher Risiken.

Im Laufe des Jahres 2006 wurden alle geforderten sowie die Mehrheit der empfohlenen Maßnahmen umgesetzt.

2.1.3 Einhaltung der Gesetze in allen Tätigkeitsbereichen der EADS

Erfüllung und Nachweis der Erfüllung aller Gesetze und Bestimmungen der Länder, in denen die EADS-Gruppe Geschäfte abwickelt, ist ein Muss bei EADS. Schnelle Veränderungen in der Industrie und dem gesamten globalen Umfeld präsentieren ständig neue Gesetze, Bestimmungen und ethische Normen, die strenge interne Kontrollen hinsichtlich ihrer Befolgung notwendig machen. Dies hatte außerdem zur Aufnahme in 2000 der Insiderhandelsbestimmungen der EADS geführt.

2.1.3.1 Richtlinien

- „Die EADS verpflichtet sich zur Einhaltung des Kartellrechts, des Wettbewerbsrechts und des humanitären Rechts, soweit diese Rechtsvorschriften anwendbar sind, und zwar konzernweit und in allen Tätigkeitsbereichen.“
- EADS prüft neue Kunden und Lieferanten, um sicherzustellen, dass keine verbotenen Geschäfte getätigt werden.“

Strikte Einhaltung aller gesetzlichen Auflagen: Aus den verschiedenen Rechtsgebieten, die einer ständigen Prüfung bedürfen, werden einige Beispiele herausgegriffen, die von besonderer Bedeutung für EADS sind, in denen sich jedoch keinesfalls die Liste erschöpft. Beispiele für einen ständigen Überwachungsprozess sind: Einhaltung von Gesetzen und Bestimmungen in Bezug auf Wettbewerb, Umweltschutz, Vergaberecht sowie Abrechnung und Vorlage von Jahresabschlüssen.

Einhaltung der Corporate Governance Standards ist ein weiterer Schwerpunkt. Die Governance Practices werden entwickelt und unterliegen ständiger Überwachung, um aus Verantwortung des Boards gegenüber den Kunden, Aktionären und Mitarbeitern, die Arbeit des Managements bei der Wahrnehmung der Geschäfte zu überwachen und die langfristigen Interessen der Beteiligten wahren zu können.

Insiderhandelsbestimmungen: Die niederländische AFM sowie weitere Börsenaufsichtsbehörden (die französische AMF, die deutsche BaFin und die spanische CNMV), die die Märkte kontrollieren an denen Wertpapiere der EADS notiert sind, verpflichten EADS, bestimmte Richtlinien einzuhalten und diese intern durchzusetzen. Folglich hat EADS im Jahr 2000 ihre Insiderhandelsbestimmungen erlassen. Die Insiderhandelsbestimmungen der EADS sind Teil der Best-Practice-Prozesse. Sie gelten für alle Mitarbeiter von EADS, selbst während eines bestimmten Zeitraums nachdem sie das Unternehmen verlassen haben oder wenn sie in den Ruhestand getreten sind. Bestimmend dabei ist der Grundsatz, dass die Mitarbeiter alle EADS-Wertpapiere frei handeln sollten, unter der Voraussetzung, dass dies in Übereinstimmung mit den entsprechenden Richtlinien der EADS-Gruppe geschieht, welche in den Insiderhandelsbestimmungen der EADS festgelegt sind. Entsprechend den Bestimmungen bestehen für

mehr als 2.500 Manager während des Jahres Sperrfristen, während denen der Handel untersagt ist. Mitarbeiter in höheren und Top-Management-Funktionen haben nach der Veröffentlichung der Quartalsergebnisse nur sehr limitierte Handlungsfenster. Darüber hinaus müssen die Betroffenen auch den ITR-Compliance Officer informieren, damit sie die Transaktion fortsetzen können. Alle Sperrfristen werden in den jeweiligen Bereichen auf breiter Basis bekannt gemacht und die Mitarbeiter werden persönlich schriftlich informiert, wenn sie solchen Handelsbeschränkungen unterliegen.

2.1.3.2 Organisation

Vom Standpunkt der Unternehmensorganisation aus ist die Abteilung **Legal Affairs** von EADS in Zusammenarbeit mit den Rechtsabteilungen der Geschäftsbereiche und der Geschäftseinheiten verantwortlich für die Planung, Implementierung und die Überwachung der Grundsätze und Prozesse, mit denen sichergestellt werden soll, dass bei allen EADS-Aktivitäten die anwendbaren Gesetze und Bestimmungen eingehalten werden. Die Teamarbeit zwischen allen Rechtssachverständigen zielt darauf ab, konsistente und umfassende rechtliche Prozesse mit den nationalen Anforderungen in Einklang zu bringen. Die Abteilung Corporate Legal Affairs ist zudem für alle Rechtsstreitigkeiten der Gruppe zuständig, auch die rechtliche Abwicklung der Vermögensgegenstände der Gruppe und der Schutz des geistigen Eigentums fallen in den Zuständigkeitsbereich dieser Abteilung.

Weitreichende Netzwerke von Experten (z.B. Schutz des geistigen Eigentums...) die nah am operativen Geschäft angesiedelt sind, treiben die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen voran. Diese Experten sind in der Lage, die Anforderungen, die sich aus den verschiedenen für EADS maßgeblichen Jurisdiktionen ergeben, nicht nur in den „Heimatländern“ sondern auch außerhalb zu ermitteln und transparent zu machen.

Der Chief Operating Officer Finance ist der **ITR-Compliance Officer der EADS**.

Der **Corporate Secretary** spielt, unterstützt durch die Unterabteilungen von Legal Affairs eine wichtige Rolle bei der Gestaltung und der Administration der Corporate Governance Verfahren der EADS und der juristischen Dokumentation der Delegation von Befugnissen und Zuständigkeiten.

Letztendlich prüft die **Abteilung für interne Audits**, die aus einem Team engagierter Fachleute besteht, die mit allen Aufgaben und Herausforderungen des internationalen Unternehmensgeschäfts vertraut sind, all diese Aktivitäten.

2.1.3.3 Durchführung und Best Practices

Unabhängig von der jeweiligen Gesetzgebung der sie unterliegen, achten die Geschäftseinheiten besonders auf die Überwachung der gesetzlichen Risiken. Sie gewährleisten ständig, dass die Bestimmungen angewandt werden und decken Risiken der Rechtsverletzung auf, um diese zu vermeiden. Dies stützt sich auf grundlegende Prozesse:

- **Training und Bewusstsein:** Ein vorbeugender Ansatz basiert auf dem Zusammenspiel von Unternehmensrichtlinien und kulturellen Werten unterstützt durch eine solide Infrastruktur für die Einhaltung rechtlicher Vorgaben, Trainingseinheiten und Mitarbeiterschulungen;
- **Identifizieren und Eindämmen rechtlicher Risiken:** Was auch immer der Grund für Compliance-Risiken in rechtlicher Sicht sein mag, EADS erklärt sich verantwortlich, alle Fakten zu ermitteln und anwendbare Gesetze zu analysieren; dann werden Maßnahmen getroffen, um die Situation in proaktiver Weise zu klären.

Der Austausch von Informationen, insbesondere innerhalb des CSR-Netzwerks und der Belegschaft aller Rechtssachverständigen, trägt dazu bei, dass das Unternehmen aus Fehlern, sofern solche vorkommen, lernt, indem es seine Erfahrung nutzt, um die Anforderungen an den Compliance-Prozess in zunehmendem Maße noch besser zu erfüllen.

Die **Insiderhandelsbestimmungen der EADS** werden regelmäßig aktualisiert, um die neuesten Änderungen der entsprechenden europäischen Vorschriften zu berücksichtigen und die Einhaltung von „Best-in-Class“-Corporate Governance Standards zu gewährleisten. Die Insiderhandelsbestimmungen der EADS werden den zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörden für die Überprüfung und Bestätigung zur Verfügung gestellt.

	2006	2005	2004
Gerichtsentscheidungen in Bezug auf kartellrechtliche Verfahren oder Monopolbestimmungen	Keine	Keine	Keine
Beschreibung der Grundsätze, Verfahrensweisen/Managementsysteme und Erfüllungsmechanismen zur Vermeidung von wettbewerbsfeindlichem Verhalten	i) Verhaltenskodex von EADS, der sich (jedoch nicht ausschließlich) auf alle wichtigen Bestimmungen des Verhaltenskodex bei der Einhaltung von Wettbewerbsrechten bezieht und ii) normale rechtliche Risikoanalyse bei allen auftretenden Fällen.	i) Verhaltenskodex von EADS, der sich (jedoch nicht ausschließlich) auf alle wichtigen Bestimmungen des Verhaltenskodex bei der Einhaltung von Wettbewerbsrechten bezieht und ii) normale rechtliche Risikoanalyse bei allen auftretenden Fällen.	i) Verhaltenskodex von EADS, der sich (jedoch nicht ausschließlich) auf alle wichtigen Bestimmungen des Verhaltenskodex bei der Einhaltung von Wettbewerbsrechten bezieht und ii) normale rechtliche Risikoanalyse bei allen auftretenden Fällen.

Anwendungsbereich: EADS.

2.1.4 Corporate Governance Standards

Die Einhaltung der Corporate Governance Standards ist ein weiterer Schwerpunkt von EADS.

Neben der Tatsache, eine in den Niederlanden eingetragene Gesellschaft zu sein, ist die EADS in mehreren Ländern börsennotiert. Für die EADS ergibt sich daraus die Notwendigkeit verschiedenen Vorschriften zu genügen.

Folglich werden die Gesetze und Bestimmungen sowie die aktuelle Marktpraxis in den Ländern, in denen sie ansässig ist, laufend von der Gruppe überwacht, um sicherzustellen, dass sie mit der Entwicklung der Corporate Governance grundsätzlich übereinstimmen. Die Governance Practices wurden entwickelt und unterliegen ständiger Überwachung aus Verantwortung des Boards gegenüber ihren Kunden,

Aktionären und Mitarbeitern, die Arbeit des Managements bei der Wahrnehmung der Geschäfte unterstützen und die langfristigen Interessen der Beteiligten wahren zu können.

In ihrem laufenden Bestreben den höchsten Standards zu genügen wendet die EADS die Bestimmungen des niederländischen Corporate Governance Code an („**Niederländischer Code**“), der eine Reihe nicht vorgeschriebener Empfehlungen enthält, und erläutert gegebenenfalls die Gründe für die Nichtanwendung solcher Empfehlungen in Übereinstimmung mit dem Prinzip „Comply or explain“ nach dem niederländischen Code. Die wenigen Fälle einer Nichtanwendung der Empfehlungen des niederländischen Code, sind meist auf die Ausrichtung auf allgemeine Marktpraxis in den Ländern zurückzuführen, in denen die

Gesellschaft börsennotiert ist, und auf ihre besondere, in der Satzung festgelegten Governance Struktur.

Im Jahr 2006 hat das Board of Directors der EADS auch weiterhin die Leitprinzipien verfolgt, eine Wertsteigerung für die Anteilseigner zu erzielen und die geltenden Gesetze und Corporate Governance Prinzipien in den für die Gesellschaft relevanten Ländern einzuhalten, während gleichzeitig Corporate Governance Best Practices besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

2.1.4.1 Richtlinien

- *„Die EADS ist entschlossen, im Bereich Corporate Governance einen sehr hohen Standard zu setzen. Wir verpflichten uns die sozialen und rechtlichen Anforderungen nicht nur einzuhalten, sondern zu übertreffen, um die Transparenz von Management und Rechnungslegung zu gewährleisten.“*

- *Die EADS verpflichtet sich, bei allen Entscheidungen und Geschäftsbeziehungen, sowohl intern als auch extern, die genauesten und verlässlichsten Informationen und Unterlagen zu liefern. Um den höchsten Standard der Verlässlichkeit zu erreichen, verbessert die EADS kontinuierlich ihre Verfahrensweisen für Interne Kontrolle und Risikomanagement.“*

2.1.4.2 Organisation

Siehe „Teil 1/Kapitel 2 Corporate Governance“.

2.2 Nachhaltiges Wachstum

EADS liefert Technologien in den Bereichen Verteidigung und Luft- und Raumfahrt, die zu den fortschrittlichsten Technologien der Gegenwart zählen. Die EADS bemüht sich, die Anforderungen der Kunden im Hinblick auf wettbewerbsfähige, kosteneffiziente und innovative

Technologien zu erfüllen. Die Entwicklung der Gruppe beruht auf der Fähigkeit, leistungsstarke Produkte und Dienstleistungen zu liefern. Eine nachhaltige Entwicklung erfordert die Konzentration auf Produktqualität, fortwährende Innovation und ein perfektes Lieferantenmanagement.

2.2.1 Produktqualität und Kundenzufriedenheit

Als Marktführer in den Sektoren Luft- und Raumfahrt und Verteidigung bemüht sich die EADS ständig darum, auf ihrer soliden Reputation im Hinblick auf ihre hervorragenden Produkte, Verfahrensweisen und Mitarbeiter aufzubauen. Im Sinne der kontinuierlichen Verbesserung und immer darauf bedacht, die Kundenzufriedenheit durch die Verbesserung von On-Time und On-Quality-Lieferungen („OTOQD“) auszubauen, treibt die EADS jeden Bereich ihres Unternehmens dazu an, den bereits jetzt herausragenden Qualitäts- und Leistungsstandard sowohl intern als auch in der gesamten Lieferkette immer wieder in Frage zu stellen und zu verbessern.

2.2.1.1 Richtlinien

- *„Die EADS ist fest entschlossen, das höchste Niveau der Kundenzufriedenheit zu erreichen, indem sie kontinuierlich an der Verbesserung der Qualität ihrer Produkte, Verfahren und Mitarbeiter arbeitet und die anspruchsvollsten Qualitätsmanagement-Systeme einsetzt.“*
- *Durch ein konzernweit eingesetztes Bewertungsverfahren für Kunden bemüht sich die EADS aktiv um das Feedback ihrer wichtigsten Kunden.“*

2.2.1.2 Organisation

Der Chief Quality Officer („CQO“) ist für die Förderung, das Training und die Unterstützung der Geschäftseinheiten bei der kontinuierlichen Verbesserung des OTOQD-Leistungsniveaus und bei der Sicherung und Verbesserung des Kundenvertrauens in die EADS zuständig.

Das bedeutet insbesondere, dass er den Vorsitz über einen EADS-Qualitätsausschuss mit leitenden Vertretern aus allen Geschäftsbereichen führt, um Handlungen und Prioritäten zu genehmigen und den Einsatz von OTOQD in allen Geschäftseinheiten zu fördern und zu unterstützen.

Der CQO fördert, unterstützt und fordert ein Netzwerk zwischen Spezialisten auf der Ebene der Geschäftseinheiten um sicher zu stellen, dass das EADS Improvement Programme („EIP“) direkt am Bedarf, an Dringlichkeiten und Terminen der einzelnen Geschäftseinheiten ausgerichtet werden.

Zudem vertritt er EADS in relevanten Institutionen für Qualitätssicherung und Standards sowie Genehmigungsbehörden auf nationaler und internationaler Ebene, entsprechend dem Status von EADS als einem globalen Unternehmen für Luft- und Raumfahrt und Verteidigung.

2.2.1.3 Durchführung und Best Practices

Es wurde eine umfangreiche Initiative für ein verbessertes Kundenvertrauen und eine gesteigerte Kundenzufriedenheit gestartet. Diese Initiative sieht die Umsetzung von betrieblichen Verbesserungen in allen Fertigungsverfahren vor, die zur OTOQ-Lieferung der Produkte und Dienstleistungen an Endkunden beitragen. 2006 wurde das EADS Improvement Programme in allen Geschäftseinheiten der EADS umgesetzt.

Das EIP-Programm wirkt verbessernd in vier Schlüsselbereichen:

Kundenvertrauen

Anfang 2005 wurde eine Methodik entwickelt mit dem Ziel eines konsequenten Einsatzes dieses Programms innerhalb der Gruppe. Die Methodik – Customer review process – („CRp“) basiert auf einer strukturierten Reihe von Befragungen der Entscheidungsträger der strategischen Kunden von EADS. Diese Interviews werden vom Top-Management der Geschäftseinheiten durchgeführt.

Das Ziel ist, den Grad des Kundenvertrauens zu ermitteln, welcher bei der Bestimmung der Kundentreue wichtiger ist als die Zufriedenheit. Die EADS hat sich zum Ziel gesetzt, die Beziehung zwischen der Gruppe und jedem ihrer Kunden zu messen (und stetig zu verbessern). Aufgrund dieser Interviews können Verbesserungspläne erarbeitet werden. Aus diesen Befragungen resultieren Verbesserungspläne, der Interviewer

ist dafür verantwortlich, dem Befragten über den Fortschritt dieser Pläne zu berichten.

2006 waren insgesamt dreizehn CRps seit Beginn des Programms gestartet worden. Drei hatten die letzte Phase „Aktionsplan“ vollständig abgeschlossen und planen für 2007 eine zweite Runde. Bei sechs CRps wurde die Berichts- und Analysephase abgeschlossen und sie sind in die „Aktionsplan“-Phase eingetreten.

Für Kunden auf dem Verteidigungssektor werden komplexere CRps durchgeführt. Sie werden auf nationaler anstatt auf der Ebene der Geschäftseinheiten durchgeführt, da staatliche Beschaffungsaktivitäten von Natur aus Geschäftseinheiten übergreifend sind. In jedem der vier Herkunftsländer der EADS wurde eine CRp für das Verteidigungsgeschäft lanciert.

Programm und Risikomanagement

Um die OTOQ-Lieferung anzugehen und zu verbessern, startete die EADS im Jahr 2006 ein gruppenweites Projekt, um die Leistung des „Programm und Risikomanagement“ („P&RM“) zu verbessern.

Ein funktions- und geschäftsbereichsübergreifendes Team erarbeitet einen gemeinsamen „P&RM“-Rahmen, um die Kontrolle der Schlüsselprozesse und -instrumente bei komplexen Projekten und Programmen zu standardisieren und zu modernisieren, eine gemeinsame P&RM-Sprache und Terminologie zu erstellen, maßgeschneiderte KPI's, Berichte und Programm-Reviews zur Verfügung zu stellen und den Identifikationsansatz sowie das Training und die Entwicklung der Programmmanager der EADS zu aktualisieren.

Zu den behandelten Schlüsselprozessen zählen:

- Risk & Opportunity Management, für eine einfachere proaktive Identifizierung, Kontrolle und Vermeidung von Risiken, und in der Folge Identifizierung und Nutzung von Chancen für die Verbesserung der Programmleistung;
- Unabhängige Prüfphasen, um den Fortschritt eines Programms in zuvor definierten Phasen zu überprüfen, bevor sie in die nächste Phase gelangen;
- Integrierte Echtzeit Multi-Programm-Planung und Ausführung für die Planung und Optimierung der Effizienz der Ressourcen (Mitarbeiter, Bauteile, Materialien, usw.) quer durch alle Programme;
- Beurteilung des technischen und technologischen Bereitschaftsgrads für einen unabhängigen vertieften Experteneinblick in ausgewählte Programme, um den Zustand des Programms sowie die Einhaltung der Planung, basierend auf dem technischen Reifegrad des Produkts oder der Technologie, zu bewerten;

- Vereinfachung der Audits, Bewertungen und Prüfungen, denen Programme unterzogen werden, Wiederverwendung von Daten, um zu vermeiden, dass dieselben Fragen immer wieder für verschiedene Prüfungen gestellt werden;
- Berufliche Entwicklung und Strategien für die Nachwuchsplanung für das Programmmanagement, damit Mitarbeiter mit der richtigen Zusammensetzung an übergreifenden Disziplinen, Funktionen und internationaler Erfahrung, Ausbildung und Fähigkeiten gefördert werden;
- Foren, für den Austausch und die Verbreitung gewonnener Erfahrungen und Best Practices und Förderung der kontinuierlichen Verbesserung der „P&RM“-Praxis und -Prozesse.

Lean Operation

Lean Operation bei EADS führt zu laufenden Verbesserungen durch:

- Die Eliminierung von Aktivitäten, die keinen Mehrwert generieren;
- Das Schmieden engerer Verbindungen entlang der gesamten Lieferkette;
- Das Sicherstellen stabiler Prozesse in allen betrieblichen Arbeitsabläufen.

Alle Geschäftsbereiche der EADS haben während mehrerer Jahre aktiv an „lean“-basierten Leistungsverbesserungen in den Herstellungsbereichen gearbeitet. EADS konzentriert sich jetzt auf die Ausbreitung dieser einzelnen Verbesserungsmaßnahmen durch aktive Verbreitung der Best Practices, um die Ausweitung in der ganzen Gruppe zu beschleunigen, Best Practices aktiv zu verbreiten und darauf, den Bereich für die Entwicklung von Verbesserungen bei schlanken Lieferketten auszuweiten.

Um das effizient voranzutreiben, hat die EADS einen Lean Operations Council geschaffen, der sich aus Führungspersonen jedes Geschäftsbereichs zusammensetzt, die über die Expertise und Autorität verfügen, auf schlanker Fertigung basierende Verbesserungen innerhalb ihres jeweiligen Geschäftsbereichs durchzusetzen.

DRIVER und EADS-Black Belt

EADS ist nun dazu übergegangen, ihre Manager mit einem „Improvement Methodology and Toolkit“ auszustatten. Dies ist das Ziel der „DRIVER“-Methode, die 2005 zusammen mit umfangreichen Trainingseinheiten (mehr als 10 Trainingsmodule und 30 Tools) definiert wurde. DRIVER ist die EADS-spezifische Verbesserungsmethode. Das entsprechende Training kann entweder in Form von „EADS Silver Belt“ (2 ½ Tage), „EADS Green Belt“ (eine Woche) oder „EADS Black Belt“ (vier Wochen) durchlaufen werden. Um als Qualified Improver anerkannt zu werden, muss der Teilnehmer von EADS Black Belt zusätzlich zum Training ein Verbesserungsprojekt abschließen, mit dem sich messbare Vorteile in Bezug auf jederzeit verfügbare Qualität, Kosteneinsparung, Kundenzufriedenheit oder eine Kombination dieser drei Faktoren nachweisen lassen.

Ein Learning Management System („LMS“) unterstützt und überwacht die Umsetzung des Programms, und bietet den Kandidaten somit die Möglichkeit Best Practices auszutauschen und über die Geschäftseinheiten hinausgehende Netzwerke für die gegenseitige Unterstützung zu verwenden.

Bis Ende 2006 sind mehr als 200 Mitarbeiter im Rahmen der innerhalb der Geschäftsbereiche und -einheiten von EADS durchgeführten Sitzungen zu EADS Black Belts ausgebildet worden. Mehr als 50 EADS Black Belts haben ihre Zulassung erhalten.

2.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen

2.2.2.1 Entwicklungsstrategie

Innovation ist einer der Schlüsselbereiche auf den sich EADS als Motor für zukünftiges Wachstum konzentriert. Mit der Ernennung eines Chief Technical Officer („CTO“), der auch ein Mitglied des Executive Committee von EADS ist, hat die Gesellschaft den Innovationsprozess gestärkt.

Mit der Entwicklung eines Technologie-Portfolios, das sich vollumfänglich an der Geschäftsstrategie der Gesellschaft orientiert, implementiert der CTO eine neue Technologiestrategie.

Die EADS fördert weiterhin die Durchführung von Kooperationsprogrammen mit Universitäten und wissenschaftlichen Organisationen in ihren Heimländern und anderen Nationen, um Kooperationen zu entwickeln und von Kompetenzen, unabhängig von deren Standort, profitieren zu können.

Richtlinien

„Unsere Entwicklungsstrategie zielt durch die Verbesserung der Qualität von Produkten und Dienstleistungen sowie der Effizienz der Verfahrensweisen auf eine steigende Konkurrenzfähigkeit ab.“

Organisation

Nach der Ernennung des CTO der EADS im April 2006 hat sich der Stellenwert der Innovation, insbesondere die Technologienerneuerung, erhöht, wobei ein besonderer Fokus auf die Ausrichtung der Aktivitäten der Gruppe im Bereich Forschung & Technologie („R&T“) auf die Geschäftsstrategie der Gesellschaft gelegt wird.

Der neuen Position des CTO wurde durch einen neuen Sitz im Executive Committee der EADS Autorität verliehen, er ist jetzt für das gesamte R&T-Budget in allen Geschäftsbereichen verantwortlich. Das Budget wird zunehmend auf die Unterstützung des strategischen Wachstums der Gruppe ausgerichtet.

Die Rolle des CTO ist sehr weitreichend. Neben dem Bereich R&T ist er für die technischen Prozesse innerhalb der gesamten EADS sowie für allgemeine Instrumente für das Management des Produktlebenszyklus verantwortlich. Zudem nimmt er spezifische technische Bewertungen im Auftrag der CEOs und des Executive Committee vor. Die Verantwortung für das Informationsmanagement (IM) des Unternehmens wechselte vom Bereich Finanzen zum Bereich des CTO (ab Februar 2007 berichtet der CQO auch an den CTO).

Der CTO möchte unter den Mitarbeitern der EADS eine Innovationskultur etablieren. Deshalb erarbeiten der CTO und das Personalwesen die „**Experteninitiative EADS**“, um technische Experten zu identifizieren und ihnen Karriere-Chancen zu bieten, die denjenigen der Manager ähnlich sind, während sie weiter auf ihrem technisch orientierten Karrierepfad bleiben können. In weiteren Initiativen wird eine „Innovation Hall of Fame“ der EADS geschaffen. In dieser werden die Verantwortlichen für die meisten Patenten („The Great Inventors“), diejenigen, welche Erfindungen am effektivsten in die Geschäftswelt umsetzen („The Great Innovators“) und Mitarbeiter mit einzigartigen Fähigkeiten („The Great Craftsmen“) vorgestellt und geehrt.

Das **Executive Technical Council** der EADS („ETC“), der sich aus den technischen Directors der Geschäftsbereiche zusammensetzt und dessen Vorsitz der CTO hat, ist für die Ausrichtung an der Technologiestrategie der Gruppe und deren Implementierung durch die R&T Road-Map der Gruppe verantwortlich. Das ETC sorgt für das Gleichgewicht zwischen dem Top-Down-Strategieansatz und der bottom-up einfließenden Expertise, Kreativität und Verantwortung. Es trifft sich regelmäßig, um über zukunftsgerichtete Strategien zu diskutieren und zu entscheiden und identifiziert Synergien.

EADS Innovation Works (zuvor Corporate Research Centre) ist verantwortlich für die Forschungslabors des Unternehmens, die das technische Innovationspotenzial der Gruppe, mit Fokus auf den längerfristigen Horizont, sicherstellen. Angetrieben durch die R&T-Strategie der EADS identifizieren sie neue Technologien, die Mehrwert und Wettbewerbsvorteile schaffen. EADS Innovation Works besteht an zwei großen Standorten in

Paris und München und beschäftigt ca. 600 Mitarbeiter, darunter Doktoranden und Mitarbeiter der Universität.

Im März 2006 haben EADS – vertreten durch EADS CASA, der spanische Minister für Industrie, Tourismus und Handel und der Präsident der Regionalregierung Madrids einen Zusammenarbeitsvertrag in Madrid abgeschlossen, um die Fundación para la *Investigación, Desarrollo y Aplicación de Materiales Compuestos* (Stiftung für Forschung, Entwicklung und Anwendung von Verbundwerkstoffen – „**FIDAMC**“) zu gründen. Die Stiftung will ein Leistungszentrum für die Forschung, Entwicklung und Anwendung von Verbundstoffen, besonders von Kohlefaserstoffen, sein. Die FIDAMC versteht sich als Zentrum mit Ausrichtung auf mehrere Branchen, deren Hauptsitz sich in der Nähe des Werks von EADS CASA in Getafe bei Madrid befindet. Die Stiftung wird ungefähr 40 Ingenieure, Wissenschaftler und Labormitarbeiter beschäftigen, mittelfristig besteht die Möglichkeit zur Beschäftigung von 75 hoch qualifizierten Technikern. Das wird deutlich zur Wiedererstarkung des Raumfahrtsektors in Madrid beitragen. In diesem Zentrum werden Projekte mit hoch technologischem Inhalt entwickelt, von denen Unternehmen aus verschiedenen Branchen, gemäß einem „Open Perimeter“-Ansatz, wie die Raumfahrt-, Automobil- und Robotikindustrie, profitieren können.

Lokale Forschungszentren bestehen in Toulouse, Nantes (Eröffnung 2005) und Hamburg, um den Wissenstransfer zu den Geschäftseinheiten an diesen Standorten zu unterstützen. Ein Verbindungsbüro befindet sich in Moskau, das für den Austausch mit wissenschaftlichen Instituten in Russland zuständig ist. EADS eröffnete ein Forschungszentrum in Singapur und lancierte ein weiteres Zentrum in Spanien.

Das **Netzwerk R&T** koordiniert die anteiligen R&T-Aktivitäten, in die verschiedene Geschäftseinheiten und die CRC einbezogen werden. Das Netzwerk ist entlang von insgesamt 18 technologischen Spezialgebieten, so genannten Research and Technology Groups („RTG“), strukturiert, die von gemeinsamem Interesse sind, darunter Themen wie Werkstoffe und Konstruktionen, Elektronik, Navigation, Steuerung und Bildverarbeitung. Das Netzwerk erstellt ein gemeinsames R&T-Programm und vereinfacht den Informationsfluss und den Austausch von Forschungsergebnissen.

Das bestehende R&T-Netzwerk der EADS unterhält ein Cluster von fünf **Global Innovation Networks** („GIN“). Die RTGs des Netzwerks werden über das entsprechende GIN betrieben (so werden beispielsweise die RTG Metallische Materialien, Nichtmetallische Verbundstoffe, Strukturen und Fortschrittliche Herstellung von der GIN „Optimierte Plattform-Strukturen“ betrieben).

Alle R&T-Aktivitäten des Unternehmens und der Geschäftsbereiche werden in einem einzigen, umfassenden R&T-Gruppenplan der EADS zusammengefasst. Das Portfolio des R&T-Plans der EADS Gruppe wird auf die R&T-Strategie der EADS ausgerichtet, die sich an der Strategie der Gruppe orientiert.

