

EIN

Das Unternehmen
im Jahr 2006



BLICK



The step beyond

... AUF
DAS
GANZE

ZEIGT
EIN UNTERNEHMEN
IM WANDEL



EADS 2006 AUF EINEN BLICK

DER KONZERN
DAS JAHR 2006
GESCHÄFTSBEREICHE
KENNZAHLEN
DIE EADS-AKTIE
WELTWEITE PRÄSENZ

INHALT

Die EADS ist ein weltweit führendes Unternehmen der Luft- und Raumfahrt, des Verteidigungsgeschäfts und der dazugehörigen Dienstleistungen. Zur Gruppe zählen der Flugzeughersteller Airbus, das größte Hubschrauberunternehmen der Welt Eurocopter und EADS Astrium, die europäische Nummer 1 im Raumfahrtgeschäft mit Programmen wie Ariane und Galileo.

WEGWEISENDE TECHNOLOGIE.

Die EADS ist der größte Partner im Eurofighter-Konsortium; sie entwickelt das militärische Transportflugzeug A400M und ist an MBDA, dem international führenden Lenkflugkörperhersteller, beteiligt.

EADS-KONZERN

		2006	2005	2004
Umsatz	Mio. €	39.434	34.206	31.761
EBIT ¹ (Gewinn vor Zinsen und Steuern)	Mio. €	399 ³	2.852	2.432
Konzernergebnis (Net Income) ²	Mio. €	99 ³	1.676	1.203
Ergebnis je Aktie ²	€	0,12 ³	2,11	1,50
Dividende je Aktie	€	0,12 ⁴	0,65	0,50
Nettoliquidität	Mio. €	4.229	5.489	3.961
Auftragseingang ⁵	Mio. €	69.018	92.551	44.117
Auftragsbestand ⁵	Mio. €	262.810	253.235	184.288
Beschäftigte (Anzahl der Mitarbeiter)		116.805	113.210	110.662

EADS-GESCHÄFTSBEREICHE

		2006	2005	2004
Airbus				
Umsatz	Mio. €	25.190	22.179	20.224
Auftragsbestand ⁵	Mio. €	210.115	201.963	136.022
Militärische Transportflugzeuge				
Umsatz	Mio. €	2.200	763	1.304
Auftragsbestand ⁵	Mio. €	20.337	20.961	19.897
Eurocopter				
Umsatz	Mio. €	3.803	3.211	2.786
Auftragsbestand ⁵	Mio. €	11.042	9.960	9.117
Verteidigung und Sicherheit				
Umsatz	Mio. €	5.864	5.636	5.385
Auftragsbestand ⁵	Mio. €	17.570	18.509	17.276
Astrium				
Umsatz	Mio. €	3.212	2.698	2.592
Auftragsbestand ⁵	Mio. €	12.263	10.931	11.311
Übrige Aktivitäten⁶				
Umsatz	Mio. €	1.257	1.155	1.123
Auftragsbestand ⁵	Mio. €	2.292	2.128	1.079

¹ Soweit nicht anders vermerkt, wird in diesem Geschäftsbericht das EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten angegeben.

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

³ Die EADS veränderte im Jahr 2006 ihre Bilanzierungsmethode zur Bewertung von Pensionsverpflichtungen vom Korridor-Ansatz zum Eigenkapital-Ansatz, d.h., sämtliche versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste werden in der Bilanz als Pensionsrückstellung ausgewiesen und mindern dabei erfolgsneutral das Eigenkapital. Dies führt dazu, dass versicherungsmathematische Verluste storniert werden, die nach dem Korridor-Ansatz als Aufwendungen berücksichtigt wurden. 2006 verbesserten sich dadurch das EBIT um € 45 Millionen, das Konzernergebnis um € 25 Millionen und das Ergebnis je Aktie um € 0,03.

⁴ Wurde auf der Ordentlichen Hauptversammlung am 4. Mai 2007 entschieden.

⁵ Beiträge aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand der EADS basieren auf Listenpreisen.

⁶ ATR, EADS EFW, EADS Socata und EADS Sogerma werden als Übrige Aktivitäten geführt. Dies ist kein eigenständiger EADS-Geschäftsbereich.

FEBRUAR

Die EADS eröffnete ein Research & Technology Centre in Singapur. Das Unternehmen wird dort eigene Forschungsprojekte bearbeiten und auch Technologievorhaben zwischen einzelnen EADS-Geschäftsbereichen und wissenschaftlichen Institutionen vor Ort vermitteln. Mitte 2007 werden wir ein Trainings-, Forschungs- und Entwicklungszentrum in Katar eröffnen: das EADS Competence Centre of Qatar.



Weltraumlabor Columbus

JUNI

Eurocopter verzeichnete mit dem Auftrag Australiens über 43 weitere NH90-Transporthubschrauber einen erneuten Erfolg. Anfang 2007 unterzeichnete Spanien einen Vertrag über 45 taktische Transporthubschrauber dieses Typs. Die ersten drei NH90 wurden im Dezember 2006 in Donauwörth an die Bundeswehr übergeben.

JULI

Airbus stellte mit der A350XWB eine neue Flugzeug-Familie vor und unterstrich damit deutlich, dass die Bedürfnisse der Kunden und weiteres Wachstum im Vordergrund stehen. Die A350XWB bietet mehr Raum, mehr Komfort, mehr Wirtschaftlichkeit. Im Langstreckensegment verfügt Airbus damit über die modernsten und technologisch fortschrittlichsten Produkte. Für die A380 erfuhr Airbus auf der Luftfahrtmesse im britischen Farnborough trotz Schwierigkeiten bei der Fertigung starken Rückhalt.

OKTOBER

China Aviation Supplies Import and Export Corporation (CASGC) unterzeichnete mit Airbus eine Vereinbarung über den Kauf von 150 Flugzeugen der A320-Familie und eine Absichtserklärung über 20 A350XWB-Flugzeuge – das bislang größte Einzelgeschäft von Airbus. Zudem wird Airbus im chinesischen Tianjin eine Endmontagelinie für die A320-Familie errichten.

Gemeinsam mit dem russischen Luftfahrtunternehmen Irkut will die EADS ein Joint Venture für die Umrüstung von A320-Flugzeugen zu Frachtern aufbauen. Der Abschluss eines entsprechenden Abkommens legte dafür den Grundstein.



Airbus A380, eskortiert von den „Red Arrows“ der britischen Luftwaffe

APRIL

Die erste Phase des Testprogramms für das Luftbetankungssystem ARBS wurde nach drei Jahren Entwicklung erfolgreich abgeschlossen. Vorläufige Testergebnisse zeigen, dass der Tankausleger die Steuerung des Flugzeugs nicht beeinflusst. 2006 wurde das System in das erste von fünf Mehrzwecktankflugzeugen A330 MRTT für die australischen Luftstreitkräfte eingebaut.

MAI

Bei EADS Astrium in Bremen wurde das Weltraumlabor Columbus für seinen Flug ins All vorbereitet und schließlich per Schiff in die Vereinigten Staaten transportiert. Raumfahrt-Ingenieure hatten rund zehn Jahre an der Entwicklung und Produktion des multifunktionalen Columbus-Labors gearbeitet. Es soll im Herbst 2007 mit einem Space Shuttle zur internationalen Raumstation ISS gebracht werden.

AUGUST

Die EADS erhielt den Auftrag zum Aufbau des Digitalfunksystems für die deutschen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOSNet). Im Rahmen dieses Auftrages wird die EADS als Generalunternehmer agieren und bis 2010 ein bundesweites TETRA-Digitalfunknetz errichten.

Anfang 2007 gab das deutsche Verteidigungsministerium grünes Licht für die Entwicklung und Erprobung des unbemannten Aufklärungssystems EuroHawk.



Aufklärungssystem EuroHawk



UH-72A Lakota

DEZEMBER

EADS North America übergab in Columbus, Mississippi, den ersten leichten Mehrzweckhubschrauber (Light Utility Helicopter) vom Typ UH-72A Lakota an die US-Streitkräfte. Dieses Verteidigungsprogramm steht für einen Bedarf von bis zu 352 Hubschraubern. Die Auslieferung des ersten Hubschraubers erfolgte drei Monate früher als ursprünglich geplant.

Für die A380 endete das turbulente Jahr 2006 mit der Musterzulassung durch die europäische und die US-amerikanische Luftfahrtbehörde. Dem ging ein strenges Testprogramm voraus, und die A380 konnte zeigen, dass sie alle fliegerischen Anforderungen erfüllt und teilweise sogar übertrifft.



A350XWB

AIRBUS

Airbus ist einer der weltweit führenden Flugzeughersteller, die Nummer 1 gemessen an Auslieferungen, und erhält kontinuierlich rund die Hälfte aller Bestellungen – Gründe dafür sind der Fokus auf die Kunden, technologische Höchstleistungen und hohe Effizienz in der Produktion.

(Mio. €)	2006	2005	Veränd.
Umsatz	25.190	22.179	14%
EBIT	-572	2.307	–
Auftragseingang	53.367	78.254	-32%
Auftragsbestand	210.115	201.963	4%
Nach Stückzahl			
Auslieferungen	434	378	15%
Auftragsbestand	2.533	2.177	16%



A400M

MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE

Der Geschäftsbereich konstruiert, produziert und vermarktet die modernsten Transportflugzeuge der Welt, unter anderem die A400M und militärische Airbus-Varianten. Diese übertragen die herausragenden Eigenschaften von Airbus-Flugzeugen ins Verteidigungsgeschäft.

(Mio. €)	2006	2005	Veränd.
Umsatz	2.200	763	188%
EBIT	75	48	56%
Auftragseingang	1.594	1.840	-13%
Auftragsbestand	20.337	20.961	-3%



AS350 Ecureuil

EUROCOPTER

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

(Mio. €)	2006	2005	Veränd.
Umsatz	3.803	3.211	18%
EBIT	257	212	21%
Auftragseingang	4.885	3.522	39%
Auftragsbestand	11.042	9.960	11%



Eurofighter

VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT

Der Geschäftsbereich bildet den Schwerpunkt für Sicherheits- und Verteidigungsaktivitäten der EADS. Diese umfassen die EADS-Beteiligung am Eurofighter, Lenkflugkörper- und militärische Kommunikationssysteme, Verteidigungselektronik und entsprechende Dienstleistungen.

(Mio. €)	2006	2005	Veränd.
Umsatz	5.864	5.636	4%
EBIT	348	201	73%
Auftragseingang	5.191	6.673	-22%
Auftragsbestand	17.570	18.509	-5%



Goce-Satellit

ASTRIUM

Astrium ist in der Raumfahrttechnologie Marktführer in Europa und spielt eine herausragende Rolle in den öffentlichen europäischen Raumfahrtprogrammen. Zum Portfolio des Geschäftsbereichs zählen Satelliten, Trägerraketen und Dienstleistungen im Raumfahrtgeschäft.

(Mio. €)	2006	2005	Veränd.
Umsatz	3.212	2.698	19%
EBIT	130	58	124%
Auftragseingang	4.354	2.322	88%
Auftragsbestand	12.263	10.931	12%



Socata TBM 850

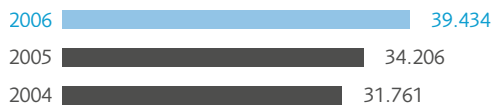
ÜBRIGE AKTIVITÄTEN

Darunter ist das EADS-Geschäft mit Turboprop-Flugzeugen, General Aviation, Frachterumrüstung sowie Flugzeugstrukturen und -sitzen zusammengefasst. Die Geschäftseinheiten ATR, EADS ERW, EADS Socata und EADS Sogerma bilden keinen eigenständigen Geschäftsbereich.

(Mio. €)	2006	2005	Veränd.
Umsatz	1.257	1.155	9%
EBIT	-288	-171	-
Auftragseingang	1.469	1.871	-21%
Auftragsbestand	2.292	2.128	8%

KENNZAHLEN

UMSATZ (IN MIO. €)



Der Umsatz stieg um 15 Prozent auf € 39,4 Milliarden, unterstützt von Wachstum in allen Geschäftsbereichen, insbesondere Airbus, Eurocopter und Astrium.

EBIT (IN MIO. €)



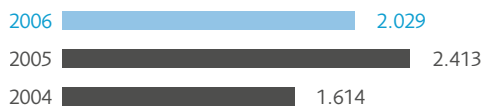
Das EBIT belief sich auf € 399 Millionen. Es wurde erheblich belastet durch die finanziellen Auswirkungen der A380-Verzögerungen und der Schwäche des US-Dollars, Kosten im Zusammenhang mit der A350, höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie Verluste bei EADS Sogerma.

KONZERNERGEBNIS (IN MIO. €)



Das Konzernergebnis in Höhe von € 99 Millionen oder € 0,12 je Aktie folgt im Wesentlichen der EBIT-Entwicklung.

FREE CASHFLOW (IN MIO. €)



Der Free Cashflow erreichte mit € 2 Milliarden ein erneut hohes Niveau. Die unvorteilhafte Entwicklung des Nettoumlaufvermögens (Working Capital) konnte durch die verstärkte Veräußerung von Kundenfinanzierungsforderungen ausgeglichen werden.

NETTOLIQUIDITÄT (IN MIO. €)



Die Nettoliquidität in Höhe von € 4,2 Milliarden spiegelt die Übernahme des 20-Prozent-Anteils von BAE Systems an Airbus (€ 2,75 Milliarden) sowie Dividendenzahlungen wider. Bereinigt um den Einmal-Effekt für den Airbus-Anteil verbesserte sie sich weiter.

UMSATZ IM VERTEIDIGUNGSGESCHÄFT (IN MIO. €)



Im Verteidigungsgeschäft erzielte das Unternehmen erstmals einen Umsatz von € 10 Milliarden, vor allem infolge höherer Umsätze in den Geschäftsbereichen Militärische Transportflugzeuge, Verteidigung und Sicherheit sowie bei Astrium und Eurocopter.

AUFTRAGSBESTAND (IN MIO. €)



Ende 2006 verfügte die EADS über einen Auftragsbestand von € 262,8 Milliarden. Der Anstieg erfolgte trotz einer Anpassung um € 17 Milliarden infolge eines unvorteilhafteren €/US\$-Wechselkurses.

AUFTRAGSBESTAND IM VERTEIDIGUNGSGESCHÄFT (IN MIO. €)



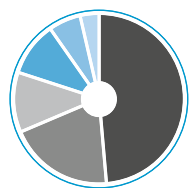
Der Auftragsbestand im Verteidigungsgeschäft der EADS erreichte zum 31. Dezember 2006 einen Wert von € 52,9 Milliarden. Gründe dafür waren der Durchbruch auf dem amerikanischen Markt und ein umfassenderes Produktportfolio.

EIGENFINANZIERTER F&E (IN MIO. €)



Mit Blick auf die Zukunft investierte die EADS mehr als sechs Prozent ihres Umsatzes in F&E. Damit wollen wir wettbewerbsfähig und an der Spitze der technologischen Entwicklung bleiben.

MITARBEITER NACH GESCHÄFTSBEREICHEN (IN %)



- 48,8 Airbus
- 19,9 Verteidigung und Sicherheit
- 11,5 Eurocopter
- 10,2 Astrium
- 6,0 Zentrale, Konzernforschung und Übrige Aktivitäten
- 3,6 Militärische Transportflugzeuge

Vorwiegend bedingt durch das Wachstum bei Airbus und Eurocopter nahm die Belegschaft der EADS im Jahr 2006 um 3 Prozent auf insgesamt 116.805 Mitarbeiter zu.

Die Kursentwicklung der EADS-Aktie verlief 2006 sehr wechselhaft, vor allem im zweiten Quartal lag dies hauptsächlich an Hedgefonds-Transaktionen. Spekulationsgeschäfte führten dazu, dass das durchschnittliche Handelsvolumen mehr als doppelt so hoch ausfiel wie im Jahr 2005. Nach drei Jahren im Steigflug musste die EADS-Aktie 2006 Kurseinbußen um insgesamt 18 Prozent hinnehmen; im Vergleich mit allen Werten der Börsenindizes CAC 40 und MDAX schnitt sie am schlechtesten ab.

Ende März 2006 erreichte der Kurs mit € 35,42 ein neues Allzeithoch. Unterstützend wirkten die gute Auftragslage, die hervorragende Performance im Jahr 2005 und der zum damaligen Zeitpunkt positive Ausblick.

Vertrauenskrise

Anfang April kündigten DaimlerChrysler und Lagardère an, ihre Anteile an der EADS um jeweils 7,5 Prozent des Aktienkapitals zu verringern. Angebot und Nachfrage gerieten hierdurch vorübergehend aus dem Gleichgewicht, der Streubesitzanteil nahm zu. Fast gleichzeitig kündigte BAE Systems an, seinen 20-Prozent-Anteil an Airbus veräußern zu wollen; die Märkte zeigten sich verunsichert.

Die Verwirrung unter den Investoren wurde noch verstärkt durch die Partnerschaft von Thales und Alcatel Space sowie durch negative Kundenäußerungen zur A350 und zu den Betriebskosten der A340. In der Folge gab der Aktienkurs in den Monaten April und Mai um rund 20 Prozent nach, und selbst das gute Ergebnis im ersten Quartal konnte die Unsicherheit der Märkte nicht vertreiben.

Am 13. Juni wurden plötzlich Lieferverzögerungen bei der A380 angekündigt. Tags darauf stürzte der Kurs der EADS-Aktie um über 30 Prozent ab. Das Handelsvolumen lag bei 68,5 Millionen Aktien – acht Prozent der EADS-Anteile wechselten an diesem Tag ihren Eigentümer.

Stabilisierung

Nach Veränderungen in der Unternehmensführung – unter anderem der Ernennung von Louis Gallois und Christian Streiff – sowie der Ankündigung der neuen A350XWB begann sich die Situation ab Juli wieder zu beruhigen. Dies änderte jedoch nichts an den Vorbehalten der Investoren gegenüber den Finanzprognosen der EADS. Der Kurs stagnierte bei € 22 bis € 23.

Im Laufe der Sommermonate fachte der unerwartete Erwerb von 5,4 Prozent des Aktienkapitals durch die russische Staatsbank Wneschtorgbank den spekulativen Handel weiter an.

Trotz der Ankündigung weiterer Verschiebungen bei der A380 und des Aufsetzens des Power8-Programms Anfang Oktober – im Anschluss an eine sorgfältige Bestandsaufnahme – verbesserte sich die Situation. Die veränderte Managementstruktur, die Bekanntgabe der Ergebnisse des A400M-Audits Anfang Dezember sowie der Programmstart zur A350XWB konnten nach und nach die Bedenken einiger Anleger zerstreuen.

Der anhaltende Auftragseingang bei Airbus wirkte schließlich beruhigend. Neue Investoren zeigten Interesse an der EADS-Aktie und ihren langfristigen Kursaussichten, kauften Anteile und stabilisierten den Kurs. Sie füllten so die Lücke, die jene Investoren hinterlassen hatten, die an schnellem Wachstum und kurzfristiger Performance interessiert sind. Im Dezember stieg der Aktienkurs um mehr als 15 Prozent auf € 26.