Unter der Verantwortung des Deputy and Chief Operating Officer Innovation des CTO werden die Executives der Globalen Innovationsnetzwerke (GIN) eine wichtige Rolle bei der Festigung der Beziehungen zwischen der Unternehmens-R&T und den Geschäftsbereichen spielen. Zusammen mit den R&T der Gruppe des R&T-Netzwerks der EADS stellen die GIN einen R&T-Plan in ihrem speziellen Technologiebereich auf, der auf die Technologiestrategie der EADS ausgerichtet ist. Die GIN sind für die Ergebnisse verantwortlich und konzentrieren sich auf die Sicherstellung der Ablieferung ausgewählter Schlüsselprojekte.

Eine wichtige Rolle im zukünftigen R&T-Plan der Gruppe werden Vorführmodelle spielen, die einzelne Technologien in Lösungen integrieren. Mit ihnen lässt sich die notwendige Zeit für die Einführung neuer Technologien innerhalb eines Produktes oder Prozesses verkürzen.

Mitglieder im Support und in den R&T-Fördergruppen der Organisation des CTO stellen sicher, dass R&T ein integraler Bestandteil des Geschäfts ist, indem sie starke Beziehungen mit der Abteilung Geschäftsentwicklung, Personalwesen, Finanzen, Geistiges Eigentum, Standardisierung und Kommunikation pflegen.

Die Gemeinschaft von EADS Innovation Works und EADS-R&T in den Geschäftseinheiten sorgt für eine Intensivierung und Expandierung der akademischen Zusammenarbeit mit führenden Universitäten und Technischen Hochschulen, indem sie Diplomanden, Postgraduates und Doktoranden die Möglichkeit zu einem In-House-Praktikum gibt, sowie durch die Vergabe von speziellen Forschungsprojekten.

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

Durchführung und Best Practices

In Zukunft wird die kontinuierliche Innovation noch wichtiger werden. Die Innovationszyklen werden kürzer und in allen Geschäftsfeldern von EADS tauchen neue Mitbewerber auf. Um sich in Zukunft eine marktführende Stellung zu sichern, muss EADS den anderen zu jeder Zeit mit innovativen Lösungen voraus sein.

Innovative Technologieprogramme werden in Zusammenarbeit mit dem EADS R&T-Netzwerk und EADS Innovation Works sowie durch ein starkes Netzwerk von Top-Spezialisten aus den Geschäftseinheiten geleitet. Die EADS ist darauf bedacht, die vorhandenen Ressourcen durch Kooperationen mit externen Organisationen für Forschung und angewandte Wissenschaft zu optimieren. Diese Kooperationen verhelfen EADS dazu, die vorhandenen Ressourcen dieser Organisationen zu nutzen, die ihrerseits vom Wissen der EADS-Systeme profitieren.

Siehe „Teil 1/1.1.3.4 Forschungs- und Entwicklungskosten.“

Advanced Technology Initiative

Aktivitäten der Advanced Technology Initiative („ATI“) wurden 2004 gestartet und wurden 2006 als unternehmensübergreifende Initiative weitergeführt, um die Effizienz der Bereiche Entwicklung und R&T zu erhöhen. ATI schließt Leistungsvergleiche und die Vorhersage technischer Entwicklungen ein und gibt Antworten auf die Fragen: Welchen Stellenwert nimmt die Technologie innerhalb von EADS ein? Wie gut ist EADS in diesen Technologien im Vergleich zu Mitbewerbern? Welches sind die Schlüsseltechnologien der Zukunft? Dabei wird auch auf externe Erfahrungen und Expertisen zurückgegriffen, um andere Perspektiven und neue Sichtweisen einzubringen. Auf der Grundlage der Ergebnisse werden Aktionspläne entwickelt, um die globale Technologiestrategie zu verbessern, indem Mängel beseitigt und die Zuweisungen von Ressourcen optimiert werden. ATI hat bereits jetzt zu Empfehlungen und Umsetzungen für das Management technologischer Risiken und zur Sicherung der technologischen Marktführerschaft geführt.

EADS-Unternehmensstiftung für Forschung

Die EADS-Unternehmensstiftung für Forschung (Fondation d'entreprise EADS) wurde im September 2004 in Frankreich gegründet, um multidisziplinäre Forschung in Luft- und Raumfahrttechnologien und den Austausch zwischen Forschern in staatlichen Einrichtungen, der Privatindustrie und Instituten an technischen Hochschulen zu fördern.

Mit einer Gesamtausstattung von Mio. € 24 über 5 Jahre operiert die Stiftung jetzt in ihrem dritten Jahr und ist gut etabliert. Sie hat Beihilfen für 37 Doktorarbeiten und 19 postdoktorale Stipendien gestellt sowie 18 Forschungsprojekte finanziert.

Eines der Ziele der Stiftung ist der Aufbau von engen Beziehungen zwischen der öffentlichen Forschungsgemeinschaft und der Industrie und Ausbildung. Dafür vergibt sie jedes Jahr drei Preise im Bereich der industriellen Forschungszusammenarbeit, welche großartige Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die sich durch herausragende Leistungsstandards in ihrer Forschungsarbeit, in Zusammenarbeit mit dem Industriesektor, hervorragen, auszeichnen. Jedes Jahr werden zudem sechs Preise für die „Beste Thesis“ in verschiedenen Bereichen der Mathematik, Physik und Informatik vergeben. Um die interdisziplinären Studien zu fördern, bekleiden Vertreter aus allen Geschäftsbereichen der EADS einen Sitz im Verwaltungsrat und ein Drittel der Mitglieder setzt sich aus Vertretern der externen Forschungsgemeinschaft Frankreichs zusammen, wie dem nationalen Raumfahrtforschungszentrum ONERA, der Forschungseinrichtung CNRS, der Atomenergie-Kommission CEA und den größten Universitäten.

Die EADS-Unternehmensstiftung für Forschung unterstützt auch andere Organisationen, mit denen sie gemeinsame Ziele verfolgt, namentlich das Institut für Höhere Wissenschaftliche

Studien (IHES), das sich der Spitzenforschung in der Mathematik und der theoretischen Physik widmet, die französische Stiftung für Luftfahrt- und Raumfahrtforschung, und die C. Génial Stiftung, welche die Verbreitung wissenschaftlicher und technischer Beiträge, besonders unter jungen Leuten, fördert. In diesem Zusammenhang unterstützt die Stiftung auch die Initiative „Wissenschaft in Schulen“. Diese zielt auf ein neues Image des Unterrichts wissenschaftlicher Fächer in Mittelschulen, höheren Schulung und Kursen der Stiftung ab.

Als Partner des Irène Joliot-Curie-Preises fördert die Stiftung darüber hinaus die Gleichbehandlung von Mann und Frau. Dieser Preis ist Frauen in Anerkennung hervorragender Leistung in der öffentlichen oder privaten Forschung gewidmet und soll mehr junge Frauen dazu bewegen Wissenschaft und Technologie zu studieren und die Position der Frau innerhalb der französischen Forschungsgemeinschaft stärken. Daneben unterstützt die Stiftung Projekte des öffentlichen Gesundheitswesens, in dem häufig Technologien zum Einsatz gelangen, die ihren Ursprung im Raumfahrtsektor haben. Im Dezember 2006 wurde der dritte „Envol Recherche-Tag“ durchgeführt. Verschiedene Protagonisten der Stiftung versammelten sich zu „Round-Table“-Gesprächen zu wissenschaftlichen Fragen in der Luftfahrt-, Verteidigungs- und Raumfahrtindustrie und für die Verleihung der Preise.

Andere Initiativen, einschließlich Stiftungen, für die Verbesserung der Zusammenarbeit mit öffentlichen Forschungsinstituten und Universitäten sind in Deutschland, Spanien, Großbritannien und den USA vorgesehen.

Bauhaus Luftfahrt (eine „Denkfabrik“ der Luftfahrtforschung)

EADS und die Regierung des Landes Bayern vereinbarten die Zusammenarbeit von drei deutschen Luftfahrtunternehmen mit dem Ziel, die Bauhaus Luftfahrt zu gründen, eine Denkfabrik für kreative und interdisziplinäre Forschungsaktivitäten auf dem Gebiet der Luftfahrt. Mit der Bauhaus Luftfahrt wird es der EADS möglich sein, neue bahnbrechende Aktionspläne auf dem Gebiet der Luftfahrt, durch die Übernahme eines innovativen Ansatzes für zukunftsorientierte, visionäre Lösungen, umzusetzen. Rechtzeitig zum einjährigen Bestehen im November 2006 haben sich insgesamt 20 Ingenieure und Wissenschaftler der Bauhaus Luftfahrt angeschlossen.

Akademische Partnerschaften

EADS betrachtet ihre Verbindung zur akademischen Welt als ein vorrangiges Ziel und entwickelt diese Beziehungen mit allem Nachdruck durch Verstärkung der Kooperation mit universitären Forschungslaboratorien, mittels einer intensiveren und zielgerichteten Zusammenarbeit durch das Herstellen einer

allgemeinen Struktur mit mehreren akademischen Partnern auf höchster Ebene.

INNO’CAMPUS wird zusammen mit der berühmten École Normale Supérieure (ENS) de Cachan, in der Nähe von Paris, betrieben. Dabei arbeiten EADS-Forscher in den Forschungslaboratorien von ENS, die Studenten haben die Möglichkeit die EADS Innovation Works-Einrichtungen zu nutzen und es werden gemeinsame Seminare und Workshops über Konstruktionssimulation und -verhalten durchgeführt. Zusätzlich wurde eine Professur für Advanced Computational Structural Mechanics bei der ENS eingerichtet, die mit Mitteln aus der EADS-Unternehmensstiftung für Forschung finanziert wird.

Der TECHNO’CAMPUS wurde zusammen mit Airbus und vier Technischen Hochschulen in Nantes gegründet: der École Centrale, École des Mines, Polytech & ICAM. Aufgrund des hohen wissenschaftlichen Niveaus der öffentlichen Forschung in der Nähe der beiden Airbus-Produktionsstätten wurde dieser Standort gewählt. TECHNO’CAMPUS wird durch den französischen Staat, die Region der Loire sowie die Stadt Nantes aktiv unterstützt. Auf dem TECHNO’CAMPUS kommen Studenten, Forscher und Ingenieure von Schulen, Innovation Works und Airbus zusammen, um an Gemeinschaftsprojekten bei der Erforschung der thermoplastischen Verbundstofftechnologie zu arbeiten und spezielle zerstörungsfreie Prüfmethode zu entwickeln.

EADS Innovation Works und die École Polytechnique, ein vom Staat gefördertes Hochschul- und Forschungsinstitut und die renommierteste technische Grande École in Frankreich, sind, zusammen mit dem französischen Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), mit der Unterzeichnung einer Rahmenvereinbarung für die wissenschaftliche Forschung im Bereich Luftfahrt, Raumfahrt und Verteidigung, im November 2006 eine neue Partnerschaft eingegangen. Diese Vereinbarung trägt mit Verweis auf diese Forschungsbereiche den Namen „AIRIX“ und erhöht den wissenschaftlichen und technischen Austausch zwischen Forschern der öffentlichen Einrichtungen und den Forschern im industriellen Umfeld, in Bereichen wie Modellierung, Physik und verwandte mathematische Analyse. Diese Vereinbarung funktioniert als Motor für den Wissenstransfer und den Austausch von Ergebnissen zwischen der akademischen Welt und der Industrie.

2.2.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen: Geistiges Eigentum

Geistiges Eigentum (Intellectual Property, „IP“), wie Patente, Marken und Know-how, spielen bei der Herstellung und dem Schutz der EADS-Technologien und Produkte eine wichtige Rolle. Durch den Schutz dieser Rechte an geistigem Eigentum ist die EADS in der Lage, ihre Wettbewerbsposition im Markt

aufrechtzuerhalten und ihre Produkte ungehindert herzustellen und zu verkaufen.

Richtlinien

- „Einer der bedeutendsten Vermögenswerte von EADS ist ihr geistiges Eigentum, einschließlich der Patente, Marken und des Know-hows, der Urheberrechte und der anderen urheberrechtlich oder anderweitig geschützten Informationen. Die EADS verfolgt eine Politik, durch die sie ihr kommerziell wichtiges geistiges Eigentum etablieren, schützen, erhalten und verteidigen kann. Die Rechte an diesem geistigen Eigentum werden auf angemessene Weise genutzt.“
- Die EADS respektiert die gültigen Urheberrechte anderer. Sie vervielfältigt und nutzt die Software oder andere lizenzierte Technologien anderer Lieferanten nur in dem durch den jeweiligen Lizenzvertrag oder durch gesetzliche Bestimmungen festgelegten Ausmaß.“

Organisation

Das Management des geistigen Eigentums bei EADS obliegt einem IP-Council, welches vom EADS Group IP-Head, der an den COO-Innovation berichtet, geleitet wird, und fachlicher Zusammenarbeit mit der Abteilung Corporate Legal Affairs. Führungskräfte, die für IP bei den Hauptniederlassungen verantwortlich sind, sitzen in diesem Ausschuss.

Auf der jedes Jahr stattfindenden Versammlung des Netzwerks der für IP bei den Gesellschaften der Gruppe Verantwortlichen, werden die EADS-IP-Strategie und -Richtlinien erörtert. Die IP-Policy und -Richtlinien werden in Übereinstimmung mit der globalen Strategie Innovation von diesem Council festgelegt, der sich ungefähr alle zwei Monate trifft.

Die EADS unterstützt ebenso das Training für IP-Angelegenheiten. Beim eintägigen Training an der Corporate Business Academy („CBA“) ist zum Beispiel ein ganzer Tag für IP-Belange vorgesehen.

Jede der Tochtergesellschaften der EADS-Gruppe verfügt über geschäftsspezifische IP die durch diese Tochtergesellschaft entwickelt wurde. Dort wo IP von allgemeinem Interesse

innerhalb der Gruppe ist, kann die Tochtergesellschaft, die diese IP entwickelt hat, eine Lizenz vergeben, durch die eine anderweitige Verwendung anderenorts genehmigt wird (dabei sind, falls erforderlich, die Interessen der übrigen Aktionäre zu berücksichtigen). Die EADS selbst verfügt ebenfalls über geistiges Eigentum oder hat entsprechende Lizenzverträge mit ihren Tochtergesellschaften abgeschlossen. Die 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. Die EADS kontrolliert den Schutz von IP, das in den strategischen Ländern erstellt wurde.

Des Weiteren stellt EADS sicher, dass die zum Schutz der Vertraulichkeit des IP der EADS-Gruppe erforderlichen Verfahren angewendet werden, die auch vertraglich gewährleisten, dass die Rechte Dritter geschützt werden (im Fall von Joint Ventures). Die Vertragsbedingungen für Lieferanten werden gegenwärtig verschärft und jeweils angepasst, soweit es um Geschäfte mit Ländern geht, in denen es weniger strenge IP-Gesetze gibt. Die Beschaffungsstrategie umfasst zudem, Verträge in einzelne Teile zu segmentieren, um das Risiko der Industriespionage und Fälschung zu reduzieren.

Durchführung und Best Practices

Um den Marktwert der Gruppe zu steigern, fördert das Team des EADS Chief Technology Officers die gemeinsame Nutzung von Wissen der einzelnen Geschäftseinheiten und aller Ressourcen, Kenntnisse und Forschungsmittel sowie der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel innerhalb der Gruppe, jedoch unter Wahrung bestehender vertraglicher und rechtlicher Regelwerke.

So müssen beispielsweise alle zwischen den Geschäftseinheiten der Gruppe geschlossenen Verträge, die Beteiligungen an R&T betreffen, Bestimmungen enthalten, die die Weitergabe von Wissen erlauben (EADS R&T-Netzwerkregeln).

Im Jahr 2006 bestand das EADS-IP-Portfolio aus etwa 5.400 Erfindungen (ca. 4.900 im Jahr 2005), die durch mehr als 18.400 Patente in der ganzen Welt geschützt werden.

	2006	2005	2004
Neue Erfindungen eingereicht (einige davon sind durch verschiedene Patente geschützt)	792	586	521
EADS Patent-Portfolio (zum Jahresende)	18.366	15.036	13.515

Anwendungsbereich: EADS.

2.2.3 Lieferantenmanagement: Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten

Die Vision der EADS auf dem Gebiet der Beschaffung sieht die Schaffung eines Wettbewerbsvorteils durch die Gewinnung und Integration der weltbesten Lieferanten vor, zu denen gute Geschäftsbeziehungen entwickelt werden sollen. Die Beschaffungsstrategie soll der Umsetzung dieser Vision dienen.

2.2.3.1 Richtlinien

In den Beschaffungsrichtlinien der EADS-Geschäftseinheiten finden sich die folgenden Aussagen:

- *„Lieferanten haben einen großen Einfluss auf den Wert der EADS-Produkte und spielen eine wichtige Rolle für die Kundenzufriedenheit. Deshalb strebt die EADS eine vollständige Integration der Lieferanten in ihre geschäftsethischen Aktivitäten an.“*
- *Die Beschaffungsprinzipien der EADS fördern beiderseits gewinnbringende Beziehungen zu den Lieferanten; gleichzeitig verpflichten diese Beschaffungsprinzipien der EADS alle Lieferanten dazu, verantwortungsvoll zu handeln und die Standards und Anforderungen der EADS auf allen Ebenen der Lieferkette zu implementieren.*
- *Die EADS verpflichtet sich zu langfristigen Beziehungen und Partnerschaften mit ihren Lieferanten, insbesondere bei der Entwicklung von technischem Know-how.“*

2.2.3.2 Organisation

Beschaffungsstrategie

EADS Corporate Sourcing ist der strategische Architekt der Beschaffungsfunktionen und gibt konzernweit die allgemeine Marschrichtung für alle Beschaffungsmaßnahmen vor, vor allem in Bezug auf die grundlegenden Bestandteile der Beschaffungsstrategie, d. h. Beschaffungsmarketing, Gemeinsame Beschaffung, Lieferantenbewertung sowie die Verteilung von Chancen und Risiken:

- **Beschaffungsmarketing und globale Beschaffung** dienen der Identifizierung der besten potenziellen Lieferanten weltweit und deren Einstufung in Bezug auf ihre Fähigkeiten und Zertifizierungen. Beschaffungsmarketing gewinnt immer mehr an Bedeutung, da die EADS für die Unterstützung der globalen Produktionsstrategie der EADS neue globale Liefermärkte ins Auge fasst;
- **Gemeinsame Beschaffungsmaßnahmen** ermöglichen die konzernweite Steigerung der Kaufkraft. Eine Gruppe von

Chefeinkäufern bündelt die Beschaffungsvolumina bestimmter Materialgruppen, um so über größere Volumina verhandeln zu können. Die gemeinsame Beschaffung ermöglicht den Geschäftseinheiten von EADS, einen normalen EADS-Vertrag pro Lieferanten zu verwenden. Für eine bessere Integration der internen Kunden in den Beschaffungsprozess und für den Ausbaus der Hebelkraft bei der Beschaffung der EADS Gruppe wurde die Gruppe der Haupteinkäufer 2006 verstärkt: die Liste der Beschaffungswaren wurde neu organisiert und es wurden „Zusätzliche Haupteinkäufer“ nominiert;

- Das EADS-Verfahren zur **Lieferantenbewertung und dessen Weiterentwicklung** gewährleistet, dass die Leistungen der Lieferanten regelmäßig bewertet werden. Lieferanten können erwarten, dass der gleiche Prozess und die gleichen Kriterien von allen Geschäftseinheiten angewandt werden: Kundendienste für kaufmännische, logistische, technische sowie qualitätsrelevante Angelegenheiten. Die Lieferanten haben Einblick in diese Bewertungen, die als Grundlage für Gespräche über weitere Verbesserungen und die erforderlichen oder geplanten Entwicklungen dienen. Da die EADS für ihre Produkte Beschaffungen in großem Umfang tätigt und die angeschafften Systeme, Ausrüstungen und Strukturen zudem sehr komplex sind, zieht die EADS langfristige, zuverlässige, stabile und beiderseits gewinnbringende Beziehungen mit wichtigen Lieferanten vor. Partnerschaften bleiben denjenigen Lieferanten vorbehalten, die dauerhaft hervorragende Leistungen erbringen und ein langfristiges und glaubwürdiges Interesse an den Geschäftsinteressen der EADS demonstrieren und diese Interessen mit ihren eigenen Entwicklungen und Investitionen unterstützen können. Prinzipiell gilt für diese Partnerschaften der EADS, dass Lieferanten in den Anfangsphasen der Produktentwicklung involviert und einbezogen werden;
- Sowohl die **Geschäftsrisiken** wie auch die **sich bietenden Möglichkeiten** sollten auf angemessene Weise mit dem Lieferanten geteilt werden. Die Beschaffungsrichtlinien der EADS-Geschäftseinheiten befassen sich mit allen typischen Risikoarten, einschließlich Risiken in Zusammenhang mit CSR, und machen Vorschläge, wie diese in Verträgen der EADS gehandhabt werden sollen. Die Beschaffungsrichtlinien legen auch Prinzipien und Richtlinien für Geschäfte mit aktuellen und künftigen Lieferanten fest. Diese Richtlinien geben vor, wie Partnerschafts-Beziehungen im Interesse aller Beteiligten fair gehandhabt werden müssen und wie Streitigkeiten professionell beigelegt werden, und zwar so schnell wie möglich und gemäß den Partnerschaftsverträgen.

Beschaffungsnetzwerk

Jeder Geschäftsbereich und jede Geschäftseinheit von EADS verfügt über eigene Bezugsquellen und Beschaffungsfunktionen.

Die fünf Chief Procurement Officers der Geschäftsbereiche von EADS bilden den **Chief Procurement Officers Council („CPOC“)** unter dem Vorsitz des Chief Procurement Officer von EADS. Dieser Ausschuss ist verantwortlich für die Implementierung der Beschaffungsstrategie von EADS innerhalb jedes Geschäftsbereichs.

Die Chief Procurement Officers haben Sourcing-Netzwerke ins Leben gerufen, um die strategischen Themen über sämtliche Geschäftsbereiche der EADS hinweg zu koordinieren. Zu diesen strategischen Themen gehört, dass CSR von einem eigens dafür vorgesehenen CSR Beschaffungsnetzwerk gemanagt wird.

Das **CSR-Netzwerk Beschaffung** verfolgt das Ziel, die Managementprozesse und die damit einhergehende Dokumente für das CSR Sourcing der EADS, in Übereinstimmung mit dem Ethikkodex sowie den Werten und Richtlinien der EADS zu formalisieren. Dieses Netzwerk setzt sich aus Schwerpunkten in den Beschaffungsorganisationen jedes Geschäftsbereichs zusammen und wird von Corporate Sourcing der EADS koordiniert.

2.2.3.3 Durchführung und Best Practices

Beschaffungskontext 2006

Da drei Viertel der Erträge der EADS von externen Lieferanten abhängig sind, ist ein effektives und effizientes Relationship Management im Hinblick auf die Lieferanten ein wichtiger Faktor für den Erfolg der EADS. Hierbei konzentriert sich die EADS auf ihre Hauptlieferanten. Die 50 wichtigsten Lieferanten decken bereits 43% des Beschaffungsvolumens und die wichtigsten 250 Lieferanten decken 74% des Geschäfts.

Komplexe Systeme und Ausrüstungen stellen 39% des Beschaffungsumfangs der EADS dar. Strukturen-, material- und produktbezogene Dienstleistungen machen 38% aus, die nicht produktbezogene Materialbeschaffung beläuft sich auf 23%.

Obwohl die EADS bei ihren Lieferanten gerne den Status eines wichtigen Kunden für sich beansprucht, will sie, dass diese Lieferanten unabhängig und in Sachen technologischer Entwicklungen immer auf dem neusten Stand bleiben. Im Durchschnitt erzielen die Lieferanten der EADS maximal 10% ihrer Gesamterträge aus dem Geschäft mit der EADS.

Der Großteil des Beschaffungsvolumens der EADS wird von Großunternehmen abgedeckt. Das verbleibende Beschaffungsvolumen (15%) verteilt sich auf eine große Zahl von kleinen und mittleren Unternehmen (gemäß der Definition der Europäischen Kommission also Unternehmen, die weniger als 250 Angestellte haben und weniger als Mio. € 50 Umsatz erwirtschaften).

Die Beschaffungsmaßnahmen konzentrieren sich auf die EADS-Herkunftsstaaten Frankreich, Deutschland, Großbritannien und Spanien sowie die USA. Die Beschaffung außerhalb der EU und Nordamerika hält sich noch in Grenzen. Die EADS plant jedoch ihre globalen Beschaffungsmaßnahmen zu erweitern, um die weltweiten Ressourcen besser zu nutzen und so auch den Vertrieb zu stärken.

Die meisten EADS-Lieferanten befinden sich derzeit in der EU (ca. 77%) und Nordamerika (21%), in Regionen, in denen die Anwendung sozialer, wirtschaftlicher und umweltrelevanter Maßnahmen durch entsprechende Normen und Gesetze geregelt ist. Die Vertragsbedingungen des EADS-Beschaffungswesens sehen vor, dass der Lieferant jederzeit alle Gesetze und Bestimmungen im Hinblick auf wirtschaftliche, umweltrelevante und soziale Vorgaben erfüllt und bevorstehende Änderungen dieser Vorgaben vorausahnt oder sich darum zumindest bemüht.

Um die Einhaltung der Anforderungen von EADS-CSR innerhalb der Lieferkette zu unterstützen, haben sich die EADS-Lieferanten der ersten Ebene vertraglich verpflichtet, diese Anforderungen an die Lieferanten der zweiten Ebene weiterzugeben.

Die Beschaffungsmaßnahmen reflektieren zudem die Prinzipien des UN Global Compact Abkommens. Als Mitglied des UN Global Compact hat die EADS dafür Verantwortung übernommen, diese Prinzipien in ihrer Lieferkette anzuwenden und setzt bei ihren Lieferanten voraus, dass sie die allgemeingültigen Standards in den -Bereichen der Menschenrechte, der Umwelt und des Beschäftigungswesens respektieren.

Einfluss der globalen Beschaffung

Da es die Absicht von EADS ist, das globale Beschaffungsvolumen in den Ländern zu steigern, in denen die bestehenden Gesetze und Bestimmungen keine Entsprechungen zu den der EADS-CSR-Anforderungen enthalten, müssen Lieferantenverträge in diesen Ländern umfangreicher ausgestaltet werden. Daher ist EADS einerseits bemüht, CSR-Anforderungen zusätzlich in Lieferantenverträge zu integrieren, andererseits veranstaltet EADS CSR-Leistungsmessungen für Lieferanten.

CSR-Aktivitäten

2006 CSR-Projekt

2006 hat das CSR-Netzwerk Sourcing den Ethikkodex der EADS in verschiedene Instrumente wie einen CSR Lieferantencode, einen CSR Fragebogen für die Evaluierung von Lieferanten, eine CSR-Vertragsklausel und verschiedene Messgrößen für eine Einhaltung der CSR-Richtlinien durch die Lieferanten einfließen lassen. Diese Instrumente wurden von den Chief Procurement Officers bestätigt und ihre Einführung erfolgt, sobald sie von jeder Geschäftseinheit genehmigt und auf die eigenen Beschaffungsprozesse angepasst sind.

Aufgrund der im Rahmen der Kosteneinsparungsprogramme der EADS getroffenen Entscheidungen dürfte sich die Zahl der Kernlieferanten in den nächsten Jahren stark reduzieren. Mit der Umstrukturierung der Zuliefererbasis auf eine reduzierte Anzahl der Kernlieferanten, ändert sich auch der Inhalt der Beschaffungsverträge. Sobald sie beginnt, sollte diese Überarbeitung der Vertragsklauseln EADS eine gute Möglichkeit bieten die Instrumente für das CSR Sourcing im gleichen zeitlichen Rahmen umzusetzen.

Konditionen in Beschaffungsverträgen in Verbindung mit CSR

Die Entscheidung, die CSR-Anforderungen weiter zu entwickeln, wurde eindeutig getroffen und EADS hat einige CSR-Schlüsselemente voll in die Beschaffungsverträge eingebracht.

Die verschiedenen CSR-Aspekte wurden bereits durch das EADS-Sourcing Risk and Opportunities Management („ROM“), das eine Empfehlung für entsprechende Vertragsrichtlinien in Schlüsselkapiteln ausspricht, ins Auge gefasst. Diese Richtlinien wurden im EADS-Sourcing-Informationstool veröffentlicht, in dem die Prinzipien für das Erstellen von Verträgen und die typischen Verzichtserklärungsklauseln in Verträgen erklärt und praktische Hinweise für Einkäufer gegeben werden. Die Anforderungen sind je nach Bereich vertraglich bis auf die Ebene von Unterlieferanten abgestuft.

In Bezug auf die Umweltverantwortung geht aus den Vertragsrichtlinien z.B. hervor, dass: „im Kaufvertrag vorgesehen sein soll, dass der Lieferant alle anwendbaren Gesetze, Bestimmungen etc. sowie alle Anforderungen, die von EADS erfüllt werden müssen (z. B. Global Compact Initiative) und Endkunden-Anforderungen, zu erfüllen hat, insbesondere: (1) wird von Lieferanten erwartet, dass im Hinblick auf den Umweltschutz besondere Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden; (2) dass das Bewusstsein für Belange der Umwelt geschärft wird; und (3) dass umweltfreundliche Technologien entwickelt und eingesetzt werden.“ Die Empfehlungen an Einkäufer verweisen ebenfalls darauf, dass EADS die

Lieferanten anhält ein Umweltmanagementsystem einzuführen, dass die internationalen Normen wie ISO 14000 oder EMAS (Eco-Management und Audit-Schema) erfüllt.

Insbesondere wird in Bezug auf die Einhaltung der ethischen Normen empfohlen, dass der Vertrag die für EADS wesentlichen Verpflichtung wie die Unterstützung, die Beachtung und der Schutz internationalen Menschenrechts innerhalb der Einflussosphäre des Lieferanten, die Beachtung der Versammlungsfreiheit und die Anerkennung von Tariflöhnen; die Ausrottung aller Arten von Zwangsarbeit; die Arbeitsplatzqualität wie beispielsweise, aber nicht ausschließlich, angemessene Bezahlung, Gesundheitsschutz und Arbeitsplatzsicherheit, enthalten soll.

Best Practices der Geschäftseinheiten

Neben dem oben beschriebenen Top-Down-Ansatz, erzielte das CSR im Bereich Sourcing gute Fortschritte, wie sich anhand der nachstehenden Beispiele zeigt:

Airbus

Airbus befasst sich jetzt mit den umwelttechnischen Eigenschaften der Produkte während ihres gesamten Lebenszyklus. 2006 wurde die Umweltzertifizierung ISO 14001 für die Werke und Produkte von Airbus erreicht. Die Lieferkette spielt eine strategische Rolle bei der Einhaltung dieser Zielsetzung, deshalb erhielt das Umweltprojekt von Airbus die volle Unterstützung von Airbus Procurement. 2006 wurden die folgenden wichtigen Meilensteine erreicht:

- a) Im Februar 2006 versandte der Leiter von Airbus Procurement an das gesamte Beschaffungspersonal eine Absichtserklärung hinsichtlich der Umweltschutzpolitik des Beschaffungsbereichs;
- b) Ein Bereich der Intranet-Seiten von Airbus wurde den Umweltschutzrichtlinien von Airbus Procurement gewidmet. Mitarbeiter von Airbus Procurement wurden im letzten Jahr zur Absolvierung von E-Learning-Modulen eingeladen, um zu lernen, wie die Anforderungen von Airbus im Bereich Umweltschutz in vertragliche Vereinbarungen einzubringen sind;
- c) Später in Jahr 2006 wurde an alle Mitarbeiter im Beschaffungsbereich von Airbus ein „Taschenführer Airbus Umweltschutz“ ausgegeben. Darin präsentiert der CEO von Airbus die sich aus der Umweltproblematik ergebenden Herausforderungen für Airbus und der Head of Procurement erläutert die Verpflichtung und Ziele für das Procurement unter dem Aspekt des Umweltschutzes sowie die „goldenen“ Regeln für einen Beitrag zum Umweltschutz. Im Führer sind auch die für das Umwelt-Management verantwortlichen Personen innerhalb der Beschaffung aufgeführt;

- d) In einem spezifischen Kapitel des „Airbus Supplier Portal“ im Internet erhielten die Lieferanten Online-Zugriff auf die Anforderungen von Airbus im Bereich Umweltschutz;
- e) Um das Bewusstsein für Umweltfragen innerhalb der Lieferkette zu erhöhen, wurden mehrere externe Kommunikationsveranstaltungen durchgeführt.

- Einhaltung des EADS-Ethikkodex und der CSR-Richtlinien;
- Bewusstsein für und Aufzeigen der Einhaltung der anwendbaren gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen: WEEE-, RoHS- und CE-Kennzeichnung (die für bestimmte Produkte eine vorgeschriebene europäische Kennzeichnung sind, um anzugeben, dass diese Produkte den anwendbaren europäischen Standards entsprechen) usw.

EADS Astrium

Die CSR-Anforderungen werden jetzt bereits beim Vorauswahlverfahren für Lieferanten, im Rahmen der grundlegenden Anforderungen an einen Lieferanten berücksichtigt; damit sollen insbesondere die folgenden Punkte sichergestellt werden:

Die umweltbedingten Anforderungen von EADS Astrium im Bereich Gesundheit und Sicherheit finden sich auf einer speziell für die Beschaffungsteams von EADS Atrium gestalteten Intranet-Seite.

Schlüsselindikatoren für Performance

Alle unten angegebenen Zahlen wurden mit Hilfe der neuen Euro- und US-Dollar-Wechselkurse berechnet. Zahlen aus vorhergehenden Jahren wurden erneut berechnet (2006: 1,2556; 2005: 1,2441; und 2004: 1,2438).

Bedeutung der Beschaffung außerhalb von EADS In Prozent der Erlöse	2006	2005	2004
	74%	70%	63%

Der wertmäßige Anstieg der Beschaffung wird hauptsächlich durch den Hochlauf der Fertigung der A380 beeinflusst, mit der vor den A380-Lieferungen begonnen wurde, wodurch zeitweise die Beschaffungskosten im Vergleich zu den Verkaufserlösen stiegen.

Beschaffungsvolumen: Kostenübersicht pro Land für die 10 größten Länder In Prozent der Erlöse	2006	2005	2004
Frankreich	32%	31%	31%
Deutschland	21%	22%	23%
USA	20%	22%	21%
Großbritannien	14%	12%	12%
Spanien	4%	4%	4%
Italien	2%	1%	2%
Netherlands	1%	1%	1%
Belgien	1%	1%	1%
Kanada	1%	1%	1%
Schweiz	1%	1%	1%

Die geographische Verteilung des Beschaffungswesens ist stabil und konzentriert sich auf westliche Länder.

Geografische Verteilung der Einkäufe In Prozent der Gesamteinkäufe	2006	2005	2004
Europa	77%	75%	77%
Nordamerika	21%	23%	21%
Übrige Welt	2%	2%	2%

Anwendungsbereich: EADS.
(* Inklusiv <1% in Ländern, die keine Mitglieder der OECD sind.

2.3 Umweltschutz

Die Umweltschutzrichtlinien der EADS befassen sich mit allen Phasen des Lebenszyklus des Produkts, vom Design über die Herstellung bis hin zu den Umwelteinwirkungen der EADS-Standorte, dem Betrieb und der Wartung bis zum Ende seines Lebenszyklus. Durch sie soll sichergestellt werden, dass jede ihrer Geschäftseinheiten die Gesetze und Verordnungen der Länder, in denen diese tätig sind, einhält. EADS unterliegt zahlreichen internationalen, europäischen, nationalen und

lokalen Umweltgesetzen und -vorschriften, welche Emissionen in die Umwelt betreffen, insbesondere Abwasser in Oberflächengewässer und in das Grundwasser sowie die Entsorgung und Behandlung von Abfallstoffen, den Verbrauch natürlicher Ressourcen, Böden, Lärm und weitere Beeinträchtigungen, Landschaften usw. sowie in Bezug auf Genehmigungen für den Betrieb.

2.3.1 Richtlinien

„Reduzierung der Umwelteinflüsse der EADS-Tätigkeiten

- Die EADS ist sich der Auswirkungen vollkommen bewusst, die ihre Aktivitäten auf die Umwelt haben, und ist daher der Auffassung, dass die Überwachung und Reduzierung dieser Auswirkungen für ihre Aktivitäten in Bezug auf ihre Verantwortung in der Gesellschaft (CSR) von grundlegender Bedeutung sind.
- Die EADS verpflichtet sich zur kontinuierlichen Verringerung der Umweltbelastungen, und zwar über ihre bloße rechtlichen Verpflichtungen hinaus. Es ist die Aufgabe der Tochtergesellschaften und Standorte der EADS, sicherzustellen, dass alle Gesetze und Vorschriften der Länder, in denen sie tätig sind, eingehalten werden. Die EADS-Gruppe fördert die Umweltzertifizierung ihrer Herstellungsverfahren.

Berücksichtigung der Auswirkungen, welche die EADS-Produkte innerhalb ihres Lebenszyklus auf die Umwelt haben

- Die Verbesserung der umwelttechnischen Eigenschaften von Produkten im Verlauf ihres Lebenszyklus ist für die EADS und ihre Kunden von großer Bedeutung.
- Zur Verbesserung der umwelttechnischen Eigenschaften ihrer Produkte fördert die EADS die aktive Berücksichtigung von Umweltkriterien durch einen Öko-Design-Ansatz in allen Phasen des Lebenszyklus ihrer Produkte.“

2.3.2 Organisation

Die Beschränkung der Auswirkungen auf die Umwelt durch den Betrieb hängt sehr stark vom Geschäft ab. Die Berücksichtigung von Umweltaspekten im Rahmen der Konzerntätigkeit fällt in den Verantwortungsbereich der Geschäftseinheiten und Standorte. Zudem wird jede Geschäftstätigkeit der EADS von den Behörden streng kontrolliert und geprüft, sowohl hinsichtlich des Herstellungsprozesses als auch der Produktzertifikation. In zunehmendem Maße verlangen die Kunden, aus dem zivilen Bereich sowie Regierungen, die Berücksichtigung von Umweltkriterien in ihren Spezifikationen.

Viele Geschäftsbereiche und -einheiten der EADS haben Umweltmanagementsysteme erfolgreich eingeführt und arbeiten an der laufenden Verbesserung der Umweltperformance ihrer jeweiligen Produkte.

Zudem erfolgte eine Koordination auf Unternehmensebene, um die periodische Überprüfung von Leistungen der Gruppe im Umweltschutz zu implementieren und eine gegenseitige Befruchtung der Best Practice zu fördern und um neue relevante regulatorische Rahmenbedingungen, die für die Gruppe zur Anwendung kommen könnten, vorwegzunehmen.

Gegenwärtig liegt die Umweltberichterstattung auf Gruppenebene in der Verantwortung des CQO. Die Informationen basieren auf Netzwerken, die bereits in den Gründungsunternehmen der EADS bestehen. Um die Effizienz der Umweltpolitik zu steigern, Richtlinien und entsprechende Aktionspläne zu definieren sowie einen Ausblick zu ermöglichen, entschied sich die EADS für eine weitere Entwicklung eines Umweltnetzwerks, das von Gruppenunternehmen, die im Management von Umweltfragen führend sind, koordiniert wird. So sind insbesondere die meisten Standorte der EADS in Europa jetzt ISO14001-zertifiziert, was eine solide Grundlage für die Entwicklung eines erweiterten Umweltansatzes der Gruppe bildet.

Innerhalb der Branche beteiligt sich die EADS bereits an Umweltschutzgruppen von Industrieorganisationen wie GIFAS in Frankreich, BDLI in Deutschland und der SBAC in Großbritannien. So hat zum Beispiel ein Airbus-Vertreter den Vorsitz im Umweltausschuss der GIFAS. Die EADS und

Eurocopter sind ebenfalls in diesem Ausschuss vertreten. Im Jahr 2005 hat der Ausschuss ein rechtlich-regulatives Beobachtungssystem zum Wohle der Branche definiert und implementiert. Mit der Absicht die Kommunikation innerhalb der Branche zu verbessern, hat der Ausschuss 2006 eine Bestandsaufnahme von Best Practice der Branche veranlasst, um diese zu fördern.

Auf europäischer Ebene hat Airbus den Vorsitz des Umweltausschusses der ASD inne.

Auf weltweiter Ebene ist die ASD das europäische Mitglied der ICCAIA (International Coordination Council for Aerospace Industries Association). Der stellvertretende Vorsitzende des Umweltausschusses (Aircraft Noise & Engine Emissions) der ICCAIA ist ein Vertreter von Airbus, der gemäß den Verordnungen der ICCAIA 2010 automatisch Vorsitzender wird.

2.3.3 Durchführung und Best Practices

Umweltmanagement ISO14001/EMAS

Die EADS strebt für seine Industriestandorte eine Umweltzertifizierung an. Zum 31. Dezember 2006 waren 52 Standorte (29 zum 31. Dezember 2005) entweder ISO-14001-zertifiziert oder durch EMAS registriert, was einem Anteil von mehr als 70% der gesamten EADS-Belegschaft entspricht. Bei Airbus, aber auch bei Military Aircraft Systems von EADS sowie innerhalb des Geschäftsbereichs Astrium wurden neue Zertifizierungsprozesse abgeschlossen. Dank dieser wichtigen Zunahme der zertifizierten Standorte ist die EADS-Gruppe in der Lage ihren Ansatz für das Umweltmanagement auszubauen.

Im Jahr 2006 hat Astrium Space Transportation ihre Ziele für die ISO-14001-Zertifizierung erreicht. Die Erst-Zertifizierung der französischen Standorte wurde im November 2006 erreicht, sie erfolgte einige Monate nach der erfolgreichen Neu-Zertifizierung der deutschen Standorte. Dies markiert den Beginn eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses, dem sich das Management der Astrium ST verschrieben hat.

Nach der Zertifizierung der Werke in Hamburg und Toulouse im April 2006, wurde Airbus zum ersten und bisher einzigen Luftfahrtunternehmen weltweit, das eine ISO14001-Umweltzertifizierung erhielt, welche die 16 Produktionsstandorte von Airbus umfasst, einschließlich des Hauptsitzes von Airbus, sowie sämtliche Produkte während ihres gesamten Lebenszyklus. Die ISO14001-

Unternehmenszertifizierung erkennt an, dass Airbus ein stabiles Umweltmanagementsystem verwendet, um die Auswirkungen der Herstellungsprozesse und der Produkte von Airbus während ihres gesamten Lebenszyklus laufend zu überwachen und zu minimieren. Zu den umweltschonenden Innovationen im Herstellungsprozess gehört die erstmalige Verwendung eines „grünere“, chemikalienfreien Mahlprozesses für Rumpflatten; umweltfreundlichere Lackierprozesse sowie Schritte zur Senkung des Energie- und Wasserverbrauchs während der Herstellungsphase. Das Umweltmanagementsystem von Airbus unterstützt einen neuen Ansatz zur Senkung der Auswirkungen auf die Umwelt durch Produkte und Prozesse während des Lebenszyklus des Flugzeugs. Der Lebenszyklus umfasst Design, Beschaffung, Herstellung, Transport sowie Serviceleistungen während des Betriebs, einschließlich Wartung, Außerbetriebnahme des Flugzeugs und Recycling.

Während die klassische ISO 14001 nur eine standortabhängige Zertifizierung darstellt, hat sich Airbus mit mehreren anderen Organisationen (Handelskammer, nationale Wirtschaftsverbände, EADS Deutschland,...) zusammengeschlossen, um die Richtlinien für eine innovative Umweltzertifizierung sowohl für die STANDORTE als auch für PRODUKTE während der Lebenszyklusphase (Produktionsstandorte sind nur ein Aspekt dieses Lebenszyklus) zu erstellen. Dieser integrierte Ansatz mit der Bezeichnung **SPOEMS** (Site and Product Oriented Environmental

Management System) wird Airbus neben anderen Organisationen helfen, die von seinen Produkten während ihrer gesamten Lebensdauer ausgehende Umweltbeeinflussung systematisch zu bewerten und angemessene Verbesserungen, insbesondere auf der frühesten Entwicklungsstufe vorzusehen. SPOEMS wurde von der Europäischen Union für ihr „LIFE“-Programm ausgewählt.

Abfallrecycling

Angetrieben durch die ISO-14001-Zertifizierungen wurden von den Geschäftseinheiten viele lokale Initiativen zum Abfallrecycling aufgegriffen, die über die regulatorischen Anforderungen hinausgehen (Erkennung, Trennung, Entsorgung). Ein Beispiel ist Astrium, Großbritannien: Einführung von zwei Abfallrecycling-Linien: eine für Glas und eine für Papier.

Klimawandel

Die Geschäftseinheiten der EADS unterlagen dem ersten von der EU verabschiedeten Emissionshandelsystem, die von EADS ausgeübten Tätigkeiten wirken sich aber nur sehr gering auf die Treibhausgasemissionen aus. Der Energieverbrauch bei EADS entsteht hauptsächlich durch Heizen und Beleuchtung (Büros, Verwaltungsgebäude, Produktionsstätten etc.) sowie aus Prozessen.

Ein potenzielles Risiko durch den Klimawandel ist für EADS-Geschäfte der ständig steigende Druck auf die Energiekosten. Sowohl von einem Kosten- als auch von einem betrieblichen Leistungsstandpunkt aus gesehen, erkennt die Gruppe jedoch an, dass auch sie verantwortlich ist für mögliche Einsparungen beim Energieverbrauch. Die EADS sieht dies als Gelegenheit, um kontinuierliche Verbesserungen in diesem Bereich vorzunehmen, im Besonderen bei den Umweltmanagementsystemen, die derzeit in der ganzen Gruppe eingerichtet werden.

Im Juli 2006 unterzeichneten Airbus und Eurocopter, zusammen mit fünf anderen europäischen Flugzeugherstellern eine Absichtserklärung für eine Gemeinsame Technologieinitiative (Joint Technology Initiative, „JTI“), mit der eine innovative „Clear Sky“ Policy vorbereitet wird. Diese Initiative ist das größte jemals gemeinsam mit der Europäischen Kommission verabschiedete Forschungsprojekt und dürfte über sieben Jahre laufen, mit einem geschätzten Gesamtbudget von rund Mrd. € 1,7. Es handelt sich um ein innovatives, großes technologisches Forschungsprogramm, mit dem sich die Auswirkungen der Lufttransporte auf die Umwelt radikal verbessern werden und aus dem innovative Technologien und Lösungen entstehen, die schrittweise Reduktionen der Lärm-

und Schadstoffentwicklung sowie beim Verbrauch der Flugzeuge der nächsten Generation und damit verbundenen Komponenten und beim Betrieb erlauben. Mit dem Projekt soll der technologische Durchbruch demonstriert und bestätigt werden, der notwendig ist, um die vom Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa („ACARE“) festgelegten Umweltziele zu erreichen. Zu den vom ACARE verabschiedeten Zielen, die bis 2020 erreicht werden sollen, gehört eine 50%ige Reduktion der CO₂-Emissionen, durch eine drastische Senkung des Treibstoffverbrauchs, ein 80%ige Reduktion der Stickoxid-Emissionen und eine Reduktion des wahrgenommenen Lärms um 50%. Vorgesehen ist auch das Design eines „grünen“ Produktlebenszyklus, einschließlich Herstellung, Wartung und Entsorgung.

Richtlinie zur Einschränkung der Verwendung gefährlicher Stoffe (RoHS)

Durch die europäische RoHS-Richtlinie wird die Verwendung von sechs gefährlichen Stoffen (Blei, Chrom VI, Quecksilber, Cadmium, PBB und PBDE) in Elektro- und Elektronikgeräten eingeschränkt. Die Europäische Kommission hat bestätigt, dass „Ausrüstungen, die die genannten Stoffe enthalten und die speziell für den Einbau in Flugzeugen, Schiffen oder anderen Transportmitteln entwickelt wurden, außerhalb des Anwendungsbereichs der RoHS-Richtlinie liegen“. Auch die Produkte für Verteidigung liegen außerhalb des Anwendungsbereichs der RoHS-Richtlinie. Es wird aber erwartet, dass sich die Industrie progressiv neuen umweltfreundlichen Alternativen bei Elektro- und Elektronikgeräten zuwenden wird. Diese Substitutionen bleiben für den Einsatz in der Luftfahrt aufgrund der Dauer des Produktlebenszyklus und der strengen Sicherheitsbestimmungen äußerst schwierig; die Einführung von Ersatzstoffen hat zusätzliche Tests und Zertifizierungen erforderlich gemacht.

Im Jahr 2004 hat EADS ein spezielles Netzwerk im Hinblick auf RoHS/Elektrische Abfallprodukte und Elektronische Ausrüstungen („WEEE“) installiert, das von CQO geleitet wird. Ein früherer Schwerpunkt der EADS war der Ersatz von Blei. Ein Positionspapier wurde im Juli 2005 erstellt, das an die Lieferkette und die Ingenieure weitergegeben wurde. Es werden derzeit Normen vorbereitet, um Richtlinien für die globale Luftfahrtindustrie beim Übergang zu sicherheits- und zuverlässigkeitsgeprüften Lösungen zu etablieren.

EADS und viele ihrer Geschäftseinheiten (Airbus, MBDA, Defence Electronics, Space Transportation) sind am LEAP-Konsortium (bleifreie Elektronik in Luftfahrtprojekten) beteiligt, das diese Normen vorbereitet. Darüber hinaus haben EADS und Boeing entschieden, in Teamarbeit die Schwierigkeiten bei diesem Übergang durch gemeinsame

technische Lösungen zu überwinden und bei den Validierungstestprotokollen und den Regeln des Konfigurationsmanagements, die in der gesamten Luft- und Raumfahrtindustrie und ihrer Lieferkette in den kommenden Jahren umgesetzt werden, zusammenzuarbeiten.

Entsprechende IT-Tools werden eingesetzt, um gefährliche Stoffe, wie Blei, von der Lieferung bis zur Entsorgung nachzuverfolgen und zu kontrollieren.

Außerdem wurde eine Projekt-Partnerschaft zwischen Airbus, EADS DCS, den EADS Innovation Works, TechCI, einem Leiterplatten-Hersteller und ACTIA, einer Firma für den Zusammenbau von Leiterplatten, gebildet. Diese Partner gewannen eine Finanzierung von der EU (durch das LIFE-Programm) für die Entwicklung von Technologien für den Ersatz von Blei, mit der Bezeichnung Green Electronics in Aeronautical and Military Communication Systems (GEAMCOS). Mit dem Projekt soll es den Geschäftseinheiten der EADS möglich sein, zuverlässig 100% bleifrei zu löten und mittelfristig 100% bleifreie Elektronik-Platinen zu erhalten.

Flugzeug-Demontage und -Recycling

Die Lebensdauer eines Flugzeugs beträgt ca. 30 Jahre. Das bedeutet, dass die ersten Airbus-Flugzeugmodelle jetzt dabei sind das Ende ihres Lebenszyklus zu erreichen. Man geht davon aus, dass ungefähr 200 Flugzeuge pro Jahr in den nächsten zwanzig Jahren vom weltweiten Markt genommen werden.

Bis jetzt wurden alte Flugzeuge in Hangars gelagert oder in nicht umweltverträglicher Form demontiert. Um das Management der Außerdienststellung der Flugzeuge am Ende des Lebenszyklus zu verbessern, hat Airbus ein Konsortium mit EADS Innovation Works (ehemals CRC), Sogerma, Sita (einem Entsorgungsunternehmen) sowie der Préfecture des Hautes-Pyrénées geschaffen. Dieses Mio. € 2,4 teure Projekt **PAMELA** (Process for Advanced Management of End of Life Aircraft) wurde 2005 genehmigt. Am Flughafen von Tarbes ist ein speziell dafür eingerichtetes Zentrum entstanden, wo die Abläufe zur Außerdienststellung und zum Recycling der Flugzeuge unter sicheren und umweltfreundlichen Bedingungen getestet werden. Mit diesem Projekt soll demonstriert werden, dass 85–95% der Flugzeugkomponenten recycelt, wiederverwendet und rückgewonnen werden können. Es gibt EADS auch die Möglichkeit, weitere umweltrelevante europäische Bestimmungen zum Abfallrecycling vorwegzunehmen. Das erste Flugzeug, das zurzeit demontiert wird (seit März 2006) ist eine Airbus A300. Die aus diesem Projekt und aus weiteren Demontagen gewonnenen Erfahrungen werden in das Design neuer Flugzeuge einfließen, damit das Recycling zukünftiger Flugzeuge noch einfacher wird.

Weitere Berichte: Airbus veröffentlicht alle zwei Jahre einen Umweltbericht, der über die Webseite www.airbus.com abgerufen werden kann. Der vierte Umweltbericht von Airbus wurde 2006 veröffentlicht.

	2006
ISO14001-Zertifizierung/EMAS-Registrierung – Liste der Standorte, die über eine Zertifizierung verfügen	52
Anzahl der Standorte, die über die EU-ETS-Zertifizierung verfügen	12
CO ₂ -Emissionen insgesamt (in Tonnen)	330.000
CO ₂ -Emissionen insgesamt, gemäß Erklärung nach EU ETS (in Tonnen)	170.000
Direkter Energieverbrauch, segmentiert nach Primärquelle (in MWh)	2.910.000
Emissionen von leichtflüchtigen organischen Komponenten (in Tonnen)	3.900
Wasserverbrauch insgesamt (in m ³)	5.520.000
Menge des Wasserabflusses insgesamt (in m ³)	3.050.000
Produktion gefährlicher Abfallstoffe insgesamt (in Tonnen)	41.300
Produktion nicht gefährlicher Abfallstoffe insgesamt (in Tonnen)	83.000

Anwendungsbereich: Umfasst rund 90% des EADS-Personals, Daten für 2006 zusammengestellt aus verfügbarem Datenmaterial, Definitionen müssen auf die verschiedenen Länder abgestimmt werden, in denen EADS geschäftlich tätig ist. Bis auf die Angabe der Standorte sind alle Zahlen gerundet.

2.4 Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern

Das Personalwesen gewährleistet, dass die EADS Gruppe Weltklasse-Mitarbeiter anzieht, entwickelt und halten kann.

Neben dieser permanenten Rolle als Geschäftspartner unterstützt das Personalwesen auch die geschäftlichen Herausforderungen durch Erleichterung der kontinuierlichen Integration und Internationalisierung der Gruppe und arbeitet in allen Strukturen und Geschäftsbereichen der Organisation am Aufbau eines Gemeinschaftsgefühls.

Im Bereich der industriellen Beziehungen koordiniert das Personalwesen der Gruppe den sozialen Dialog auf Ebene der Gruppe und der Geschäftsbereiche.

Die Aufrechterhaltung höchster Standards im Bereich Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ist auch eines der ersten Anliegen der EADS-Gruppe.

Im Jahr 2006 wurden mehrere Initiativen ergriffen, um diese Missionen mit Leben zu füllen, wie das Umgestalten der HR-Organisation für eine bessere Integration ihrer Funktion angesichts des Integrationsziels der Gruppe. Mit der Entwicklung des Projekts „e-HR“ wurde ein echter Veränderungsprozess eingeführt.

Im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Umstrukturierung von Airbus und der Entwicklung der Organisation der EADS wurde der soziale Dialog verstärkt und gemeinsam mit den Mitarbeitervertretern wurden weitere Informations- und Konsultationsverfahren festgelegt.

2.4.1 Information der Arbeitskräfte und Organisation der Arbeit

Zum 31. Dezember 2006 betrug die Anzahl der bei EADS Beschäftigten 116.805. Sie wuchs weltweit um 3,2% im Vergleich zu 2005, wobei ein höherer Anstieg bei Airbus, Astrium und Eurocopter zu verzeichnen ist.

2006 waren 98,1% der Belegschaft festangestellte Mitarbeiter. Je nach Land und Unternehmenshierarchie liegt die durchschnittliche Arbeitszeit bei 35 bis 40 Stunden pro Woche.

Arbeitskräfte nach Geschäftsbereich und Geografie

Die folgenden Tabellen zeigen die Zahlen der Beschäftigten der EADS nach Geschäftsfeldern und geografischen Regionen. Mitarbeiter von Gesellschaften, die nach der Verhältnismethode bilanziert werden (wie z.B. ATR, MBDA, LFK), sind auf derselben proportionalen Grundlage in den Tabellen enthalten.

Im Jahr 2006 gab es bei der EADS weltweit 8.283 (2005: 7.843) Neueinstellungen, davon 3.929 bei Airbus. Gleichzeitig haben 6.261 Beschäftigte die EADS verlassen (2005: 5.471).

Insgesamt arbeiten 97,5% aller EADS-Beschäftigten in Europa an mehr als 80 Standorten.

Die Zahlen für 2004 wurden angeglichen, um die neue Organisationsstruktur, die 2005 implementiert wurde, aufzuzeigen. „Übrige Aktivitäten“ beinhalten ATR, Elbflugzeugwerke GmbH, EADS Sogerma und EADS Socata.

EADS-Angestellte nach Geschäftsbereich	31. Dezember 2006	31. Dezember 2005	31. Dezember 2004
Airbus	56.966	54.721	51.959
Verteidigung und Sicherheit	23.268	23.237	24.268
Eurocopter	13.422	12.755	11.850
Militärische Transportflugzeuge	4.212	3.976	3.856
Astrium	11.927	10.985	11.053
Zentrale, Innovation Works und übrige Aktivitäten	7.010	7.536	7.676
SUMME EADS	116.805	113.210	110.662

EADS-Mitarbeiter nach geografischer Region	31. Dezember 2006		31. Dezember 2005		31. Dezember 2004	
	Betrag	In Prozent	Betrag	In Prozent	Betrag	In Prozent
Frankreich	44.536	38,1	43.286	38,2	42.807	38,7
Deutschland	42.920	36,7	41.438	36,6	40.325	36,4
Spanien	8.991	7,7	8.710	7,7	8.435	7,6
Großbritannien	14.309	12,3	14.297	12,6	14.045	12,7
Italien	701	0,6	729	0,7	734	0,7
USA	1.932	1,7	1.877**	1,7	2.166	2,0
Andere Länder*	3.416	2,9	2.873	2,5	2.150	1,9%
SUMME EADS	116.805	100	113.210	100	110.662	100,0

(*) Die Zahlen aus „Andere Länder“ beinhalten Beschäftigte aus 13 Ländern.

(**) Dieser Rückgang ist hauptsächlich auf die Veräußerung von EADS Telecom und EADS Aereoframe Services zurückzuführen.

Zeitverträge	2006 In Prozent	2005 In Prozent	2004 In Prozent
Frankreich	4,1	4	3,7
Deutschland	3,3	3,2	3,2
Spanien	0,0	0,0	0,02
Großbritannien	1,6	1,4	0,82
USA	NA	0,1	0,0
Sonstige Länder	NA	NA	1,3
SUMME EADS	3,2	3,2	2,87

2.4.2 Organisation des Personalwesens

2006 wurde die HR-Organisation derart umstrukturiert, dass diese Funktion, entsprechend den geschäftlichen Anforderungen der Gruppe, besser integriert ist. Ein neues HR-Board und funktionale Unterstellungen der Geschäftsbereiche unter den Leiter des Personalwesens der Gruppe wurden festgelegt, um eine koordinierte Konzernpolitik zu fördern.

Das Corporate HR-Team ist weltweit strategischer Führer für HR-Angelegenheiten und arbeitet eng mit den Geschäftsbereichen und -einheiten zusammen, die die operationale HR-Verantwortung für die meisten Beschäftigten tragen außer für das Top-Management der Geschäftseinheiten, das in der operationalen Verantwortung von Corporate HR liegt.

Die Personalbereiche arbeiten eng zusammen; auf der Arbeitsebene koordinieren sie sich und tauschen sich zu Best Practices aus. Auf europäischer und nationaler Ebene finden regelmäßige Treffen der Leiter der Personalabteilungen statt. Eine globale HR-Datenbank ist jetzt verfügbar und wird kontinuierlich weiterentwickelt, um die Anforderungen der EADS-Integration zu erfüllen.