PROFIL

ISIN-Kennung: NL0000235190

Ausgegebene Aktien zum 31. Dezember 2006: 815.931.524

Ausgabekurs am 10. Juli 2000: € 19 für institutionelle Investoren, € 18 für Privatanleger

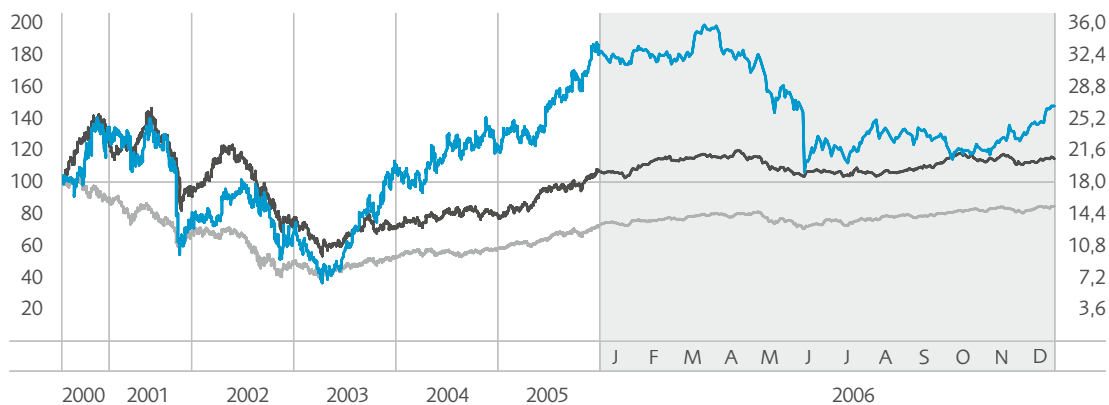
Höchststand 2006 an der Pariser Börse: € 35,42 am 27. März

Tiefststand 2006 an der Pariser Börse: € 16,75 am 14. Juni

BÖRSENPREISENTWICKLUNG BIS 31. DEZEMBER 2006 (SCHLUSSKURS)

Die Basis von 100 entspricht dem Kurswert vom 10. Juli 2000

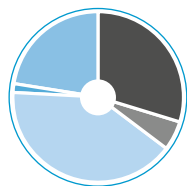
EADS-Aktienkurs in €



- EADS
- CAC 40
- MSCI World Aero/Defence (in €, angepasst an €/US\$-Tageskurs)

Weitergehende Informationen finden Sie unter:
www.finance.eads.com
 oder kontaktieren Sie uns unter:
ir@eads.com

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. MÄRZ 2007

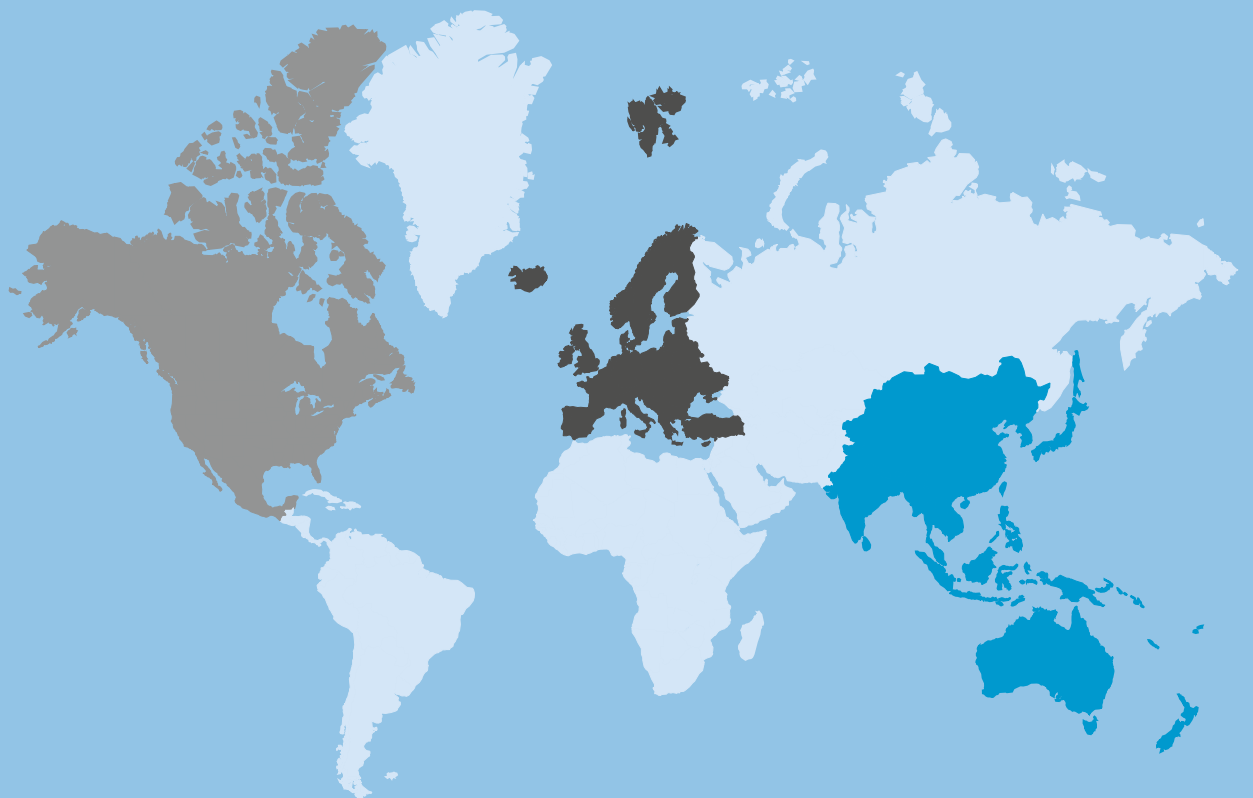


- 22,46% **DaimlerChrysler^{1,3}**
- 29,95% **SOGEADE^{1,2}**; Lagardère und die französische Staatsholding SOGEPa
- 5,48% **SEPI** (spanische Staatsholding)
- 41,05% **Anteile von Institutionen, Privatanlegern und Mitarbeitern** sowie Anteile, die außerhalb der Vertragspartnerschaft direkt vom französischen Staat gehalten werden
- 1,06% **Zurückgekaufte eigene Aktien** (Aktien ohne Stimmrecht und Dividendenanspruch)

¹ Am 4. April 2006 haben DaimlerChrysler und Lagardère SCA angekündigt, in aufeinander abgestimmten Schritten jeweils einen 7,5-Prozent-Anteil an der EADS abzugeben.

² Lagardère SCA hat am 6. Februar 2006 Mandatory Exchangeable Bonds ausgegeben. Die Anzahl der bei Fälligkeit des Bonds frei werdenden EADS-Aktien entspricht bis zu 7,5 Prozent des EADS-Kapitals. Nach Abschluss dieser Transaktion im Jahr 2009 werden die EADS-Anteile von SOGEADE und von DaimlerChrysler im Gleichgewicht sein.

³ Unabhängig von den Bewegungen im Jahr 2006 hat DaimlerChrysler am 9. Februar 2007 eine Vereinbarung mit einem Konsortium aus privaten und öffentlichen Investoren getroffen. DaimlerChrysler wird die wirtschaftlichen Rechte eines 7,5-Prozent-Anteils an der EADS abtreten, jedoch ohne dass eine Veränderung der Stimmrechte entsteht.





EUROPA

43 % ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

Umsatz: Veränderung gegenüber dem Vorjahr:

17.176 Mio. € +27 %

Der Erfolg der EADS basiert auf dem Potenzial und der Wettbewerbsfähigkeit Europas. Die Umgestaltung bei Airbus wird auch zu einer Erneuerung des europäischen Geistes in unserem Unternehmen führen. Auf Seiten der Verteidigung wird das künftige Wachstum der EADS unterstützt von europäischen Großprogrammen, sei es für das Transportflugzeug A400M, die Hubschrauber NH90 und Tiger oder den Eurofighter. Europa wird die industrielle Basis des Unternehmens bleiben, auch wenn die Internationalisierung der EADS darauf abzielt, in aussichtsreichen Märkten Fuß zu fassen.



NORDAMERIKA

24 % ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

Umsatz: Veränderung gegenüber dem Vorjahr:

9.425 Mio. € +4 %

Umfang und Intensität der Aktivitäten von EADS North America haben sich erheblich vergrößert. Vor allem der Durchbruch als Hauptauftragnehmer im LUH-Programm markiert einen wichtigen Schritt zur Stärkung unserer US-Präsenz. Gemeinsam mit starken amerikanischen Partnern bewirbt sich die EADS um zwei bedeutende Verteidigungsprogramme: Mit dem weltweit modernsten Tankflugzeug möchte sie die Erneuerung der US-Tankerflotte unterstützen und zudem die amerikanischen Streitkräfte mit mittleren Transportflugzeugen ausstatten.



ASIEN-PAZIFIK

20 % ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

Umsatz: Veränderung gegenüber dem Vorjahr:

7.857 Mio. € +2 %

Im asiatisch-pazifischen Raum verfügen China, Indien und Südkorea über das höchste Wachstumspotenzial; diese Länder sind für die globale Entwicklung der EADS von größter Bedeutung. In Kooperationen – beispielsweise für die EC 175, die Entwicklung des KHP-Hubschraubers oder den Aufbau einer Endmontagelinie für die A320-Familie in China – bringt die EADS ihre industrielle Erfahrung mit dem Know-how starker lokaler Partner zusammen. Langfristiges Engagement ist die Voraussetzung dafür, am Wachstum dieses Marktes teilzuhaben.



RESTLICHE WELT

13 % ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

Umsatz: Veränderung gegenüber dem Vorjahr:

4.976 Mio. € +28 %

Geschäftserfolge in anderen Wachstumsregionen der Welt bilden die Basis für die weitere Internationalisierung unseres Unternehmens. Mit dem Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge ist die EADS vor allem auf dem lateinamerikanischen Markt sehr gut vertreten, und Südafrika ist Partner im A400M-Programm. Die Zusammenarbeit mit der russischen Luftfahrtindustrie bauen wir kontinuierlich aus.

EADS

2006

AUF EINEN BLICK

DAS UNTERNEHMEN IM JAHR 2006

2 MANAGEMENT & VERANTWORTUNG

- 2 Brief der Chairmen des Board of Directors
- 4 Die CEOs ziehen Bilanz
- 6 Die CEOs im Gespräch
- 8 Corporate Governance
- 10 Geschäftsstruktur
- 12 Executive Committee

14 EINBLICK: DER SCHRITT NACH VORN

28 DAS GESCHÄFTSJAHR 2006

- 30 Märkte und Perspektiven
- 34 Airbus
- 38 Power8
- 40 Militärische Transportflugzeuge
- 42 Eurocopter
- 44 Verteidigung und Sicherheit
- 46 Astrium

48 IM FOKUS

- 50 Forschung & Technologie
- 52 Einkauf
- 54 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 56 Verantwortung in der Gesellschaft

60 GUT ZU WISSEN

- 62 Glossar
- 64 Adressen
- 66 Finanzkalender

Der vollständige
EADS-Geschäftsbericht 2006
umfasst zwei weitere Dokumente:

Buch

2



FINANZBERICHT UND
CORPORATE GOVERNANCE 2006

Teil 1 des Registrierungsdocuments

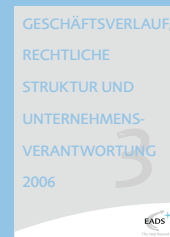
Risikofaktoren

Nettovermögen, Vermögenslage, Ertragslage

Corporate Governance

Buch

3



GESCHÄFTSVERLAUF,
RECHTLICHE STRUKTUR UND
UNTERNEHMENS-
VERANTWORTUNG 2006

Teil 2 des Registrierungsdocuments
(auf Anfrage)

Informationen über die Aktivitäten der EADS
Corporate Social Responsibility

Allgemeine Angaben über die Gesellschaft
und ihr Grundkapital

Für das Registrierungsdocument
Verantwortliche

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

 www.reports.eads.com

INHALT

Brief der Chairmen des Board of Directors



Sehr geehrte Aktionäre der EADS,

2006 war ohne Zweifel ein schwieriges Jahr für unser Unternehmen. Die Ereignisse geben Anlass, die Kontrolle des Konzerns über seine wichtigste Tochter Airbus zu überdenken sowie seine Management- und auch seine Organisationsstruktur kritisch zu hinterfragen. Die Aktionäre haben dies ebenso gemacht wie Beobachter aus verschiedenen Bereichen der Gesellschaft.

Die Symptome sind klar: Entscheidende Fakten zur Unternehmenslage und zum bedeutenden A380-Programm wurden von Airbus nicht angemessen bewertet und daher auch nicht genau und frühzeitig genug gemeldet. Zudem war Airbus auf die Herausforderungen im Wettbewerb nicht ausreichend vorbereitet.

Dieses Versäumnis gab dem EADS-Management und dem Board of Directors nur begrenzte Möglichkeiten, das Unternehmen wieder in die richtige Richtung zu steuern – mit bedauerlichen Konsequenzen.

Mit Veränderungen zurück zur Kontinuität

Die Unternehmensstruktur der EADS besteht seit der EADS-Gründung im Jahr 2000. Jahrelang wurden Ziele und Wettbewerber übertroffen, neue Arbeitsplätze und Werte geschaffen. Die Unternehmenskontrolle trug ihren Teil dazu bei und achtete gleichzeitig darauf, die notwendige Eigenständigkeit zu bewahren. Sie ist schließlich ein wesentliches Merkmal unserer Branche – einer Branche, die dank ihrer positiven Beiträge zu Technologie, Exporten und Arbeitsmarkt von zentraler Bedeutung für unsere Volkswirtschaft ist. Diese gemeinsamen Interessen der EADS-Aktionäre und aller am Konzern beteiligten Parteien wurden erfolgreich wahrgenommen und gefördert.

Dennoch musste das Board of Directors die grundlegenden Ursachen jener Schwächen in Angriff nehmen, die 2006 zutage traten. Das Board hat weitreichende Entscheidungen getroffen, die Führung und Kontrolle der EADS zu verbessern. Von höchster Bedeutung waren Entscheidungen über das Management des Unternehmens.

Auf Empfehlung der Hauptaktionäre wurde Louis Gallois, langjähriges Mitglied des Board of Directors und ein erfahrener Manager, nicht zuletzt im Luft- und Raumfahrtgeschäft, als einer der beiden Chief Executive Officers der EADS ernannt. Gemeinsam mit Thomas Enders hat er die Aufgabe, das Unternehmen in eine bessere Zukunft zu führen. Zweifellos warten zahlreiche Herausforderungen auf die beiden CEOs; doch das gesamte Board of Directors wird sie in ihrer Aufgabe in jeder erdenklichen Weise unterstützen.

Als Ausdruck einer stärkeren Integration und zur Vereinfachung von Strukturen wurde Louis Gallois vom Board of Directors dazu berufen, auch die Aufgaben des CEO von Airbus zu übernehmen. Unterstützung in dieser Doppelfunktion erhält er von Hans Peter Ring – ebenfalls in Personalunion Chief Financial Officer der EADS und von Airbus – sowie von Fabrice Brégier. Der frühere CEO von Eurocopter wurde zum Chief Operating Officer von Airbus ernannt.

Parallel dazu beauftragte das Board eine Expertengruppe, der neben dem Chief Technical Officer auch Branchenkenner von außerhalb des Unternehmens angehörten. Sie sollten die Ursachen der Verzögerungen im A380-Programm untersuchen. Als Gründe wurden unter anderem der extrem knappe Zeitplan für Entwicklung, Musterzulassung und Produktionshochlauf sowie die unzureichende Integration bei Airbus ausgemacht. Es zeigte sich deutlich, dass das ursprüngliche System mit vier nationalen Gesellschaften und klar zugeordneter Verantwortung im Zuge der Airbus-Integration nicht

adäquat hatte ersetzt werden können. Eine gleichwertige Kontrolle war nicht mehr gegeben. Darüber hinaus war auch die Zusammenführung der Prozesse und Werkzeuge (z. B. Konstruktionssoftware) verschiedener Airbus-Standorte mangelhaft. Auch hatte der hohe Grad der Individualisierung, wie er zum Erfüllen der Kundenanforderungen notwendig ist, die Komplexität ausufern lassen und das Bewältigen der Lernkurve verlangsamt.

In der Folge rief die Airbus-Führung – mit der vollen Unterstützung des EADS-Topmanagements und des gesamten Board of Directors – das Power8-Programm ins Leben. Damit sollen die drängenden Herausforderungen angegangen werden: allen voran die negativen Auswirkungen eines im Vergleich zum Euro schwachen US-Dollars, die rückläufigen Marktpreise sowie die Kostenunterschiede zwischen den Produktionsstätten von Airbus und denen in anderen Ländern. Ein Strukturwandel war umso dringlicher, als aufgrund der A380-Verzögerungen und des hohen Entwicklungsdrucks für die neue A350-Familie Ergebnis- und Liquiditätseinbrüche drohten. Deshalb setzen die EADS und Airbus gegenwärtig in allen Teilen ihrer Organisation Maßnahmen um, die der Integration zusätzliche Dynamik verleihen.

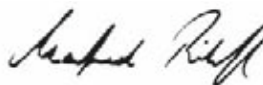
Engagement der Hauptaktionäre

Das Board hat die mögliche Auswirkung einer Dividendenkürzung auf den Kapitalmarkt und auf das laufende Power8-Programm eingehend diskutiert. Für einen gemeinsamen Vorschlag des Board of Directors waren die Standpunkte jedoch zu verschieden. Daher bleiben Vorschläge zur Ausschüttung einer Dividende und zu deren Betrag den Streubesitzaktionären auf der Ordentlichen Hauptversammlung vorbehalten.

In einer Transaktion, die von den Hauptaktionären bereits angekündigt und von den Märkten seit langem erwartet worden war, veräußerten die beiden industriellen Hauptaktionäre im Jahr 2006 und Anfang 2007 jeweils Teile ihrer Beteiligungen an der EADS. Dadurch stieg der Streubesitz – und somit auch das Gewicht der EADS in diversen Börsenindizes.

Die Hauptaktionäre der EADS bewiesen ihr Interesse an den langfristigen Perspektiven des Unternehmens, indem sie den Start des A350XWB-Programms ermöglichten. Es wird auf lange Sicht die Spitzenposition der EADS am Markt und in puncto Technologie fördern.

Wir wissen um die schweren Aufgaben, die vor uns liegen. Diese kann das Unternehmen aber bewältigen, und wir werden das Management dabei unterstützen, die EADS wieder auf Kurs zu bringen.



Manfred Bischoff
Chairman



Arnaud Lagardère
Chairman



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionäre, Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten,

Herausforderungen bringen Veränderungen mit sich und verlangen nach neuen Lösungen. Deshalb erleben Sie die EADS heute in einem Prozess des tief greifenden Wandels.

Der vorliegende Geschäftsbericht möchte Ihren Blick zunächst auf das Ganze lenken: auf die großen Fortschritte, die bei Eurocopter, bei Astrium sowie im Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft erzielt wurden. Gleichzeitig beschreibt er aber auch die Herausforderungen, vor denen Airbus steht und die die Performance der EADS bereits im vergangenen Jahr überschattet haben.

Keine Frage, das finanzielle Ergebnis des Unternehmens im Jahr 2006 ist enttäuschend. Der Umsatz ist erwartungsgemäß auf € 39,4 Milliarden gestiegen, das EBIT jedoch auf € 399 Millionen gefallen. Zum ersten Mal hat die EADS damit ihr Versprechen nicht gehalten. Die Enttäuschung darüber ist auch am Kurs der EADS-Aktie abzulesen: Er war im Jahr 2006 von abrupten Schwankungen gekennzeichnet und spiegelt jetzt die Risiken wider, die mit der Krise einhergehen, aber auch die wieder besser werdenden Aussichten.

Integration hat Vorrang

Bei der Analyse der tieferen Ursachen der Verzögerungen im A380-Programm erkannten wir, dass der bislang erreichte Grad an Integration bei weitem nicht ausreicht – weder bei Airbus noch konzernweit. Gemeinsam mit dem Board of Directors haben wir die Struktur und die Organisation der EADS deshalb eingehender überprüft als je zuvor.

Die Ergebnisse sind bereits greifbar: Die EADS und Airbus haben nunmehr denselben Chief Executive Officer und denselben Chief Financial Officer. Zudem wird die Konzernzentrale weiter verschlankt. Innovationsanstrengungen werden in Zukunft stärker vernetzt und von EADS Innovation Works, einer neuen Organisation, geführt.

Power8 ist unverzichtbar

Unser vorrangiges Ziel ist es, Vertrauen wiederaufzubauen. Das zu erreichen, erfordert Zeit und erhebliche Anstrengungen, wird der EADS aber helfen im Wettbewerb um die Spitzenposition in unserer Industrie.

Power8 – das Programm, mit dem Airbus die Strukturen vereinfachen und die Wettbewerbsfähigkeit stärken soll – ist das Herzstück dieser Bemühungen. Wir sind uns bewusst, dass dieses Programm tiefe Einschnitte mit sich bringt, aber wir dürfen jetzt nicht zögern. Denn Alternativen sind nicht in Sicht. Die Herausforderung besteht nun darin, gleichzeitig

- die industrielle Struktur von Airbus zu optimieren,
- die Entwicklung und die Auslieferung der A380, der A350XWB und der A400M zu bewältigen und
- die Anfälligkeit des Unternehmens gegenüber Dollar-Schwankungen zu vermindern.

Eine gute Basis ...

Wir können bei unseren Anstrengungen auf einem starken Fundament aufbauen: Das außerordentliche Engagement und der Ehrgeiz unserer Mitarbeiter und Manager sind unübersehbar. Der Auftragszugang der EADS übertraf im Jahr 2006 den Umsatz erneut deutlich. Airbus verbuchte 824 Neuaufträge, was einer Produktionsauslastung von rund zwei Jahren entspricht. Und Eurocopter verzeichnete mit Aufträgen über mehr als 600 Hubschrauber einen neuen Rekord. Diesen enormen Auftragsbestand in anhaltende Gewinne zu verwandeln und unsere Kunden zufrieden zu stellen, hat jetzt oberste Priorität. Die Aufgabe ist klar: liefern.