Auf der Ebene der Gesellschaft bilden sechs Abteilungen das globale EADS-Personalmanagement: HR Improvement and Operations; Social Policy and Industrial Relations; Compensation and Benefits; Leadership Development and Learning; Talent and Executive Management; sowie Security.

Sie sind unter anderem verantwortlich für:

- das Management der Personalentwicklung der 200 wichtigsten Positionen;

- die Gestaltung von Richtlinien, Anleitungen und Hilfsmitteln für alle konzernübergreifenden Personalmaßnahmen, wie z.B. Ernennungen, innerbetrieblicher Arbeitsplatzwechsel, Auslandseinsätze, Gehälter und Sonderleistungen, e-Personalprojekte, Sicherheitsrichtlinien für Daten und Informationssysteme usw.;
- die Organisation und Durchführung von Schulungen für alle leitenden Angestellten sowie für potenzielle, künftige Führungskräfte mithilfe der CBA und Koordination der Schulungsmaßnahmen für alle Angestellten innerhalb der Gruppe; und
- die Verbesserung des Austauschs der Best Practices im EADS-Personalwesen.

2.4.3 Richtlinien des Personalwesens und Durchführung

2.4.3.1 Gesundheit und Sicherheit: Bereitstellung eines sicheren Arbeitsplatzes für EADS-Mitarbeiter und Subunternehmer

Richtlinien

- *„Die EADS ist der Ansicht, dass der Schutz der Gesundheit und Sicherheit ihrer Angestellten an ihrem Arbeitsplatz für die Gruppe ein extrem wichtiges und vorrangiges Thema ist.*
- *Die EADS verpflichtet sich dazu, ihren Angestellten sichere und gesunde Arbeitsbedingungen zu bieten. Es ist die Aufgabe der EADS-Geschäftseinheiten und der Tochtergesellschaften, die Gesundheits- und Sicherheitsrichtlinien umzusetzen. Dabei sind die Bewertung und frühzeitige Erkennung von Problemen sowie das Risikomanagement und die Berücksichtigung aller speziellen Belange sowie die Bedürfnisse der Menschen von Bedeutung.“*

Organisation und Durchführung

Das Gesundheits- und Sicherheits-Management wird im Wesentlichen auf Werksebene organisiert. Entsprechend ist es möglich, dass Vorsorge- und Schutzmaßnahmen für

Mitarbeiter, Auftragnehmer und Partner speziell definiert und umgesetzt werden können, um den spezifischen Anforderungen jedes Arbeitsplatzes zu genügen.

Das Meldewesen zu Gesundheits- und Sicherheitsfragen unterliegt den nationalen Vorschriften an den Werksstandorten.

Es wurden jedoch einige Gesundheits- und Sicherheitsindikatoren auf der Ebene von Geschäftsbereichen aufgestellt, die hauptsächlich Aussagen über betriebliche Unfälle machen.

Als Beispiel für die Durchführung der Gruppe kann das Auftreten und der Schweregrad von berichteten Unfällen (betriebliche Unfälle mit Krankheitstagen und Abwesenheit von mehr als 3 Tagen) gelten, die bei Airbus registriert wurden und zwischen 2004 und 2006 deutlich gesunken sind, während die Flugzeuglieferungen im gleichen Zeitraum anstiegen.

Airbus	2006	2005	2004
Auftreten von Unfällen (‰)	10,6	12,61	13,18
Schweregrad ⁽¹⁾	0,133	0,184	0,236

(1) Verlorene Tage (Ausfalltage), verursacht durch gemeldete Unfälle/Mitarbeiter.

2.4.3.2 Schutz der EADS-Mitarbeiter und des EADS-Know-how

Richtlinien

„Angesichts der besonderen Art der Einrichtungen in der EADS-Gruppe, die für viele Aktivitäten in den Bereichen der nationalen Verteidigung und sensibler ziviler Märkte verwendet werden, werden die Zugangsbedingungen und die Bedingungen für Bewegungen innerhalb der Anlagen und Einrichtungen von amtlichen Verordnungen geregelt und richten sich nach zwei Prinzipien:

- *der Zutritt zu den Anlagen muss zuvor von der Gesellschaft genehmigt werden; und*
- *der Zutritt zu Bereichen, die entweder nicht uneingeschränkt betreten werden dürfen oder als sensible Bereiche gelten, richtet sich nach den nationalen Vorschriften und den Richtlinien der Gesellschaft.“*

Organisation und Durchführung

Die EADS hat Sicherheitsrichtlinien zur Verbesserung der Sicherheit ihrer Angestellten und zum Schutz des Fachwissens der EADS aufgestellt. Es wurde ein Sicherheitsausschuss eingerichtet, der sich aus den führenden Sicherheitsbeauftragten jedes Landes und Geschäftsbereichs zusammensetzt, die die lokalen Sicherheitsbeauftragten auf der Ebene der Geschäftseinheit und auf Werksebene überwacht und in Verbindung mit nationalen Sicherheitsbehörden und europäischen Sicherheitsbehörden steht.

Das Netzwerk der Sicherheitsmanager hat den Zweck, den Austausch von Informationen und Best Practices sicher zu stellen. Arbeitsgruppen wurden gebildet, um die ständige Anpassung der Sicherheitsmaßnahmen an aktuelle Bedrohungen zu erleichtern. Das Betreten von EADS-Einrichtungen bedarf der vorherigen Genehmigung. Der Zutritt zu Bereichen, die entweder nicht uneingeschränkt betreten werden dürfen oder als sensible Bereiche gelten, richtet sich nach den nationalen Vorschriften und den Richtlinien der Gesellschaft. Das Bewusstsein der Mitarbeiter der EADS wird als ein wichtiger Erfolgsfaktor angesprochen.

Mit der zunehmenden Entwicklung des Geschäfts der EADS außerhalb Europas ergibt sich die Notwendigkeit, die Sicherheit der Mitarbeiter in risikobehafteten Ländern zu erhöhen und die Sicherheit der Büros von EADS im Ausland zu verbessern.

In Anbetracht der IT-Sicherheit wurden geeignete Maßnahmen getroffen, um die Prozesse zu überprüfen und ein größeres Bewusstsein bei den EADS-Mitarbeitern für die Sicherheit der Informationssysteme zu schaffen. Unter Berücksichtigung der Sensibilität der Konzerngeschäfte müssen die Mitarbeiter in der Lage sein die Geschäftsanforderungen einzuhalten, um immer in Übereinstimmung mit den Sicherheitsrichtlinien der Gruppe zu arbeiten. Deswegen implementiert die Gruppe beispielsweise gesicherte nomadische IT-Lösungen, welche die Mobilität und die Reaktionszeit bei vertraulichen Geschäften verbessern.

2006 richtete sich der Fokus besonders auf das Risikomanagement, wobei alle Sicherheitsaspekte und Bedürfnisse im Bereich der geschäftlichen Sicherheit ausgeleuchtet wurden. So wurden insbesondere neue Verfahren festgelegt und die Implementierung spezifischer Anwendungen (z.B e-HR) wurde in die Wege geleitet.

2.4.3.3 Vielfalt: Verpflichtung zur Chancengleichheit für alle EADS-Mitarbeiter

Richtlinien

- *„Die EADS verpflichtet sich dazu, all ihren Mitarbeitern Chancengleichheit zu bieten und die Mitarbeiter in keiner Weise aufgrund ihres Geschlechts, ihrer Rasse, ihrer Religion, ihrer Nationalität, politischen Meinung, sexuellen Orientierung, ihres sozialen Ursprungs, ihres Alters oder ihrer Behinderungen zu diskriminieren.“*
- *Die EADS verpflichtet sich dazu, Frauen zu allen ihren Tätigkeitsbereichen Zugang zu verschaffen und gewährleistet die faire berufliche Entwicklung sowie eine gleiche Bezahlung von männlichen und weiblichen Angestellten bei gleicher Qualifikation und gleichwertiger Arbeit.“*

Durchführung und Best Practices

Die EADS hat durch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit schon von je her die Vielfalt gefördert.

Die EADS-Prinzipien, die sich auf Achtung und Förderung der Vielfalt beziehen, sind im Ethikkodex der Gruppe und in der „Internationalen Rahmenvereinbarung“, die mit dem Europäischen Betriebsrat unterzeichnet wurde, verzeichnet.

Die folgenden Beispiele illustrieren die Implementierung dieser Prinzipien:

Nationalitäten

Zu den Mitarbeitern von EADS zählen 40 unterschiedliche Nationalitäten (wobei jedes Land mindestens durch 10 Mitarbeiter vertreten ist).

Weibliche/männliche Mitarbeiter/innen

Der Anteil an weiblichen Mitarbeiterinnen in der Gruppe betrug im Jahr 2006 etwa 15,2%. Diese Zahl hat sich seit 2004 stetig erhöht, als die Gruppe ihre Politik in diesem Bereich verstärkt hatte. Der Anstieg im prozentualen Frauenanteil wurde in allen Geschäftsbereichen festgestellt.

Entsprechend einem gruppenweiten internen Bewertungssystem wurden zum 31. Dezember 2006 rund 5% der Executive-Positionen (höchste Management-Ebenen bei der EADS) sowie 8% der Senior-Manager-Positionen von Frauen wahrgenommen.

Frauen bei EADS	31. Dezember 2006 In Prozent	31. Dezember 2005 In Prozent	31. Dezember 2004 In Prozent
Airbus	13,2	12,7	12,4
Verteidigung und Sicherheit	18,9	18,7	18,9
Eurocopter	13,1	12,6	12,3
Militärische Transportflugzeuge	13	12,6	12,1
Astrium	19,6	19,2	19,4
Zentrale, Innovation Works und andere Geschäfte	17,6	15,7	15,4
SUMME EADS	15,2	15	14,8

Die EADS hat sich zu einem langfristigen Plan zur Förderung von Frauen in der Luftfahrt verpflichtet und dabei zwei Anliegen an vorderste Stelle gesetzt: mindestens 20% der jährlich eingestellten Mitarbeiter/innen werden Frauen sein und es wird eine aktive Kommunikation mit Universitäten und Schulen geben, um weibliche Studenten durch lebende Vorbilder und konkrete Beispiele davon zu überzeugen, dass die Luftfahrtindustrie, und speziell EADS, ein attraktiver Arbeitgeber für Frauen ist.

Seit dem 1. Januar 2004 wurden die Geschäftseinheiten jedes Quartal aufgefordert, einen Bericht über ihren Erfolg im Hinblick auf die Neueinstellung von Frauen abzuliefern.

Die EADS CBA fördert die Gleichberechtigung in allen Entwicklungsprogrammen.

2006 ist der Prozentsatz der Frauen in diesen Programmen gestiegen, um mit dem Rekrutierungsziel der Gruppe überein zu stimmen.

Die Neueinstellung von Frauen betrug im Jahr 2006 22,6% aller Personaleinstellungen (20,5% in 2005), wodurch das Ziel der Gruppe übertroffen wurde. Die Geschäftsbereiche Verteidigung und Sicherheit und Astrium sowie EADS Innovation Works sind auf diesem Gebiet wegweisend.

Seit 2004 hat sich EADS an einer Partnerschaft mit dem **FEMTEC** universitäres Berufskarriere-Zentrum für Frauen Berlin GmbH, in Deutschland beteiligt.

In Zusammenarbeit mit bekannten Unternehmen ist das Ziel dieser Kooperation zwischen FEMTEC und Industrieunternehmen, technische Studien für junge Mädchen und Frauen zu fördern und hochqualifizierten und spezialisierten weiblichen Studentinnen beim Eintritt in die Raumfahrtindustrie zu helfen. Die EADS übernimmt eine aktive Rolle bei Karriereberatungs-Workshops für FEMTEC-Studentinnen.

In Frankreich sponsert EADS im Jahr 2006 zum dritten Mal den **Irène Joliot-Curie-Preis** (siehe „2.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen – Kapitel Innovation“).

Darüber hinaus ist EADS ein aktives Mitglied der **WIST** (Women Initiative in Science and technology), einem Programm, das von der Europäischen Kommission finanziert wurde, um die Möglichkeit von Partnerschaften zwischen privater und öffentlicher Forschung und Verbindungen zwischen Vielfalt und Unternehmensleistung.

Airbus hat ebenfalls einer Partnerschaft mit der Akademie von Toulouse zugestimmt, um Kontakte zwischen weiblichen Fachleuten und Studentinnen zu ermöglichen, Studenten, Lehrkräften und Berufsberatern Informationen über technologische Fortschritte und neue Erkenntnisse zu bieten und an wichtigen Veranstaltungen teilzunehmen.

Zu anderen Initiativen gehört:

- in Deutschland die Organisation eines „**Girls' Day**“, eines Tags der offenen Tür für Mädchen an den deutschen EADS-Standorten, bei dem diese mehr über den Beruf des Ingenieurs erfahren können;
- in Frankreich nimmt EADS an der Initiative „*Sie bewegen sich*“ („*Elles bougent*“) teil. Unter der Leitung wichtiger französischer Universitäten für Ingenieurwesen (ENSAM, ESTACA) zusammen mit Schlüsselunternehmen aus der Transportindustrie (EADS, PSA, Dassault, SNCF...) zielt dieses Projekt darauf ab, das Bewusstsein junger Frauen für technische Studien zu erhöhen und bei ihnen durch Werksbesichtigungen, Konferenzen sowie durch regelmäßige Kontakte mit Ingenieurinnen, die derzeit in Mitgliedsunternehmen arbeiten u.ä. für komplexe Technologien Interesse zu wecken.

Schließlich fand bei der Verfolgung dieser Gesamtstrategie im Juli 2006 ein Treffen mit Teilnehmerinnen des **IWE** (International Institute for Women in Engineering) in der EADS-Zentrale in Paris, dem Astrium ST-Werk in les Mureaux und bei Eurocopter in la Courneuve statt. 80 junge Frauen nahmen an den Workshops über Vielfalt und wissenschaftliche Berufung teil.

Die EADS war ebenfalls ein Geschäftspartner anlässlich des zweiten „**Women's Forum for the Economy and Society**“. Dieses Forum, das im Oktober 2006 stattfand, wurde

geschaffen, um die Vision, den Einfluss und die Auswirkungen von Frauen auf alle größeren wirtschaftlichen und sozialen Belange zu fördern. Es gibt Frauen die Gelegenheit, ihre Ansichten, Ideen und Lösungen zum Ausdruck zu bringen. Es zielt darauf ab, die Richtung für den Fortschritt in der Welt von Morgen zu definieren.

Die Implementierung des mit Gewerkschaften unterzeichneten Abkommens aus dem Jahr 2004 in Frankreich („*Accord sur l'égalité et la mixité professionnelle*“) wird von allen EADS-Unternehmen und ebenso auf Gruppenebene, unter Verwendung bestimmter herkömmlicher Indikatoren, mit denen die Ergebnisse und Fortschritte anhand eines Aktionsplans für den Zeitraum 2004/2006 evaluiert werden,

überwacht. Dieser Aktionsplan wird alle drei Jahre neu ausgehandelt.

Altersvielfalt

Eine Gruppenvereinbarung, die sich auf die EADS-Unternehmen in Frankreich bezieht und mit Gewerkschaftsorganisationen in 2005 unterzeichnet wurde, zielt darauf ab, alle Kriterien aus der Karriereentwicklung zu verbannen, die sich auf das Alter beziehen.

Hinsichtlich der Verlängerung der Lebensarbeitszeit arbeiten andere europäische Unternehmen der EADS-Gruppe ebenfalls an diesem Thema der Entwicklung der zweiten Karrierhälfte.

Anzahl der Mitarbeiter nach Altersgruppen	31. Dezember 2006	31. Dezember 2005	31. Dezember 2004
18-25	7.578	7.179	6.812
26-35	29.621	27.303	26.081
36-45	37.026	37.127	37.544
46-55	36.545	35.358	34.565
56-65	12.227	11.229	10.984
SUMME EADS	122.997	118.196	115.986

Konzernunternehmen werden zu 100% berücksichtigt.

Durchschnittsalter der Mitarbeiter	31. Dezember 2006	31. Dezember 2005	31. Dezember 2004
Frankreich	41,3	41,4	41,6
Deutschland	42,0	42,2	42,1
Spanien	42,8	42,4	42,9
Großbritannien	42,3	41,9	41,7
USA	44,2	43,9	42,4
Sonstige Länder	n/a	40,8	39,5
SUMME EADS	41,8	41,9	41,9

Durchschnittliche Beschäftigungszeit	2006 In Jahren	2005 In Jahren	2004 In Jahren
Airbus	13,4	13,4	13,6
Militärische Transportflugzeuge	20,1	20,8	21,5
Eurocopter	13,4	14,2	15,1
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	16,3	16,7	16,5
Astrium	15	15	14,9
Zentrale, Innovation Works und andere Geschäfte	12,5	13,3	13
SUMME EADS	14,3	14,6	14,7

2.4.3.4 Berufliche Entwicklung: Effizientes Management von Fähigkeiten und Know-how

Richtlinien

- *„Die EADS gewährleistet, dass Arbeitszeiten (einschließlich Überstunden) so geregelt werden, dass ein gesundes Gleichgewicht zwischen Arbeit und Privatleben der Mitarbeiter gefördert wird.*
- *Die EADS strebt die Entwicklung der Fähigkeiten und des Know-hows ihrer Mitarbeiter an, und zwar sowohl zu deren eigenem Nutzen als auch zugunsten des gemeinsamen Erfolgs. Die Personalentwicklungsrichtlinie der EADS zielt darauf ab:*
 - *Schulungen zu unterstützen, um die Leistung und Qualität der Arbeit zu fördern;*
 - *grenz- und funktionsübergreifende Teamarbeit im Rahmen von konzerninterner Mobilität zu stärken;*
 - *die individuellen technischen Fähigkeiten mithilfe eines globalen und konzernweit entwickelten Systems zu beurteilen und anzuerkennen; und*
 - *das Personal an den Leistungen und dem Erfolg der Gruppe und ihrer Tochtergesellschaften durch ein Gewinnbeteiligungssystem teilhaben zu lassen.“*

Durchführung und Best Practices

Einstellung und Halten von Talenten

Die EADS ist der festen Meinung, dass die Entwicklung enger Kontakte mit Zieluniversitäten und deren Studenten zu einem Wachstum der Studentenzahlen beiträgt und die Gruppe bei möglichen zukünftigen Mitarbeitern wirksam bekannt macht.

Die EADS zeigt ihre Verpflichtung auf sehr verschiedene Weise: durch Teilnahme an Gremien, Beratung beim - Unterrichtsinhalt, Vorbereitung von Fallstudien, Halten von technischen Vorlesungen oder Campus-Konferenzen, Vereinbarung von Werksbesichtigungen, Präsenz auf Berufsmessen oder durch Verstärkung der Kooperation in herkömmlichen Forschungsbereichen.

Zum Beispiel: die EADS besucht mehr als **40 Rekrutierungsveranstaltungen** pro Jahr, wie die Bonding Studententessen in Deutschland, die Polytechnique-, Centrale- und Supaero-Karriere-Messen in Frankreich, die MIT oder Berkeley-Messen in den USA, um nur einige zu nennen. Auch entsprechende Marken- und Rekrutierungsveranstaltungen werden während der Luftschauen, wie ILA oder Paris Air Show, abgehalten, die das Bild von EADS als Arbeitgeber unter den wirklichen Luftfahrtfans positiv beeinflussen und talentierte Kandidaten anziehen.

Im Rahmen der Global Industrial Development-Politik der EADS und entsprechend der Präsenz von HR am Asian Aerospace in Singapur im Februar 2006, entschied sich HR Marketing auf dem asiatischen Markt einen Schritt weiter zu gehen. Mit dem Ziel der Entwicklung einer EADS Mitarbeiter-Marke auf gruppenweiter Ebene in China, war das HR-Team im Jahr 2006 Teil des Personals von EADS an der Flugschau in Zhuhai.

Die EADS Gruppe startete ihre eigenen Roadshows in ganz Europa an wichtigen Universitäten innerhalb des Pegasus-Netzwerks (Partnerschaft einer europäischen Gruppe von Luft- und Raumfahrtuniversitäten). Zusammen mit allen Geschäftsbereichen ist EADS auf dem Campus anwesend, um neue Kontakte zu führenden „Luft- und Raumfahrt“-Universitäten in Europa herzustellen und um ein starkes Image von EADS als wünschenswerter Arbeitgeber aufzubauen. Außerdem konnten im Rahmen von Gesprächen mit Fakultätsmitgliedern, Professoren und EADS-Ingenieuren, erste Schritte für die zukünftige Ausbildung und die Fähigkeiten der Studenten entwickelt werden, die für eine erfolgreiche Karriere innerhalb der Raumfahrtindustrie notwendig sind.

Diese Partnerschaften unterstreichen auch die langfristige Verpflichtung von EADS, eine dauerhafte Beziehung mit allen wichtigen Universitäten oder Netzwerken herzustellen.

Zusätzlich zum Anstieg der Besucherzahlen durch Studenten bei der Vor-Ort-Präsenz an Universitäten organisiert EADS mehr als **60 Werksbesichtigungen** in den meisten ihrer Geschäftsbereiche und -einheiten.

Nach mehr als einem Jahr intensiver Projektarbeit konnte EADS den offiziellen Rollout der neuen konzernweiten eRecruiting@EADS Plattform bekannt geben. Diese neue Plattform entspricht den zukünftigen Personalanforderungen des Unternehmens und bringt Transparenz in den konzernweiten Arbeitsmarkt.

Mit dieser neuen, im November 2006 eingeführten Rekrutierungsplattform wird sichergestellt, dass EADS zum richtigen Zeitpunkt und am richtigen Ort über die richtigen Mitarbeiter verfügt. Bei der Gestaltung der Zukunft von EADS fällt der eRecruiting@EADS Plattform eine wichtige Rolle zu.

Mit mehr als 5.000 **Praktika**, die jedes Jahr in Europa angeboten werden, bietet EADS den Studenten sowohl wertvolle technische und persönliche Erfahrung als auch die einzigartige Möglichkeit, einen Einblick in die Welt der Technik zu erhalten. Die meisten der von EADS angebotenen Praktika richten sich an Studenten der Luft- und Raumfahrttechnologie, Elektronik, Informationstechnologie, Finanzen oder des Managements.

Um die persönlichen Kenntnisse und Fähigkeiten ihrer früheren Trainees zu fördern, hat EADS das **Juniors Programm** entwickelt, um mit allen EADS-Praktikanten in Kontakt zu bleiben, so dass EADS hochmotivierte Praktikanten behalten und anwerben kann.

Eine Vielzahl anderer Gelegenheiten (je nach nationalen Bestimmungen und Grundsätzen), die berufliche Weiterbildungs- und Scholarship-Programme einschließen, stehen Studenten ebenfalls zur Verfügung.

Um die Integrationsanstrengungen zu steigern, wurden unternehmensintern spezielle Rekrutierungs- und

Entwicklungsprogramme geschaffen, die zur kontinuierlichen Entwicklung der EADS-Belegschaft beitragen sollen. Ein Programm mit der Bezeichnung PROGRESS, das – neben Mobilität innerhalb der EADS-Gruppe – aus ersten herausfordernden Arbeitseinsätzen für talentierte rekrutierte Mitarbeiter besteht, wurde entwickelt und wird 2007 umgesetzt. Darüber hinaus haben die EADS Entwicklungsprogramme (Financial Management Development Programme and Advanced Marketing and Sales Programme), die jungen Berufstätigen, die an Schlüsselbereichen wie Verkauf und Finanzen interessiert sind, offen stehen, sich jetzt als effizient erwiesen.

Gliederung der Mitarbeiter nach Qualifizierung	2006 In Prozent	2005 In Prozent	2004 In Prozent
Universität (4 Jahre und mehr)	24,4	24	23,9
Universität (bis zu 3 Jahren)	19,3	18,9	19,1
Höhere Berufsschule	9,9	11,3	9,5
Berufsschule	40,9	41,5	41,4
Allgemeine Schulbildung	5,5	4,3	6,1

Entwicklung und Training

Für die EADS-Mitarbeiter ist Entwicklung vorrangig. Da EADS das **technische Fachwissen** als ihren größten Aktivposten versteht, hat sie spezielle Richtlinien für Ingenieure entwickelt, die entscheidend sind für die Beibehaltung des Wettbewerbsvorteils von EADS durch R&T-Entwicklungen.

Bei dem Ziel, attraktive Karrierewege für Ingenieure zu entwerfen, sehen die Unternehmensgrundsätze ebenso Entwicklungsprogramme vor, die auf spezielle Anforderungen der Ingenieure zugeschnitten sind.

Personalentwicklung beinhaltet auch **Schulung**. Die Schulungskosten der EADS belaufen sich pro Jahr auf etwa 4% der Lohnkosten (über € 150 Millionen). Die EADS schult jedes Jahr mehr als 70.000 Angestellte in 2,5 Millionen Unterrichtsstunden.

Um die Effizienz dieser bedeutenden Investition zu verbessern, hat EADS ein Learning Directorate geschaffen, mit dem Ziel bessere Ausbildungsprogramme zu gestalten, für den Austausch interner Ressourcen, sowie für ein proaktiveres Verhalten in diesem Bereich und die Schaffung von Mehrwert für das Geschäft. Das Learning Directorate wird vom Leiter Leadership Development and Learning der EADS kontrolliert.

- Eine der Entscheidungen dieses Directorates war Gründung eines „Shared College“, das der Ort sein wird, an dem alle Geschäftsbereiche gemeinsame Ausbildungsprogramme besuchen und dieselben Ressourcen, einschließlich interne Ausbilder, nutzen werden. Das 2006 gegründete „Shared College“ wird seine ersten Programme 2007 anbieten und wird rasch ausgebaut werden, um den Bedürfnissen der EADS gerecht zu werden. Die ersten vorgesehenen Programme am College widmen sich dem Thema Qualität, dem System-Engineering und dem Programm-Management.
- Der gleichen Richtung folgend hat sich die EADS entschieden, ein Leadership Modell zu schaffen, das auf 6 Grundsätzen basiert, die den erfolgreichen Weg der Führung und des Managements innerhalb der EADS aufzeigen. Das Modell wird mit Instrumenten wie einem spezifischen 360°-Feed-Back-Prozess oder Entwicklungszentren verwendet.
- Die im Jahr 2000 als EADS-Unternehmensuniversität gegründete CBA für die Förderung der derzeitigen Führungskräfte und die Vorbereitung der nächsten Generation an Führungskräften hat einige ihrer Programme auf die Vorbereitung von Führungskräften der EADS auf die Internationalisierung, Verbesserung und Innovation konzentriert.

Im Jahr 2006 hat das Centre for Executive Education von EADS (am Standort Villepreux) in der Nähe von Bordeaux mehr als 1.000 Gäste im ersten Jahr empfangen. Dieses Zentrum steht der ganzen Gruppe bei Versammlungen des Top-Managements, Bildungsveranstaltungen und Seminaren für Führungskräfte zur Verfügung.

Mobilität

Den Angestellten der EADS wird auch eine große Auswahl an Mobilitätsmöglichkeiten geboten. Mobilität bei EADS bedeutet Mobilität bei Funktionen, Geschäftseinheiten und -bereichen in ihren vier Herkunftsländern Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien, sowie auch Beschäftigung in Regionen wie den USA oder Asien.

Zum 31. Dezember 2006 beschäftigte EADS 2.000 im Ausland lebende Mitarbeiter⁽²⁾, davon arbeiteten 75% in einem der europäischen Länder.

Vergütung

Die gesamte Lohnsumme belief sich 2006 auf Mrd. € 8,73 (Siehe „Teil 1/1.2. Jahresabschlüsse“ – Anmerkung 7).

Gewinnbeteiligungsverfahren

Die Vergütungspolitik von EADS ist eng an das Erreichen von individuellen- und Gesellschaftszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch den Gesamtkonzern gebunden. 2006 wurde ein Aktienoptionsplan und ein „Performance und Restricted Share Programm“ für den Führungsstab der Gruppe (siehe „Teil 1/2.3.3 Langfristige Leistungspläne“) eingerichtet. 2006 wurden keine Mitarbeiterangebote gemacht. Das ursprünglich für Juni 2006 geplante Mitarbeiterangebot wurde auf März 2007 verschoben (siehe „Teil 1/2.3.2 2 „Mitarbeiterbeteiligungspläne“).

Seit 2005 folgen die Gewinnbeteiligungsprogramme, die jetzt bei EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien eingeführt werden, gemeinsamen Richtlinien der Gruppe, um eine übereinstimmende Anwendung in diesen vier Ländern sicherzustellen.

2.4.3.5 Beziehung zu Arbeitnehmern: Ein proaktiver Dialog

Richtlinien

- *„Die EADS unterstreicht ihre Auffassung, dass ein anhaltender und qualitativ hochwertiger Austausch mit Mitarbeitern für die Gruppe von größter Bedeutung ist. Vor allem der Europäische Betriebsrat („EWC“) ermöglicht den proaktiven und flüssigen Dialog mit Arbeitnehmervertretern.“*
- *Die EADS gewährleistet, dass die Angestellten in allen Geschäftseinheiten auf konstruktive Weise eingebunden werden. Dadurch bleibt ein angemessener Ausgleich zwischen den Interessen der Angestellten und den wirtschaftlichen Zielen der Gruppe erhalten.“*

(2) Anwendungsbereich: rund 90% EADS.

Durchführung und Best Practices

Europäischer Betriebsrat

Am 23. Oktober 2000, in einer frühen Phase der Gründung der EADS, haben Management- und Arbeitnehmervertreter der Gewerkschaften und des Betriebsrats der EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien einen Vertrag zur Gründung eines Europäischen Betriebsrats (EWC) unterzeichnet.

- Der EWC trifft sich zweimal pro Jahr zum Austausch von Informationen und zur Beratung über die geschäftlichen Entwicklungen und die Aussichten des Konzerns.
- Der EWC umfasst auch einen Wirtschaftsausschuss, der sich viermal pro Jahr versammelt und sich auf wirtschaftliche Angelegenheiten konzentriert.
- In den verschiedenen Geschäftsbereichen wie Airbus, Eurocopter, EADS Astrium und EADS DS wurden auch europäische Unterausschüsse gegründet, die das Modell des EADS EWC nachahmen.