Die Rentabilität unserer Raumfahrtsparte hat sich verdoppelt, und die Anzahl der Satellitenaufträge ist gestiegen. Die Geschäftsbereiche Eurocopter, Astrium sowie Verteidigung und Sicherheit haben ihre Hausaufgaben gemacht und können nun stärker zur finanziellen Stabilität der EADS beitragen.

... für eine dynamische Entwicklung

Wir werden die Internationalisierung der EADS weiter vorantreiben. Bereits 2006 wurden in diesem Zusammenhang bedeutende Schritte unternommen, zum Beispiel das Abkommen zum Aufbau einer A320-Endmontagelinie in China oder die intensiviertere Zusammenarbeit mit Südkorea und mit China bei der Hubschrauberentwicklung. Im US-Verteidigungsgeschäft haben wir einen echten Durchbruch erzielt: Mit dem Zuschlag für den Mehrzweckhubschrauber UH-72A Lakota wurden wir erstmals als Hauptauftragnehmer für ein US-Militärprogramm ausgewählt.

Diese Erfolge zeigen, dass wir Wachstumschancen auch wahrnehmen können, während wir das Unternehmen wieder auf Kurs bringen. Sobald die notwendigen Anpassungen im operativen Bereich erfolgt sind, werden wir unsere Anstrengungen in strategisch bedeutsamen, zukunftssträchtigen und rentablen Geschäftsfeldern noch verstärken.

Wir versichern allen unseren Kunden, Aktionären und Mitarbeitern, dass wir die EADS zu einem weiter integrierten, effizienten und verlässlichen Unternehmen machen werden – zu einer EADS, die Ihren Erwartungen gerecht wird.



Thomas Enders
Chief Executive Officer



Louis Gallois
Chief Executive Officer

Die CEOs im Gespräch

Kaum ist das volle Ausmaß von Power8 bekannt, äußern alle Beteiligten – Politiker, Gewerkschaften, Mitarbeiter – ihre Bedenken. Wie gehen Sie damit um?

Louis Gallois Mir war von Anfang an klar, dass ich keinen leichten Auftrag habe. Aber mein Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit von Airbus wiederherzustellen und die Rentabilität des Konzerns zu bewahren. In einem Duopol – damit haben wir es in der Luftfahrtindustrie heute zu tun – muss Gleichgewicht herrschen, oder eine Seite hat ganz schnell verloren. Natürlich durchlaufen die Akteure immer wieder ihre Höhen und Tiefen, insgesamt jedoch muss die Parität erhalten bleiben.



Angesichts der Herausforderungen, vor denen wir heute stehen, gibt es keine Alternative zu einem tief greifenden Restrukturierungs- und Integrationsprogramm. Und wenn wir allen Beteiligten restlos klarmachen können, dass Power8 für unseren Erfolg unverzichtbar ist, bin ich sicher, dass sie die Ziele des Programms verstehen und mittragen werden.

Welche Rolle spielen dabei die Arbeitnehmer?

Thomas Enders Eine echte Schlüsselrolle, verbunden mit einer enormen Verantwortung, die ihnen beim Umsetzen der Integrationsmaßnahmen zukommt. Wir wissen, dass wir unseren Mitarbeitern in dieser schwierigen Phase eine Menge abverlangen.

Louis Gallois Uns ist es darum sehr wichtig, Betriebsräte und Belegschaftsvertreter laufend über unser Vorgehen zu informieren. Dies ist auch ihr gutes Recht, wenn dem Unternehmen harte Zeiten ins Haus stehen.

Können Sie das, was aus unternehmerischer Sicht getan werden muss, auch umsetzen?

Thomas Enders Kein Unternehmen kann sich über sein Umfeld einfach hinwegsetzen, und selbstverständlich nehmen wir die Sorgen aller Betroffenen ernst. Deshalb haben Louis und ich stets auf einer gerechten, ausgewogenen Lastenverteilung bestanden. Auch für das Management der EADS gelten betriebswirtschaftliche Grundsätze. Die Finanzmärkte können von uns erwarten, dass wir das Unternehmen für Anleger attraktiv machen – und zwar für solche, die an einer langfristigen Wertsteigerung interessiert sind. Kurzum: Wir wollen, dass in unseren Konzern investiert wird.



Im Rahmen der jüngsten Turbulenzen bei der EADS wurde immer wieder die Frage gestellt, ob die besondere Struktur des Unternehmens Teil der Lösung oder Teil des Problems ist ...

Thomas Enders Ich behaupte nicht, unsere Struktur sei ideal. Aber unter den Umständen, die für die EADS gelten, funktioniert sie recht gut und entwickelt sich weiter. Beispiele sind die strukturellen Aspekte der Integration bei Airbus und der EADS: Da gab es echte Fortschritte. Und es werden noch weitere folgen. Weder unsere Managementstruktur noch unsere Konzernführung sind in Stein gemeißelt.

Louis Gallois Wir sollen dieses Unternehmen führen und müssen uns somit an die Regeln halten, die unsere Anteilseigner aufgestellt haben. Zwar haben sich diese Regeln – erfreulicherweise – jüngst als nützlich erwiesen, indem sie für enge Kontakte zu allen Beteiligten in Öffentlichkeit und Politik sorgten und uns auf diese Weise halfen, Integration und Strukturwandel weiter voranzutreiben. Doch in dem Maße, in dem sich die Bedürfnisse des Unternehmens weiterentwickeln, wird sich die Umstellung auf eher klassische Strukturen früher oder später als logischer Schritt anbieten.

Was sind Ihre strategischen Ziele?

Thomas Enders Erstens wollen wir mit unserer Internationalisierung vorankommen und unsere Partnerschaften in verschiedenen Erdteilen festigen. Zweitens messe ich unseren betrieblichen Optimierungsprogrammen und neu definierten Innovationsvorhaben eine wirklich strategische Bedeutung bei.

Louis Gallois Davon abgesehen bin ich überzeugt, dass wir uns auf den Dienstleistungsmärkten besser aufstellen müssen. So erfolgreich wir im Plattformgeschäft sind, sollten wir auch danach streben, unsere eigenen Produkte zu betreuen und über die gesamte Betriebsdauer hinweg zu begleiten. Hier wartet ein gewaltiges Geschäftspotenzial auf uns, da bin ich mir ganz sicher. Daher werden wir unsere Möglichkeiten mit größter Sorgfalt abwägen.

Viele fürchten, dass die Internationalisierung der EADS auf Kosten ihrer Produktionskapazitäten hier in Europa geht.

Louis Gallois Es besteht kein Anlass, unsere starken europäischen Wurzeln in Frage zu stellen. Internationalisierung ist nicht zu verwechseln mit dem Verlegen von Arbeitsplätzen oder Know-how-Transfer, sondern bedeutet, die eigene Präsenz in anderen

Ländern optimal zu nutzen. Nur so können wir am dortigen Wachstum teilhaben und Zugang zu neuen finanziellen und technischen Ressourcen erhalten. Dass wir einerseits infolge der Internationalisierung in einem intensiveren Wettbewerb stehen, ist richtig. Andererseits erschließt sie uns mehr Märkte und Kunden. Wir müssen die Globalisierung als Chance begreifen, nicht als Gefahr.

Thomas Enders Ganz meiner Meinung. Der Wettbewerb wird zunehmen – weil die Welt flach ist, um Thomas L. Friedmans berühmten Buchtitel zu zitieren –, und daher müssen wir auch unsere Innovationsanstrengungen intensivieren. Genau das tun wir, im gesamten Unternehmen. Hier sei vor allem auf die Gründung von EADS Innovation Works im vergangenen Jahr hingewiesen. Solange Europa ein wichtiger Markt bleibt und wir in Europa eine Technologie- und Innovationsbasis von Weltformat haben, werden wir hier auch ein starkes industrielles Fundament bewahren.

Führt das zur Einstellung neuer Arbeitskräfte?

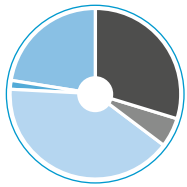
Louis Gallois Herausragende Ingenieure sind bei uns immer gefragt. Damit wir unsere Kapazitäten an neue Geschäftsanforderungen anpassen können, brauchen wir Leute, die auf eine Welt im Wandel vorbereitet sind. Leute, die grenzübergreifend denken, die fähig sind, Programme zu führen und Finanzdaten im Blick zu behalten – und die gerne mit Kollegen aus anderen Nationen zusammenarbeiten.

Thomas Enders Als zunehmend globales Unternehmen suchen wir weltweit nach den Besten der Besten. Parallel zum Aufbau neuer Technologiezentren überall auf der Welt haben wir auch unser Personalmarketing in Ländern wie Russland, Indien und China verstärkt. Wenn Sie mich fragen: Einen spannenderen Arbeitsplatz als bei der EADS kann man sich als junger Mensch kaum wünschen.



2006 war ein kritisches Jahr. Doch die Ursachen der erkannten Schwächen wurden angegangen; weitreichende Entscheidungen sollen die Unternehmensführung verbessern.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. MÄRZ 2007



- 22,46% **DaimlerChrysler**^{1,3}
- 29,95% **SOGEADE**^{1,2}; Lagardère und die französische Staatsholding SOGEPA
- 5,48% **SEPI** (spanische Staatsholding)
- 41,05% **Anteile von Institutionen, Privatanlegern und Mitarbeitern** sowie Anteile, die außerhalb der Vertragspartnerschaft direkt vom französischen Staat gehalten werden
- 1,06% **Zurückgekaufte eigene Aktien** (Aktien ohne Stimmrecht und Dividendenanspruch)

¹ Am 4. April 2006 haben DaimlerChrysler und Lagardère SCA angekündigt, in aufeinander abgestimmten Schritten jeweils einen 7,5-Prozent-Anteil an der EADS abzugeben.

² Lagardère SCA hat am 6. Februar 2006 Mandatory Exchangeable Bonds ausgegeben. Die Anzahl der bei Fälligkeit des Bonds frei werdenden EADS-Aktien entspricht bis zu 7,5 Prozent des EADS-Kapitals. Nach Abschluss dieser Transaktion im Jahr 2009 werden die EADS-Anteile von SOGEADE und von DaimlerChrysler im Gleichgewicht sein.

³ Unabhängig von den Bewegungen im Jahr 2006 hat DaimlerChrysler am 9. Februar 2007 eine Vereinbarung mit einem Konsortium aus privaten und öffentlichen Investoren getroffen. DaimlerChrysler wird die wirtschaftlichen Rechte eines 7,5-Prozent-Anteils an der EADS abtreten, jedoch ohne dass eine Veränderung der Stimmrechte entsteht.

Das Board of Directors tagte 2006 zehn Mal und wurde regelmäßig durch Tätigkeitsberichte der CEOs auf dem Laufenden gehalten; das gilt auch für die Aktualisierung von Prognosen sowie für die strategische und operative Planung. Die durchschnittliche Anwesenheitsrate bei diesen Sitzungen betrug 95 Prozent.

Nach einer detaillierten Überprüfung des A380-Programms informierte Airbus das Board of Directors am 13. Juni 2006 darüber, dass der Zeitplan der A380-Auslieferungen für die Jahre 2006 bis 2009 überarbeitet worden war. Das Board of Directors beschloss, diesen neuen Zeitplan samt seinen finanziellen Auswirkungen umgehend zu veröffentlichen. Eine weitere Veröffentlichung folgte am 3. Oktober 2006.

Das Management wurde gleichermaßen verstärkt und verschlankt. Am 2. Juli 2006 bestellte das Board of Directors zwei neue Mitglieder des Executive Committee: Als CEO der EADS trat Louis Gallois die Nachfolge von Noël Forgeard an, Christian Streiff wurde Präsident und CEO von Airbus. Drei Monate später, nach dem Rücktritt von Christian Streiff, veränderte das Board of Directors die Führungsstruktur der EADS ganz wesentlich und übertrug Louis Gallois zusätzlich die Führung von Airbus. Alle anderen Geschäftsbereiche wurden EADS-CEO Thomas Enders unterstellt. Am 31. Oktober ernannte das Board of Directors den Chief Operating Officer (COO) für Finanzen der EADS, Hans Peter Ring, zusätzlich zum Chief Financial Officer von Airbus. Fabrice Brégier wurde neuer COO von Airbus, Lutz Bertling übernahm als CEO die Leitung von Eurocopter. Beide sind Mitglied des Executive Committee der EADS.

In seinen Sitzungen befasste sich das Board of Directors insbesondere mit folgenden Themen: Strategie (einschließlich Fusionen und Übernahmen und mit Blick auf den Erwerb der Anteile von BAE Systems an Airbus), A380 und Power8-Programm, die Entscheidung über den industriellen Programmstart der A350 und die künftige Produktstrategie von Airbus, Überprüfung der Programme hinsichtlich Unbemannter Luftfahrzeuge (UAVs) und A400M, Perspektiven von EADS Sogerma sowie Bewilligen oder Verschieben operativer Planungen. Auf der Tagesordnung standen auch Fragen der Restrukturierung, Budgets, Finanzergebnisse und -prognosen des Konzerns, finanzielle Optimierung, Einführung eines Beschwerdesystems bei ethischen Verstößen sowie Aspekte der Personalführung und -entwicklung.

Der Bilanzausschuss (Audit Committee) tagte 2006 fünf Mal und prüfte die Ergebnisse für 2005, für das erste Halbjahr 2006 und für die einzelnen Quartale. Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss (Remuneration and Nomination Committee) trat 2006 fünf Mal zusammen. Es sprach Empfehlungen an das Board of Directors zur Besetzung wichtiger Posten aus und behandelte die Vergütungspolitik, die Gehälter neuer Mitglieder im Executive Committee, die Bonuszahlungen für 2005, das Aktienoptions- (SOP) und das Aktienbeteiligungsprogramm 2006/2007 (ESOP). Die Gehälter der Mitglieder des Executive Committee für 2006 wurden geprüft.

Entsprechend der eigenen Vorgabe, seine Leistungen alle drei Jahre einer gründlicheren Beurteilung zu unterziehen als bisher, beauftragte das Board of Directors Ende 2006 eine unabhängige, international renommierte Unternehmensberatung. Im Laufe dieser Bewertung führte ein externer Berater Einzelgespräche mit allen Mitgliedern des Board of Directors der EADS (Executive und Non-Executive). Die Überprüfung würdigte die einzigartige Aktionärsstruktur des Konzerns und kam zu folgendem Schluss: Das Board agiert als geschlossene Einheit, seine Mitglieder pflegen eine offene und konstruktive Zusammenarbeit. Die Board-Mitglieder betonten, dass Entscheidungen stets zum Wohle des Unternehmens getroffen würden.

Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte der Rubrik „Corporate Governance“ unter www.eads.com



oder Buch

2



FINANZBERICHT UND
CORPORATE GOVERNANCE 2006

Teil 1 des Registrierungsdocuments

Mitglieder des Board of Directors (Stand: 5. April 2007)

Manfred Bischoff*

Chairman der EADS (bis 5. April 2007)

Rüdiger Grube*

Chairman der EADS (seit 5. April 2007)
Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG

Arnaud Lagardère

Chairman der EADS
General Partner und Chief Executive Officer von Lagardère

Thomas Enders

Chief Executive Officer der EADS
Präsident des Bundesverbandes der
Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI)

Louis Gallois

Chief Executive Officer der EADS
President und Chief Executive Officer von Airbus

Jean-Paul Gut

Chief Operating Officer der EADS für Marketing,
Strategie und weltweite Entwicklung
Mitglied des Board of Directors von Arjil Commanditée-Arco

Hans Peter Ring

Chief Operating Officer der EADS für Finanzen
Chief Financial Officer von Airbus
Mitglied des Aufsichtsrats und Aktionärsausschusses der
M+W Zander – D.I.B. Facility Management GmbH

François David

Chairman und Chief Executive Officer der Coface

Juan Manuel Eguiagaray Ucelay

Director of the Service of Studies der Fundación Alternativas

Michael Rogowski

Vorsitzender des Aufsichtsrats der J.M. Voith AG

* Am 5. April 2007 berief das Board of Directors der EADS Herrn Rüdiger Grube mit sofortiger Wirkung zum Chairman des Board of Directors. Er trat mit sofortiger Wirkung die Nachfolge von Dr. Manfred Bischoff an und führt das Gremium gemeinsam mit Arnaud Lagardère. Bischoff hatte sein Mandat nach seiner Berufung zum Aufsichtsratsvorsitzenden der DaimlerChrysler AG niedergelegt.

Darüber hinaus wurden Michel Pébèreau und Bodo Uebber der EADS-Hauptversammlung am 4. Mai 2007 zur Wahl in das Board of Directors vorgeschlagen.

Geschäftsstruktur

(Stand: 5. April 2007)

Board of Directors

Chairmen

Manfred Bischoff* /
Rüdiger Grube*
Arnaud Lagardère

Thomas Enders
Louis Gallois
Jean-Paul Gut
Hans Peter Ring
François David
Juan Manuel Eguiagaray
Michael Rogowski

Chief Executive Officers

CEOs

Thomas Enders
Louis Gallois

Chief Operating Officers

Finanzen

Hans Peter Ring

Marketing,
Strategie und
weltweite Entwicklung
Jean-Paul Gut

Konzernfunktionen

EADS North America
Ralph D. Crosby Jr.

Human Resources
Jussi Itävuori

Chief Technical Officer
Jean Botti

Corporate Secretary
Laurence Dors

Legal Affairs
Peter Kleinschmidt

Corporate Communications
Christof Ehrhart

Political Affairs
Deutschland: Christoph Hoppe
Frankreich: Denis Verret
Spanien: Emiliano Mata

■ Mitglieder des Executive Committee

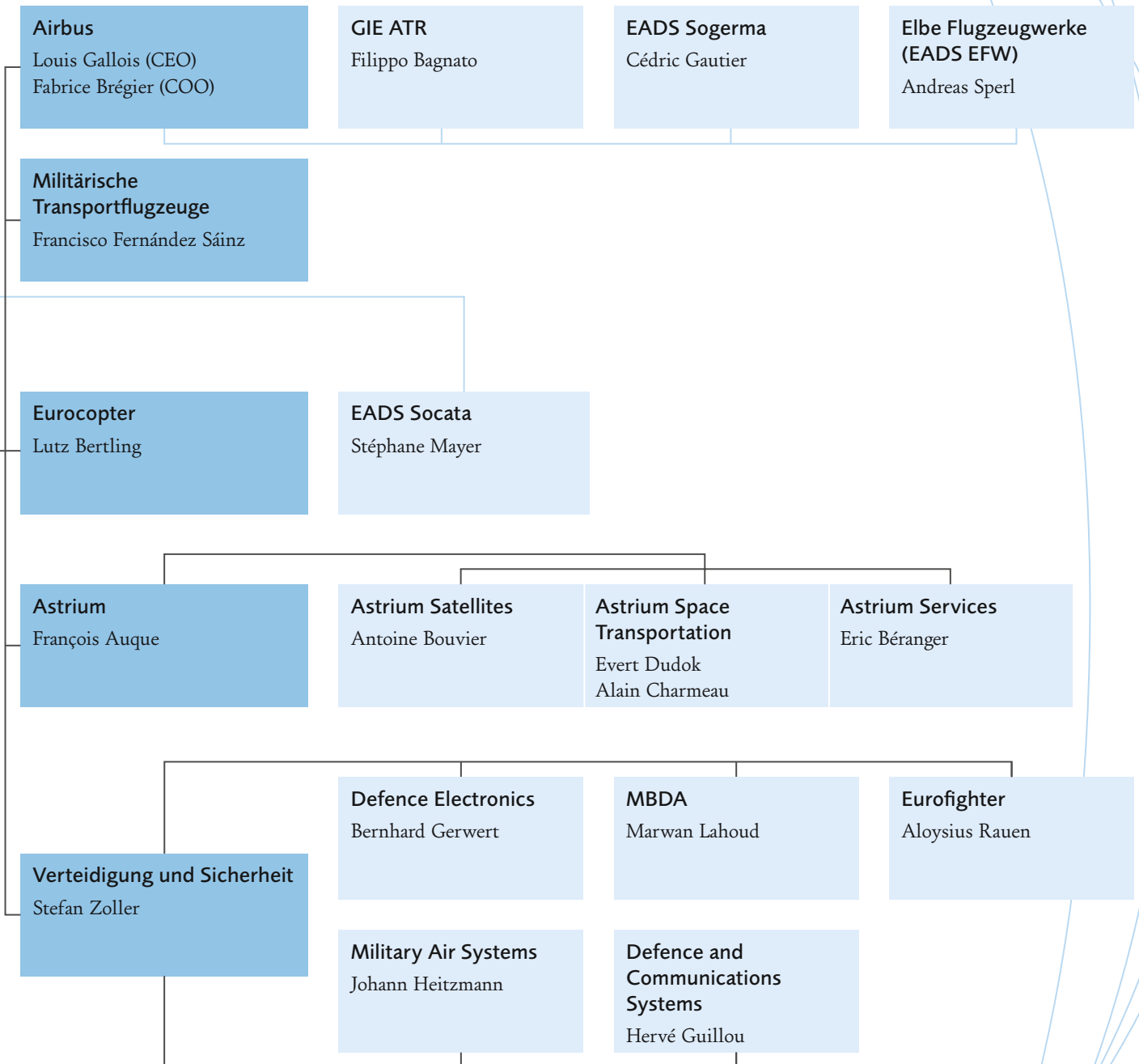
* Am 5. April 2007 berief das Board of Directors der EADS Herrn Rüdiger Grube mit sofortiger Wirkung zum Chairman des Board of Directors. Er trat mit sofortiger Wirkung die Nachfolge von Dr. Manfred Bischoff an und führt das Gremium gemeinsam mit Arnaud Lagardère. Bischoff hatte sein Mandat nach seiner Berufung zum Aufsichtsratsvorsitzenden der DaimlerChrysler AG niedergelegt.

Darüber hinaus wurden Michel Pébureau und Bodo Uebber der EADS-Hauptversammlung am 4. Mai 2007 zur Wahl in das Board of Directors vorgeschlagen.

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

Geschäftsbereiche

Operative Gesellschaften



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

Executive Committee

THOMAS ENDERS**CHIEF EXECUTIVE OFFICER DER EADS**

Dr. Thomas Enders kam 1991 zu MBB/Dasa. Nach mehrjähriger Tätigkeit im Marketingbereich wurde er 1995 zum Corporate Secretary der Dasa AG ernannt. Von 1996 bis 2000 leitete er den Bereich Konzernstrategie und Technologie der Dasa. Bei der Gründung der EADS im Jahr 2000 wurde er Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigungs- und Sicherheitssysteme der EADS. Im Juni 2005 folgte seine Ernennung als Chief Executive Officer des EADS-Konzerns. Dr. rer. pol. Thomas Enders besitzt Abschlüsse der Universität Bonn und der University of California, Los Angeles.

JEAN-PAUL GUT**CHIEF OPERATING OFFICER DER EADS FÜR MARKETING,
STRATEGIE UND WELTWEITE ENTWICKLUNG**

Jean-Paul Gut hatte ab 1983 bei Matra Défense und Lagardère diverse Führungspositionen im Export- und Auslandsgeschäft inne. 1998 wurde er als Leiter des Auslandsgeschäfts und des Bereichs Hochtechnologie ins Board of Management der Lagardère-Gruppe berufen. Ab 2000 leitete er EADS International, 2005 folgte die Ernennung zum Chief Operating Officer (COO) für Marketing, Strategie und Geschäftsentwicklung. Jean-Paul Gut ist Absolvent des IEP in Paris.

**FRANÇOIS AUQUE****LEITER DES GESCHÄFTSBEREICHS ASTRIUM**

François Auque kam nach Positionen bei der Suez-Gruppe und Frankreichs nationalem Rechnungshof 1991 als Chief Financial Officer zu Aerospatiale. Bei Aerospatiale und Matra nahm er verschiedene Funktionen im Topmanagement wahr, bis er Finanzdirektor von Aerospatiale Matra und dort zugleich Geschäftsführer für den Bereich Satelliten wurde. Seit dem Jahr 2000 ist er Chief Executive Officer des EADS-Geschäftsbereichs Astrium. François Auque ist Absolvent der HEC und des IEP in Paris sowie Alumnus der ENA.

**LUTZ BERTLING****LEITER DES GESCHÄFTSBEREICHS EUROCOPTER**

Seit 1988 war Dr. Lutz Bertling in verschiedenen Positionen für die Technische Universität Braunschweig und bei DaimlerChrysler Rail Systems tätig. 1999 kam er als Leiter des Werks in Augsburg und der Flugzeugkomponenten-Programme zur Dasa. Seit 2003 ist Bertling bei Eurocopter tätig und übernahm im April 2006 die Führung von Eurocopter Deutschland. Im Oktober 2006 wurde er mit der Leitung des Geschäftsbereichs Eurocopter betraut. Dr. Lutz Bertling hat an der Technischen Universität Braunschweig Maschinenbau studiert und 1993 promoviert.

**JEAN BOTTI****CHIEF TECHNICAL OFFICER**

Dr. Jean Botti begann seine Laufbahn 1978 als Produktionstechniker bei Renault. Ab 1989 arbeitete er für General Motors in den USA, bevor er Chefingenieur und anschließend Leiter des Geschäftsbereichs Antriebe bei Delphi wurde. Im Mai 2006 wurde Dr. Botti zum Chief Technical Officer der EADS berufen. Er ist Inhaber eines Diploms der INSA Toulouse sowie eines MBA der Central Michigan University und promovierte am Conservatoire des Arts et Métiers in Paris.

**FABRICE BRÉGIER****CHIEF OPERATING OFFICER VON AIRBUS**

Fabrice Brégier stieß 1993 zu Matra Défense, zunächst als Vorsitzender der wirtschaftlichen Interessensvereinigungen (GIEs) Apache MAW und Eurodrone. 1996 stieg er bei Matra BAe Dynamics (MBD) zum Leiter der Sparte Abstandswaffen auf. 1998 wurde er CEO von MBD, 2001 CEO von MBDA. Im April 2003 wurde er zum CEO von Eurocopter ernannt, ab Juni 2005 gehörte er dem Executive Committee der EADS an. Seit Oktober 2006 ist er Chief Operating Officer von Airbus. Fabrice Brégier studierte an der École Polytechnique und der École des Mines.

LOUIS GALLOIS**CHIEF EXECUTIVE OFFICER DER EADS UND LEITER DES GESCHÄFTSBEREICHS AIRBUS**

Ab 1972 arbeitete Louis Gallois in diversen Positionen für verschiedene französische Ministerien, bevor er erst Chairman und Chief Executive Officer der SNECMA, 1992 dann Chairman und Chief Executive Officer von Aerospatiale wurde. Seit 1996 führte er die französischen Staatsbahnen SNCF. 2006 wurde er Chief Executive Officer der EADS wie auch von Airbus. Louis Gallois hat einen Abschluss der HEC in Paris und ist Absolvent der ENA.

HANS PETER RING**CHIEF OPERATING OFFICER DER EADS FÜR FINANZEN
UND CHIEF FINANCIAL OFFICER VON AIRBUS**

Die Laufbahn von Hans Peter Ring begann 1977 bei MBB, wo er ab 1987 das Controlling im Bereich Lenkflugkörper leitete. 1992 wurde er Chief Financial Officer (CFO) von Dornier Luftfahrt und Mitglied der Geschäftsführung. 1996 stieg er zum Senior Vice President Controlling der Dasa AG und anschließend des EADS-Konzerns auf. 2002 folgte seine Ernennung zum CFO der EADS, 2005 die zum Chief Operating Officer (COO) für Finanzen. 2007 wurde er zusätzlich CFO von Airbus. Hans Peter Ring ist Diplom-Betriebswirt.

STEFAN ZOLLER**LEITER DES GESCHÄFTSBEREICHS VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT**

Dr. Stefan Zoller stieß 1996 zur Dasa als Leiter des Hauptsekretariats des Vorstandsvorsitzenden. Zuvor hatte er Positionen im Management bei DaimlerChrysler, Dornier und Senstar/Canada inne. Nachdem er seit dem Jahr 2000 höchste Führungsfunktionen im Verteidigungsgeschäft der EADS erfüllte, folgte 2005 seine Ernennung zum Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit. Dr. Stefan Zoller studierte an der Universität Tübingen und promovierte 1989 in Gesellschaftsrecht.

JUSSI ITÄVUORI**LEITER HUMAN RESOURCES**

Jussi Itävuori kam 2001 als Leiter Human Resources zur EADS. Zuvor hatte er seit 1982 für die KONE Corporation gearbeitet, ab 1989 als Personaldirektor und Mitglied des Executive Committee von KONE Elevators. 1995 folgte seine Ernennung zum Leiter Human Resources und Mitglied des Executive Committee der KONE Corporation. Jussi Itävuori diente in der finnischen Luftwaffe als Pilot und Offizier und absolvierte die finnische Vaasa School of Economics.

FRANCISCO FERNÁNDEZ SÁINZ**LEITER DES GESCHÄFTSBEREICHS MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE**

Francisco Fernández Sáinz trat 1971 als Konstruktionsingenieur in die CASA ein, der er von 1975 bis 2002 in verschiedenen Positionen diente, etwa als technischer Entwicklungsleiter, Vice President Engineering, Executive Vice President Programmes und schließlich Geschäftsführer von Airbus España. Seit 2002 leitet er den EADS-Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge. Fernández Sáinz ist ein erfahrener Luftfahrtingenieur und hat einen Abschluss in Betriebswirtschaft der ICADE-Universität in Madrid.

RALPH D. CROSBY JR.**LEITER VON EADS NORTH AMERICA**

Ralph D. Crosby Jr. ist seit 2002 Chairman und Chief Executive Officer von EADS North America. Er ist der ranghöchste EADS-Manager in den USA und führt sämtliche Tochtergesellschaften des Konzerns in den Vereinigten Staaten. Zuvor hatte er bei der Northrop Grumman Corporation den Bereich Integrated Systems geleitet. Ralph D. Crosby Jr. ist Inhaber von Abschlüssen der US-Militärakademie, des Graduate Institute of International Studies in Genf und der Harvard-Universität.

TRANSFORMATION.

DER SCHRITT NACH

Wir setzen alles daran, unsere industriellen Abläufe zu erneuern, und bauen auf die Qualität unserer Produkte und Technologien, unserer Mitarbeiter und Lieferanten. Getragen von diesen Stärken wird die EADS wieder auf einen rentablen Wachstumskurs einschwenken.

VORN.

MIT VEREINTEN KRÄFTEN WERDEN WIR DIE HERAUS- FORDERUNGEN MEISTERN.

Tief greifende Umwälzungen sind im Gange. Wir beschleunigen die Integration, optimieren unsere Produktionsvorgänge, verstärken die Konzentration auf technologische Innovationen und bauen unsere internationale Präsenz aus.

INTEGRATION. Sie muss deutlich weiter gehen als bisher.

Wir haben radikale Schritte unternommen: Airbus wurde eine hundertprozentige EADS-Tochter und Funktionen wie Finanzen, Personalwesen, Forschung oder Einkauf werden integriert. Dies wird die Effizienz steigern und schnellere Reaktionen ermöglichen. Die Turbulenzen des vergangenen Jahres haben eine Frage in den Vordergrund gerückt – die Frage, wie Integration den Konzern stärken kann.

IMPROVEMENT. Unsere Produktionsstruktur zu optimieren, ist das Gebot der Stunde. Alle Geschäftsbereiche haben Initiativen auf den Weg gebracht, mit denen die Kosten gesenkt, die Effizienz verbessert und vereinbarungsgemäße Auslieferungen gewährleistet werden sollen. Das Power8-Programm bei Airbus soll zudem die Entwicklungszyklen straffen und die Liquidität maximieren.

INNOVATION. Wir setzen die technologischen Maßstäbe. Beispiel dafür ist die vollelektronische Flugsteuerung (Fly-by-wire) oder der Allwetterhubschrauber. Das Zusammenfassen des EADS-weiten Forschungsbudgets setzt Mittel für die Entwicklung neuer Technologien frei – für Innovationen mit höheren Renditen.

INTERNATIONALISIERUNG. Weltweite Präsenz bleibt ein wichtiger Wachstumsfaktor. Wir arbeiten darauf hin, als maßgeblicher Akteur an den Wachstumsmärkten der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie vertreten zu sein. Diese Präsenz verschafft uns Zugang zu hochwertigstem technologischen Know-how.



HARTE



ARBEIT



KLARE



ZIELE



Die EADS ist mehr als Airbus, und Airbus ist mehr als die A380. Ende 2006 war jeder Geschäftsbereich ein Marktführer in seinem Segment. Die wirtschaftliche Attraktivität und die technische Reife der A380 sind unbestritten, wie die jüngsten Folgeaufträge führender Airlines beweisen. Für diese Kunden ist die A380 von großer Bedeutung für ihre künftige Rentabilität. Im Verteidigungsgeschäft bieten wir mit dem Eurofighter eines der modernsten Kampfflugzeuge überhaupt. Im Hubschraubergeschäft sichert sich Eurocopter ein ums andere Mal den größten Anteil

DEN BLICK AUF DAS GANZE RICHTEN.

am Weltmarkt. Und auch Astrium ist eines der weltweit führenden Raumfahrtunternehmen. Hinter diesem Erfolg stehen unsere Beschäftigten – in ganz Europa und darüber hinaus. Sie sind engagiert und verlässlich, das Herz der EADS, und ihre Fachkompetenz ist von unschätzbarem Wert. Die Kunden betrachten uns zunehmend als Partner für ihren Erfolg: Gemeinsam entwickeln wir heute, was sie in Zukunft brauchen werden. Und nicht zuletzt ist die EADS finanziell gut aufgestellt und in der Lage, ihre traditionell gesunde Kapitalstruktur zu bewahren.

MIT
WICHTIGEN
FRAGEN ...

WO LIEGEN UNSERE STÄRKEN?



„Wir legen uns für unsere Kunden ins Zeug. Sie verlassen sich auf die Qualität unserer Hubschrauber und ihre Einsatzmöglichkeiten. Sie profitieren von unserer weltweiten Präsenz und unseren Innovationen. Deshalb sind wir die Nummer 1.“

Lutz Bertling, Leiter des Geschäftsbereichs Eurocopter

WO KÖNNEN WIR BESSER WERDEN?

„Wir wollen das Vorbild sein für innovative Systemlösungen. Dafür brauchen wir noch mehr Disziplin in Forschung und Technologie.“



*Jean Botti,
Chief Technical Officer der EADS*

Nach den Schwierigkeiten des Jahres 2006 hat die EADS ein klares Ziel formuliert: die Herausforderungen, mit denen wir konfrontiert wurden, zu bewältigen und wieder auf Wachstumskurs zu kommen. Die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der A380-Produktion haben bereits 2006 dramatische EBIT-Einbußen verursacht, und diese finanzielle Last wird uns wohl noch einige Jahre zu schaffen machen. Hinzu kommt, dass ein großer Teil unserer Umsätze – bei Airbus sind es fast 90 Prozent – in US-Dollar verbucht wird, einer Währung, die seit dem Start des A380-Programms fast 40 Prozent ihres Werts verloren hat. Dies ist ein klarer Nachteil im weltweiten Wettbewerb. Schließlich müssen wir auch unsere Entwicklungsarbeit beschleunigen. Nur so können wir mit der A350XWB ein Langstreckenflugzeug der neuesten Generation ausreichend schnell zur Serienreife bringen. Auch wenn sich all diese Probleme um Airbus drehen – die für ihre Lösung erforderlichen Grundlagen werden in allen Geschäftsbereichen gelegt.

Wir haben unverzüglich damit begonnen, Airbus zu restrukturieren. Dazu wurde das Power8-Programm auf den Weg gebracht. Bis 2010 sollen so ein zusätzlicher Cashflow in Höhe von € 5 Milliarden freigesetzt und in der Folge jährliche Kosteneinsparungen von rund € 2 Milliarden erzielt werden. Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit von Airbus wiederherzustellen. Konkret heißt das: Power8 wird bei Airbus die Liquidität optimieren, die Entwicklung neuer Flugzeuge beschleunigen, die Kosten reduzieren und die Effizienz von Airbus erhöhen. Power8 wird insbesondere zur Finanzierung der A350XWB beitragen. Hinzu kommt, dass sich die Maßnahmen nicht auf Airbus beschränken. Wir verstärken deshalb auch die Integration innerhalb der EADS. Die Funktionen Finanzen, Forschung, Einkauf und Personalwesen werden auf EADS-Ebene zusammengefasst; so verbessern wir ihre Steuerbarkeit und Koordination und schaffen zusätzliche Größenvorteile. Die Gehälter sämtlicher Führungskräfte wurden eingefroren, und wir werden die Personalstärke der Konzernzentrale bis Ende 2007 um zehn Prozent verringern. Diese Maßnahmen sind nicht populär, aber ohne Alternative. Und was für die Zukunft das Wichtigste ist: „Keine Überraschungen, kein Verstecken, keine Träumereien.“ Dies gilt für die gesamte EADS, denn wir müssen überholte Denkmuster ablegen, unsere Organisation erneuern und nationale Vorbehalte überwinden. Wir werden die EADS zu einem wirklich integrierten Unternehmen umgestalten und ihre führende Position auf den Märkten weltweit stärken. Wir sind auf dem richtigen Weg.



... DIE
ANFORDERUNGEN
VON MORGEN
ANNEHMEN.

DAS GESCHÄFTSJAHR

2006

Der Rückblick auf das Geschäftsjahr 2006 fällt unterschiedlich aus: Einerseits verfügt die EADS über eine enorme Dynamik, die zu bedeutenden Markterfolgen in allen Geschäftsbereichen führte. Andererseits ist es dringend notwendig, das Power8-Programm nun umzusetzen und Airbus neu aufzustellen.

Märkte und Perspektiven

Eine starke Weltwirtschaft kurbelte die Konjunktur in der Luft- und Raumfahrtbranche an; auch im Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft hielt das Wachstum an.

Im Flugverkehr wird **Umweltschutz** zu einem der wichtigsten Maßstäbe. Die beiden führenden Flugzeughersteller der Welt investieren viel in ihre entsprechenden Technologien.

Komplexe und **stark vernetzte** Systeme ermöglichen Entscheidungen nahezu in Echtzeit. Nur große Verteidigungs- und Sicherheitsunternehmen kommen dafür als Hauptauftragnehmer in Frage.

Die **Konsolidierung** der Raumfahrtindustrie durch Fusionen und Partnerschaften geht weiter; private Raumfahrtunternehmen gewinnen an Bedeutung.

A319



Zivile Luftfahrt

Für die zivile Luftfahrt war 2006 erneut ein starkes Jahr, nur übertroffen vom Rekordjahr 2005. Die Fluggesellschaften bestellten insgesamt 1.882¹ Flugzeuge; das ist mehr als die meisten Experten erwartet hatten. Weltweit erreichte der Auftragsbestand mit 4.988 Flugzeugen einen neuen Rekordwert. Sowohl Airbus als auch Boeing erhöhen derzeit ihre Produktionsraten.

Das Verkehrsaufkommen stieg kräftig an, im Linienverkehr betrug das Wachstum 5 Prozent.² Seit 2000 hat der Luftverkehr damit um rund 30 Prozent zugenommen. Gründe dafür sind das anhaltende Wirtschaftswachstum (2006 rund 3,9 Prozent), der Boom der Niedrigpreis-Airlines und eine verstärkte Liberalisierung des Marktes.

Vor allem in Entwicklungsländern erlebt die Luftfahrtbranche heute einen Wandel, sowohl die Anzahl der Flugzeuge als auch die Bandbreite der dazugehörigen Dienstleistungen nehmen zu. Prosperierende Länder wie China und Indien – allein 2006 stieg ihr Bruttoinlandsprodukt (BIP) um rund 10 bzw. rund 8 Prozent – verzeichnen ein massives Wachstum im Luftverkehr; Russland und Brasilien verfügen über enormes Potenzial.

Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit wächst

Im weltweiten Maßstab erzielten die Fluggesellschaften ihre höchste Rentabilität seit Jahren. Die Nettoverluste verringerten sich insgesamt auf geschätzte US\$ 500 Millionen³ – gegenüber US\$ 3,2 Milliarden im Jahr 2005. Niedrigere Treibstoffpreise, Tarifierhöhungen und mehr Effizienz in den Abläufen wirkten sich ebenso positiv aus wie die Rekordauslastung von fast 76 Prozent und der Rückgang der nicht treibstoffbezogenen Kosten.

Die Airlines – vor allem jene in den USA – haben den Verbrauch je Sitzplatz verringert; die Einführung rein digitaler Cockpits und leichterer Ausrüstung halfen, Gewicht einzusparen. In die gleiche Richtung wirkten sich die Reduzierung von Bordtelefonen und Zeitschriftenauslagen aus. Die Senkung der Reisefluggeschwindigkeit, der Gebrauch nur eines Triebwerks für Rollfeld-Bewegungen und sorgfältiger beladene Frachträume führten zu einem geringeren Treibstoffverbrauch.