Nationale Ausschüsse ermöglichen in Frankreich, Deutschland und Spanien nach dem Subsidiaritätsprinzip den Dialog in Bezug auf nationale Angelegenheiten.

Im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Umstrukturierungsprogramms von Airbus und der Entwicklung der Organisation der EADS wurde neben dem rechtlichen Verfahren ein informeller Dialogprozess zwischen dem Personal und Gewerkschaftsvertretern vereinbart. Dies führt zu einer höheren Anzahl der ursprünglich geplanten Sitzungen und beim Aufbau der geschäftsbereichsübergreifenden Koordination und der notwendigen Information für die Vorbereitung und die Implementierungsphasen.

Internationale Rahmenvereinbarung

Im Kontext der Globalisierung der Aktivitäten von EADS und als Illustration des Prinzips eines kontinuierlichen Dialogs, schlossen die EADS-Gruppe und der europäische Betriebsrat der Gruppe im Juni 2005 eine internationale Rahmenvereinbarung ab. Mit dieser Vereinbarung haben die Unterzeichner ihre Zustimmung zu gemeinsamen Prinzipien und sozialen Standards zum Ausdruck gebracht, die sie als grundlegend ansehen, und die sie in den Ländern, in denen die Aktivitäten von EADS implementiert sind, weltweit fördern möchten. Damit haben die EADS und der Europäische Betriebsrat der Gruppe ihren starken Glauben zum Ausdruck gebracht, dass die soziale Verantwortung des Unternehmens ein Schlüssel für den langfristigen Erfolg ist.

Der Europäische (EMF) und der internationale Metallarbeiterverband (IMF) identifizieren sich mit diesen Grundsätzen und sind dementsprechend Mitunterzeichner der Vereinbarung.

Die Grundsätze der internationalen Rahmenvereinbarung sind auf die allgemeinen Richtlinien der IAO-Abkommen, die OECD-Richtlinien für Multinationale Unternehmen und die Global Compact-Prinzipien der UNO, die von der EADS im Oktober 2003 unterzeichnet wurde, abgestimmt und sie stimmen mit dem Ethikkodex überein.

Sie umfassen die Bereiche Chancengleichheit und Nicht-Diskriminierung hinsichtlich Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Umweltschutz, verurteilen Kinderarbeit, anerkennen das Prinzip der Versammlungsfreiheit und den Schutz von Gewerkschaftsrechten.

Die EADS erwartet, dass alle ihre Lieferanten diese Rahmenvereinbarung akzeptieren und anwenden.

Überblick über die seit 2000 mit den Gewerkschaften/ Betriebsräten unterzeichneten Kollektivverträge/ Arbeitsvereinbarungen

EADS-Gruppen-Verträge wurden zu folgenden Themengebieten abgeschlossen:

- Einrichtung eines Europäischen Betriebsrats⁽³⁾;
- Anbindung des Personals an den geschäftlichen Erfolg des Konzerns⁽⁴⁾;
- Internationale Rahmenvereinbarung;

- In Deutschland wurden Tarifverträge abgeschlossen für Angelegenheiten wie Feiertagszuschläge, Weihnachtsgeld, Lohnfortzahlung im Krankheitsfall und Vorruhestand sowie Verträge mit dem Betriebsrat über Gewinnbeteiligung, Versicherungspakete, Betriebsrente, nachträgliche Vergütung für Frührentner, betriebliches Vorschlagswesen, Ausgleich von Familie und Arbeit, Behinderte und Zeiteinsparungssystem;
- In Frankreich wurden Gruppen-Verträge abgeschlossen für Angelegenheiten wie Beschäftigungsprobleme, Gewerkschaftsrechte und Gesellschaftsdialog, Vorruhestand, Ende der Berufslaufbahn, Kosten für Krankenversicherung, Koordinatoren für den französischen Betriebsausschuss und die Gewerkschaften, gleiche Berufschancen, kulturelle Vielfalt, Arbeitszeit, Ausbildung während der gesamten Karriere, neuer Rahmen für die Gesundheitsversicherung;
- In Spanien befasst sich ein Tarifvertrag mit verschiedenen Themen wie Arbeitszeit und Organisation der Arbeit. Er umfasst auch Sozialleistungen wie: Zuschüsse für die Kinder der Mitarbeiter, öffentliche Verkehrsmittel, Ruhestand, Lebensversicherung, Darlehen, Ruhestandsankennung, Kantinen, Zuschüsse für die Arbeitnehmervertretung.

Es gilt festzuhalten, dass Kollektivverträge für Angelegenheiten, die in direktem Zusammenhang mit ihren spezifischen Sozialbereichen stehen, auf Ebene der Geschäftseinheit abgeschlossen werden können.

(3) Vereinbarung über die Einrichtung eines Europäischen Betriebsrats und seiner Unterausschüsse zur Information und Beratung der Belegschaft zwischen EADS N.V. und ihren Arbeitnehmervertretern vom 23. Oktober 2000.

(4) Konzernvereinbarung über die Implementierung eines Plans für die leistungsabhängige Vergütung innerhalb der EADS-N.V.-Gruppe zwischen den Personalleitern von EADS N.V. und dem Europäischen Betriebsrat vom 29. Juli 2004.

2.5 Gesellschaftliches Engagement

2.5.1 Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Geschäftsinteressenten der EADS

2.5.1.1 Richtlinien

„Als eines der größten europäischen Unternehmen ist sich EADS ihrer Verantwortung bewusst und bereit, in den Ländern, in denen EADS tätig ist, ihren Beitrag in Sachen Kultur, Ausbildung und Soziales zu leisten. Die EADS beabsichtigt, vor allem die Projekt-Partnerschaften mit Hochschulen und Forschungszentren z.B. durch die EADS-Forschungsstiftung zu erweitern.

Die EADS tut alles, um einen offenen Dialog mit allen Geschäftsinteressenten der EADS aufrechtzuerhalten und liefert im Rahmen ihrer Verpflichtungen klare Antworten, wenn sie nach Erklärungen gefragt wird.“

2.5.1.2 Organisation

Die EADS leistet Beiträge verschiedener Art; dazu gehören Sponsoring, Spenden oder Partnerschaften. Die EADS leistet an allen Standorten Beiträge zu Aktivitäten, Konferenzen oder Institutionen, die sich um Angelegenheiten der Bereiche Sozialwesen, Bildung, Kultur und Sport bemühen. In den meisten Fällen werden solche Aktivitäten von EADS-Einheiten vor Ort ins Leben gerufen, die in regelmäßigem Kontakt zu relevanten Geschäftsinteressenten stehen.

Die EADS hat Richtlinien für Spenden (Verantwortungsbereich des EADS Corporate Secretary) und Sponsoring (Verantwortungsbereich von EADS Corporate Communications) implementiert, in denen Kriterien für die Gewährung von Sponsoring für Projekte festgelegt werden.

Den Geschäftseinheiten verbleibt dennoch ein gewisser Handlungsspielraum. Die Richtlinien enthalten auch Schwellenbeträge, jenseits derer solche Aktivitäten dem Corporate Secretary bzw. Corporate Communications mitgeteilt und von den CEOs genehmigt werden müssen.

2.5.1.3 Durchführung und Best Practices

Sponsoring und Spenden

Im Jahr 2006 hat die EADS zu sozialen, kulturellen, sportlichen oder bildungstechnischen Projekten Beiträge in Höhe von über Mio. € geleistet. Ein spezieller Fokus wird auf

branchenbezogene Initiativen und wissenschaftsorientierte Projekte gerichtet. Jedoch sind in dieser Zahl die Beiträge an die Unternehmensstiftung für Forschung (Fondation d'entreprise EADS) in Frankreich oder die FIDAMC in Spanien nicht enthalten.

Die EADS trägt ebenfalls zu humanitären Maßnahmen bei, indem sie Ausrüstungen spendet bzw. schenkt oder auch – sofern erforderlich – Lufttransporte zur Verfügung stellt. Unter anderem hat die EADS mit „Aviation sans Frontières“ („ASF“), eine Non-Profit-Organisation in Frankreich, Deutschland und Spanien, einer humanitären Organisation, die Lufttransporte insbesondere für schwer kranke Kinder organisiert, eine langfristige Partnerschaft abgeschlossen. 2006 hat ASF Frankreich das zehntausendste Kind zur medizinischen Behandlung Frankreich begleitet.

Die EADS ermutigt auch solche Mitarbeiter, die selbst aktiv und eigenverantwortlich an lokalen Initiativen teilnehmen, die zur gesamten Entwicklung der lokalen Gemeinschaften beitragen.

Dialog mit den Geschäftsinteressenten

Die EADS steht kritischen Stimmen stets offen gegenüber und begrüßt konstruktive Beiträge. Die Gruppe setzt alles daran einen offenen Dialog mit allen Geschäftsinteressenten zu führen, die zusätzliche Informationen zum Geschäft der EADS, dem Betrieb oder den CSR-Aktivitäten wünschen.

Damit die Geschäftsinteressenten und die Aktionäre die aktuellsten Informationen erhalten, kommuniziert die Gruppe für die proaktiv mit den Nachhaltigkeits-Rating-Agenturen. Die EADS strebt eine kontinuierliche Verbesserung der Integration der CSR im Tagesgeschäft an. Um dieses Ziel zu erreichen trägt die Analyse der Agenturen zu den Anstrengungen des Konzerns bei, die Stärken und Schwächen zu beurteilen und mögliche Lücken in der CSR-Berichterstattung aufzuzeigen. Sie liefern auch einen Hinweis auf die Benchmark-Positionierung der EADS innerhalb der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, die, bezogen auf das CSR-Reporting, derzeit hinter anderen Branchen zurückliegt.

2.5.2 Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie der EADS

2.5.2.1 Richtlinien

- „Die EADS ist stolz, dank des in ihre globale Reputation gesetzten Vertrauens seitens ihrer internationalen Kunden ihre Produkte und Dienstleistungen in einer wachsenden Zahl von Ländern zu verkaufen.“
- Die EADS ist sich als weltweit tätiges Unternehmen ihrer Verantwortung hinsichtlich der Verbreitung von ordnungsgemäßen Geschäftspraktiken bewusst, die die Ausweitung einer ausgewogenen und fairen Globalisierung fördern, von der alle Länder profitieren.
- Die EADS unterstützt überall dort, wo sich die Gelegenheit bietet, die Zusammenarbeit mit ortsansässigen Industrien zur Förderung der Entwicklung von Fähigkeiten und Kompetenzen.
- Die EADS unterstützt lokale Initiativen, die Projekte von Unternehmen in Bezug auf die Verantwortung in der Gesellschaft fördern.“

2.5.2.2 Organisation

Eine Einrichtung mit der Bezeichnung Global Industrial Development („GID“) ist für den Entwurf und die Implementierung der globalen Strategie des EADS-Konzern verantwortlich. Zu dieser, Ende 2005 geschaffenen, Einrichtung gehören ein Unternehmensteam und ein Geschäftsbereichsnetzwerk.

Die Gesamtorganisation der EADS ist bestrebt, die Globalisierung vollumfänglich in die Politik der EADS zu implementieren. Hauptziel ist, wenn immer möglich, langfristige Industrie-Partnerschaften mit ausgeglichenen Leistungen zwischen der EADS und den lokalen Partnern einzugehen.

2.5.2.3 Durchführung und Best Practices

2006 vollzog die EADS entscheidende Schritte zur Globalisierung. Unter anderem legte die EADS die Grundlage für eine erhebliche Ausweitung der Industrie-Präsenz in Indien und China.

Das Technologiezentrum der EADS in Indien soll 2008 in Bangalore eröffnet werden. Es dient der Aufnahme von Tochtergesellschaften der EADS sowie von Lieferanten, die Ingenieurarbeiten, Software-Entwicklungen und technische Publikationen unternehmen. Damit werden in den nächsten 10 Jahren insgesamt bis zu 2.000 Arbeitsplätze geschaffen.

Eurocopter hat zusammen mit einem chinesischen Partner mit der gemeinsamen Entwicklung des EC175, einem neuen Mehrzweckhubschrauber begonnen. Gleichzeitig bereitet Airbus die Einrichtung eines Endmontagewerks für die A320 in der Provinz Tianjin vor, die 2008 ihre Produktion aufnehmen sollte.

Mit diesen Meilensteinen in Indien und China wird das Commitment der EADS-Gruppe zur Globalisierung ihrer Industrie-Präsenz in strategischen Ländern, durch eine Win-Win-Verbindung mit den lokalen Partnern, bestätigt. Während EADS davon ausgeht von einem nachhaltigen Marktzugang und sehr gut geschulten Ressourcen in spezifischen Arbeitsbereichen profitieren zu können, profitiert das Land von der Entwicklung ihrer lokalen Luftfahrtindustrie mit der Schaffung von hunderten Arbeitsstellen in Kernaktivitäten, wie Ingenieurwesen und Endmontage des Flugzeugs.

3

ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT UND IHR GRUNDKAPITAL

3.1	Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	96	3.3	Aktienbesitz und Stimmrechte	110
3.1.1	Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	96	3.3.1	Aktionärsstruktur	110
3.1.2	Rechtsform	96	3.3.2	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	112
3.1.3	Geltendes Recht	96	3.3.3	Art der Aktien	117
3.1.4	Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	100	3.3.4	Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	118
3.1.5	Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	100	3.3.5	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	119
3.1.6	Handels- und Gesellschaftsregister	100	3.3.6	Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe	119
3.1.7	Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	101	3.3.7	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	121
3.1.8	Geschäftsjahr	101			
3.1.9	Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	101	3.4	Dividenden	125
3.1.10	Aktionärsversammlung	102	3.4.1	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	125
3.1.11	Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	104	3.4.2	Dividendenpolitik der EADS	126
3.1.12	Obligatorisches Übernahmeangebot	105	3.4.3	Nicht eingeforderte Dividenden	126
			3.4.4	Besteuerung	126
3.2	Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	107	3.5	Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren	128
3.2.1	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	107			
3.2.2	Ausgegebenes Grundkapital	108			
3.2.3	Genehmigtes Kapital	108			
3.2.4	Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	108			
3.2.5	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	109			

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft

Handelsname: EADS

Geschäftssitz (*statutaire zetel*): Amsterdam

Firmenname: European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.

Tel: +31.20.655.48.00

Eingetragener Sitz der Gesellschaft: Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Niederlande

Fax: +31.20.655.48.01

3.1.2 Rechtsform

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

Als weltweit tätige Gesellschaft handelt die EADS in den einzelnen Ländern entsprechend den dort geltenden gesetzlichen Vorschriften.

3.1.3 Geltendes Recht

Die Gesellschaft unterliegt dem niederländischen Recht, insbesondere dem Buch 2 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches und ihrer Satzung (nachstehend „**Satzung**“ genannt). Die Aktien der Gesellschaft sind an der Euronext Amsterdam im gehandelten, aber nicht notierten Segment zum Handel zugelassen.

WFT ist prinzipiell eine Straftat, die in den Niederlanden mit Geldstrafen und Bußgeldern geahndet wird.

Die Gesellschaft unterliegt verschiedenen Rechtsvorschriften des Niederländischen Gesetzes zur Überwachung des Effektenhandels (*Wet op het financieel toezicht*, „**WFT**“). Diese Bestimmungen werden nachstehend zusammengefasst.

Zu den „**Insidern**“ gehören insbesondere (i) Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee der Gesellschaft, (ii) bestimmte Führungspersonen, (iii) Personen, die mit den unter (i) und (ii) erwähnten Personen eng verbunden sind (einschließlich ihrer Ehegatten, unterhaltsberechtigten Kinder und anderer Verwandte, die im selben Haushalt leben), und (iv) juristische Personen, Treuhänder sowie Partnerschaften, deren Führungsverantwortlichkeiten von den unter (i), (ii) oder (iii) aufgeführten Personen wahrgenommen werden, oder die von einer solchen Person direkt oder indirekt kontrolliert werden, oder die zu Gunsten einer solchen Person gegründet wurden, oder deren wirtschaftliche Interessen denjenigen solcher Personen im Wesentlichen gleichgestellt sind.

Gemäß Paragraph 5:60 des WFT müssen bestimmte Personen, die innerhalb der Gesellschaft Führungsverantwortung tragen, und wenn anwendbar, mit diesen Personen eng verbundene Personen (zusammen „**Insider**“ wie unten definiert) die niederländische Aufsichtsbehörde für Finanzmärkte (Autoriteit Financiële Markten (die „**AFM**“)) über alle Transaktionen, die auf eigene Rechnung vorgenommen werden und in Zusammenhang mit Aktien der Gesellschaft oder mit Derivaten oder anderen an sie gebundenen Finanzinstrumenten stehen, in Kenntnis setzen. Die Nichteinhaltung der Vorschriften des

Gemäß niederländischem Recht hat EADS bestimmte interne Vorschriften gegen Insider-Geschäfte (nachstehend „**Insidergeschäftsvorschriften**“ genannt) erlassen, damit die Geheimhaltung wichtiger Firmeninformationen, die Transparenz des Handels in Aktien von EADS und die

Befolgung der Regeln von EADS in Bezug auf den Handel in Aktien von EADS mit den Vorschriften in Bezug auf den Aktienhandel in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien gewährleistet ist (Beispiele bezüglich der Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee in den Niederlanden, Deutschland, Spanien und Frankreich finden sich unter „3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen – Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee“). Gemäß den Insidergeschäftsvorschriften sind (i) allen Mitarbeitern und Directors Transaktionen in Aktien von EADS bzw. Aktienoptionen untersagt, wenn sie über Insiderinformationen verfügen, und (ii) dürfen bestimmte Personen nur innerhalb sehr begrenzter Zeiträume mit Aktien von EADS oder Aktienoptionen handeln und haben im Hinblick auf bestimmte Transaktionen spezifische Informationsverpflichtungen gegenüber dem von der Gesellschaft benannten Beauftragten für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften und gegenüber der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde. Die aktuelle Version der Insidergeschäftsvorschriften (Stand 1. Januar 2007) ist auf der Webseite der Gesellschaft verfügbar.

Das Board of Directors von EADS hat den EADS-Chief Financial Officer, Hans Peter Ring, zum Compliance Officer ernannt. Der Compliance Officer ist im Wesentlichen für die Durchsetzung der internen Insider-Vorschriften und für die Berichterstattung an die AFM verantwortlich.

Gemäß Artikel 5:59 Paragraph 7 des WFT muss die Gesellschaft eine Liste aller Personen führen, die im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses oder in anderer Weise für sie arbeiten und Zugang zu Insiderinformationen haben. Nach französischem, deutschem und spanischem Recht existieren entsprechende Anforderungen.

Außerdem unterliegt die Gesellschaft im Hinblick darauf, dass ihre Aktien an regulierten Märkten in Frankreich, Deutschland und Spanien zum Handel zugelassen sind, dem Recht dieser drei Rechtsordnungen. Im Folgenden werden die für die Gesellschaft wichtigsten Gesetze und Vorschriften bezüglich der Veröffentlichung von Informationen in diesen drei Rechtsordnungen zusammengefasst.

3.1.3.1 Periodische Offenlegungspflichten

Gemäß der Richtlinie 2004/109/EC zur Harmonisierung der Transparenzanforderungen in Bezug auf Informationen über Emittenten, deren Wertpapiere zum Handel auf einem geregelten Markt zugelassen sind (die „**Transparenz-Richtlinie**“), muss EADS bestimmte regelmäßige und laufende Informationen (die „**Vorgeschriebenen Informationen**“) offen legen. Der letzte Termin für die Umsetzung der Transparenz-Richtlinie durch die EU-Mitgliedstaaten war der 20. Januar 2007.

Gemäß der Transparenz-Richtlinie muss EADS die vorgeschriebenen Informationen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft in einer Form bekannt geben, die in nicht diskriminierender Weise einen schnellen Zugang zu ihnen gewährleistet. Zu diesem Zweck kann EADS einen professionellen Dienstleister (wire) einsetzen. Außerdem müssen die vorgeschriebenen Informationen gleichzeitig bei der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde hinterlegt werden. Danach muss EADS sicherstellen, dass die vorgeschriebenen Informationen während mindesten fünf Jahren öffentlich zugänglich sind.

Schließlich müssen vorgeschriebene Informationen für die zentrale Speicherung im Rahmen eines amtlich bestellten Systems zur Verfügung gestellt werden, das vom Emittenten des Herkunftsmitgliedstaates offiziell bezeichnet ist.

Niederländische Vorschriften

Im Sinne der Transparenz-Richtlinie wird die Aufsicht von EADS durch den Mitgliedstaat vorgenommen, in dem das Unternehmen seinen eingetragenen Firmensitz hat, das heißt, durch die Niederlande. Außerdem soll die zuständige Finanzmarktaufsichtsbehörde, die für die Einhaltung der Compliance durch EADS abschließend verantwortlich ist, die Finanzmarktaufsichtsbehörde der Niederlande, die AFM, sein.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments haben die Niederlande Bestimmungen in Bezug auf die Offenlegungspflichten über den Erwerb oder die Veräußerung von bedeutenden Beteiligungen oder bedeutender Anteile an Stimmrechten der Aktionäre (Siehe „3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“) umgesetzt, aber nicht in Zusammenhang mit anderen Mitteilungspflichten.

Sobald die Transparenz-Richtlinie in den Niederlanden vollständig eingeführt ist, muss EADS eine Reihe regelmäßiger Veröffentlichungspflichten erfüllen, wie beispielsweise:

- die Veröffentlichung eines Jahresfinanzberichts, zusammen mit einem Prüfbericht der von einem externen Wirtschaftsprüfer erstellt wurde, spätestens vier Monate nach Abschluss des Geschäftsjahres;
- die Veröffentlichung eines Halbjahresfinanzberichts, der die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres abdeckt, spätestens zwei Monate nach Ablauf der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres; und
- die Veröffentlichung von Quartalsfinanzberichten.

Zusätzlich zu den Anforderungen der Transparenz-Richtlinie, gemäß Abschnitt 5:15 der Verordnung zur Überwachung des Effektenhandels (WFT), die sich aus der Implementierung der Richtlinie 2003/71/EU vom 4. November 2003 ergibt, kann die Gesellschaft ein Registrierungsdocument erstellen, um rechtliche

und finanzielle Informationen zur Gesellschaft (Aktionärsstruktur, Geschäftstätigkeit, Management, jüngste Ereignisse, mögliche Entwicklungen und sonstige Finanzdaten) zu geben. In der Praxis kann das Registrierungsdokument der Gesellschaft als Prospekt verwendet werden, wenn es durch ein Wertpapierangebot und eine von der AFM genehmigte Zusammenfassung ergänzt wird. Ein solches Registrierungsdokument wird zur Genehmigung bei der AMF eingereicht und nach der Genehmigung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Zusätzlich und gemäß Abschnitt 5:24 der WFT – die sich ebenfalls aus der Implementierung der Richtlinie 2003/71/EU ergibt – muss die Gesellschaft mindestens jährlich eine Liste bestimmter Gesellschafts- und Finanzdokumente oder sonstiger Informationen, die sie während der letzten 12 Monate veröffentlicht oder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat, und Angaben dazu, wo diese beschafft werden können, zur Verfügung stellen (siehe „3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren“).

Französische Vorschriften

Da die Transparenz-Richtlinie in Frankreich am 20. Januar 2007 eingeführt wurde, besteht für EADS keine weitere Pflicht mehr bestimmten Offenlegungspflichten gemäß den allgemeinen Vorschriften der *Autorité des marchés financiers* (die „AMF“) nachzukommen.

Entsprechend den in der Transparenz-Richtlinie verlangten Anforderung, vorgeschriebene Informationen in der Europäischen Gemeinschaft zu veröffentlichen, muss EADS die gleichen Informationen wie im Ausland zur Verfügung stellen.

Deutsche Vorschriften

Da die Transparenz-Richtlinie in Deutschland am 20. Januar 2007 eingeführt wurde, besteht für EADS keine weitere Pflicht mehr, bestimmten deutschen Offenlegungspflichten gemäß dem deutschen Börsengesetz und der deutschen Börsenzulassungs-Verordnung nachzukommen.

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 wird die Gesellschaft auch im Auswahlindex MDAX, dem MidCap-Index der Deutsche Börse AG, geführt.

Gemäß § 62 und § 63 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse führt die Notierung im Prime Standard des amtlichen Marktes zu der weiteren Verpflichtung der Gesellschaft, einen konsolidierten Jahresabschluss sowie Quartalsberichte zu erstellen und zu veröffentlichen.

Außerdem ist die Gesellschaft aufgrund der Notierung im amtlichen Markt (Prime Standard) verpflichtet, zu Beginn jedes

Geschäftsjahrs für das jeweilige Geschäftsjahr einen Unternehmenskalender zu erstellen. Die Gesellschaft ist zudem verpflichtet, mindestens einmal pro Jahr zusätzlich zur Bilanzpressekonferenz eine Analystenveranstaltung abzuhalten.

Die Gesellschaft hat, von bestimmten Ausnahmen abgesehen, die Zulassung von Aktien, die zu einem späteren Zeitpunkt ausgegeben wurden, zum amtlichen Markt der Frankfurter Wertpapierbörse zu beantragen (vgl. § 69 der deutschen Börsenzulassungsverordnung).

Spanische Vorschriften

Im Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments wurde die Transparenz-Richtlinie in Spanien noch nicht eingeführt. Bis zur Einführung der Transparenz-Richtlinie in Spanien muss die EADS die nachfolgend aufgeführten Anforderungen somit weiter erfüllen.

Gemäß einer Verfügung des Ministeriums vom 18. Januar 1991 ist die Gesellschaft verpflichtet, bei der Comisión Nacional del Mercado de Valores (die „CNMV“) und den entsprechenden spanischen Börsenaufsichtsbehörden (die die Informationen der Öffentlichkeit bekannt geben werden) relevante Informationen über die finanzielle Situation der Gesellschaft im Halbjahreszeitraum einzureichen. 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 Board of Directors vorgelegt werden und diese nicht mit den Halbjahresinformationen zum 31. Dezember übereinstimmen, muss das Board of Directors 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 Artikel 35 des spanischen Wertpapiergesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988, in geänderter Fassung (das „**Spanische Wertpapiergesetz**“) und der Verordnung EHA/3050/2004 vom 15. September, muss das Unternehmen insbesondere detaillierte Informationen in Bezug auf die Anzahl und den Betrag der Transaktionen machen. Dies gilt für alle Transaktionen, die mit nahe stehenden Unternehmen und Personen ausgeführt worden sind. Die Angaben sind in die Halbjahresinformation einzufügen, die das Unternehmen bei der CNMV und der spanischen Wertpapierbörse vorlegen muss, ohne Rücksicht auf die Angaben, die im jährlichen Unternehmensführungsbericht bereits enthalten und bei CNMV jährlich eingereicht werden müssen („**Jährlicher Corporate Governance Bericht**“ gemäß Verordnung des Ministeriums für Wirtschaft 3722/2003 vom 26. Dezember 2003 („**Ministerielle Verordnung**“)).

In Übereinstimmung mit dem spanischen Wertpapiergesetz ist die Gesellschaft gehalten, detaillierte Informationen über Transaktionen vorzulegen, die mit (i) Directors außerhalb der

regulären Unternehmensaktivitäten oder nicht zu Marktbedingungen und (ii) die mit nahe stehenden Unternehmen und Personen sowie in einer Betragshöhe durchgeführt worden sind, die für ein angemessenes Verständnis der öffentlichen Wirtschaftsinformationen wesentlich sind.

Die EADS veröffentlicht solche Informationen in ihrem Registrierungsdocument.

3.1.3.2 Laufende Offenlegungspflichten

In Übereinstimmung mit der Transparenz-Richtlinie beinhalten die vorgeschriebenen Informationen insbesondere Insiderinformationen, wie in Artikel 6 der Richtlinie 2003/6/EG zu Insidergeschäften und Marktmanipulation (die „**Marktmissbrauchsrichtlinie**“) definiert. Solche Informationen müssen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft verbreitet werden (siehe Einleitung zu Abschnitt „3.1.3.1 Periodische Offenlegungspflichten“).

Insider-Informationen sind präzise Informationen, die nicht öffentlich zugänglich gemacht worden sind und die direkt oder indirekt eine oder mehrere Emittenten von Finanzinstrumenten oder ein oder mehrere Finanzinstrumente betreffen, und die, wenn sie öffentlich gemacht wurden, geeignet wären, die Kursentwicklung solcher Finanzinstrumente oder den Kurs sich darauf beziehender derivativer Finanzinstrumente deutlich zu beeinflussen.

Insider-Informationen müssen den Märkten so rasch wie möglich offen gelegt werden. Es liegt aber in der Verantwortung des Emittenten, die öffentliche Bekanntgabe von Insider-Informationen zu verzögern, um so seine legitimen Interessen nicht zu beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung die Öffentlichkeit nicht irreführt und dass der Emittent in der Lage ist, die Vertraulichkeit dieser Information sicherzustellen.

Niederländische Vorschriften

Nach der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in holländisches Recht wird die EADS sämtliche Insider-Informationen gemäß den Anforderungen, die in einem solchen Gesetz festgelegt werden, was in den Niederlanden noch nicht erfolgt ist, offen legen und verteilen.

Französische Vorschriften

Mit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in die allgemeinen Vorschriften der AMF (die „**Allgemeinen Vorschriften der AMF**“) am 20. Januar 2007, haben die französischen Anforderungen an Insider-Informationen in Frankreich gemäß Artikel 223-1 und gemäß den Allgemeinen Vorschriften der AMF ihre Gültigkeit für die EADS verloren.

Sämtliche, wie oben definierten Insider-Informationen werden in Frankreich über die Wege der Verteilung in der gesamten Europäischen Gemeinschaft verteilt, da dies im Rahmen des niederländischen Rechts bei der Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt wird, damit die in Frankreich und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

Deutsche Vorschriften

Mit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Recht am 20. Januar 2007 haben die deutschen Anforderungen an Insider-Informationen gemäß Abschnitt 15 des Wertpapierhandelsgesetzes ihre Gültigkeit für die EADS verloren.