Die Niedrigpreis-Airlines spielen weiterhin eine entscheidende Rolle bei der Erholung des Luftverkehrs: Sie kurbeln die Nachfrage an und beschleunigen den branchenweiten Wandel der Betriebsabläufe. Ihre modernen Flotten verschaffen ihnen Vorteile im Wettbewerb mit klassischen Linienfluggesellschaften – sowohl hinsichtlich der Effizienz als auch in puncto Wartung. Auch konnten die Niedrigpreis-Airlines ihre Kosten stärker senken als die Konkurrenz und erlangten 2006 große Marktanteile: 26 Prozent in Europa, 29 Prozent in den USA und rund 10 Prozent in Asien.

Umweltfreundliche Flugzeuge

Der Markt verlangt nach effizienteren und umweltfreundlicheren Flugzeugen. Umweltverträglichkeit wird zu einem der wichtigsten Maßstäbe einer zivilen Luftfahrt, die dazu beitragen will, das Kyoto-Protokoll umzusetzen und den Schadstoffausstoß zu senken. Airbus und Boeing investieren viel in die Entwicklung entsprechender Technologien und stellten im Jahr 2006 jeweils neue und modernere Modelle vor.

Für den Zeitraum von 2006 bis 2025 wird ein jährliches Wachstum des weltweiten Passagieraufkommens um 4,8 Prozent sowie des Frachtverkehrs um 6 Prozent erwartet.⁴ Insgesamt werden die Airlines 22.663 neue Passagier- und Frachtflugzeuge im Wert von rund US\$ 2,6 Billionen (nach aktuellen Listenpreisen) benötigen. Dies entspricht durchschnittlich über 1.100 Flugzeugauslieferungen pro Jahr. Die weltweite Passagierflugzeug- und Frachterflotte wird sich fast verdoppeln: von 17.000 auf etwa 33.500 Maschinen.

¹ Die angegebenen Zahlen berücksichtigen nur Airbus und Boeing; Bombardier und Embraer sind darin nicht enthalten.

² Gemäß der vorläufigen Schätzung der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO

³ Gemäß Angaben des internationalen Luftverkehrsverbandes IATA

⁴ Gemäß der Airbus-Marktprognose (Global Market Forecast) vom November 2006



Infanterist der Zukunft

Verteidigung und Sicherheit

Schätzungen zufolge sind die weltweiten Verteidigungsausgaben im Jahr 2006 weiter gestiegen – um rund 2 Prozent auf etwa US\$ 1,2 Billionen⁵. Unverändert am schnellsten wuchsen die Rüstungsinvestitionen der USA, und auch einzelne Staaten in Asien und Nahost erhöhten ihre Verteidigungsbudgets. In Europa dagegen stagnierten die Ausgaben.

Der vom US-Präsidenten für 2008 beantragte Verteidigungshaushalt in Höhe von US\$ 647 Milliarden ist der bislang größte der USA. Zwar fließen die zusätzlichen Mittel vorwiegend in die Finanzierung der Einsätze im Irak und in Afghanistan, doch muss auch eine umfassende Modernisierung der Ausrüstung erfolgen.

In Europa belaufen sich die Verteidigungshaushalte insgesamt auf weniger als € 200 Milliarden⁶, und es wird, verglichen mit den USA, ein weitaus geringerer Anteil für Beschaffung, Forschung und Entwicklung ausgegeben. In Asien, beispielsweise in Indien, wird die Ausstattung der Streitkräfte erneuert, und der hohe Ölpreis erlaubt umfangreiche Beschaffungsprogramme im Nahen Osten.

Der Markt für Internationale Sicherheit (Global Security) wächst, erreicht aber noch nicht die Größe des Verteidigungsgeschäfts. Seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 hat er enorm zugenommen, wobei die entsprechenden Technologien und Dienstleistungen von öffentlicher und privater Seite gleichermaßen nachgefragt werden. Schätzungsweise wurden dafür im Jahr 2006 weltweit rund US\$ 55 Milliarden⁷ ausgegeben – deutlich mehr als die EADS im Vorjahr angenommen hatte.

Reaktion auf neue Bedrohungen

Der wichtigste Antrieb für neue Beschaffungen im Verteidigungs- und Sicherheitsbereich ist und bleibt der notwendige Austausch veralteter Plattformen – insbesondere zur Bekämpfung jener Bedrohungen, die von Schurkenstaaten und Terroristen ausgehen. Dies fördert langfristiges Wachstum in verschiedenen Bereichen: Tank- und Transportflugzeuge, Missionsflugzeuge einschließlich unbemannter Luftfahrzeuge (UAVs), Hubschrauber sowie Kampfschiffe und leichte Panzerfahrzeuge, die mit komplexen Einsatzsystemen ausgerüstet sind.

Militärische und zivile Kunden bauen auf umfassende, integrierte und interoperable Systeme. Schließlich müssen multinationale Truppenverbände im Einsatz zusammenarbeiten, und auch die Sicherheit im Inneren ist zunehmend eine gemeinsame Aufgabe militärischer und ziviler Einsatzkräfte. Auf der Grundlage gemeinsamer Lagebilder, wie sie vernetzte Systeme bieten, können Entscheidungen nahezu in Echtzeit getroffen werden. Als Hauptauftragnehmer für solch komplexe Systeme kommen ausschließlich große Unternehmen in Frage; nur sie verfügen über das dafür nötige Know-how.

Innovative Ansätze sind vermehrt bei den Beschaffungsformen zu beobachten. Regierungen verlangen von ihren Auftragnehmern im Verteidigungs- und Sicherheitsbereich immer umfassendere Gesamtlösungen – von kompletten Tankerdienstleistungen bis hin zu sicheren Satellitenkommunikationssystemen. Der Wettbewerbsdruck sorgt dafür, dass Lösungen auf höchstem Niveau angeboten werden, unterstützt durch neuartige Vertragsmodelle und Dienstleistungen über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg.

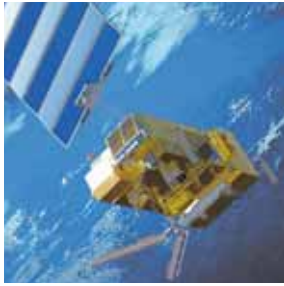
Weitere Konsolidierung in Aussicht

Der Trend zu integrierten Systemen und die neu aufkommenden Beschaffungsansätze begünstigen eine weitere Konsolidierung: Größenvorteile werden wichtiger, und Verteidigungsunternehmen loten deshalb Möglichkeiten aus, ihr Angebot auszubauen und zu vervollständigen. Gleichzeitig versuchen sie, sich in neue regionale Märkte einzukaufen und diese so für sich zu öffnen. Insbesondere in Großbritannien, Europas größtem Verteidigungsmarkt, wird vermehrt mit Übernahmen zu rechnen sein – nationale Fähigkeiten sollen damit erhalten und ausgebaut werden.

⁵ Angaben der Teal Group

⁶ Angaben der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA) vom Dezember 2006

⁷ Angaben der Civitas vom November 2006



Metop-Satellit

Raumfahrt

Der Markt für zivile Satelliten erholte sich 2006 weiter. Telekommunikationsunternehmen verzeichnen wieder wachsende Gewinne und investieren mehr in neue Satelliten. Im Jahresverlauf wurden 27 neue Aufträge erteilt und 23 zivile Satelliten ins All gebracht – 2005 waren es 22 Starts, im Jahr 2004 nur 14.

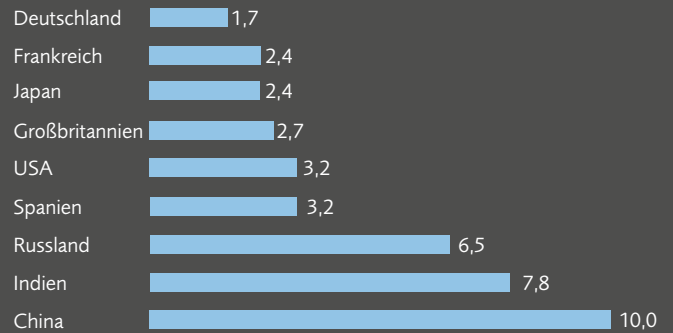
Der Druck auf die Hersteller von Trägerraketen hat stark nachgelassen. Russische Hersteller, die bislang mit günstigen Angeboten lockten, kündigten eine rapide Preisinflation und verspätete Leistungen an. Gründe dafür waren steigende Rohstoffkosten und der innerrussische Strukturwandel.

Konsolidierung

Der Trend zur Konsolidierung durch Fusionen und Bündnisse hält branchenweit an. Aus dem Zusammenschluss von Orbimage und Space Imaging ging das Unternehmen GeoEye und damit der weltgrößte Anbieter im Bereich der Fernerkundung hervor. EADS Astrium Satellites und die indische ISRO werden gemeinsam kleine zivile Telekommunikationssatelliten produzieren. Thales übernahm von Alcatel einen 67-Prozent-Anteil am Satellitenhersteller Alcatel Alenia Space und ein Drittel von Telespazio, einem Anbieter bodengestützter Satellitendienstleistungen. Boeing und Lockheed Martin führten ihre Aktivitäten im Bereich der Raketenstarts für Regierungskunden in der United Launch Alliance zusammen.

Die privaten Raumfahrtunternehmen gewinnen zunehmend an Bedeutung: Bigelow Aerospace demonstrierte mit dem ersten aufblasbaren Weltraum-Modul, wie die Raumfahrtstrukturen der Zukunft aussehen könnten. Der Weltraum-Reiseveranstalter Space Adventure schickte einen vierten zahlenden Gast ins All und hat für künftige Kunden nunmehr auch Weltraumspaziergänge im Angebot.

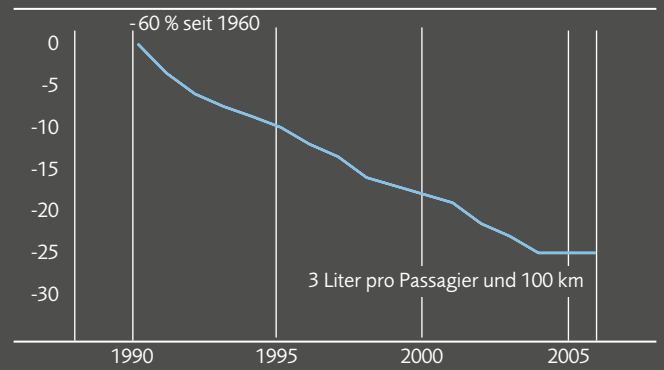
WACHSTUM DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP) NACH LÄNDERN (CAGR* 2005 – 2007 IN %)



* CAGR: Compound Average Growth Rate – ein Maßstab für das durchschnittliche Wachstum über eine Anzahl von Jahren

Quelle: IMF

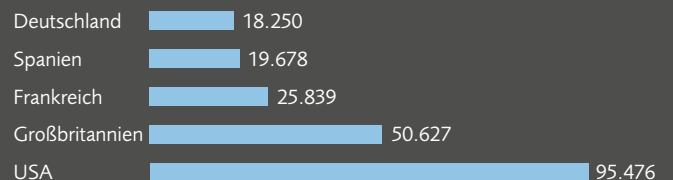
TREIBSTOFFVERBRAUCH PRO PASSAGIER UND 100 KILOMETER (TREIBSTOFF/RTK* IN %)



* RTK (Revenue Tonne Kilometres) – ein Maßstab für das Gesamtvolumen von Airlines; das Produkt aus der umsatzrelevanten Ladung (Passagiere, Gepäck, Fracht und Post) und der Flugdistanz

Quelle: Airbus

INVESTITION PRO SOLDAT – BESCHAFFUNG UND F&E (IN €)



Quelle: EDA (November 2006)

(in Mio. €)	2006	2005	Veränd.
Umsatz	25.190	22.179	14%
EBIT	-572	2.307	-
Auftragseingang	53.367	78.254	-32%
Auftragsbestand	210.115	201.963	4%
Nach Stückzahlen			
Auslieferungen	434	378	15%
Auftragsbestand	2.533	2.177	16%

Airbus

Nie zuvor hat Airbus mehr Flugzeuge ausgeliefert. Power8 soll – nach Verzögerungen bei der A380 – die Wettbewerbsfähigkeit wiederherstellen.



A320



Trotz der Verkaufserfolge war 2006 für Airbus ein enttäuschendes Jahr. In einigen Flugzeugprogrammen wurden die Komplexität und die Risiken deutlich; bei der A380 führten Schwierigkeiten in der Fertigung dazu, dass der Auslieferungszeitplan angepasst werden musste. Die erste A380 wird nun voraussichtlich im Oktober 2007 in Dienst gestellt werden. Die Kosten im Zusammenhang mit dieser Verspätung werden die wirtschaftliche Performance noch weiter belasten. Die Notwendigkeit, Kosten zu reduzieren, wird größer – auch aufgrund des schwachen US-Dollars und weiterer Entwicklungskosten für künftige Flugzeugprogramme.

Allen Rückschlägen zum Trotz bewies die A380 ihre technische Reife und erhielt ihre Musterzulassung. Und mit der A350XWB (Extra Wide Body) brachte Airbus ein neues Langstreckenflugzeug mittlerer Passagierkapazität auf den Markt. Es soll seinen Dienst im Jahr 2013 aufnehmen. Die A350XWB entspricht der Marktnachfrage nach einem extrem effizienten und umweltverträglichen Flugzeug. Dieses Flugzeugprogramm wird ganz wesentlich von Power8 profitieren: Künftige Investitionen, Chancen und Risiken werden neu verteilt, im Gegenzug dazu wird Airbus umfangreiche Arbeitsanteile an Systemzulieferer vergeben. 50 Prozent der Flugzeugstruktur-Arbeiten sollen an Partner gehen, die das Risiko dann gemeinsam mit Airbus tragen – dies ist etwa doppelt so viel wie in früheren Programmen. Damit einher gehen einmalige Belastungen in Höhe von € 1,8 Milliarden und ein Kapitalaufwand von € 600 Millionen.

Mit dem Ziel, die bevorstehenden Herausforderungen zu meistern, hat Airbus das Power8-Programm auf den Weg gebracht. Es soll Airbus fit machen für die Belastungen aus dem schwachen US-Dollar und den erhöhten Wettbewerbsdruck; es soll die finanziellen Auswirkungen der A380-Verspätung abmildern und Airbus Handlungsspielraum für künftige Investitionen geben.

Ab 2010 sollen jährliche Einsparungen in Höhe von € 2,1 Milliarden und für die Jahre 2007 bis 2010 ein zusätzlicher Cashflow von insgesamt € 5 Milliarden erreicht werden. Dazu will Airbus sein Geschäftsmodell gründlich erneuern und ein weltweites Netz verlässlicher Partner aufbauen. Die Ressourcen werden auf das Kerngeschäft konzentriert und Effizienzdefizite, die sich aus der derzeitigen Struktur ergeben, behoben. Ein neuer Aufbau, in dem länderübergreifende Kompetenzzentren die heutigen nationalen Strukturen ersetzen, soll zu einer vollständigen industriellen Integration führen. Dieser Wandel wird schrittweise über einige Jahre hinweg erfolgen – parallel zum steten Ausbau der weltweiten Präsenz von Airbus.

Gute Auftragslage

Die hohe Nachfrage hielt an, denn die Fluggesellschaften bereiten sich auf weiteres Wachstum in der zivilen Luftfahrt vor. Zudem müssen alternde Flotten mit Hilfe effizienterer Maschinen modernisiert werden. 2006 war für Airbus das zweitbeste Jahr, gemessen an neuen Aufträgen – hinsichtlich Auslieferungen sogar das beste seiner Geschichte. Seit seiner Gründung hat Airbus bereits mehr als 4.500 Flugzeuge ausgeliefert. Der Auftragsbestand erreichte ein neues Rekordhoch – selbst bei sehr hohen Produktionsraten ermöglicht dies größere Planungssicherheit für die kommenden fünf Jahre.

Mit 434 Flugzeugen hat Airbus im Jahr 2006 mehr Maschinen ausgeliefert als je zuvor (2005: 378 Flugzeuge). Der Umsatz stieg damit um 14 Prozent auf € 25,2 Milliarden – gegenüber € 22,2 Milliarden im Jahr 2005. Die finanziellen Auswirkungen der A380-Verspätungen, erhöhte F&E-Aufwendungen und unvorteilhaftere Maßnahmen zur Wechselkursicherung führten zu einem EBIT von € -572 Millionen (2005: € 2,3 Milliarden). Darin enthalten ist auch eine A400M-Rückstellung in Höhe von € 352 Millionen für finanzielle Verpflichtungen im Hinblick auf Risiken und technische Herausforderungen im Arbeitsanteil von Airbus. Das EBIT wurde jedoch unterstützt von positiven Volumeneffekten, einem vorteilhafteren Flugzeug-Mix und höheren Beiträgen aus dem Weiterverkauf von Kundenfinanzierungsleistungen.

A380 und A318
im Flug

A300-600

Mit Aufträgen über brutto 824 neue Flugzeuge (netto 790) erreichte Airbus einen Weltmarktanteil von 44 Prozent. Ende 2006 verfügte Airbus über einen Auftragsbestand von 2.533 Flugzeugen – 16 Prozent mehr als zum Ende des Vorjahres. Kein Flugzeughersteller hatte jemals so gut gefüllte Auftragsbücher; der Auftragsbestand von Airbus repräsentiert 51 Prozent aller weltweit derzeit bestellten Verkehrsflugzeuge.

Eine große Zahl von Aufträgen kommt aus China und Indien – dort wachsen die Luftfahrtbranche und der Bedarf an Großraum- und Kurzstreckenflugzeugen. Airbus und die China Aviation Supplies Import and Export Group Corporation (CASGC) besiegelten mit ihrem zweiten Vertrag den größten Flugzeugauftrag aller Zeiten: 150 Maschinen der A320-Familie, zuzüglich einer Absichtserklärung zum Kauf von 20 A350XWB. Indian Airlines bestellte 43 Flugzeuge der A320-Familie, GoAir zehn A320 und Kingfisher fünf Langstreckenflugzeuge vom Typ A340-500.

Auf die A320-Familie entfielen insgesamt 673 Bestellungen von 47 Kunden, darunter 20 Neukunden. Niedrigpreis-Airlines orderten 212 Maschinen dieser Kategorie, und auch acht führende Leasing-Gesellschaften bewiesen ihr Vertrauen in Airbus: Sie bestellten insgesamt 64 Flugzeuge der A320-Familie und 50 Großraummaschinen.

Mit 134 Festaufträgen von 17 Kunden, inklusive sieben Neukunden, erlebte auch die A330/A340-Familie ein gutes Jahr. Gegenüber 2005 bedeutet dies einen Zuwachs um 5 Prozent. Bislang wurden mehr als 600 Flugzeuge der A330-Familie in Auftrag gegeben – ein klares Bekenntnis der Kunden zu diesem umweltfreundlichen zweistrahligen Langstreckenjet. Während die A330 regelmäßig Spitzenreiter im Bereich der Mittel- bis Langstreckenflugzeuge ist, hat die vierstrahlige A340 Defizite bei der Verbrauchseffizienz.

Die neue A350XWB, das marktweit modernste Langstreckenflugzeug mittlerer Kapazität, rief von Anfang an ein positives Echo hervor. Nach dem industriellen Programmstart im Oktober 2006 gingen bis Jahresende zwei Festaufträge und 40 Kaufzusagen ein; zudem bestehen noch 100 Festaufträge und 82 Kaufzusagen für die ursprüngliche A350.

Vertrauensbeweis

Trotz der industriellen Schwierigkeiten bekräftigten führende Fluggesellschaften ihr Vertrauen in die A380, denn sie ist entscheidend für den Erfolg ihrer Geschäftsmodelle. Singapore Airlines bestellte weitere neun, Qantas acht Maschinen; FedEx hingegen stornierte seine Bestellung von zehn A380-Frachtern. Zum Jahresende lagen damit 166 Aufträge und Kaufzusagen von 15 Kunden vor. Im Oktober 2007 soll die erste A380 an Singapore Airlines übergeben werden.

Der Markt für Geschäftsflugzeuge tendierte stabil. Mit einem Marktanteil von 59 Prozent sicherte sich Airbus mit dem ACJ (Airbus Corporate Jetliner) das dritte Jahr in Folge die Spitzenposition. 15 Kunden, davon 13 Neukunden, gaben 21 Flugzeuge in Auftrag: 20 Flugzeuge der A320-Familie und eine A330.

Einschließlich der neuen A350XWB umfasst das Airbus-Portfolio nun 16 verschiedene Modelle; bis dato wurden insgesamt 7.097 Flugzeuge an 250 Kunden verkauft.

A380-Cockpit



Programmfortschritte

Zwar stand 2006 vor allem die A380 im Rampenlicht, doch das Jahr war noch von weiteren Faktoren geprägt, insbesondere vom anhaltenden Produktionshochlauf bei den übrigen Flugzeugfamilien und dem Programmstart für die A350XWB.

A320-Familie

Auf die enorme Nachfrage nach den Flugzeugen der A320-Familie reagiert Airbus mit dem stetigen Hochlauf seiner Produktion. Von monatlich 30 Flugzeugen im Jahr 2006 wird die Rate bis Anfang 2007 auf 32, bis Anfang 2008 weiter auf 34 steigen. Ende 2008 sollen jeden Monat 36 Maschinen gefertigt werden – der höchste Produktionstakt, mit dem je ein Verkehrsflugzeug gebaut wurde.

A330/A340-Familie

Das Programm hielt seine hohe Produktionsrate von monatlich 7,5 Flugzeugen, bis Anfang 2008 wird sie weiter auf monatlich acht Maschinen erhöht. Seit 2006 bietet Airbus mit der Frachtversion A330-200F das weltweit einzige moderne Frachtflugzeug dieser Kategorie an.

A380-Familie

Airbus – und damit die gesamte Luftfahrtbranche – konnte einen neuen Meilenstein in der Geschichte des Flugzeugbaus feiern: Am 12. Dezember 2006 erhielt die A380 die gemeinsame Musterzulassung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA und der US-amerikanischen Luftfahrt-Bundesbehörde FAA.

Dieser Erfolg bestätigt klar die herausragenden technischen Fähigkeiten der A380. Die zugelassene Version wird von Rolls-Royce-Triebwerken vom Typ Trent 900 angetrieben. Die Zertifizierung der Variante mit Triebwerken von Engine Alliance wird bis Ende 2007 erwartet.

Zur Vorbereitung auf den Beginn der Auslieferungen in der zweiten Jahreshälfte 2007 wurde ein umfassendes Programm gestartet, gestützt auf die besten Werkzeuge und Prozesse von Airbus.

Internationale Bündnisse

Airbus pflegt Fertigungs- und Forschungspartnerschaften mit führenden Industrieunternehmen der Branche und schloss 2006 auch entsprechende Vereinbarungen mit Partnern in China, Russland, Polen, Japan, Südafrika und der Türkei.

Ein Rahmenabkommen mit China bereitete den Boden für den Bau einer Endmontagelinie für die A320-Familie; 2009 soll die Flugzeugmontage in China beginnen, und bis 2011 wollen wir eine Produktionsrate von monatlich vier Maschinen erreichen.

In Russland baut Airbus langfristige Kooperationen in den Bereichen Forschung und Technologie, Engineering, Herstellung von Flugzeugkomponenten sowie Roh- und Werkstoffbeschaffung Schritt für Schritt aus.

Umweltbewusstsein

Mit dem Einsatz neuer Technologien will Airbus die schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt minimieren. In der Technologie-Initiative Clean Sky, mit der bis zum Jahr 2020 der wahrgenommene Geräuschpegel und der CO₂-Ausstoß halbiert sowie die NO_x-Emissionen um 80 Prozent gesenkt werden sollen, kommt Airbus eine entscheidende Rolle zu.

Sämtliche Airbus-Werke in Europa sind bereits nach der Umweltnorm ISO 14001 zertifiziert; einer Gesamtzertifizierung im Jahr 2007 steht damit nichts mehr entgegen.

AUSBLICK

Im Jahr 2007 wird Airbus die Produktion der A320-Familie und im Langstreckenbereich stetig steigern und dürfte zwischen 440 und 450 Flugzeuge ausliefern.

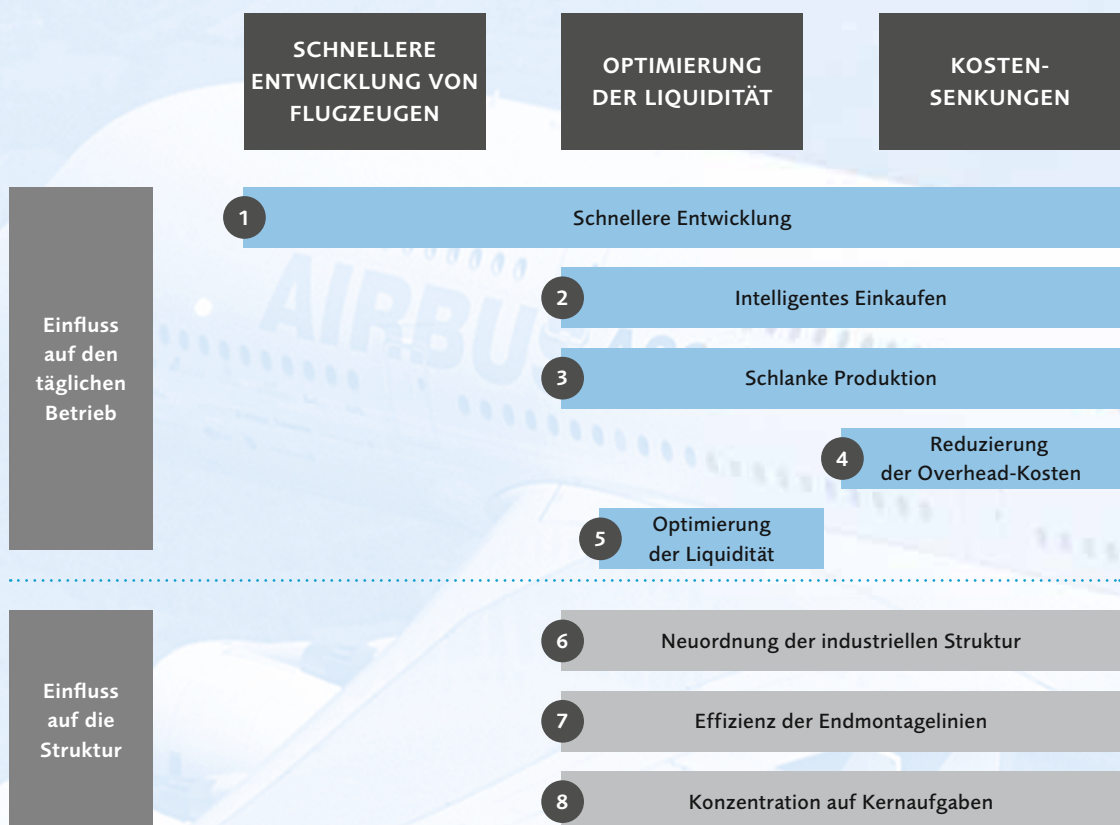
Die erste A380 wird an Singapore Airlines ausgeliefert, und das Vorbereitungsprogramm für die Auslieferungen des Jahres 2008 wird komplett umgesetzt sein. Angesichts weiterer Bestellungen für die A350XWB haben auch deren Entwicklung und Produktionsvorbereitung oberste Priorität.

Das Jahr 2007 ist für Airbus ein entscheidendes: Die erfolgreiche Umsetzung von Power8 ist unerlässlich, denn nur so kann die Wettbewerbsfähigkeit wiederhergestellt und Airbus vollständig restrukturiert werden. Ziel ist es schließlich, das Vertrauen der Kunden und aller Partner zurückzugewinnen.

Power8

Das Programm stellt die Wettbewerbsfähigkeit wieder her. Dazu werden die Kosten gesenkt, und die Produktionsstruktur wird gestrafft.

POWER8 – 8 MODULE FÜR KLARE ZIELE



Bessere Kundenbeziehungen

Die Interessen unserer Kunden beachten wir in Zukunft noch genauer. Airbus will den Kunden mehr bieten – höhere Zuverlässigkeit, verbesserte Qualität und noch umfassenderen Service.

1 Schnellere Entwicklung

Die Entwicklungszeit neuer Flugzeuge wird von derzeit siebeneinhalb auf sechs Jahre verkürzt. Für die hohe technische Reife, die nach dieser Zeit erreicht sein muss, werden solide Prozesse eingeführt, und das Risiko wird mit Partnern geteilt. Die Produktivität des Engineering soll um 15 Prozent erhöht werden.

2 Intelligentes Einkaufen

Airbus wird auf diese Weise die Beschaffungskosten senken, die Zulieferbasis verkleinern und ein Netzwerk von Partnern aufbauen. Die gesamte Logistik wird daran angepasst.

3 Schlanke Produktion

Airbus wird die Fertigung und das dazugehörige Engineering stärker integrieren und einheitliche Prinzipien schlanker Produktion in allen Werken einführen. Bis 2010 wird eine Produktivitätssteigerung um 16 Prozent angestrebt.

4 Reduzierung der Overhead-Kosten

Airbus hat vorgeschlagen, die Gesamtbelegschaft im Lauf von vier Jahren um 10.000 Stellen zu verringern. Davon entfallen 3.700 auf Deutschland, 3.200 auf Frankreich, 1.600 auf Großbritannien, 400 auf Spanien und 1.100 auf die Airbus-Zentrale in Toulouse. 5.000 der genannten Stellen sind mit Zeitarbeitskräften oder Unterauftragnehmern an den Standorten besetzt. Die Reduzierung weiterer 5.000 Stellen betrifft die Airbus-Belegschaft. Die Anpassungen sollen durch natürliche Fluktuation, ausgehandelte Modelle für freiwilliges Ausscheiden und weitere Abkommen in den betroffenen Ländern erreicht werden. Bislang sieht das Airbus-Management keine Notwendigkeit für Entlassungen.

5 Optimierung der Liquidität

Das Nettoumlaufvermögen soll reduziert, die übergreifende Kontrolle der Liquidität verbessert werden.

6 Neuordnung der industriellen Struktur

Airbus wird seine industrielle Struktur neu ordnen und ein dauerhaftes Netzwerk mit starken Partnern aufbauen. Hierfür erwägen wir, an den Standorten in Filton, Méaulte und Nordenham industrielle Partnerschaften einzugehen. Dies soll den Standorten die Weiterentwicklung von der Metallverarbeitung hin zu Design- und Fertigungstechnologien für Verbundwerkstoffe erleichtern. Für die Standorte in Laupheim, St. Nazaire-Ville und Varel bestehen verschiedene Optionen: der Verkauf der Standorte an Hauptzulieferer, ein Management-Buy-out oder die Zusammenlegung nahe gelegener Werke.

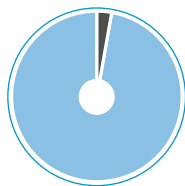
7 Effizienz der Endmontagelinien

Es werden zahlreiche Maßnahmen ergriffen mit dem Ziel, die Effizienz der Endmontagelinien weiter zu steigern. In Toulouse werden die Endmontagekapazitäten im Langstreckenbereich erweitert, da die A350XWB dort gebaut wird; außerdem wird sie dort ihre Innenausstattung erhalten. In Hamburg wird unverzüglich eine dritte Endmontagelinie für die A320-Familie eingerichtet. Sie wird auf alle Modelle dieser Flugzeugfamilie ausgelegt sein. So können dort künftig auch alle weiteren A320-Flugzeuge jenseits der monatlichen Produktionsrate von 14 Flugzeugen endmontiert werden. Darüber hinaus wird die Endmontage einer neuen Single-Aisle-Familie in Hamburg erfolgen. Mit Blick auf verkürzte Zyklen sollen Teile am produktionstechnisch günstigsten Ort eingebaut werden. Einige Vorbereitungsarbeiten für die A380-Kabinenausstattung werden deshalb von Hamburg nach Toulouse verlagert; die Kabinenausstattung verbleibt in Hamburg. Die A380 wird sowohl in Hamburg als auch in Toulouse ausgeliefert werden.

8 Konzentration auf Kernaufgaben

Hinsichtlich Konstruktion und Fertigung wird sich Airbus auf seine Kernaufgaben konzentrieren. Sie sind für die Integrität und die Sicherheit der Flugzeuge wie auch für die technologische und wirtschaftliche Differenzierung unerlässlich. Dazu zählen Flugzeug- und Kabinenkonstruktion, Systemintegration sowie Montage, Installation und Ausrüstung; ferner die Erprobung komplexer Komponenten und die Fertigung von Bestandteilen neuester Technologie.

(in Mio. €)	2006	2005	Veränd.
Umsatz	2.200	763	188 %
EBIT	75	48	56 %
Auftragseingang	1.594	1.840	-13 %
Auftragsbestand	20.337	20.961	-3 %



UMSATZ NACH MÄRKTEN
(in % des externen Umsatzes)

- 3 % zivil
- 97 % militärisch

Militärische Transportflugzeuge

Das Erreichen mehrerer Meilensteine im A400M-Programm ließ den Umsatz kräftig steigen; die führende Marktposition bei leichten und mittelschweren Transportflugzeugen wurde gefestigt.



CN-235 der US-Küstenwache



Der Geschäftsbereich konzentrierte sich vor allem auf die industriellen Prozesse seiner beiden neuen Flugzeugprogramme: Die A330 MRTT, das weltweit modernste Tank- und Transportflugzeug, soll 2009 in Dienst gestellt werden; für das gleiche Jahr ist auch die Auslieferung der ersten A400M vorgesehen. Neue Aufträge über leichte und mittelschwere Transportflugzeuge untermauerten die Weltmarktführung der EADS in diesem Segment.

Der Umsatz stieg erheblich auf € 2,2 Milliarden (2005: € 763 Millionen), das EBIT auf € 75 Millionen (2005: € 48 Millionen). Ausschlaggebend für dieses Wachstum war in erster Linie, dass im A400M-Programm alle geplanten internen und vertraglichen Meilensteine erreicht wurden. Darin eingeschlossen ist die von 2005 ins Berichtsjahr verschobene Umsatzrealisierung für einen weiteren internen A400M-Meilenstein.

Der Auftragsbestand blieb stabil und lag mit € 20,3 Milliarden (Jahresende 2005: € 21 Milliarden) nur geringfügig unter dem Vorjahreswert. Die vier von Malaysia bestellten A400M zählen ebenso zu den wichtigen Neuaufträgen wie 20 leichte und mittelschwere Transportflugzeuge. Davon entfielen zwölf auf Flugzeuge vom Typ C-295 für die portugiesischen Luftstreitkräfte – erstmals wurden damit Seeaufklärer auf der Basis der C-295 bestellt. Als Transportversion wurde sie von Finnland, Polen und Spanien geordert, und die amerikanische Firma L-3 gab zwei CN-235 in Auftrag. Südkorea bestellte einen Seeaufklärer vom Typ C-212.

Das spanische Verteidigungsministerium beauftragte die EADS mit der Umrüstung von sechs CN-235 zum Zweck der Seeaufklärung und ließ sie zudem mit dem Missionssystem FITS ausstatten. Auch für die irischen Streitkräfte werden derzeit zwei CN-235 mit dem FITS-System ausgestattet und somit modernisiert.

Messbarer Fortschritt bei der A400M-Produktion

Im A400M-Programm wurden fünf vertragliche Meilensteine erreicht, darunter der von 2005 auf 2006 verschobene Meilenstein M7. Gleichzeitig schreitet der Aufbau der Endmontagelinie planmäßig voran. Mit der Herstellung der ersten A400M-Tragfläche gelang Airbus ein Novum: Nie zuvor bestand ein Flügel fast ausschließlich aus Verbundwerkstoffen. EADS CASA lieferte das erste Höhenleitwerk zur Endmontage an.

Mit dem Ziel, den aktuellen Programmstatus zu validieren und Transparenz gegenüber dem Kunden zu gewährleisten, hat die EADS eine interne technische Untersuchung durchgeführt. Diese bestätigte, dass das A400M-Programm planmäßig verläuft, zeigte aber auch einige erhebliche Herausforderungen auf. Bislang wurden 192 Flugzeuge vom Typ A400M bestellt; darin enthalten sind 180 Flugzeuge für die europäischen Erstkunden sowie acht Maschinen für Südafrika und vier für Malaysia.

Hochlauf des Tankergeschäfts

Im Juni 2006 begann die EADS in Madrid damit, die erste von insgesamt fünf A330 für die australischen Luftstreitkräfte umzurüsten. Als moderne Tankflugzeuge vom Typ A330 MRTT werden sie mit dem neuartigen Luftbetankungssystem ARBS ausgestattet sein. Die ersten Testflüge mit dem neu installierten System waren bereits erfolgreich. Zu den Vorteilen des ARBS gehören seine elektrische Steuerung (Fly-by-wire) und eine automatische Lastabfederung, die einen überaus präzisen Einsatz ermöglicht. Die EADS wird damit über die weltweit fortschrittlichste Tankflugzeug-Technologie verfügen.

Für das Deepwater-Programm der US-Küstenwache wurde die erste CN-235 ausgeliefert. Gemeinsam mit dem Partner Lockheed Martin hatte die EADS einen Auftrag über die Lieferung von bis zu 36 Flugzeugen erhalten. Die drei bislang bestellten Flugzeuge sind für Einsätze in der Seeraumüberwachung vorgesehen.

AUSBLICK

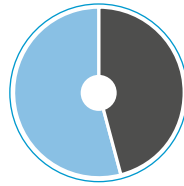
Mit Auslieferungsbeginn und Folgeaufträgen für die A400M und A330 MRTT werden sich die Umsatzanteile innerhalb des Geschäftsbereichs in den kommenden Jahren verändern. Leichte und mittlere Transporter werden weiterhin eine bedeutende Rolle spielen, doch die wirtschaftlichen Leistungsträger werden die neuen Flugzeugprogramme sein.

Derzeit laufen mehrere Exportkampagnen für A330-Tankflugzeuge: Mit Saudi-Arabien wird über drei Tanker verhandelt, und im britischen FSTA-Programm soll 2007 ein Auftrag über 14 Maschinen dieses Typs an AirTanker ergehen. Die EADS ist daran maßgeblich beteiligt.

Die EADS soll 50 Flugzeuge vom Typ C-212 an die brasilianischen Streitkräfte liefern. Dafür ist der Aufbau einer entsprechenden Endmontagelinie in Brasilien vorgesehen. Die Vertragsverhandlungen könnten 2007 abgeschlossen werden.

Gemeinsam mit Northrop Grumman beteiligt sich die EADS am Wettbewerb um den Auftrag über neue Tankflugzeuge für die US-Luftwaffe. Die Partner gehen mit der A330 MRTT ins Rennen. Zusammen mit Raytheon bieten wir den US-Streitkräften das Transportflugzeug C-295 an. Eine Kaufentscheidung wird für 2007 erwartet.

(in Mio. €)	2006	2005	Veränd.
Umsatz	3.803	3.211	18 %
EBIT	257	212	21 %
Auftragseingang	4.885	3.522	39 %
Auftragsbestand	11.042	9.960	11 %



UMSATZ NACH MÄRKTEN
(in % des externen Umsatzes)

- 46 % zivil
- 54 % militärisch

Eurocopter

Der Auslieferungsrekord von 381 Hubschraubern führte zu starkem Umsatzwachstum. Auch der Auftragsbestand erreichte einen neuen Höchststand.



EC 145



Die Zahl der Bestellungen stieg stärker als je zuvor. Damit sicherte sich Eurocopter weltweit erneut den größten Teil der zivilen und öffentlichen Hubschrauberaufträge. Ausschlaggebend für diesen Erfolg sind die leistungsfähigen Produkte und die Präsenz von Eurocopter auf allen wichtigen Hubschraubermärkten. Der Auftragsbestand und die Zahl der Auslieferungen liegen heute um 50 Prozent über dem Niveau von 2003. Deshalb wurden neue Mitarbeiter an Bord geholt, und der Geschäftsbereich wird neu organisiert.

Der Umsatz stieg um 18 Prozent auf € 3,8 Milliarden (2005: € 3,2 Milliarden) – das Ergebnis des planmäßigen Produktionshochlaufes und eine Folge der 381 ausgelieferten Hubschrauber (2005: 334 Auslieferungen). Das EBIT stieg im gleichen Maße auf € 257 Millionen (2005: € 212 Millionen).

Die neuen Aufträge über 615 Hubschrauber haben einen Gesamtwert von € 4,9 Milliarden (2005: € 3,5 Milliarden). Bemerkenswerte 79 Prozent der Aufträge entfallen auf Exportkunden außerhalb von Deutschland, Frankreich und Spanien. Militärhubschrauber machen 53 Prozent des Auftragseingangs aus; auch eine starke Nachfrage nach entsprechenden Dienstleistungen war zu verzeichnen. Im zivilen und öffentlichen Geschäft blieb Eurocopter mit einem Marktanteil von 52 Prozent die Nummer 1 weltweit.

Zum Jahresende 2006 erreichte der Auftragsbestand mit einem Wert von € 11 Milliarden ein neues Rekordniveau (2005: € 10 Milliarden). Das Wachstum der Weltwirtschaft sowie der Öl- und Gasindustrie spiegelt sich darin ebenso wider wie der steigende Bedarf an Rettungshubschraubern.