Sämtliche, wie oben definierten Insider-Informationen werden in Deutschland über die Berichtswege der Europäischen Gemeinschaft verteilt, da dies im Rahmen des niederländischen Rechts bei der Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt wird, damit die in Deutschland und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

Spanische Vorschriften

Die folgenden Bestimmungen gelten für die Gesellschaft, sie können aber eingeschränkt oder unwirksam werden, sobald die Transparenz-Richtlinie in Spanien vollständig eingeführt ist.

Gemäß Artikel 82 des spanischen Wertpapiergesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten, so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Alle derartigen relevanten Ereignisse müssen 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 Artikel 117 des spanischen Wertpapiergesetzes 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 der königlichen Verordnung 1333/2005 vom 11. November 2005 (das „**MAD Royal Decree**“) muss die Gesellschaft sich bemühen sicherzustellen, dass die relevanten Informationen gleichzeitig allen Anlegern in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union bekannt gegeben werden, wo die Gesellschaft notiert ist.

Gemäß dem spanischen Wertpapiergesetz und der „**Ministeriellen Verordnung**“ und dem Rundschreiben 1/2004 vom 17. März 2004 der CNMV (das „**Rundschreiben**“) 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 Ministeriellen Verordnung und dem Rundschreiben spezifizierten Informationen enthält;
- (iv) jährlich einen Corporate Governance Bericht (der „**Jährliche Corporate Governance Bericht**“) bei der

CNMV einzureichen, der die in der Ministerialverordnung und dem Rundschreiben aufgeführten Informationen enthalten muss; und

- (v) hinsichtlich der Bestimmungen in den Aktionärsverträgen, die sich auf die Ausübung der Stimmrechte auf Aktionärsversammlungen beziehungsweise Einschränkungen oder Bedingungen hinsichtlich der freien Übertragbarkeit von Aktien oder Wandelschuldverschreibungen beziehen, (a) vorausgesetzt die Gesellschaft ist Teil des Aktionärsvertrags, die diese Bestimmungen sodann als relevantes Ereignis veröffentlicht, solche Bestimmungen bei der CNMV einzureichen, (b) die Bestimmungen auf der Webseite der Gesellschaft zu veröffentlichen, es sei denn, die CNMV befreit die Gesellschaft von dieser Verpflichtung und (c) Einzelheiten dieser Vorschriften im Jährlichen Corporate Governance Bericht darzulegen.

3.1.4 Gründungsdatum und 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 niederländischer Sprache bei der Handelskammer von Amsterdam einsehbar.

Gemäß Artikel 57 der französischen Verordnung Nr. 84-406 vom 30. Mai 1984 ist eine beglaubigte Kopie einer Übersetzung der Satzung ins Französische beim *Grefe du 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 *Grefe du 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 Aktionärsversammlung.

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

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

Dividenden, Abschlagsdividenden oder sonstige Ausschüttungen werden per Banküberweisung auf die Bank- oder Girokonten überwiesen, die der Gesellschaft von den Aktionären oder in deren Namen innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach der Bekanntmachung der Dividendenausschüttung schriftlich mitgeteilt wurden.

3.1.9.2 Rechte bei Auflösung der Gesellschaft

Im Fall der Auflösung und Liquidation der Gesellschaft wird das Vermögen, das nach Zahlung der Schulden und Liquidationskosten verbleibt, an die Aktionäre entsprechend ihrer Beteiligung verteilt.

3.1.10 Aktionärsversammlung

3.1.10.1 Einberufung von Aktionärsversammlungen

Aktionärsversammlungen werden so oft einberufen, wie das Board of Directors dies für erforderlich hält, oder auf Antrag von Aktionären, die einzeln oder zusammen mindestens 10% des gesamten ausgegebenen Kapitals der Gesellschaft halten.

Die Aktionärsversammlung ist vom Board of Directors durch Bekanntmachung in mindestens einer niederländischen, landesweit erscheinenden Tageszeitung, einer internationalen Tageszeitung sowie in je einer Tageszeitung in den Ländern anzukündigen, in denen die Aktien der Gesellschaft an der Börse zugelassen sind. Die Bekanntmachung hat mindestens 15 Tage vor dem Tag der Aktionärsversammlung, wobei der Tag der Ankündigung nicht mitgezählt wird, zu erfolgen und muss die Tagesordnung enthalten oder angeben, dass die Tagesordnung in den Geschäftsräumen der Gesellschaft und anderen in der Bekanntmachung bekannt gemachten Orten eingesehen werden kann.

Die ordentliche Aktionärsversammlung findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres statt.

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

Der Tag der ordentlichen Aktionärsversammlung muss vom Board of Directors mindestens zwei Monate vorher angekündigt werden. Auf Antrag von Aktionären, die zusammen mindestens 1% des ausgegebenen Aktienkapitals halten, (oder Aktien mit einem Gesamtwert von Mio. € 50) hat das Board of Directors Tagesordnungspunkte in die Tagesordnung der ordentlichen Aktionärsversammlung aufzunehmen, wenn der Antrag mindestens sechs (6) Wochen vor dem geplanten Datum der Aktionärsversammlung gegenüber dem Board of Directors gestellt wurde, es sei denn, das Board of Directors ist der Ansicht, dass wichtige Interessen der Gesellschaft der Aufnahme dieser Punkte auf die Tagesordnung entgegenstehen.

3.1.10.2 Recht zur Teilnahme an Aktionärsversammlungen

Jeder Inhaber einer oder mehrerer Aktien kann an Aktionärsversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben. Siehe „3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten“.

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

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so kann das Board of Directors in der Einberufung bestimmen, dass diejenigen Personen an der Aktionärsversammlung teilnehmen, das Wort ergreifen und sich an der Abstimmung beteiligen können, die an dem in der Einberufung bestimmten Datum zur Ausübung dieser Rechte autorisiert und als solche in dem zu diesem Zweck erstellten Aktionärsregister eingetragen sind, unabhängig davon, wer dazu autorisiert ist, diese Rechte am Tag der Aktionärsversammlung auszuüben.

Alle Personen, die berechtigt sind, die oben genannten Rechte (entweder persönlich oder aufgrund einer schriftlichen Vollmacht) auszuüben und die in einer Weise an der Aktionärsversammlung von einem anderen Ort aus teilnehmen, dass der oder die Versammlungsleiter zu der Überzeugung gelangen, dass die besagten Personen ordnungsgemäß an der Aktionärsversammlung teilnehmen, gelten als anwesend oder vertreten, können sich an der Abstimmung beteiligen und werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt (siehe „3.1.10.1 Einberufung von Aktionärsversammlungen“).

Aktionäre, die Inhaberaktien halten, und solche Personen, die die oben genannten Rechte aus diesen Aktien wahrnehmen wollen, um an der Aktionärsversammlung teilzunehmen oder eine Stimme abgeben zu können, müssen ihre Aktienzertifikate oder Dokumente, die ihre Rechte verbriefen, gegen Ausstellung einer Hinterlegungsbescheinigung an den vom Board of Directors bestimmten und in der Einberufung der Aktionärsversammlung angegebenen Orten hinterlegen.

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

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so müssen die Inhaber von Namensaktien dem Board of Directors in dem oben genannten bekannt gemachten Zeitraum ihre Absicht, an der Versammlung teilzunehmen, schriftlich mitteilen.

Die Inhaber der in dem in Amsterdam geführten Aktionärsregister registrierten Aktien können diese durch Euroclear France S.A. halten. In diesem Fall werden die Aktien im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsverzeichnis registriert.

Aktionäre, die ihre EADS-Aktien durch Euroclear France S.A. halten und an einer Aktionärsversammlung teilnehmen wollen, müssen bei ihrer Depotbank eine Eintrittskarte beantragen und von Euroclear France S.A. eine Stimmvollmacht gemäß den Angaben in der Aktionärsversammlungseinberufung erhalten. Ein Aktionär kann auch beantragen, direkt (und nicht durch Euroclear France S.A.) in das Aktionärsregister aufgenommen zu werden. Allerdings sind die Aktien nur dann an der Börse handelbar, wenn sie im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsregister geführt werden.

Um ihr Stimmrecht auszuüben, können die Aktionäre auch über ihre Depotbank Weisungen an Euroclear France S.A. oder eine hierzu bestimmte andere Person gemäß den Angaben in der Aktionärsversammlungseinberufung erteilen.

Angesichts der jüngsten Änderungen der niederländischen Gesetzgebung wird das Board of Directors der ordentlichen Hauptversammlung, die am 4. Mai 2007 abgehalten wird, eine Änderung der Satzung der Gesellschaft vorschlagen, mit dem Zweck, dass EADS die Möglichkeit erhält (i) ein „Registrierungsdatum“ festzulegen, an welchem die Personen, die berechtigt sind, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und abzustimmen, zu diesem Zweck registriert werden, unabhängig davon wer am Tag tatsächlich Aktien des Unternehmens hält, sowie (ii) elektronische Kommunikationswege für die Einberufung von, die Teilnahme an und die Stimmabgabe bei Aktionärsversammlungen bereitzustellen. Die Einführung dieser elektronischen Kommunikationsmittel hängt von der Verfügbarkeit der notwendigen technischen Mittel und der Marktpraxis ab.

3.1.10.3 Mehrheit und Quorum

Alle Beschlüsse der Aktionärsversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, mit Ausnahme der Fälle, für die laut Satzung oder niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit der Aktionärsversammlung vor. Das niederländische Recht 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 auf der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen gefasst werden können, unabhängig von dem Anteil des vertretenen Kapitals.

Pfandnehmer von Aktien und Nießbraucher, die nicht über Stimmrechte verfügen, sind nicht berechtigt, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen. Die Besitzer von Aktien ohne Stimmrecht, die mit einem Pfandrecht oder Nießbrauch belastet sind, sind hingegen berechtigt, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen.

3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten

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

Ein Aktionär, dessen Aktien verpfändet sind oder mit einem Nießbrauch belastet sind, verfügt über die mit diesen Aktien verbundenen Stimmrechte, es sei denn, gesetzliche oder in der Satzung enthaltene Bestimmungen stehen dem entgegen, oder der Aktionär hat im Fall eines Nutzungsrechtes dem Nutznießer die Stimmrechte eingeräumt. Laut Satzung und vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch den Board of Directors kann dem Pfandnehmer das Recht zur Ausübung des Stimmrechts für die verpfändeten Aktien eingeräumt werden.

Artikel 25 (Absatz 2 und 3) der Satzung der EADS sieht vor, dass „das Stimmrecht einem Nutznießer eingeräumt werden kann. Das Stimmrecht kann einem Pfandnehmer eingeräumt werden, aber nur mit der vorherigen Genehmigung durch das Board of Directors. Auf Aktien die von der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft gehalten werden, kann an der Aktionärshauptversammlung keine Stimme abgegeben werden; auch nicht auf eine Aktie auf die Depotzertifikate gehalten werden. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.“

3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Gemäß WFT ist jeder Rechtsträger, der direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital oder den Stimmrechten der Gesellschaft erwirbt oder veräußert, verpflichtet, die AFM mittels eines Standardformulars unverzüglich in Kenntnis zu setzen, wenn die Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft oder die Stimmrechte des besagten Rechtsträgers nach diesem Erwerb oder dieser Veräußerung die folgenden Schwellenwerte hinsichtlich der Kapitalbeteiligung oder den Stimmrechten über- oder unterschreitet: 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 40%, 50%, 60%, 75% und 95%. Jeder Inhaber von Anteilen am Kapital oder den Stimmrechten von 5% oder mehr an der Gesellschaft muss einmal pro Kalenderjahr seine Anzeige erneuern, um Änderungen an der prozentualen Beteiligung am Aktienkapital oder den Stimmrechten der Gesellschaft, einschließlich Änderungen infolge von Änderungen des gesamten ausgegebenen Aktienkapitals, widerzuspiegeln. Die Erklärungen werden von der AFM auf ihrer Website (www.afm.nl) veröffentlicht.

Um diesen Richtlinien zur Offenlegung im Rahmen des WFT zu genügen, wird das Board of Directors der ordentlichen Hauptversammlung, die am 4. Mai 2007 abgehalten wird, eine Änderung der Satzung der Gesellschaft vorschlagen, mit dem Zweck, dass aus ihnen die Verpflichtung der Aktionäre hervorgeht, die zuständigen Behörden zu informieren, wenn die Grenzwerte bezüglich Aktienkapital und/oder Stimmrechten von EADS, die wie folgt festgesetzt sind, überschritten werden: 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 40%, 50%, 60%, 75% und 95%. Eine solche Mitteilung soll auch an EADS erfolgen, gemäß einer in der Satzung festgelegten Anforderung. Zuvor beliefen sich diese Schwellenwerte auf 5%, 10%, 25%, 33 1/3%, 50%, 66 2/3% und darüber.

Mit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Gesetz am 20. Januar 2007 muss EADS Änderungen an den Stimmrechtsverhältnissen gemäß dem deutschen Wertpapierhandelsgesetz nicht mehr veröffentlichen.

Bis zur Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in Spanien, muss die Gesellschaft die CNMV und die spanischen Börsen über alle ihr gegenüber abgegebenen Erklärungen hinsichtlich Beteiligungen 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, 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 sie eine Bekanntmachung hinsichtlich aller auf diese Weise übermittelten Informationen veröffentlichen wird. Die CNMV und die spanischen Börsen werden diese Bekanntmachungen veröffentlichen.⁽⁵⁾

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

Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee

Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Neben den Anforderungen des WFT bezüglich der Erklärungen zu Beteiligungen müssen die Mitglieder des Board of Directors der AFM die Zahl der Aktien in EADS und der damit verbundenen Stimmrechte⁽⁶⁾, die von ihm oder einer von ihm kontrollierten juristischen Person gehaltenen werden, innerhalb von zwei Wochen nach der Ernennung zum Director melden, unabhängig davon, ob die Beteiligung bestimmte Beteiligungsschwellen erreicht oder nicht. In der Folge ist jedes Mitglied des Board of Directors verpflichtet, die AFM über Änderungen dieser Anzahl EADS-Aktien und der damit verbundenen Stimmrechte zu unterrichten.

Die Gesellschaft hat die AMF, die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht, die CNMV und die spanischen Börsen über alle Erklärungen zu Beteiligungen der Directors zu informieren, wenn Aktien der Gesellschaft, die sie erhalten, involviert sind. Die CNMV und die spanischen Börsen werden solche, bei ihnen eingegangene Bekanntmachungen veröffentlichen⁽⁷⁾. Außerdem muss die Gesellschaft die Informationen zum Aktienbesitz von Directors auf ihrer Webseite aktualisieren.

(5) Diese Bestimmungen können betroffen sein, wenn die Transparenz-Richtlinie in Spanien umgesetzt wurde.

(6) In diesem Zusammenhang schließt der Begriff "Aktien" auch die Depotzertifikate für Aktien und Rechte ein, die auf der Grundlage einer Vereinbarung über den Erwerb von Aktien oder Depotzertifikate für Aktien (speziell Call-Optionsscheine, Warrants und Wandelanleihen) erworben werden. In gleicher Weise impliziert der Begriff „Stimmrechte“ auch die tatsächlichen oder möglichen Ansprüche auf Stimmrechte (z.B. eingebettet in Call-Optionen, Warrants oder Wandelanleihen).

(7) Diese Bestimmungen können betroffen sein, wenn die Transparenz-Richtlinie in Spanien umgesetzt wurde.

Offenlegung von ausgeführten Transaktionen in Zusammenhang mit den von der Gesellschaft ausgegebenen Wertpapieren

Gemäß Abschnitt 5:60 des WFT müssen bestimmte Personen, die innerhalb der Gesellschaft Führungsverantwortung tragen (d.h. für EADS die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee) und wo anwendbar, mit diesen Personen eng verbundene Personen, die AFM über alle Transaktionen, die auf eigene Rechnung vorgenommen werden und in Zusammenhang mit Aktien der Gesellschaft, oder mit Derivaten oder anderen an sie gebundenen Finanzinstrumenten stehen, in Kenntnis setzen. Diese Personen müssen die AFM innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen über solche Geschäfte informieren, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von € 5.000.

Gemäß § 15a des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes müssen Personen, die innerhalb der Gesellschaft wesentliche Führungsverantwortung tragen (d.h. für EADS die Mitglieder des Board of Directors und die Mitglieder des Executive Committee), oder mit diesen Personen eng verbundene Personen, eigene Geschäfte mit Aktien des Unternehmens oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente, insbesondere Derivate, offenlegen. Diese Personen haben die Gesellschaft und die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen über solche Geschäfte zu informieren, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von € 5.000. Mit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Recht am 20. Januar 2007 muss EADS solche

Mitteilungen nicht mehr auf ihrer Website oder in einem deutschen überregionalen Börsenpflichtblatt veröffentlichen.

Gemäß spanischer Rechtsvorschriften muss EADS der CNMV und den spanischen Börsen ihr gemeldete Offenlegungen von Transaktionen, die von den Mitgliedern des Board of Directors unter dem für die Gesellschaft anwendbaren Recht (d.h. niederländisches Recht) vorgenommen werden (sowohl im Falle von Aktien als auch bei damit verbundenen derivativen Instrumenten), bekannt geben. Diese Anforderungen können aber eingeschränkt oder unwirksam werden, sobald die Transparenz-Richtlinie in Spanien eingeführt ist.

Gemäß den Artikeln 223-22 bis 223-25 der Allgemeinen Vorschriften der AMF müssen Directors, Personen, die innerhalb der Gesellschaft wesentliche Führungsverantwortung tragen und die regelmäßig Zugang zu Insiderinformationen über die Gesellschaft haben (Mitglieder des Board of Directors und Mitglieder des Executive Committee), und wenn anwendbar, mit diesen Personen eng verbundene Personen, innerhalb eines Zeitraums von fünf (5) Börsentagen ab Vollendung aller Transaktionen in Wertpapieren der Gesellschaft, die von diesen Personen durchgeführt wurden, der AMF per E-Mail melden, es sei denn, die Gesamtsumme solcher Transaktionen übersteigt nicht € 5.000 innerhalb eines Kalenderjahres. Die AMF stellt diese Informationen auf ihrer Website der Öffentlichkeit zur Verfügung. Zudem muss die Gesellschaft eine Liste der Personen führen und aktualisieren, die innerhalb der Gesellschaft wesentliche Führungsverantwortung tragen und die regelmäßig Zugang zu Insiderinformationen über die Gesellschaft haben, und diese Liste der AMF zur Verfügung stellen.

3.1.12 Obligatorisches Übernahmeangebot

3.1.12.1 Übernahme-Richtlinie

Die Richtlinie 2004/25/EG betreffend Übernahmeangebote (die „**Übernahme-Richtlinie**“) beinhaltet die Bestimmungen für die Zuweisung der für EADS anwendbaren Gesetze. Die anwendbaren Gesetze beziehen sich auf die Regeln der Niederlande und die Regeln des Mitgliedstaates der Europäischen Union der zuständigen Behörde, die von EADS unter den verschiedenen Marktbehörden, die die Märkte überwachen, in denen ihre Aktien notiert sind, ausgewählt werden müssen.

Bei Angelegenheiten, die im Falle eines Gebotes in Erwägung gezogen werden, unterliegen insbesondere der Preis sowie das Angebotsverfahren, dabei insbesondere Informationen zum Entscheid des Bieters, ein Angebot zu unterbreiten, der Inhalt der Offerte und die Offenlegung des Angebots, den Gesetzen des Mitgliedsstaates der Europäischen Union, der dafür zuständig ist und von EADS zu einem späteren Zeitpunkt ausgewählt wird.

Angelegenheiten in Zusammenhang mit den an die Mitarbeiter von EADS weiterzuleitenden Informationen und in Zusammenhang mit dem Gesellschaftsrecht, insbesondere der prozentuelle Anteil der Stimmrechte, durch den sich die Kontrolle über das Unternehmen verschiebt, und jede Abweichung von der Verpflichtung, ein Gebot zu unterbreiten, die Bedingungen, unter denen das Board of Directors von EADS Maßnahmen ergreifen kann, die zu einer Ablehnung des Gebots führen können, sowie die anwendbaren Richtlinien und die zuständige Behörde werden in Übereinstimmung mit holländischem Recht geregelt.

Es wird erwartet, dass die Übernahme-Richtlinie bald in holländisches Recht überführt wird, wovon die nachstehenden Anforderungen betroffen sein können.

3.1.12.2 Satzung

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 15 Tagen nach Erhalt einer Mitteilung vom Board of Directors der Gesellschaft, die bestätigt, dass die Pflicht zur Abgabe des öffentlichen Übernahmeangebots besteht, erfolgen, haben laut Artikel 16 der Satzung alle Personen, die verpflichtet sind, das besagte Übernahmeangebot abzugeben, den Prozentsatz der Aktien, den sie über die 33 1/3% hinaus am ausgegebenen Grundkapital von EADS (der „**überschüssige Prozentsatz**“) halten, innerhalb einer Frist, die in einer vom Board of Directors zugesandten Umtauschmitteilung angegeben ist, in Depotzertifikate umzutauschen, die von der *Stichting Administratiekantoor EADS* (die „**Stiftung**“) auszugeben sind. Ab dem Datum, das in der vom Board of Directors zugesandten Mitteilung angegeben ist, wird das Recht auf Teilnahme an den Aktionärsversammlungen und den Abstimmungen sowie die Dividendenberechtigung hinsichtlich des überschüssigen Prozentsatzes ausgesetzt. Wenn die Person, die verpflichtet ist, ihre dem überschüssigen Prozentsatz entsprechenden Aktien in Depotzertifikate der Stiftung umzutauschen, diesen Umtausch binnen einer Frist von 14 Tagen nach einer weiteren Mitteilung des Board of Directors nicht durchgeführt hat, so erhält die Gesellschaft das unwiderrufliche Recht, diese Aktien in von der Stiftung ausgegebene Depotzertifikate umzutauschen. In der Satzung der Stiftung ist vorgesehen, dass die Stiftung nicht berechtigt ist, als Aktionär an den Hauptversammlungen der Gesellschaft teilzunehmen, das Wort zu ergreifen und für die von ihr gehaltenen Aktien das Stimmrecht auszuüben, es sei denn, das Board of Directors der Stiftung (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 geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung), wobei diese Ausnahme nicht auf eine neue Partei zutrifft, die allein oder gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften und/oder Konzerngesellschaften mindestens 33 1/3% der Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft hält; diese Ausnahme bezweckt den Ausschluss der Vertragsparteien des Participation Agreement (siehe „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“), in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung, von der Verpflichtung, im Falle einer Übertragung der Aktien untereinander ein obligatorisches Übernahmeangebot abgeben zu müssen; oder
- (v) bei einer Übertragung von einem Aktionär auf eine Tochtergesellschaft, an der er mehr als 50% des Kapitals hält, oder von einem Aktionär auf eine Gesellschaft, die mehr als 50% des Kapitals eines solchen übertragenden Aktionärs hält.

Es wird erwartet, dass die Übernahme-Richtlinie bald in niederländisches Recht überführt wird, wovon die vorstehenden Anforderungen betroffen sein können.

3.1.12.3 Spanische Gesetzgebung

Bis die Transparenz-Richtlinie in Spanien eingeführt ist, gelten für die Gesellschaft die folgenden Bestimmungen.

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 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: das Angebot muss (a) bei mindestens 10% liegen, wenn der Anleger 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 berechtigen) erwirbt oder einen Schwellenwert erreichen, 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; und (b) bei 100% liegen, wenn er den Schwellenwert 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. 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 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* („SEPI“), 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 zum Zeitpunkt der Aktienaussgabe bestehenden Beteiligung vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen. Kein Bezugsrecht wird bei Ausgabe von Aktien gegen Sacheinlage und bei Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft gewährt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

Die Ausgabe von EADS-Aktien erfolgt durch Beschluss der Aktionärsversammlung. Ferner kann die Aktionärsversammlung

das Board of Directors für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren dazu ermächtigen, neue Aktien auszugeben und die Bedingungen der Ausgabe festzulegen.

Das Bezugsrecht kann durch Beschluss der Aktionärsversammlung beschränkt oder ausgeschlossen werden. Das Bezugsrecht kann auch vom Board of Directors beschränkt oder ausgeschlossen werden, sofern die Aktionärsversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren dazu ermächtigt, die neuen Aktien unter Beschränkung oder Ausschluss von Bezugsrechten auszugeben. Aktionärsversammlungsbeschlüsse dieser Art müssen mit einer

Zweidrittel-Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst werden, wenn bei besagter Versammlung weniger als die Hälfte des ausgegebenen Grundkapitals anwesend oder vertreten ist.

Auf der für den 4. Mai 2007 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS wird der Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt, das Board of Directors zu ermächtigen, von Zeit zu Zeit Aktien über bis zu 1% des genehmigten Grundkapitals auszugeben und Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der Aktionärsversammlung im Jahre 2009 zu gewähren, auch wenn die Bezugsrechte erst nach diesem Zeitraum ausgeübt werden können, sowie die Bedingungen für die Emission der Aktien festzulegen. Weitere Vorschläge werden der

Aktionärsversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt, denen zufolge das Board of Directors ermächtigt wird, die bevorzugten Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der im Jahr 2009 abzuhaltenden Aktionärsversammlung einzuschränken oder auszuschließen.

Die Aktionärsversammlung kann das ausgegebene Grundkapital durch die Löschung von Aktien oder durch Herabsetzung des Nennwerts der Aktien im Wege einer entsprechenden Satzungsänderung herabsetzen, wobei eine solche Satzungsänderung einer Mehrheit von mindestens zwei Drittel der bei der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen bedarf. Auf der Hauptversammlung am 4. Mai 2007 wird vorgeschlagen, bis zu 4.568.405 Aktien einzuziehen.

3.2.2 Ausgegebenes Grundkapital

Am 31. Dezember 2006 belief sich das ausgegebene Grundkapital der Gesellschaft auf € 815.931.524, bestehend aus 815.931.524 Aktien mit einem Nennwert von € 1,00 pro Aktie.

3.2.3 Genehmigtes Kapital

Am 31. Dezember 2006 belief sich das genehmigte Kapital der Gesellschaft auf Mrd. € 3, bestehend aus 3.000.000.000 Aktien mit einem Nennwert von € 1,00 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 Langfristige Leistungspläne“) gibt es keine Wertpapiere, die sofort oder langfristig Zugriff auf das Aktienkapital von EADS ermöglichen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die mögliche Verwässerung, die bei Ausübung aller Aktienoptionen, die bis zum 31. Dezember 2006 ausgegeben wurden, eintreten würde:

Potenzielles Grundkapital von EADS	Anzahl Aktien	Verwässerungs- prozentsatz des Kapitals	Anzahl Stimmrechte	Verwässerungs- prozentsatz der Stimmrechte
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die zum 31. Dezember 2006 ausgegeben wurden	815.931.524	96,34%	807.427.380	96,30%
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten	31.028.689	3,66%	31.028.689	3,70%
Potenzielles Grundkapital von EADS insgesamt	846.960.213	100%	838.456.069	100%

(*) Der potenzielle Verwässerungseffekt durch Ausübung dieser Aktienoptionen bezogen auf Stimmrechte bzw. Kapital kann durch Aktienrückkaufprogramme der Gesellschaft bzw. die anschließende Einziehung von zurückgekauften Aktien reduziert werden. Siehe „3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen“.

3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft

Datum	Transaktionsart	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen/ eingezogenen Aktien	Agio*	Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach der Transaktion	Nach der Transaktion ausgegebenes Gesamtkapital
29. Dezember 1998	Gründung	NLG 1.000	100	-	100	NLG 100.000
3. April 2000	Umstellung auf €	€ 1	50.000	-	50.000	€ 50.000
8. Juli 2000	Aktienemission gegen Einlagen von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI	€ 1	715.003.828	€ 1.511.477.044	715.053.828	€ 715.053.828
13. Juli 2000	Aktienemission zwecks öffentlichem Angebot und Notierung	€ 1	80.334.580	€ 1.365.687.860	795.388.408	€ 795.388.408
21. September 2000	Aktienemission zwecks Angebots von Aktien an Mitarbeiter, das im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot und der Notierung der Aktien der Gesellschaft erfolgte	€ 1	11.769.259	€ 168.300.403	807.157.667	€ 807.157.667
5. Dezember 2001	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (note d'opération 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 (note d'opération 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 (note d'opération von der COB am 25. September 2003 unter der Nummer 03-836 genehmigt)	€ 1	1.686.682	€ 19.363.109,36	812.885.182	€ 812.885.182
20. Juli 2004	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 6. Mai 2004	€ 1	5.686.682	-	807.198.500	€ 807.198.500
3. Dezember 2004	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (note d'opération von der AMF am 10. September 2004 unter Nummer 04-755 genehmigt)	€ 1	2.017.822	€ 34.302.974	809.216.322	€ 809.216.322
Im Jahr 2004	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	€ 1	362.747	€ 6.133.436	809.579.069	€ 809.579.069
25. Juli 2005	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 11. Mai 2005	€ 1	1.336.358	-	808.242.711	€ 808.242.711
29. Juli 2005	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (note d'opération von der AMF am 4. Mai 2005 unter Nummer 05-353 genehmigt)	€ 1	1.938.309	€ 34.618.198,74	810.181.020	€ 810.181.020
Im Jahr 2005	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	€ 1	7.562.110	€ 144.176.031,61	817.743.130	€ 817.743.130
20. Juli 2006	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2006	€ 1	6.656.970	-	811.086.160	€ 811.086.160
Im Jahr 2006	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	€ 1	4.845.364	€ 89.624.589	815.931.524	€ 815.931.524

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

(**) Früherer Name der *Autorité des marchés financiers* (die „AMF“).

(***) Weitere Informationen über Aktienoptionspläne, unter denen diese Optionen Mitarbeitern von EADS gewährt wurden, entnehmen Sie bitte „Teil 1/2.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

3.3.1 Aktionärsstruktur

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

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 („**DaimlerChrysler**“), SEPI und *Société de Gestion de l'Aéronautique, de la Défense et de l'Espace* („**SOGEADE**“) gehaltene Aktien, für die die EADS Participations B.V. alle damit verbundenen Stimmrechte ausübt, sowie Lagardère SCA („**Lagardère**“) und die *Société de Gestion de Participations Aéronautiques* („**SOGEPA**“) bzw. die Gesellschaften 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.