Fortschritte im Verteidigungsgeschäft

Höhepunkt des Jahres war der Durchbruch am US-amerikanischen Verteidigungsmarkt. Im Rahmen des LUH-Programms (Light Utility Helicopter) der US Army wird Eurocopter bis zu 352 Mehrzweckhubschrauber der nächsten Generation liefern – im Wert von bis zu US\$ 2 Milliarden. Im Jahr 2006 wurden die ersten 42 Exemplare der UH-72A, einer modifizierten Version der EC 145, bestellt.

Die ersten drei Transporthubschrauber vom Typ NH90 wurden 2006 an die Bundeswehr übergeben. Der NH90 zeichnet sich durch höchste Leistung bei niedrigen Betriebs- und Wartungskosten aus. Neuseeland gab im Jahr 2006 neun, Australien 34 NH90 in Auftrag. Bislang wurden weltweit insgesamt 400 dieser Hubschrauber bestellt.

Nah am Kunden

Eurocopter baut seine weltweite Präsenz stetig aus mit dem Ziel, den Kunden optimalen Service vor Ort zu gewährleisten. In Schanghai wurde dazu Eurocopter China ins Leben gerufen. Gemeinsam mit dem chinesischen Luftfahrtkonzern AVIC II

entwickelt Eurocopter den Transporthubschrauber EC 175; im Dezember 2006 wurde der erste Meilenstein erreicht. Der Anteil von Eurocopter am rasch wachsenden zivilen und öffentlichen Hubschraubemarkt in China liegt bei 45 Prozent.

Entwicklung und Produktion des ersten südkoreanischen Mehrzweckhubschraubers wurden im Berichtsjahr vertraglich vereinbart, und im Sommer 2006 wurde die Arbeit aufgenommen. Die neue Tochter Eurocopter Vostok wird sich um den Vertrieb von Hubschraubern und Dienstleistungen auf dem russischen Markt kümmern.

Als Folge des rasanten Wachstums stellte Eurocopter im Berichtsjahr mehr als 1.200 neue Mitarbeiter ein; gleichzeitig wurde das Vital-Programm umgesetzt. Es zielt darauf ab, die Produktionseffizienz zu erhöhen, die internationale Präsenz zu erweitern sowie Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zu intensivieren. Die Zufriedenheit der Kunden hat für Eurocopter oberste Priorität.

AUSBLICK

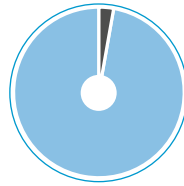
Die zentrale Herausforderung für 2007 besteht darin, den enormen Markterfolg fortzusetzen. Es gilt zudem, den damit einhergehenden Produktionshochlauf zu meistern und die Position von Eurocopter in den wichtigsten Marktsegmenten zu festigen.

Im Jahr 2007 sollen 500 neue Mitarbeiter eingestellt werden, denn die Entwicklung der Produktionsstandorte in Deutschland und Frankreich schreitet voran. Im spanischen Albacete und in Columbus, Mississippi (USA), nehmen neue Standorte ihren Betrieb auf.

Ein Großteil des Wachstumspotenzials liegt außerhalb Europas. Deshalb muss Eurocopter die weltweite Lieferkette fortlaufend optimieren und versuchen, seine industrielle Präsenz auf wichtigen Märkten auszubauen. Zugleich müssen die laufenden Kooperationsprogramme für die Entwicklung neuer Hubschrauber weiter vorangebracht werden.

Stetige Modernisierung von Produkten und verbesserte Dienstleistungen sind entscheidend für anhaltenden Erfolg. Parallel dazu wird Eurocopter die Grundlagen für einen strategischen Durchbruch in der Hubschraubertechnologie schaffen. Aufbauend auf den Erfolgen des Berichtsjahres erwartet Eurocopter für 2007 ein erneutes Umsatzwachstum.

(in Mio. €)	2006	2005	Veränd.
Umsatz	5.864	5.636	4 %
EBIT	348	201	73 %
Auftragseingang	5.191	6.673	-22 %
Auftragsbestand	17.570	18.509	-5 %



UMSATZ NACH MÄRKTEN
(in % des externen Umsatzes)

- 3 % zivil
- 97 % militärisch

Verteidigung und Sicherheit

Mit dem gleichmäßigen Fortschritt in allen Teilen des Geschäftsbereichs realisieren wir unsere Strategie. Die Programmleistung wurde optimiert, und das EBIT haben wir gesteigert.



Digitaler Polizeifunk



Der Zukauf des Geschäfts mit Digitalfunknetzen kompensierte den Großteil der Dekonsolidierung aus dem Verkauf des Lenkflugkörperherstellers LFK. Die Umsatzrendite verbesserte sich auf 5,9 Prozent gegenüber 3,6 Prozent im Vorjahr. Die Effizienzsteigerungen resultieren vorwiegend aus der Umsetzung entsprechender Initiativen; bedeutende Programme und Projekte sind in die Durchführungsphase eingetreten.

Der Umsatz stieg auf € 5,9 Milliarden (2005: € 5,6 Milliarden), vor allem dank des verstärkten Hochlaufs der Eurofighter-Produktion und neuer Aufträge über Digitalfunknetze. Bis Ende 2006 hatte das Eurofighter-Konsortium insgesamt 114 dieser Mehrzweck-Kampfflugzeuge ausgeliefert. Der Verkauf des Lenkflugkörperunternehmens LFK an MBDA belastete den Umsatz des Geschäftsbereichs (€ -132 Millionen), denn MBDA wird nur zu 50 Prozent in dessen Ergebnissen konsolidiert, LFK jedoch zu 100 Prozent. Das EBIT stieg auf € 348 Millionen (2005: € 201 Millionen), resultierend aus operativen Verbesserungen und dem Ertrag aus dem LFK-Verkauf (€ 111 Millionen); Restrukturierungskosten (€ -74 Millionen) und Perimetereffekte zehrten die Kosteneinsparungen im Geschäft mit unbemannten Aufklärungsflugzeugen (UAVs) wieder auf.

Mit der Übernahme von LFK festigte MBDA seine Position als weltgrößter Lenkflugkörperhersteller und erhielt zudem bedeutende Aufträge: Für die Bundeswehr wurden 680 Einheiten des Präzisionswaffensystems PARS 3 Long Range bestellt, für die französischen Streitkräfte 250 seegestützte Marschflugkörper vom Typ SCALP Naval. In den Programmen Storm Shadow, Brimstone, Taurus, Aster und MICA lief die Produktion an. Sie leisteten auf diese Weise erhebliche Umsatzbeiträge. Die Entwicklung des Raketenabwehrsystems MEADS kommt gut voran.

Die bereits im Vorjahr erfolgten Restrukturierungen verbesserten die Performance in den Geschäftseinheiten Military Air Systems, Defence and Communications Systems, Defence Electronics und MBDA. Im Jahr 2006 wurde damit begonnen, die Aktivitäten von Military Air Systems in Manching und die Zentrale des Geschäftsbereichs in München zu konzentrieren. Die französischen Anteile des Geschäftsbereichs werden am Standort Elancourt bei Paris zusammengefasst; auch MBDA betreibt eine entsprechende Konzentration in dieser Region.

Neue Fähigkeiten aufbauen

Aus strategischer Sicht war 2006 ein bedeutendes Jahr. In den künftigen Wachstumsbereichen wurden weitere Kompetenzen aufgebaut.

Im Digitalfunkgeschäft konnten mehr als 20 Aufträge über sichere Kommunikationssysteme verzeichnet werden. Der bedeutendste davon war der BOSNet-Auftrag, den die EADS von den deutschen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben erhielt.

Mit der Übernahme von Atlas Elektronik (gemeinsam mit ThyssenKrupp) und dem Erwerb von Sofrelog baute die EADS vor allem ihre führende Position im Bereich der Küsten- und Seeüberwachung aus.

Fortschritte wurden auch bei der Entwicklung eines europaweiten UAV-Programms gemacht. Darüber hinaus absolvierten eine für Frankreich entwickelte Drohne und ein Technologie-Demonstrator der nächsten UAV-Generation ihren Erstflug. Deutschland erklärte zudem seine Absicht, eine Drohne für große Flughöhe und Reichweite beschaffen zu wollen.

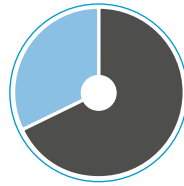
AUSBLICK

Das Wachstum in aussichtsreichen Geschäftsfeldern – dazu zählen UAVs, Verteidigungselektronik, sichere Kommunikationsnetze, komplexe Systemlösungen und Führungssysteme – eröffnet die Aussicht auf eine ausgewogene Umsatzverteilung. Das Geschäft mit Plattformen und Lenkflugkörpern wird zwar weiterhin den Umsatz des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit tragen. Er hat aber seine Geschäftsfelder sowohl intern weiterentwickelt als auch mit Hilfe der jüngsten Firmenübernahmen ausgebaut; dies dient vor allem der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit.

Steigende Nachfrage erfährt der Geschäftsbereich insbesondere nach integrierten Sicherheitssystemen; damit einher geht die Chance, auch außerhalb der europäischen Heimatmärkte expandieren zu können. In einer Reihe von Ländern innerhalb und außerhalb Europas laufen derzeit Exportkampagnen für den Eurofighter.

Der hohe Auftragsbestand und weitergehende Effizienzsteigerungen dürften zu einem stetigen EBIT-Anstieg führen – trotz der zu erwartenden Stagnation der Verteidigungshaushalte in unseren Heimatmärkten.

(in Mio. €)	2006	2005	Veränd.
Umsatz	3.212	2.698	19 %
EBIT	130	58	124 %
Auftragseingang	4.354	2.322	88 %
Auftragsbestand	12.263	10.931	12 %



UMSATZ NACH MÄRKTEN
(in % des externen Umsatzes)

- 68 % zivil
- 32 % militärisch

Astrium

In einem positiveren Geschäftsumfeld verzeichnete Astrium ein solides, rentables Wachstum. Der hohe Auftragsbestand lässt einen weiter steigenden Umsatz erwarten.



Ariane 5



Für den Raumfahrtbereich war 2006 ein gutes Jahr. Im Bereich der militärischen Satellitenkommunikation stieg der Umsatz, neue Aufträge gingen ein. Erhebliche Kostensenkungen und eine starke Stellung als Hauptauftragnehmer in weiten Teilen der europäischen Raumfahrtprogramme halfen dem Geschäftsbereich dabei, seine Margen zu steigern. Der Umsatz kletterte auf € 3,2 Milliarden (2005: € 2,7 Milliarden), das EBIT konnte mehr als verdoppelt werden auf € 130 Millionen – gegenüber € 58 Millionen im Jahr 2005.

Sowohl im Trägerraketen- als auch im Satellitengeschäft konnte Astrium bedeutende Marktanteile erlangen, und erhöhte den Auftragsbestand zum Jahresende 2006 auf einen Wert von € 12,3 Milliarden (2005: € 10,9 Milliarden). Mit dem alleinigen Ziel, seine Außenwirkung zu stärken, änderte der einstige Geschäftsbereich Raumfahrt seinen Namen in EADS Astrium – ein Schritt, der keinerlei betriebliche oder personelle Veränderungen mit sich brachte.

Aufbauend auf der erfolgreichen Kosten- und Prozessoptimierung wurden weitere Initiativen ins Leben gerufen. Sie zielen insbesondere darauf ab, Ressourcen zu bündeln, den Kundenservice zu verbessern und Kosten weiter zu reduzieren. Um das Wachstum auch künftig voranzutreiben, sollen die Investitionen in Forschung und Entwicklung verstärkt werden.

Ariane 5 steht für Zuverlässigkeit

Die Geschäftseinheit Astrium Space Transportation hält 30,5 Prozent der Anteile an Arianespace, dem weltweit führenden Anbieter von Startkapazitäten. Ihre zwölf Neuaufträge – rund 45 Prozent des zugänglichen Marktes – sind der enormen Zuverlässigkeit der Trägerrakete Ariane 5 zu verdanken.

In Bremen wurde der ESA das Weltraumlabor Columbus übergeben. Es ist Europas Forschungsbeitrag für die internationale Raumstation ISS und soll Ende 2007 ins All starten. Der von Frankreich in Auftrag gegebene ballistische Flugkörper M51 absolvierte erfolgreich seinen ersten Flug.

Satelliten im Aufwärtstrend

Im zivilen Satellitengeschäft war 2006 weltweit ein leichtes Wachstum zu verzeichnen; insgesamt wurden 27 Satelliten in Auftrag gegeben (gegenüber 24 im Jahr 2005). Die Geschäftseinheit Astrium Satellites sicherte sich davon sieben und zusätzlich zwei wichtige ESA-Aufträge.

Die neueste Geschäftseinheit, Astrium Services, baute ihre Aktivitäten weiter aus, vor allem was den Betrieb sicherer militärischer Satellitenkommunikation betrifft. Das Bundesverteidigungsministerium gab das Kommunikationssystem SatcomBW in Auftrag, und der erste Satellit für das Skynet-5-System der britischen Streitkräfte steht zum Start bereit.

AUSBLICK

Astrium hat das Jahr 2007 mit dem höchsten Auftragsbestand seiner Geschichte begonnen. Die Innovationen der vergangenen fünf Jahre beginnen sich spürbar auszuzahlen, und auch die in dieser Zeit vollzogene industrielle Neuordnung kommt nun voll zum Tragen. Die Produktion der leistungsgesteigerten Trägerrakete Ariane 5 ECA und der modularen Satellitenplattform Eurostar 3000 hat begonnen. Beide Systeme haben ihre Zuverlässigkeit am Markt bereits unter Beweis gestellt. Auch Astrium Services hat die Tragfähigkeit seines Geschäftsmodells – Produktion und Betrieb militärischer Kommunikationssatelliten – nachgewiesen.

Mit seinen hohen Forschungsinvestitionen bewahrt der Geschäftsbereich seine Innovationsfähigkeit, während Wartungsverträge dauerhaft die technischen Kompetenzen hinsichtlich Trägerraketen und Flugkörpern sicherstellen. Weitere Fortschritte können mit Initiativen erreicht werden, die darauf abzielen, Kosten zu senken und technische Abläufe zu optimieren. Der Aufwärtstrend bei Umsatz und EBIT wird voraussichtlich anhalten, gleichzeitig wird die Rentabilität weiter steigen.

IM

FOKUS

Unsere Konzernfunktionen erleben einen erneuten Integrationsschub. Sie treiben den Wandel voran, verwirklichen Strategien und verkörpern das gemeinsame Interesse, das alle Teile der EADS verbindet.

Forschung & Technologie

Die Ernennung eines Chief Technical Officer hat den Innovationsprozess belebt und gestärkt; die technologische Entwicklung geht immer mehr mit der Konzernstrategie einher.



Forschung zur
Virtuellen Realität



Innovation wird bei der EADS großgeschrieben – vor allem im Technologiebereich. Der Abstimmung der konzernweiten Forschungs- und Technologiearbeit (F&T) mit der Unternehmensstrategie kommt eine wachsende Bedeutung zu. Unter diesen Vorzeichen wurde im April 2006 die Funktion des Chief Technical Officer (CTO) der EADS geschaffen. Ihm kommt eine gewichtige Rolle zu: Er ist Mitglied des Executive Committee und für das gesamte F&T-Budget aller Geschäftsbereiche verantwortlich. Dieser Etat wird zunehmend darauf ausgelegt sein, die konzernweiten Prioritäten für Wachstum zu unterstützen.

Gleichzeitig stellt der CTO sicher, dass die in einem Geschäftsbereich entwickelten Technologien auch allen anderen zugute kommen. Beispielsweise ist Airbus führend darin, Flugzeugkomponenten aus Verbundwerkstoffen herzustellen, während der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit die beste Sensortechnik liefert. Die neu definierte F&T-Strategie setzt auf das immer höhere Innovationstempo innerhalb des Konzerns. Rund 800 EADS-Patente kamen 2006 zur Anmeldung – 2001 waren es kaum mehr als 300. Die Anzahl der patentierten hauseigenen Erfindungen stieg 2006 auf über 5.000.

Konzern- und F&T-Strategie ergänzen einander

Das Technologieportfolio der EADS wird sich künftig stärker an der Geschäftsstrategie des Konzerns orientieren, das F&T-Budget wird zu Gunsten der konzernweiten Wachstumsbereiche umgeschichtet. Damit wollen wir zusätzlichen Shareholder-Value generieren – mit einem erstklassigen und stringenten F&T-Portfolio, das den reibungslosen Einsatz neuer Technologien für künftige Produkte ermöglicht und schließlich hohe Innovationsrenditen erbringt.

Die Schlüsseltechnologien wurden bereits benannt und mit unantastbaren Budgets versehen. Dazu zählen unter anderem vollständig aus Verbundwerkstoffen hergestellte Flugzeugrümpfe, sichere Software und Kommunikationstechnologie, Sichthilfen für Allwetterhubschrauber sowie Realitätssimulationen.

Hinter diesen Zielen steht die neue Managementstruktur im F&T-Bereich. Das EADS Executive Technical Council (ETC), bestehend aus den Technischen Direktoren der Geschäftsbereiche und geführt vom CTO, ist dafür verantwortlich, dass die festgelegte Technologiestrategie in allen Geschäftsbereichen und -einheiten umgesetzt wird. Es tagt regelmäßig, formuliert künftige Strategien und ermittelt Synergiepotenziale. Das ETC gewährleistet den Ausgleich zwischen den Strategievorgaben des Managements einerseits und der Kompetenz, der Kreativität sowie der Zuständigkeit der operativen Ebenen andererseits.

Der dem CTO unterstellte Funktionsbereich Corporate Technical Capabilities kümmert sich um die konzernweiten F&T-Produktionsanlagen. Sie sollen auf lange Sicht das technische Innovationspotenzial der EADS sicherstellen. Für jedes der fünf zentralen Forschungsgebiete wurde ein Global Innovation Network (GIN) gebildet, jeweils geleitet von einem erfahrenen Experten. Es soll diese für den Konzern wichtigsten Technologiebereiche voranbringen und gewährleisten, dass die Geschäftsbereiche die entsprechenden Daten teilen.

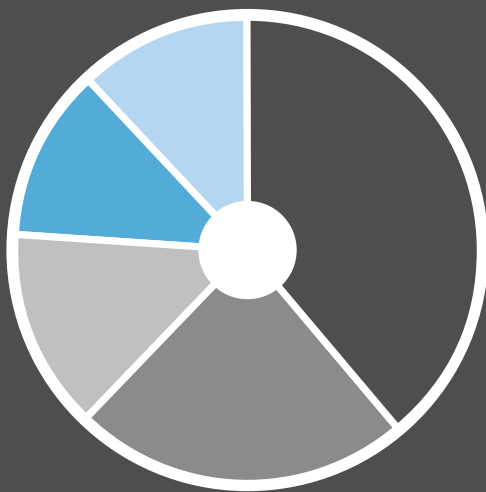
Neue Zuständigkeiten

Die Aufgaben des CTO sind breit gefächert: Er ist nicht nur für F&T verantwortlich, sondern auch für bereichsübergreifende technische Prozesse wie Systemtechnik und gemeinsame PLM-Tools (Product Lifecycle Management). Zudem nimmt er bei Bedarf technische Bewertungen im Auftrag der CEOs und des Executive Committee vor. Auch die Zuständigkeit für das Informationsmanagement (IM) des Konzerns ging vom Finanzressort auf die CTO-Organisation über. Mit dem Ziel, die konzernweite Integration voranzutreiben – zwischen den Geschäftsbereichen ebenso wie mit den Zulieferern –, sollen die Hilfsmittel und Werkzeuge, beispielsweise CAD-Konstruktionssoftware, harmonisiert werden.

Darüber hinaus wollen wir die Innovationskultur innerhalb der EADS fördern. Das F&T-Ressort und der Personalbereich haben dazu eine gemeinsame Initiative ins Leben gerufen: Die technischen Experten des Konzerns sollen auf diese Weise identifiziert werden, und bei der Karriereplanung werden wir ihnen Perspektiven anbieten, die denen von Managern gleichwertig sind. Des Weiteren werden wir die Verdienste jener Mitarbeiter würdigen, denen der Konzern die meisten Patente verdankt, deren Erfindungen sich am effektivsten in Geschäftserfolge umwandeln lassen oder die über einzigartige praktische Fachkompetenz verfügen.

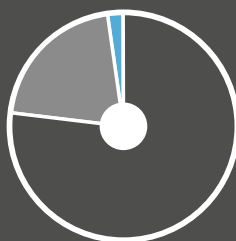
Einkauf

Wir bauen engere Beziehungen zu unseren wichtigsten Zulieferern auf, kaufen stärker international ein und integrieren die Beschaffungsvorgänge im gesamten Konzern.