Per 31. Dezember 2006 werden 22,47% der EADS-Aktien von Dasa AG, einer Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG („**DCLRH**“), die eine 93,85%ige Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler ist, 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 29,96% der EADS-Aktien. Désirade ist eine französische *Société par actions simplifiée*, die zu 100% Lagardère gehört. Demnach befanden sich 52,43% des Grundkapitals von EADS zu gleichen Teilen im Besitz von

SOGEADE und DaimlerChrysler, die EADS gemeinsam mittels einer Personengesellschaft nach niederländischem Recht („**Contractual Partnership**“) beherrschen. Die spanische Staatsholdinggesellschaft SEPI ist ebenfalls eine Vertragspartei in der Contractual Partnership und hielt 5,48% des Grundkapitals von EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) und die Gesellschaft hielten 40,99% bzw. 1,04% des Grundkapitals von EADS. Die *République Française* (der „**französische Staat**“) hielt direkt 0,06% dieses Grundkapitals, wobei dieser Aktienbestand spezifischen Bestimmungen unterliegt.

Am 8. Juli 2004 kündigte DaimlerChrysler an, dass DaimlerChrysler (im Zusammenhang mit einer Hedging-Transaktion) alle EADS-Anteile (22.227.478 EADS-Aktien, die zu diesem Zeitpunkt 2,73% des Kapitals und 2,78% der EADS-Stimmrechte repräsentierten) mit Ausnahme seiner indirekten EADS-Aktien auf dem Markt platziert hatte. Somit hält DaimlerChrysler zum Tag dieses Dokuments keine EADS-Aktien direkt.

Am 11. November 2005 übertrug die Dasa AG ihre gesamte Beteiligung an EADS an ihre 100%ige Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Beteiligungs GmbH & Co. KG („**DC KG**“). Im November 2006 übertrug die DC KG ihre gesamte Beteiligung dann jedoch zurück an die Dasa AG.

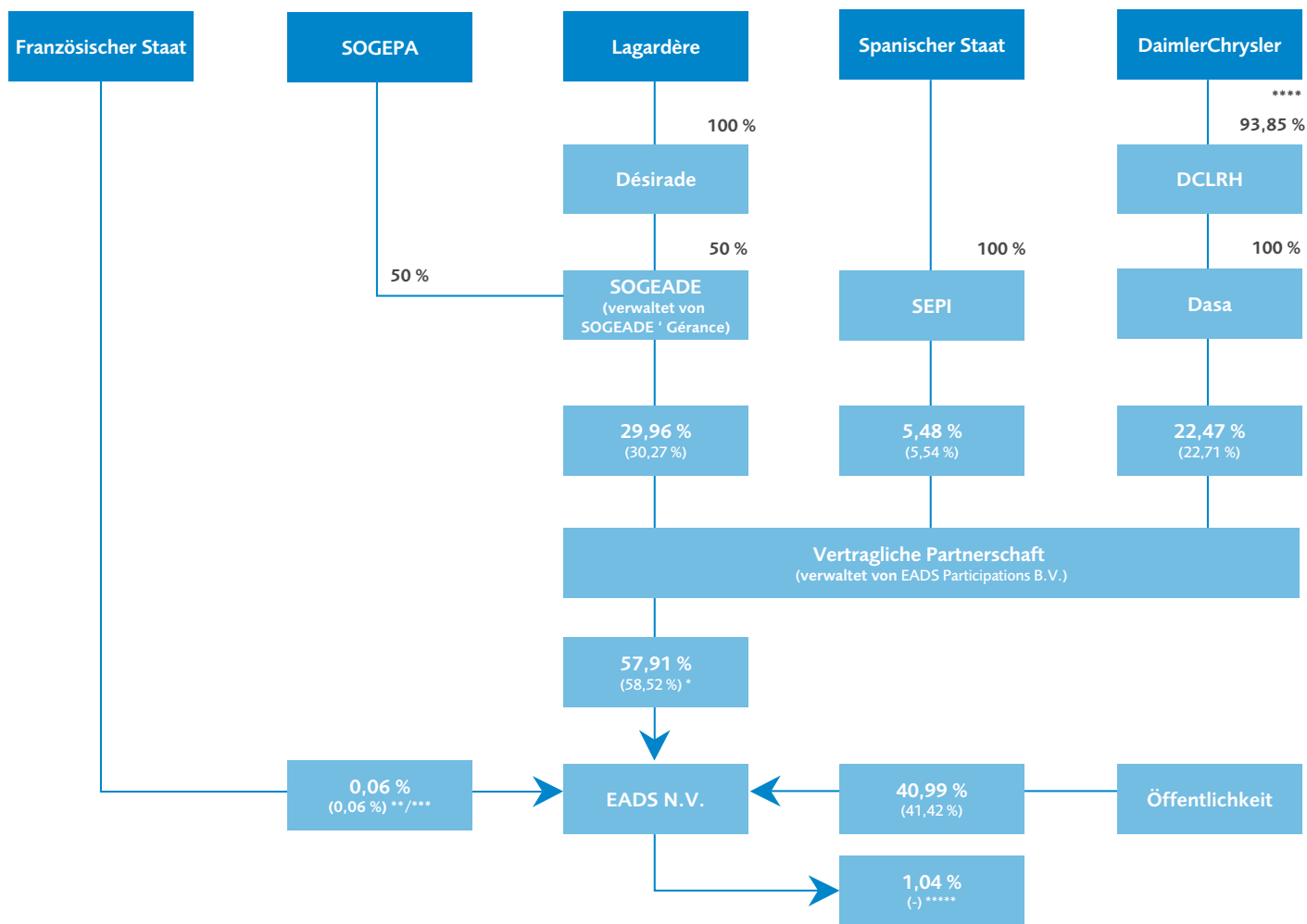
Am 4. April 2006 reduzierten DaimlerChrysler und Lagardère ihre jeweiligen Beteiligungen an EADS um 7,5% in koordinierten Schritten.

Am 8. September 2006 wurde die Gesellschaft informiert, dass die russische Bank für Außenhandel („**JSC Vneshtorgbank**“) 41.050.705 Aktien von EADS, das waren damals 5,02% des Aktienkapitals von EADS, erworben hatte.

Am 9. Februar 2007 traf DaimlerChrysler eine Vereinbarung mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, durch das DC seine Aktienbeteiligung an EADS um 7,5% reduzieren wird. Weitere Informationen zu dieser Transaktion finden sich unter „1.2 Jüngste Entwicklungen“.

Das nachstehende Diagramm veranschaulicht die Eigentümerstruktur von EADS zum 31. Dezember 2006 (% des Kapitals/der Stimmrechte) vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden. Siehe „Teil 1/2.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

EIGENTÜMERSTRUKTUR DER EADS ZUM 31. DEZEMBER 2006



(*) 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 übt die mit diesen EADS-Aktien (die bei der Caisse des dépôts et consignations deponiert sind) verbundenen Stimmrechte in derselben Weise aus wie EADS Participations B.V. die in der Contractual Partnership gepoolten Stimmrechte ausübt.
 (***) Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.
 (****) Die Gesellschaft DCLRH befindet sich zu 93,85% im Besitz von DaimlerChrysler; fast der gesamte restliche Aktienbestand wird von der Stadt Hamburg gehalten.
 (*****) Zum 31. Dezember 2006 hält die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt zu über 50% beteiligt ist, 8.504.144 eigene Aktien. Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

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

Ca. 1,72% des Kapitals und 1,74% der Stimmrechte der Gesellschaft werden von EADS-Mitarbeitern gehalten.

Weitere Informationen über Änderungen zum Aktienbesitz seit dem 31. Dezember 2006 finden sich auf unter „1.2 Jüngste Entwicklungen“.

3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

Die wesentlichen Vereinbarungen, die die Beziehungen zwischen den Gründern von EADS regeln, sind einmal der den 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 Teilnahme- und Mitspracherecht bei Aktionärsversammlungen).

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

- die Zusammensetzung des Boards of Directors von EADS, EADS Participations B.V. und SOGEADE Gérance (geschäftsführende Gesellschafterin (*gérant commandite*) der SOGEADE);
- die Übertragungsbeschränkungen der Aktien an EADS und SOGEADE;
- die Vorkaufs- und Miterwerbsrechte von DaimlerChrysler, SOGEADE, SOGEPa und Lagardère;
- die Abwehr feindlicher Übernahmeveruche 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. Obwohl SEPI seit dem 8. Juli 2003 nicht mehr das Recht zur Nominierung eines Directors hat, hat das Board of Directors von EADS Participations B.V. auf Vorschlag von DaimlerChrysler und SOGEADE entschieden, auf der Aktionärsversammlung vom 11. Mai 2005 ein weiteres spanisches Mitglied zu bestellen, wodurch sich die Anzahl der Directors auf neun erhöht.

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.

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 dem französischen 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 je nach dem 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 Vorerwerbsrecht 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“); und
- die vorgenannten Vorkaufs- und Tag-along-Rechte von Lagardère und SOGEPA gelten nicht für eine Übertragung von EADS-Aktien, die von ihnen direkt gehalten werden.

Alle Verkäufe 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 Dritten 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**“):

- 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
- 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 „Beherrschungswechsel“). Wenn auf einen Beherrschungswechsel von SEPI kein Drittangebot zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI erfolgt, führt dies nicht zu einer Auflösung der Contractual Partnership oder von EADS Participations B.V., sondern dazu, dass SEPI ihre wichtigsten Rechte bzw. Verpflichtungen unter dem Participation Agreement 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, (b) bei einem Beherrschungswechsel von SOGEADE auf Wunsch von DaimlerChrysler, (c) bei einem Beherrschungswechsel von DaimlerChrysler auf Wunsch von SOGEADE, (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 (der „**Vertrag über ballistische Raketen**“) dem französischen Staat folgende Rechte eingeräumt: (a) ein Vetorecht und darauf folgende Kaufmöglichkeit bezüglich des mit ballistischen Raketen verbundenen Geschäfts von EADS, wobei das Veto dann eingelegt und die Kaufmöglichkeit wahrgenommen werden kann, wenn (i) Dritte, die nicht mit den Firmengruppen 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 simplifiée*, (50%) beteiligt sind. Das Aktienkapital von Désirade selbst gehört gänzlich Lagardère. 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 Mio. € 500 besitzen; (b) Vereinbarungen über strategische Allianzen oder industrielle oder finanzielle Zusammenarbeit; (c) eine Erhöhung des Grundkapitals von EADS um mehr als Mio. € 500 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 werden auch von dem Vertrag über ballistische Raketen geregelt (siehe oben „Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats“).

Wird in einer Abstimmung des Board of Directors von 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 Beherrschungswechsel 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 werden), 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 Aktionärsversammlung unterrichtet.

DADC

Der EADS gehören 75% der Aktien der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG („DADC“) (die übrigen 25% gehören DCLRH). Das Stammkapital der Dornier GmbH gehört zu 97,1% der DADC und zu 2,9% der Familie Dornier. In Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH stehen DADC mehr als 95,2% und der Familie Dornier weniger als 4,8% der Stimmrechte zu. DADC und Dornier GmbH haben einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

In vielen Fällen ist bei einem Beschluss der Gesellschafter der Dornier GmbH eine Mehrheit von 100% der auf der Gesellschafterversammlung abgegebenen Stimmen erforderlich, insbesondere bei Beschlüssen über die Auflösung der Gesellschaft, über Satzungsänderungen, die die Rechte der Minderheitsgesellschafter aufheben, beschränken oder beeinträchtigen, über eine Kapitalherabsetzung, über Verschmelzungen (es sei denn, Dornier GmbH ist die aufnehmende Gesellschaft), über die Übertragung von Beteiligungen an deren Unternehmen oder die Übertragung ganzer Tätigkeitsbereiche mit Ausnahme einer Übertragung von Vermögen gegen Aktien, als Sacheinlage oder an ein Unternehmen, das mit 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-Konzerns (einschließlich der mit dem DaimlerChrysler-Konzern assoziierten Unternehmen). Außerdem erhält die Familie Dornier von der Dornier GmbH eine garantierte Dividende (je nach Art der Anteile) von 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.

Am 29. Dezember 2004 vereinbarten Silvius Dornier und DaimlerChrysler die Übertragung aller verbleibenden Anteile von Silvius Dornier an der Dornier GmbH (3,58%) an DaimlerChrysler oder ein anderes von DaimlerChrysler benanntes Unternehmen der DaimlerChrysler-Gruppe und die Beilegung der Streitigkeiten bzgl. der Rechte und möglichen Ansprüche von Silvius Dornier resultierend aus oder in Verbindung mit seinem Aktienbesitz an der Dornier GmbH.

Keiner der anderen Familiengesellschafter übte sein dreimonatiges Vorkaufsrecht hinsichtlich des Erwerbs dieser Anteile aus, so dass die Übertragung am 17. April 2005 wirksam wurde. Nach der oben erwähnten Vereinbarung zwischen DaimlerChrysler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und Dasa AG („Handhabungsvereinbarung“) bot DADC DaimlerChrysler unwiderruflich an, diese Aktien zu ihrem Marktwert zum Zeitpunkt des Verkaufs an DaimlerChrysler zu kaufen. Dieses Angebot wurde von DaimlerChrysler angenommen und das Geschäft am 3. Mai 2005 abgeschlossen.

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 den Konzern 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.

Über die Verbindung zwischen dem Unternehmen und seinen Hauptaktionären, gemäß obiger Beschreibung in Abschnitt 3.3.2 hinaus, gibt es aus Sicht der Gesellschaft keine potenziellen Interessenskonflikte im Bezug auf die Gesellschaft zwischen den Aufgaben der Directors und deren privaten Interessen oder Verpflichtungen.

3.3.3 Art der Aktien

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

Die Aktien werden im Aktionärsregister eingetragen, ohne dass eine Aktienurkunde ausgegeben wird, es sei denn, das Board of

Directors hat für alle oder bestimmte Aktien die Ausgabe von Aktienurkunden beschlossen. Aktienurkunden werden in der Form ausgegeben, die das Board of Directors bestimmt. Namensaktien sind in einer vom Board of Directors zu bestimmenden Weise zu nummerieren.

3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde mit einem genehmigten Grundkapital von 500.000 Niederländische Gulden („NLG“) gegründet, die in 500 Aktien mit einem Nennwert von jeweils 1.000 NLG unterteilt waren. Erster Zeichner der Gesellschaft war Aerospatiale Matra, an die am 29. Dezember 1998 100 Aktien ausgegeben wurden. Diese Aktien wurden durch notarielle Urkunde am 28. Dezember 1999 auf die Dasa AG übertragen.

Die Änderungen der Kapitalverhältnisse der Gesellschaft seit ihrer Börseneinführung und Notierung sind wie nachstehend aufgeführt (eine Beschreibung der Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft ist in Abschnitt „3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft“ enthalten):

Seit Juli 2000 sind 4.293.746 EADS-Aktien ohne Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre vom 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) am Markt, mit Ausnahme ihrer indirekten EADS-Aktien (und, im Falle des französischen Staates, mit Ausnahme der EADS-Aktien, die an die früheren Aktionäre von Aerospatiale Matra auszugeben sind; siehe Abschnitt „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären – Sonderrechte und -pflichten des französischen Staates“), die sie durch die Nichtausübung der Mehrzuteilungsoption besaßen, die den Konsortialbanken im Rahmen der von der Gesellschaft zum Zwecke ihrer Notierung im Juli 2000 durchgeführten Börseneinführung gewährt wurde (einschließlich, im Falle von Lagardère, der Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, die von den französischen Finanzinstituten nach Ablauf der Ausübungsfrist für die Mehrzuteilungsoption erworben wurden).

Am 8. Juli 2004 kündigte DaimlerChrysler an, dass DaimlerChrysler (im Zusammenhang mit einer Hedging-Transaktion) alle EADS-Anteile (22.227.478 EADS-Aktien, die zu diesem Zeitpunkt 2,73% des Kapitals und 2,78% der EADS-Stimmrechte repräsentierten) mit Ausnahme seiner indirekten EADS-Aktien auf dem Markt platziert hatte.

Am 4. April 2006 haben DaimlerChrysler und Lagardère die Durchführung gleichzeitiger Transaktionen zur Reduzierung ihres jeweiligen Aktienanteils an EADS um jeweils 7,5% des Aktienkapitals von EADS bekannt gegeben. DaimlerChrysler hat ein Abkommen über einen Terminverkauf über ca. 61 Mio. EADS-Aktien mit einer Investment-Bankgruppe unterzeichnet. DaimlerChrysler hat darauf hingewiesen, dass sie diese Aktien an die Banken in Erwartung des Abschlusses des Terminverkaufs verliehen hat. Lagardère hat verpflichtend austauschbare Schuldverschreibungen ausgegeben. Die zum Fälligkeitsdatum der Schuldverschreibungen zu liefernden EADS-Aktien repräsentieren ein Maximum von 7,5% des Aktienkapitals von EADS, d. h. ca. 61 Mio. EADS-Aktien.

Am 9. Februar 2007 traf DaimlerChrysler eine Vereinbarung mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, durch das DaimlerChrysler seine Aktienbeteiligung an EADS von 22,5% auf 15% reduzieren wird. DaimlerChrysler hat ihren gesamten Aktienanteil von 22,5% in eine neue Gesellschaft platziert, an dem das Investoren-Konsortium ein Drittel der Anteile über eine Zweckgesellschaft erwerben wird. Dies entspricht effektiv einem Anteil von 7,5% an EADS. DaimlerChrysler verfügt über die Option, die neue Struktur frühestens am 1. Juli 2010 aufzulösen. Wenn die Struktur aufgelöst wird, hat DaimlerChrysler das Recht, die Anleger entweder mit EADS-Anteilen zu entschädigen oder eine Barabfindung zu bezahlen. Werden EADS-Aktien herausgegeben, haben der deutsche und der französische Staat und Lagardère über SOGEADE ein Vorkaufsrecht, um das Gleichgewicht zwischen der deutschen und der französischen Seite aufrechtzuerhalten. DaimlerChrysler wird weiterhin die Stimmrechte des gesamten Pakets von 22,5% der EADS-Aktien ausüben.

Seit der Einreichung des Registrierungsdokuments der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2005 (26. April 2006) bei der AMF erhielt die Gesellschaft eine Schwellenwert-Mitteilung, aus der hervorgeht, dass die JSC Vneshtorgbank am 8. September 2006 41.050.705 EADS-Aktien hielt. Zum 31. Dezember 2006 hielt die JSC Vneshtorgbank 5,03% des Aktienkapitals der Gesellschaft.

Die Aufteilung der ausgegebenen Aktien und Stimmrechte der Gesellschaft vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden (siehe

„Teil 1/2.3.3 Langfristige Leistungspläne“), ist im Hinblick auf die letzten drei Jahre in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Aktionäre	Position zum 31. Dez. 2006			Position zum 31. Dez. 2005			Position zum 31. Dez. 2004		
	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien
Dasa AG	22,47%	22,71%	183.337.704	29,89%	30,29%	244.447.704	30,20%	30,43%	244.447.704
SOGEADE	29,96%	30,27%	244.447.704	29,89%	30,29%	244.447.704	30,20%	30,43%	244.447.704
SEPI	5,48%	5,54%	44.690.871	5,47%	5,53%	44.690.871	5,52%	5,56%	44.690.871
Zwischensumme Contractual Partnership	57,91%	58,52%	472.476.279	65,25%	66,11%	533.586.279	65,92%	66,42%	533.586.279
Französischer Staat	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746*	0,06%	0,06%	502.746
Öffentlichkeit	40,99%	41,42%	334.448.355	33,39%	33,83%	273.061.396**	33,25%	33,52%	269.248.792
Rückkauf eigener Aktien***	1,04%	-	8.504.144	1,30%	—	10.592.709	0,77%	—	6.241.252
Summe	100%	100%	815.931.524	100,00%	100,00%	817.743.130	100,00%	100,00%	809.579.069

(*) Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung von 4.293.746 Aktien an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.

(**) Einschließlich Mitarbeiter von EADS. Zum 31. Dezember 2006 hielten Mitarbeiter von EADS ca. 1,72% des Aktienkapitals und 1,74% 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 „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ genannten Rechte keine Pfandrechte an den Aktien der Gesellschaft.

Die Gesellschaft erbat die Offenlegung der Identität der wirtschaftlich Berechtigten ihrer Aktien, die von identifizierbaren Inhabern („*Titres au porteur identifiables*“) gehalten werden, die jeweils mehr als 2.000 Aktien halten. Anhand der Studie, die am 29. Dezember 2006 abgeschlossen wurde, wurden 1.590 Aktionäre identifiziert, die insgesamt 296.788.586 EADS-Aktien

halten (einschließlich 9.566.454 Aktien, die von Iberclear im Auftrag des spanischen Marktes und 36.606.433 Aktien, die von Clearstream im Auftrag des deutschen Marktes gehalten werden).

Die derzeitige Kapitalstruktur der Gesellschaft ist in vorstehendem Abschnitt „3.3.1 Aktionärsstruktur“ dargestellt.

Weitere Informationen über Änderungen zum Aktienbesitz seit dem 31. Dezember 2006 finden sich auf unter „1.2 Jüngste Entwicklungen“.

3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

Siehe „3.3.1 Aktionärsstruktur“ und „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

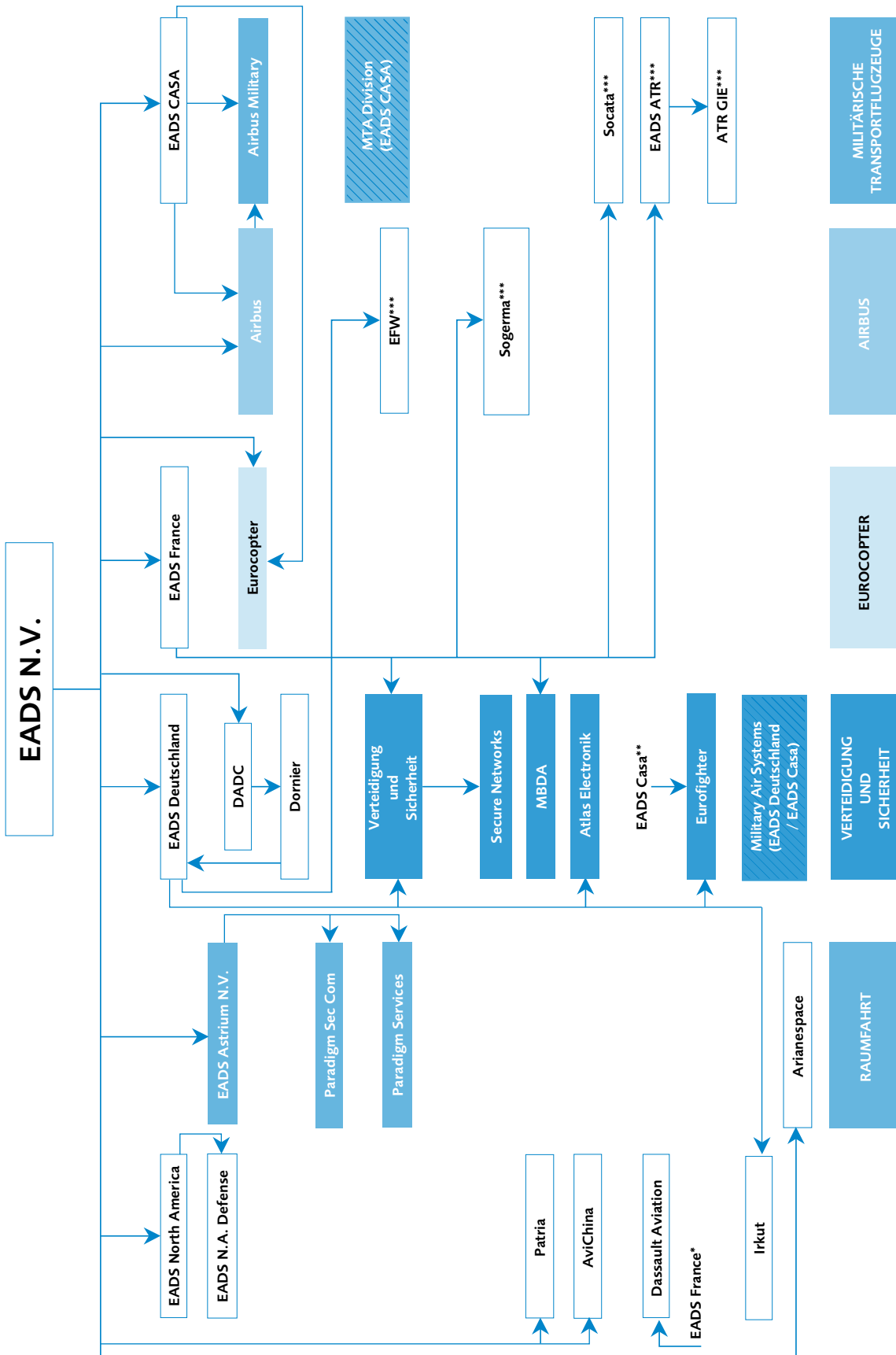
3.3.6 Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe

Die folgende Grafik stellt die vereinfachte Organisation der wesentlichen Geschäftsbereiche von EADS dar, die fünf Geschäftsbereiche und die wesentlichen Geschäftseinheiten umfasst. Zur einfacheren Darstellung wurden Zwischen-Holdinggesellschaften weggelassen. Die schattierten Kästchen repräsentieren Geschäftsbereiche (im Fall des Geschäftsbereichs MTA) oder Geschäftseinheiten (im Fall Militärflugzeuge), die Teil der in Klammern aufgeführten juristischen Personen sind. Die farbigen Kästchen bezeichnen Einheiten, die Teil eines der

fünf Geschäftsbereiche von EADS sind. Die weißen Kästchen bezeichnen Einheiten, die Holdinggesellschaften oder Beteiligungen außerhalb der fünf Geschäftsbereiche von EADS sind und nicht direkt zum Führungsbereich eines bestimmten Directors gehören. Socata, EADS ATR, ATR GIE, EFW und Sogerma gehören zu den „Übrigen Geschäften“, und gehören nicht zu den fünf Geschäftsbereichen von EADS. Siehe „1.1.1 Überblick – Organisation der EADS-Geschäftsbereiche“.

EADS-GRUPPE – WESENTLICHER AKTIENBESITZ

(Vereinfachtes Diagramm)



(*) Die EADS hält ihre Anteile an Dassault Aviation durch EADS France.

(**) Der Anteil von EADS an Eurofighter wird gemeinsam gehalten von EADS Deutschland und EADS Casa.

(***) EFW, Sogerma ATR und Socata werden in der Segmentberichterstattung unter „Übrige Aktivitäten“ ausgewiesen.

3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft

3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen

Gemäß niederländischem Recht zu Insidergeschäften und der Kommissionsverordnung Nr. 2273/2003/EU muss die Gesellschaft die nachstehend beschriebenen Bedingungen für Aktienrückkaufprogramme und damit verbundene Offenlegungen erfüllen.

Nach niederländischem Recht kann die Gesellschaft, vorbehaltlich bestimmter Vorschriften des niederländischen Rechts und der Satzung, ihre eigenen Aktien erwerben, wenn (i) das Eigenkapital abzüglich des Kaufpreises für die Aktien nicht niedriger ist als die Summe aus dem eingezahlten und eingeforderten Kapital und den in den Niederlanden gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen, und (ii) die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaften infolge des Erwerbs eigener Aktien nicht über Aktien verfügen oder diese als Pfandgläubiger halten würden, deren gesamter Nennwert höher als ein Zehntel des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft wäre. Der Erwerb eigener Aktien kann vom Board of Directors nur mit einer entsprechenden Ermächtigung der Aktionärsversammlung durchgeführt werden. Die Ermächtigung kann nur für einen Zeitraum von höchstens 18 Monaten erteilt werden.

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

Die ordentliche Aktionärsversammlung von EADS vom 4. Mai 2006 ermächtigte das Board of Directors in einem Beschluss, der die vorige Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS vom 11. Mai 2005 erneuerte, für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung, eigene Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu erwerben, zu einem Preis, der, sofern die Gesellschaft nach diesem Aktienkauf nicht mehr als 10% des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft hält, nicht niedriger als der Nennwert und nicht höher als der höhere Preis von entweder dem Preis des letzten unabhängigen Handels oder dem höchsten aktuellen unabhängigen Gebot an den Handelsorten, an denen der Kauf ausgeführt wird.

Bis Juli 2006 erwarb die Gesellschaft insgesamt 15.161.114 eigenen Aktien; 6.656.970 davon wurden am 20. Juli 2006 eingezogen.

Zum Datum dieses Dokuments hatte die Gesellschaft insgesamt 8.680.253 ihrer eigenen Aktien zurückgekauft.

Auf der für den 4. Mai 2007 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die durch die Anteilsinhaber auf der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2006 erteilte Ermächtigung zu ersetzen und das Board of Directors für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung an zu ermächtigen, eigene Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu erwerben, zu einem Preis, der, sofern die Gesellschaft nach diesem Aktienkauf nicht mehr als 10% des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft hält, nicht niedriger als der Nennwert und nicht höher als der höhere Preis von entweder dem Preis des letzten unabhängigen Handels oder dem höchsten aktuellen unabhängigen Gebot an den Handelsorten, an denen der Kauf ausgeführt wird.

3.3.7.2 Französische Vorschriften

Da die Aktien der Gesellschaft an einem organisierten Markt in Frankreich notiert werden, unterliegt sie den im Folgenden zusammengefassten Gesetzen und Vorschriften.

Gemäß Artikel 241-1 bis 241-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF erfordert der Erwerb eigener Aktien durch eine Gesellschaft prinzipiell die Publikation der Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms. Eine solche Beschreibung muss vor der Umsetzung des Aktienrückkaufprogramms veröffentlicht werden.

Gemäß Artikel 631-1 bis 631-4 der Allgemeinen Vorschriften der AMF ist es der Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren eigenen Aktien den Markt zu manipulieren. Artikel 631-5 und 631-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF bestimmen ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Die Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, innerhalb von höchstens sieben Handelstagen spezifische Informationen bzgl. solcher Käufe auf der Website der Gesellschaft zu veröffentlichen, und monatlich eine Mitteilung zu publizieren, aus der alle spezifischen Informationen in Zusammenhang mit solchen vorher auf der Website veröffentlichten Informationen zugänglich gemacht werden.

Außerdem hat die Gesellschaft insbesondere der AMF mindestens monatlich Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zur Verfügung zu stellen.

3.3.7.3 Deutsche Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den deutschen Vorschriften, die den Rückkauf eigener Aktien regeln, da diese nur auf deutsche Emittenten Anwendung finden.

3.3.7.4 Spanische Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den spanischen Vorschriften, die den 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.

3.3.7.5 Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der Hauptversammlung am 4. Mai 2007 zu genehmigen ist

Gemäß Artikel 241-2 I und 241-3 III der Allgemeinen Vorschriften der AMF findet sich nachstehend eine Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms („*descriptif du programme*“), das von der Gesellschaft durchgeführt werden soll:

- **Datum der ordentlichen Aktionärsversammlung für die Genehmigung des Aktienrückkaufprogramms:** 4. Mai 2007;
 - **Anzahl der von der Gesellschaft direkt und indirekt gehaltenen EADS-Aktien und entsprechender Prozentsatz des Aktienkapitals:** 8.680.253 Aktien, die zum Datum dieses Dokuments 1,06% des Aktienkapitals darstellen;
 - **vorgesehene Verwendung der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments von der Gesellschaft gehalten werden:** die Reduktion des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Bar-Kapitalerhöhungen, (i) das den Mitarbeitern der EADS-Gruppe zusteht oder für diese vorgesehen ist und/oder (ii) vorgenommen wird bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe gewährt wurden oder gewährt werden: 8.680.253 Aktien.
- Informationen zu Aktien, die von EADS am 13. Oktober 2004, am Tag des Inkrafttretens der EG-Verordnung Nr. 2273/2003 vom 22. Dezember 2003, gehalten wurden und zum Datum dieses Dokuments noch immer im Besitz von EADS sind, finden sich nachstehend:
- **Zweck des von der Gesellschaft durchzuführenden Aktienrückkaufprogramms (in abnehmender Priorität, ohne Auswirkung auf die tatsächliche Verwendung der Rückkaufermächtigung, die je nach Bedarf und Möglichkeit festgelegt wird):**
 - die Reduktion des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Kapitalerhöhungen für Bargeld (i) das den Mitarbeitern der EADS-Gruppe zusteht oder für diese vorgesehen ist und/oder (ii) vorgenommen wird, bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe gewährt wurden oder gewährt werden, wobei die zurückgekauften Aktien keine Stimm- oder Dividendenrechte haben werden,
 - das Halten von Aktien für die Erfüllung von Verpflichtungen in Verbindung mit:
 - (i) In EADS-Aktien wandelbare Schuldfinanzinstrumente,
 - (ii) Aktienoptionsprogramme für Mitarbeiter oder anderen Zuteilungen von Aktien an Mitarbeiter der EADS-Gruppe,
 - der Kauf von Anteilen zur Einbehaltung und der späteren Verwendung zum Tausch oder zur Zahlung, im Rahmen möglicher externer Wachstumstransaktionen, und
 - die Liquidität oder Dynamik des Sekundärmarktes der EADS-Aktien, die im Zuge einer Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investitionsdienstleistungen, in Übereinstimmung mit der Entscheidung der AMF vom 22. März 2005, in Zusammenhang mit der Genehmigung von Liquiditätsverträgen, von der AMF als Marktpraxis anerkannt wird;
 - **Verfahren:**
 - Maximalbetrag des ausgegebenen Kapitals, das von der Gesellschaft zurückgekauft werden kann: 10%,
 - maximale Anzahl der Aktien, die aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung von der Gesellschaft zurückgekauft werden kann: der Anteil von 10% würde 81.602.573 Aktien des von der Gesellschaft ausgegebenen Aktienkapitals entsprechen, die zum Datum dieses Dokuments 816.025.734 Aktien darstellen. Dieser Maximalbetrag von 10% würde, basierend auf den 846.803.563 Aktien 84.680.356 Aktien darstellen, die nach der Ausgabe von 30.777.829 Aktien aufgrund der Ausübung der Aktienoptionen, die zum Datum dieses Dokuments noch immer ausgeübt werden können, das gesamte, vollständig verwässerte Kapital der Gesellschaft ausmachen würden, die das Board of Directors gemäß

- Beschluss bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 und 2006 gewährt hat,
- zudem dürfen die zu zahlenden Beträge unter Berücksichtigung des Kaufs von eigenen Aktien, in Übereinstimmung mit niederländischem Recht, die Eigenkapitalkomponenten, die per se an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, nicht übersteigen. „An die Aktionäre zurückzuzahlende oder auszuschüttende Eigenkapitalkomponenten“ umfasst die Beitragsprämien (in Zusammenhang mit Sacheinlagen), das Emissionsagio (in Zusammenhang mit Bareinlagen) und die anderen Reserven, wie in den Jahresabschlüssen von EADS dargelegt, von denen der Rückkaufspreis für die eigenen Aktien abgezogen werden muss.

Zum 31. Dezember 2006 beliefen sich die jeweiligen Werte dieser Eigenkapitalkomponenten von EADS, die an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, auf: € 8.160.000.000 (Beitragsprämien), € (742.000.000) (andere Reserven) und € (349.000.000) (eigene Aktien), d. h., ein Gesamtbetrag von € 7.069.000.000.

EADS behält sich das Recht vor, das Aktienrückkaufprogramm in vollem Umfang umzusetzen und verpflichtet sich, den Schwellenwert von 10% des ausgegebenen Aktienkapitals sowie den Betrag von € 7.069.000.000 während der Dauer des Programms direkt oder indirekt nicht zu überschreiten.

Schließlich unternimmt EADS alles, um jederzeit eine genügende Anzahl Aktien in öffentlichem Besitz zu halten, damit die Grenzwerte der Euronext Paris S.A. eingehalten werden.

- Aktien können zu jeder Zeit gekauft oder verkauft werden (auch während einer Börseneinführung) in dem Umfang, der von den Börsenverordnungen zugelassen wird und mit jedem Mittel, inklusiv, unbegrenzt, dem Teil des Programms, der durch Verkauf oder Kauf von Blockhandel betrieben wird und inklusiv der Verwendung von Optionen, Kombinationen von abgeleiteten Finanzinstrumenten oder der Ausgabe von Sicherheiten, die auf irgendeine Weise EADS-Aktien innerhalb der in unserem Prospekt beschriebenen Grenzen Rechte zuteilt. Weiterhin wird EADS Kaufoptionen und Swaps, die gemäß den während des vorhergehenden Aktienrückkaufprogramms (siehe unten) geschlossenen Vereinbarungen erworben wurden, verwenden und schließt die Möglichkeit der Verwendung einer Transaktionsstruktur ähnlich der, die im vorhergehenden Aktienrückkaufprogramm verwendet wurde, um die eigenen Aktien zurückzukaufen, nicht aus.

Der Anteil der zurückgekauften Aktien durch die Verwendung von block trades kann dazu führen, dass alle Aktien im Kontext dieses Programms zurückgekauft werden.

Zusätzlich wird EADS im Falle der Verwendung von abgeleiteten Finanzinstrumenten sicherstellen, dass keine

Mechanismen verwendet werden, die die Volatilität der Aktien deutlich erhöhen würden, vor allem im Kontext von Kaufoptionen.

- Charakteristika der Aktien, die aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: Aktien von EADS, eine Gesellschaft die am Marché Eurolist der Euronext Paris SA, im amtlichen Handelsmarkt der Frankfurter Wertpapierbörse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert ist,
- DaimlerChrysler, Dasa AG, der französische Staat, Lagardère, SEPI, SOGEADE und SOGEPa werden, je nach den Umständen, ihre Rechte behalten, ihre verfügbaren EADS-Aktien im Rahmen dieses Aktienrückkaufprogramms an EADS zu verkaufen,
- maximaler Kaufpreis pro Aktie: € 70,
- **Dauer des Aktienrückkaufprogramms:** Dieses Aktienrückkaufprogramm läuft bis einschließlich zum 4. November 2008, d.h. dem Tag des Auslaufens der Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2007. Eines der Hauptziele dieses Aktienrückkaufprogramms von EADS ist die mögliche Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter der EADS-Gruppe, die ihnen 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden. Es ist derzeit beabsichtigt, dass (i) ein solches Programm fortgesetzt und erneuert wird, so dass es am 9. August 2012 endet (d.h. der 8. August 2012 ist der letzte Tag, an welchem ein Mitarbeiter der EADS-Gruppe alle oder einen Teil seiner/ihrer 2002 gewährten Aktienoptionen ausüben kann), und (ii) dass auf der ordentlichen Aktionärsversammlung beantragt wird, die Genehmigungen bis zu diesem Datum zu erneuern.
- **Erklärung der Gesellschaft zu Transaktionen, die in Zusammenhang mit ihren eigenen Aktien vom 4. Mai 2006 bis zum Datum dieses Dokuments vorgenommen wurden:**

Prozentsatz des direkt und indirekt gehaltenen Aktienkapitals:	1,06%
Anzahl, der während der letzten 24 Monate eingezogenen Aktien:	7.993.328
Anzahl der im Portfolio gehaltenen Aktien:	8.680.253
Buchwert des Portfolios:	Mio. € 158,45
Marktwert des Portfolios:	Mio. € 189,33

Die 1.843.814 EADS-Aktien, die EADS zum Datum des Inkrafttretens der EU-Verordnung Nr. 2273/2003 vom 22. Dezember 2003 am 13. Oktober 2004 hatte und die EADS zum Datum der Erstellung dieses Dokumentes immer noch hat, sollen, in abnehmender Priorität, entweder (i) gemäß einer Entscheidung, die in Vereinbarung mit dem Niederländischen Gesetz während einer Jahreshauptversammlung von EADS getroffen werden soll, eingezogen werden, um den

Verwässerungseffekt, der in Verbindung mit bestimmten Grundkapitalerhöhungen für Bargeld steht, zu vermeiden, während dem Geschäftsjahr vor so einer Jahreshauptversammlung im Kontext eines Belegschaftsaktieneigentumsplans und/oder bei Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Angestellten der EADS-Gruppe gewährt werden oder (ii) behalten werden, um die Leistung bestimmter Optionen zu ermöglichen, die in den Zielen des in diesem Dokument erwähnten Aktienrückkaufsprogramms beschrieben werden oder (iii) verwendet werden zum Tausch oder zur Zahlung im Rahmen einer möglichen externen Wachstumstransaktion oder (iv) verkauft werden im Kontext einer Liquiditätsvereinbarung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der AMF-Anweisung Nr. 2005-07.

Zusätzlich ist vorgesehen, dass anlässlich der ordentlichen Hauptversammlung von EADS, die am 4. Mai 2007 stattfinden

wird, über den Einzug von 4.568.405 zurückgekauften Aktien entschieden wird, um den Verwässerungseffekt infolge von Grundkapitalerhöhungen zu vermeiden, die 2006 erfolgten, und zwar in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden (in Höhe von 100% der Aktien, die in einem solchen Kontext ausgegeben wurden).

Zum Datum dieses Dokuments hat EADS im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms keine Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investmentdienstleistungen geschlossen.

Im Kontext dieses Aktienrückkaufsprogramms hat EADS derivative Finanzinstrumente verwendet (siehe unten). Diese derivativen Finanzinstrumente (Kaufoptionen) weisen die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Eigenschaften auf.

	Brutto-Kumulativ-Flows		Eröffnungsbestände zum Datum dieses Dokuments			
	Käufe	Verkäufe/Transfers (Optionsausübung)	Eröffnungsbestand beim Kauf		Eröffnungsbestand beim Verkauf	
Anzahl Aktien	650.953	-	Call gekauft 8.804.774	Termin-verkauf	Call gekauft	Verkauf
Durchschnittlich spätester Fälligkeitstermin*			9. August 2012	-	-	-
Durchschnittspreis der Transaktion*		-				
Durchschnittlicher Ausübungspreis*		-	-	-	-	-
Summe	€ 12.424.336	-				

(*) Siehe „Teil 1/2.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

2004 wurde ein Aktienrückkaufprogramm eingeführt, um den Verwässerungseffekt in Zusammenhang mit der Bar-Kapitalerhöhung zu verhindern, der aus der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, entstehen würde. Dieses Aktienrückkaufprogramm wird entsprechend der neutralen Delta-Methode als Rückkaufmaßnahme umgesetzt, um den Verwässerungseffekt solcher Aktienoptionspläne, wie vom Board of Directors am 5. Dezember 2002 und am 10. Oktober 2003 genehmigt, auszugleichen.

In Beziehung zu diesem Rückkaufprogramm, hat EADS folgende Vereinbarungen getroffen:

(i) Kaufoptionsvereinbarungen, die es EADS ermöglichen, von einer führenden französischen Bank eine Anzahl an EADS-Aktien zu erwerben, die der Anzahl von Aktien entspricht, die als Ergebnis der Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns in 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, entspricht und (ii) Swapvereinbarungen für die regelmäßige Anpassung eines Barbetrags, der den von EADS an eine führende französische Bank gezahlten Prämien entspricht, gemäß den Kaufoptionsvereinbarungen, in Übereinstimmung mit der neutralen Delta-Methode.

In Übereinstimmung mit diesen Vereinbarungen haben die Kaufoptionen, die EADS von einer führenden französischen Bank erworben hat, die gleichen Bedingungen (bezüglich der Preise, Ausübungsdaten, Mengen und Ablaufdaten) wie die Aktienoptionen gemäß den Aktienoptionsplänen von 2000, 2001 und 2002. Wenn der Preis der EADS-Aktie steigt, muss die führende französische Bank die Anzahl von EADS-Aktien kaufen, die dann aus dem Preisanstieg abgeleitet wird, gemäß der Formel der neutralen Delta-Methode. Die gesamte von der führenden französischen Bank für diese Aktien gezahlte Summe entspricht der von EADS getragenen finanziellen Belastung, wie aus den variablen Beträgen in der Swapvereinbarung hervorgeht. Wenn der Preis der EADS-Aktie jedoch sinkt, muss die führende französische Bank die Anzahl von EADS-Aktien verkaufen, die dann aus der Preissenkung abgeleitet wird, gemäß der Formel der neutralen Delta-Methode. Die gesamte von der führenden französischen Bank für den Verkauf dieser Aktien erhaltene Summe entspricht den finanziellen Einkünften von EADS, wie in den variablen Beträgen in der Swapvereinbarung bestimmt. Unter diesen Bedingungen ist die Endsumme als Ergebnis dieses Kaufs von Kaufoptionen erst zum Zeitpunkt der Zahlung bekannt, wie aus der letzten variablen Summe des Swapvertrags hervorgeht.

Die Struktur der Transaktion zielt darauf ab, den Verwässerungseffekt und das Preisrisiko für EADS, die mit der Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern von EADS 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, verbunden sind, abzudecken.

In diesem Kontext wendet EADS interne Kontrollprozeduren an, die von der Gesellschaft erstellt wurden, um zuverlässig Risiken verwalten zu können, die mit diesen Kaufoptionen und Swaptransaktionen verbunden sind. Die Prozesse und Instrumente für die Berichterstattung wurden erstellt, die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten wurden dem Finance and Treasury Department von EADS übergeben, das für alle betrieblichen Entscheidungen und alle Aktivitäten innerhalb seiner Kompetenz verantwortlich ist. Die relevanten und zuständigen Organe innerhalb der Organisatoren müssen über alle wesentlichen Transaktionen, Aktivitäten und Risiken unterrichtet werden.

Von einem buchhalterischen Standpunkt aus sind Kaufoptionen Eigenkapitalinstrumente, wenn sie sich physisch im eigenen

Bestand von EADS befinden (IAS 32.16). Die erste Bilanzierung führte zu einer Reduzierung der Salden für die gezahlten Prämien und zu Eigenkapital in Höhe der gleichen entsprechenden Summe. Für jede variable Zahlung, die in Anwendung der Formel für die neutrale Delta-Methode durchgeführt wird, gibt es eine entsprechende Auswirkung auf liquide Mittel und Eigenkapital, um die kumulativen Prämien wiederzuspiegeln, die auf die Kaufoptionen gezahlt werden. Bei Ausübung der Kaufoptionen verringert EADS den Barbestand um die gezahlte Summe (der Emissionskurs mal Anzahl der Optionen) und zieht die nicht ausgegebenen Aktien vom Eigenkapital ab. Variationen im Marktwert der Kaufoptionen werden in den Jahresabschlüssen nicht erfasst. Solche Transaktionen sind deshalb alle bilanzneutral.

Die führende französische Bank hat sich vertraglich dazu verpflichtet, die gültigen Verordnungen bezüglich der auf EADS anwendbaren Rückkaufprozesse, vor allem die Bestimmungen der Artikel 241-1 bis 241-6 und 631-1 ff. der Allgemeinen Bestimmungen der AMF einzuhalten.

3.4 Dividenden

3.4.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen

Seit der Gründung des Unternehmens bezahlte Barausschüttungen sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst:

Geschäftsjahr	Datum der Barausschüttung	Bruttobetrag je Aktie
2000	27. Juni 2001	€ 0,50
2001	28. Juni 2002	€ 0,50
2002	12. Juni 2003	€ 0,30
2003	4. Juni 2004	€ 0,40
2004	8. Juni 2005	€ 0,50
2005	1. Juni 2006	€ 0,65

3.4.2 Dividendenpolitik der EADS

In Anbetracht der außergewöhnlichen Umstände und der wichtigen Herausforderungen, denen sich das Unternehmen 2006 stellen musste, und die nicht an den Konjunkturzyklus der kommerziellen Lufttransporte gebunden sind, kam das Board of Directors einstimmig überein, dass die Höhe der vorgeschlagenen Barausschüttung deutlich gesenkt werden sollte.

Obwohl diese Ansicht von der im letzten Jahr angenommenen Politik abweicht, empfiehlt das Board of Directors keine Abwendung von einer solchen Politik, sondern verabschiedet eine vorläufige Aufhebung. Mit Blick in die Zukunft glaubt das Board of Directors von EADS nach wie vor, dass Kontinuität und Wachstum der Dividenden wünschenswerte Ziele der Aktionäre sind, welche jedoch abhängig sind von Faktoren wie der Lieferkapazität von EADS, die von der Leistung, den Prioritäten für die Verwendung der Barmittel und zukünftigen Aussichten abhängen.

Um zu bestimmen, ob eine Barausschüttung erfolgen soll oder nicht, und falls ja in welcher Höhe, hat das Board of Directors eine Dividendenausschüttung in Abhängigkeit von der

Liquiditäts- und Kapitalstruktur von EADS und der Möglichkeit des Zugangs auf den Kapitalmarkt in Erwägung gezogen. Angesichts der Aktienentwicklung im Laufe des Vorjahres berücksichtigte das Board auch die Meinung des Managements bezüglich der Sorgen der Anleger und der Interpretation einer Dividendenausschüttung. Im Anschluss an diese Debatte konnten sich die Direktoren nicht abschließend über einen Dividendenvorschlag einigen.

Bei Fehlen eines Vorschlages des Board of Directors und in Übereinstimmung mit den niederländischen Vorschriften und der Satzung der Gesellschaft können die an der ordentlichen Hauptversammlung vom 4. Mai 2007 anwesenden Aktionäre vorschlagen, dass das Ergebnis des Geschäftsjahres 2006, d.h. Mio. € 99, entweder den Gewinnrücklagen zugeführt, oder in Form einer Dividende insgesamt oder teilweise ausgeschüttet wird. Eine Gesamtausschüttung des Ergebnisses des Geschäftsjahres 2006 würde einem Bruttobetrag von € 0,12 je Aktie entsprechen. Über die von den Aktionären vorgebrachten Vorschläge wird in der ordentlichen Hauptversammlung, die am 4. Mai 2007 durchgeführt wird, abgestimmt.

3.4.3 Nicht eingeforderte Dividenden

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

von Zwischendividenden erlischt fünf Jahre ab dem Datum, an dem der Anspruch auf Dividendenausschüttung, der der Ausschüttung von Dividenden zugrunde liegt, fällig und zahlbar wird.

3.4.4 Besteuerung

Die folgende Darstellung ist eine allgemeine Zusammenfassung des derzeit in den Niederlanden geltenden Steuerrechts. Die Darstellung beschränkt sich auf die wesentlichen steuerlichen Folgen für einen Besitzer von Aktien der Gesellschaft (die „**Aktien**“), der nach niederländischem Steuerrecht nicht in den Niederlanden ansässig ist oder als nicht ansässig behandelt wird (ein „**ausländischer Aktionär**“). Bestimmte Gruppen von Aktionären der Gesellschaft unterliegen möglicherweise speziellen Regelungen, die nachstehend nicht dargestellt werden und sich unter Umständen von den beschriebenen allgemeinen Regelungen grundlegend unterscheiden. Anleger,

die Zweifel hinsichtlich ihrer Besteuerung in den Niederlanden und in ihrem Ansässigkeitsstaat haben, sollten ihren Steuerberater zu Rate ziehen.

Quellensteuer auf Dividenden

Im Allgemeinen ist von einer Dividende, die von der Gesellschaft auf die Aktien ausgeschüttet wird, niederländische Quellensteuer mit einem gesetzlichen Steuersatz von 15% einzubehalten. In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff

Dividenden sowohl Bar- als auch Sachdividenden, fiktive und verdeckte Gewinnausschüttungen, Rückzahlungen von Kapitaleinlagen, die für die Zwecke der niederländischen Dividendenquellenbesteuerung nicht als Eigenkapital behandelt werden, sowie Liquidationserlöse, soweit diese über das durchschnittliche eingezahlte Kapital, das für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, hinausgehen. Aktiendividenden, die aus der Kapitalrücklage, die für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, ausgeben werden, unterliegen nicht der Quellensteuer.

Ein ausländischer Aktionär kann aufgrund eines Doppelbesteuerungsabkommens zwischen den Niederlanden und dem Ansässigkeitsstaat des ausländischen Aktionärs zu einer teilweisen oder vollständigen Befreiung oder Erstattung der gesamten oder eines Teils der oben dargestellten Quellensteuer berechtigt sein. Die Niederlande haben solche Abkommen mit den USA, Kanada, der Schweiz, Japan, fast allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und mit verschiedenen anderen Ländern abgeschlossen.

Quellensteuer auf den Verkauf oder auf die sonstige Übertragung von Aktien

Zahlungen für den Verkauf oder die sonstige Übertragung von Aktien unterliegen nicht der niederländischen Quellensteuer, es sei denn, der Verkauf oder die Übertragung erfolgt an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft derselben oder gilt als solche(r). Die Rücknahme oder der Verkauf von Aktien an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft der Gesellschaft gilt als Dividende und unterliegt grundsätzlich den oben im Abschnitt „Quellensteuer auf Dividenden“ dargestellten Regelungen.

Steuer auf Dividendeneinkünfte und Veräußerungsgewinne

Ein ausländischer Aktionär, der von der Gesellschaft Dividenden auf Aktien erhält oder einen Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf oder der Übertragung von Aktien erzielt, unterliegt mit diesen Einkünften nicht der niederländischen Besteuerung, es sei denn:

- die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden geleitet wird oder durch eine permanente Betriebsstätte („*vaste inrichting*“) oder einen ständigen Vertreter („*vaste vertegenwoordiger*“) in den Niederlanden betrieben wird; oder

- der ausländische Aktionär ist keine Privatperson und hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) oder eine als wesentlich angesehene Beteiligung an der Gesellschaft, und diese Beteiligung ist nicht Bestandteil des Vermögen eines Unternehmens; oder
- der ausländische Aktionär ist eine Privatperson und (i) hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) an der Gesellschaft oder eine vermutete wesentliche Beteiligung und eine solche Beteiligung bildet keinen Teil des Unternehmensvermögens oder (ii) diese Dividendeneinkünfte oder Veräußerungsgewinne gelten als Einkommen aus verschiedenen Aktivitäten („*belastbaar resultaat uit overige werkzaamheden*“) in den Niederlanden gemäß dem niederländischen Einkommensteuergesetz von 2001 („*Wet inkomstenbelasting 2001*“).

Im Allgemeinen hält ein ausländischer Aktionär eine wesentliche Beteiligung am Aktienkapital der Gesellschaft nur dann, wenn der ausländische Aktionär alleine oder zusammen mit bestimmten verbundenen Personen, gemeinsam oder einzeln, direkt oder indirekt Aktien der Gesellschaft oder das Recht auf Erwerb von Aktien der Gesellschaft hält, die 5% oder mehr des gesamten ausgegebenen und umlaufenden Aktienkapitals der Gesellschaft oder einer Gattung desselben darstellen. Eine Beteiligung gilt auch dann als wesentlich, wenn die gesamte oder ein Teil einer wesentlichen Beteiligung ohne Aufdeckung der stillen Reserven übertragen wurde oder als übertragen gilt.

Schenkungs- oder Erbschaftssteuer

Niederländische Schenkungs- oder Erbschaftssteuer wird auf die Übertragung von Aktien durch einen ausländischen Aktionär im Wege der Schenkung oder im Todesfall nicht erhoben, es sei denn:

- die Übertragung erfolgt durch oder im Namen einer Person, die zum Zeitpunkt der Schenkung oder des Erbfalls in den Niederlanden ansässig ist oder als ansässig gilt; oder
- die Aktien sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden oder durch eine permanente Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird.

Mehrwertsteuer

Auf Dividenden von Aktien oder auf die Übertragung der Aktien wird keine niederländische Mehrwertsteuer erhoben.

Andere Steuern und Gebühren

In den Niederlanden gibt es keine Registrierungsgebühr, Übertragungssteuer, Kapitalsteuer, Stempelsteuer oder andere ähnliche Steuern oder Gebühren, außer den in den Niederlanden im Zusammenhang mit der Ausfertigung, Lieferung und/oder Vollstreckung im Rahmen von gerichtlichen Verfahren (einschließlich aller ausländischen Urteile durch Gerichte der Niederlande) hinsichtlich der Dividenden auf Aktien oder der Übertragung der Aktien anfallenden Gerichtsgebühren.

Ansässigkeit

Ein ausländischer Aktionär wird nicht allein aufgrund der Tatsache, dass er eine Aktie hält, oder aufgrund von Ausübung, Erfüllung, Lieferungen und/oder Vollstreckung von Rechten in Bezug auf die Aktien in den Niederlanden ansässig bzw. als in den Niederlanden ansässig behandelt.

3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren

Die Liste der folgenden Ankündigungen umfasst gesetzliche Veröffentlichungen in Zusammenhang mit preissensitiven Informationen, die über die Website der Gesellschaft unter www.eads.com zugänglich sind:

Pressemitteilung der Zahlen für das erste Quartal 2006	16. Mai 2006
Pressemitteilung – Überarbeiteter Lieferplan für A380 sollte EBIT 2006 von EADS nicht beeinflussen	13. Juni 2006
Pressemitteilung – Board of Directors von EADS ernannt neben dem CEO Tom Enders auch Louis Gallois zum Chief Executive Officer	2. Juli 2006
Pressemitteilung – EADS bestätigt Preisfestlegung für Anteil von BAE Systems an Airbus	2. Juli 2006
Pressemitteilung Halbjahresergebnisse 2006	27. Juli 2006
Pressemitteilung – EADS und Airbus schließen Review der A380 ab	3. Oktober 2006
Pressemitteilung – Board of Directors von EADS ändert Management-Struktur von EADS markant	9. Oktober 2006
Pressemitteilung der Zahlen für das dritte Quartal 2006	8. November 2006
Pressemitteilung – A350XWB Start - EADS erteilt Freigabe an Airbus für Start der A350XWB	1. Dezember 2006
Pressemitteilung – Ergebnis Airbus 2006	17. Januar 2007
Pressemitteilung – Jahresergebnis 2006	9. März 2007

Außerdem veröffentlicht EADS Mitteilungen zum normalen Geschäftsverlauf, die auch auf der Website unter www.eads.com verfügbar sind.

Dieser Abschnitt enthält den jährlichen Offenlegungsbericht zu Wertpapieren unter Anwendung von Artikel 10 der Richtlinie 2003/71/EU.

4

FÜR DAS REGISTRIERUNGSDOKUMENT VERANTWORTLICHE

4.1	Für das Registrierungsdocument Verantwortliche	130
4.2	Erklärung der für das Registrierungsdocument Verantwortlichen	130
4.3	Informationspolitik	130
4.4	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	131

4.1 Für das Registrierungsdokument Verantwortliche

EADS

4.2 Erklärung der für das Registrierungsdokument Verantwortlichen

Die Gesellschaft erklärt, dass die Informationen in diesem Registrierungsdokument, nach bestem Wissen der Gesellschaft, den Tatsachen entsprechen und keine Auslassungen enthalten, die ihre Bedeutung beeinflussen könnten.

EADS vertreten durch:

Thomas Enders
Chief Executive Officer

Louis Gallois
Chief Executive Officer

4.3 Informationspolitik

Angaben zu dem für die Information verantwortlichen 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.com

Die Webseite www.eads.com liefert umfassende Informationen über die Gesellschaft sowie den Bericht des Board of Directors. Während der Gültigkeit dieses Registrierungsdokumentes können zudem Kopien der Satzung von EADS sowie das am

19. April 2005 in französischer Sprache bei der *Autorité des marchés financiers* eingereichte *Document de Référence*, das am 26. April 2006 in englischer Sprache bei der AFM eingereichte und von dieser genehmigte Registrierungsdokument, der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss zum 31. Dezember 2004, der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss zum 31. Dezember 2005, zusammen mit den Berichten der Abschlussprüfer für die zum 31. Dezember 2004 und 2005 endenden Geschäftsjahre, am eingetragenen Sitz von EADS eingesehen werden: European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V., Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Niederlande, Sitz (statutaire zetel): Amsterdam, Tel: +31 20 655 48 00.

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.com.

4.4 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen

Angesichts der Tatsache, dass die Aktien der Gesellschaft am *Marché Eurolist* 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 Geltendes Recht“ zusammengefasst sind.

European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.
Le Carré, Beechavenue 130-132
1119 PR Schiphol-Rijk
Niederlande
www.eads.com

EADS.COM

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