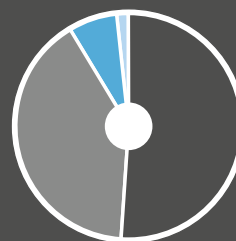
EINKAUFSPORTFOLIO

- 39 % Systeme & Ausrüstungen
- 23 % Gemeinkostenmaterial
- 14 % Strukturen und Komponenten
- 12 % Produktionsstoffe
- 12 % Produktbezogene Dienstleistungen



EINKAUF NACH REGIONEN

- 77 % Europa
- 21 % Nordamerika
- 2 % Restliche Welt



EINKAUF NACH WÄHRUNGEN

- 51 % Euro
- 41 % US-Dollar
- 7 % Britisches Pfund
- 1 % Sonstige Währungen

GESAMTES EINKAUFVOLUMEN 2006: € 34 MILLIARDEN

A380-Triebwerke



Dem Einkauf kommt eine wichtige Aufgabe zu, wenn es darum geht, das Geschäftsmodell der EADS zu optimieren und die konzernweite Integration und Effizienz zu erhöhen. Eine enge Abstimmung hilft dabei, Kosten und Risiken zu verringern. Der Einkauf sorgt dafür, dass der Nachschub gewährleistet ist, Kosten und Qualität der Zulieferer stimmen, die Anfälligkeit gegenüber dem schwachen US-Dollar zurückgeht und unsere Präsenz in strategisch wichtigen Ländern ausgeweitet wird.

Im Berichtsjahr wurden bereits konkrete Schritte unternommen, und diese Anstrengungen werden wir 2007 weiter verstärken. Drei große Initiativen sollen zu diesem Ziel führen: Erstens hat die EADS damit begonnen, ihren Stamm an Zulieferern weiterzuentwickeln und engere Beziehungen zu den wichtigsten unter ihnen aufzubauen. Zweitens wird der Einkauf in strategisch bedeutenden Ländern außerhalb Europas verstärkt, und drittens arbeiten wir daran, die Beschaffungsvorgänge über die Grenzen der Geschäftsbereiche hinweg besser zu koordinieren.

Engere Beziehungen

Im Jahr 2006 hat die EADS systematisch untersucht, was sie wo und wie einkauft. Es ist beabsichtigt, zu einer begrenzten Auswahl von Systemzulieferern engere Beziehungen aufzubauen und ihnen mehr Verantwortung für größere Komponenten zu übertragen. Damit übernehmen sie auch die Koordination jener Zulieferer, die Teil ihrer Wertschöpfungskette sind. Die EADS kann sich so auf ihr Kerngeschäft konzentrieren.

Entscheidend für die Auswahl der Zulieferer sind ihre Fachkompetenz, ihre belegten Leistungen sowie ihr Engagement für die Geschäftsinteressen der EADS. Dazu gehört es auch, sich an den Risiken zu beteiligen, die am Endkundenmarkt entstehen. Von den betreffenden Anbietern wird beispielsweise erwartet, in die Entwicklung von Technologien, Produkten und Systemen von morgen zu investieren, das vom US-Dollar ausgehende Risiko zu vermindern und die EADS dabei zu unterstützen, auf neuen Märkten Fuß zu fassen.

Als ein Schritt zu dem Ziel, die Zusammenarbeit mit zentralen Zulieferern zu verbessern, wurden 2006 zwei Organisationen ins Leben gerufen: die Supplier Councils und das EADS Procurement Network. Sie unterstützen systematisch die Kooperation und Vernetzung mit den Lieferanten. Mit ihnen wollen wir die Effizienz der Wertschöpfungskette verbessern und die Abstimmung zwischen einzelnen Elementen der konzernweiten Einkaufsstrategie erleichtern. Der Austausch von Best Practices soll bestehende Prozesse optimieren.

Internationalisierung

Die EADS will ihren Einkauf außerhalb Europas intensivieren. Gegenwärtig entfällt vom gesamten Beschaffungsvolumen wertmäßig ein Anteil von 25 Prozent auf den außereuropäischen Einkauf; innerhalb der nächsten zehn Jahre wird er auf 35 Prozent steigen. Dies verbessert nicht nur den Zugang zu notwendigen

Technologien und Waren; steigende Volumina in asiatischen Ländern helfen uns auch dabei, dort neue Umsatzquellen zu erschließen. Die Risiken des schwachen US-Dollars können auf ein Minimum reduziert, die Kosten für personalintensive Produktionsvorgänge gesenkt werden.

In China und Indien werden eigene nationale Einkaufsniederlassungen eingerichtet – ein Modell, das auch für weitere Standorte angedacht ist. Gezielte Sondierungen in den entsprechenden Ländern haben unsere Kenntnis möglicher Einkaufsquellen verbessert.

Integrierter Einkauf

Die Notwendigkeit, konzernweite Beschaffungsvorgänge zu koordinieren, hat deutlich zugenommen. Sie besser zu integrieren, ist Aufgabe des neu gegründeten Chief Procurement Officers Council. Das Gremium bringt die Einkaufsleiter aller fünf Geschäftsbereiche und der Konzernebene an einem Tisch zusammen. Dort werden sämtliche Themen diskutiert, die für mehr als einen Geschäftsbereich von Interesse sind.

Die optimale Nutzung der EADS-weiten Kaufkraft hat dazu geführt, dass erneut beträchtliche Kostensenkungen erzielt werden konnten. Nun arbeiten wir daran – über den zusammengefassten Bedarf hinaus –, die gemeinsame Beschaffung zu forcieren und zugleich die Nachfrage zu steuern und zu harmonisieren. Es wird auch darüber nachgedacht, die Einkaufsarbeit stärker auf Konzernebene zu bündeln.

Ein sichtbares Zeichen der zunehmenden Integration ist die Einführung einer konzernweiten Online-Einkaufsplattform. Sie hat bereits im Jahr 2006 mehr als 4.500 elektronische Angebotsanforderungen abgewickelt und wird dazu beitragen, Synergiepotenziale auszuschöpfen.

Im Jahr 2007 wird die EADS damit beginnen, die Anzahl ihrer Systemzulieferer zu reduzieren. Außerhalb Europas wird sie weiter nach attraktiven Einkaufsmärkten suchen und dafür eintreten, die Kaufkraft des Konzerns optimal zu nutzen. Notwendige Fähigkeiten, Prozesse und Tools müssen weiterentwickelt werden.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Im Sinne konzernweiter Integration setzt der Personalbereich auf die kontinuierliche Weiterentwicklung einheitlicher Verfahren, Prozesse und Programme.



Hubschraubermontage



Integration im Personalbereich

Die Integration der Personalaktivitäten (Human Resources, HR) wurde im Berichtsjahr vorangetrieben. Das HR-Board, bestehend aus den Personalchefs der Geschäftsbereiche und dem Personalvorstand des Konzerns, hat entsprechende Schritte in diese Richtung unternommen, zum Beispiel das Umstellen von Informationssystemen auf eine einheitliche Plattform sowie die Einführung gemeinsamer Programme, Werkzeuge und Prozesse. Ein für alle Geschäftsbereiche einheitlicher Zielsetzungs- und Projektprüfungsprozess wurde 2006 umgesetzt; gleichzeitig wurden für das Personalwesen direkte Berichtslinien von den Geschäftsbereichen an die HR-Funktionen auf Konzernebene eingeführt. Unsere Personalexperten haben gemeinsame Veranstaltungen organisiert, mit dem Ziel, die Integration der Funktionsbereiche und den Erfahrungsaustausch zwischen den Geschäftsbereichen zu fördern.

Dialog der Tarifpartner

Sowohl die EADS als auch die einzelnen Geschäftsbereiche verfügen über europäische Betriebsräte. Sie ermöglichen einen vorausschauenden Dialog zwischen den Arbeitnehmervertretern und der Konzernleitung. Eine primäre Aufgabe im Jahr 2006 war die Vorbereitung des Kommunikationsprozesses und der Beginn der Gespräche mit dem Europäischen Betriebsrat und Gewerkschaftsvertretern zu verschiedenen Themen: dem Power8-Programm bei Airbus, einem weiter reichenden konzernweiten Strukturwandel und der Einführung der zentralisierten Personalfunktionen (HR Shared Services). Diese Gespräche werden auf Ebene der EADS, der Geschäftsbereiche und der einzelnen Nationen als aktive Maßnahme geführt und koordiniert.

e-HR und Zentralfunktionen

Die HR Shared Services haben wir fortentwickelt und ausgeweitet. Funktionen wie Lohn- und Gehaltsbuchhaltung oder Zeiterfassung werden nunmehr zentral wahrgenommen. Seit Januar 2007 werden die Lohn- und Gehaltsabrechnungen für 110.000 Mitarbeiter über ein und dieselbe IT-Plattform erstellt. Mit dem Ziel, eine konzernweit eindeutige Zuständigkeit zu schaffen und ein einheitliches Instrument für die Anwerbung neuer Mitarbeiter bereitzustellen, wurde eine gemeinsame Online-Recruiting-Plattform eingerichtet. Im Bereich e-HR haben wir Entwicklungen angestoßen, die im Jahr 2008 vollständig zur Umsetzung kommen sollen, beispielsweise hinsichtlich Leistungsvereinbarungen und Personalentwicklung, Kompetenzmanagement oder Learning-Management.

Kompetenzmanagement und Personalentwicklung

Wir wollen Verfügbarkeit, das rechtzeitige Einstellen, die Ausbildung und die Bindung von Kompetenzträgern mit Blick auf künftige Geschäftsanforderungen sicherstellen. Zu diesem Zweck haben wir mehrere konzernweite Initiativen auf den Weg gebracht. Eine davon – die EADS Expert Policy – soll das Erkennen der technischen Experten der EADS verbessern und gewährleisten, dass sie in den Genuss von Karriereaussichten kommen, die denen von Managern gleichwertig sind. Diese Projekte sollen es den einzelnen Geschäftsbereichen ermöglichen, den Bedarf an technischen Kompetenzen und deren Verfügbarkeit langfristig

besser zu prognostizieren. Ferner sollen in einer gemeinsamen Schulungseinrichtung (Shared College) Aus- und Fortbildungsprogramme für alle EADS-Geschäftsbereiche stattfinden und Ressourcen zusammenfließen; die höchste technische Kompetenz soll schließlich auch konzernweit verfügbar sein.

Talente und Führungskräfte fördern

Noch mehr Mitarbeiter als bisher besuchten im Jahr 2006 die Programme der Corporate Business Academy (CBA); der Ausbildungsbetrieb im CBA-Zentrum in Villepreux lief auf vollen Touren. Zusätzlich zur Grundausbildung von Managern und Führungskräften stellt die CBA strategische Plattformen bereit, die es Managern ermöglichen, Themen wie z. B. die Internationalisierung im Rahmen von Exkursionen nach China und Indien zu intensivieren.

Für den gesamten EADS-Konzern haben wir eine neue Grundlage für gemeinsame Führungsausbildungsprogramme eingeführt, beispielsweise die 360°-Beurteilung. Der Pilotlauf zu einem neuen Mentoring-Programm war ein voller Erfolg. Auch die interne Mobilität von Managern und Führungskräften wurde gefördert.

Image als Arbeitgeber

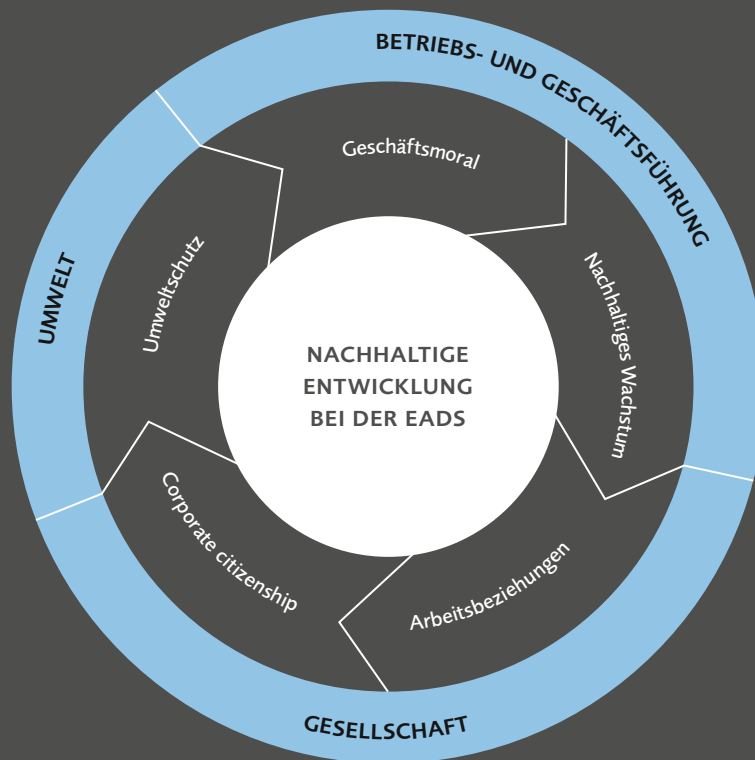
Auch 2006 gehörte die EADS wieder zu den europäischen Arbeitgebern, die bei Ingenieursstudenten das höchste Ansehen genießen. In Frankreich führen wir die Beliebtheitskala an, in Deutschland rangieren wir auf dem achten Platz, und auf gesamteuropäischer Ebene stehen wir auf Rang vier (Quelle: Umfragen von Trendence und Universum). Das EADS-Personalwesen war 2006 auf 40 nationalen und internationalen Personalmessen und Ausstellungen in ganz Europa sowie in China und Singapur vertreten und beteiligte sich an verschiedenen Initiativen, die Frauen in technischen Berufen unterstützen.

Ausblick auf 2007

In Zukunft werden die Personalbereiche der EADS die Führungsprinzipien konzernweit durchsetzen und so die Entwicklung einer einheitlichen Managementkultur sicherstellen. Auch der Aufbau von Schlüsselkompetenzen wird weiter vorangetrieben, Arbeitsplatzrotation wird verstärkt unterstützt. Mit Betriebsräten und Gewerkschaften führen wir einen aktiven Dialog über potenzielle organisatorische Veränderungen bei Airbus und der EADS.

Verantwortung in der Gesellschaft

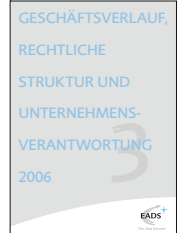
Die EADS baute 2006 ihr Regelwerk zur gesellschaftlichen Verantwortung des Unternehmens im Jahr 2006 weiter aus. Neue Initiativen sollen auf dem bisher Erreichten aufbauen. Wir stehen ohne Wenn und Aber zu unseren sozialen und ethischen Verpflichtungen – in schwierigen Zeiten ist dies wichtiger als je zuvor.



Detailliertere Informationen zur CSR-Politik der EADS einschließlich der dazugehörigen Maßnahmen finden Sie in

Buch

3



**GESCHÄFTSVERLAUF,
RECHTLICHE STRUKTUR
UND UNTERNEHMENS-
VERANTWORTUNG 2006**

Teil 2 des Registrierungsdocuments

Neues Vertrauen in die Nachhaltigkeit

Die Ereignisse von 2006 haben den Konzern in einigen Fragen zu einer Neuausrichtung gezwungen. An Bewährtem indes hält die EADS fest – beispielsweise an ihrem Engagement, dauerhafte und ausgewogene Beziehungen zu allen am Unternehmensgeschehen Beteiligten zu pflegen. Der gesamte Konzern ist den Grundsätzen und Werten verpflichtet, die im Ethikkodex der EADS und in den Richtlinien zur Verantwortung in der Gesellschaft (Corporate Social Responsibility, CSR) festgeschrieben sind.

Grundlagenarbeit für weitere CSR-Aufgaben

Im Jahr 2006 hat die EADS neue Maßnahmen eingeleitet, die das Fundament ihrer CSR-Arbeit stärken sollen. Hierzu einige Beispiele: Die Richtlinien und Verfahren zur Exportkontrolle wurden unternehmensweit ausgebaut und weitere Kooperationsprogramme mit Hochschulen und Forschungsinstituten ins Leben gerufen. Letzgenannte Maßnahme soll die neu formierte Technologieorganisation der EADS unterstützen und Know-how unabhängig vom Ort nutzbar machen. Darüber hinaus wurde ein Einkaufsnetzwerk geknüpft zu dem Zweck, Instrumente zur Weitergabe und Kontrolle von CSR-Vorgaben in der Wertschöpfungskette zu definieren. Seine Maßnahmen und Prozesse zur Durchsetzung dieser Vorgaben (Compliance) hat der Konzern einer eingehenden Prüfung unterzogen.

Zusätzlich zu ihrem etablierten internen Compliance-Prozess erwägt die EADS, eine umfassende konzernweite Compliance-Organisation aufzubauen und auf diese Weise ihre Compliance-Methode weiterzuentwickeln. Vor dem spezifischen Hintergrund der Restrukturierung bei Airbus und der organisatorischen Veränderungen bei der EADS wurden die bereits eingespielten Verfahren zum Dialog der Sozialpartner im Unternehmen weiter ausgebaut.

Berücksichtigung der CSR-Richtlinien im Tagesgeschäft

Vieles deutet darauf hin, dass die CSR-Grundsätze in zunehmendem Maße in den Geschäftsalltag der EADS eingehen: Die Anzahl der Standorte mit Umweltzertifizierung nach ISO 14001/EMAS ist beispielsweise von 29 auf 52 gestiegen. Und eine gemeinsame Umfrage von Novethic und der französischen Zentralstelle für Korruptionsabwehr ergab, dass die EADS eines von nur sieben Unternehmen im Börsenindex CAC 40 ist, die die international gültigen Standards moralisch integren Geschäftsgebarens erfüllen.



Julia Kempe, Forscherin an der Universität Paris, gewann 2006 einen von der EADS-Stiftung mitfinanzierten Wissenschaftspreis

Förderung von Frauen in der Wissenschaft

Julia Kempe: Preisträgerin des „Prix Irène Joliot-Curie“ 2006

Für Julia Kempe (33) sind Preise keine Seltenheit. Im Laufe ihres Berufslebens wurden ihr, die auf eine ostdeutsche Hochbegabenschule ging, für ihre Informatik-Forschungen zahlreiche Auszeichnungen überreicht – von renommierten akademischen Instituten und staatlichen Organisationen rund um den Erdball.

Eine der prestigeträchtigsten war der Irène-Joliot-Curie-Preis, den sie im November vorigen Jahres als beste Nachwuchsforscherin des Jahres 2006 erhielt. Er wird von der EADS-Unternehmensstiftung gemeinsam mit dem französischen Ministerium für Bildung und Forschung ausgelobt und soll Forscherinnen für herausragende Leistungen belohnen. Gleichzeitig sollen junge Frauen darin bestärkt werden, eine wissenschaftliche Laufbahn einzuschlagen – eine Sache, die Julia Kempe sehr am Herzen liegt: „Der Irène-Joliot-Curie-Preis gehört zu den Dingen, die einer Frau helfen können, ihre Selbstzweifel zu überwinden“, erklärte Kempe und fügt hinzu: „Auch Erfolge anderer Frauen helfen. Es sollte mit mehr solchen Aktionen und Events um Frauen geworben werden.“ Das Preisgeld liegt bei € 10.000 in bar – der wahre Wert der Ehrung liegt jedoch in dem Prestige, das mit der Auszeichnung verbunden ist.

Erfolgreich als Forscherinnen

Ihr Studium begann quasi im Alter von elf Jahren, als sie in Ostdeutschland für die Fächer Mathematik und Physik zugelassen wurde. Ihr Geschlecht sei da keineswegs ein Nachteil gewesen, urteilt sie; ihre Fähigkeiten hätten exakt das Gleiche gegolten wie die ihrer männlichen Banknachbarn. Ein Jahr nach dem Mauerfall zog sie als 17-Jährige mit ihren Eltern nach Österreich – Mathematik- und Physik-Studentinnen seien damals noch keine Selbstverständlichkeit gewesen, bemerkt Kempe. Inzwischen werde Gleichberechtigung viel größer geschrieben.

Julia Kempe hat an vielen der weltweit führenden Informatik-Lehrstühlen geforscht. Nach Aufhalten an renommierten Hochschulen in Australien, Frankreich, Israel, Österreich und den USA ist sie derzeit an der Universität Paris in Orsay tätig und befasst sich mit der aufkeimenden Disziplin der Quanteninformatik. Mit den von ihr entwickelten Quantenalgorithmien soll eines Tages der erste Quantencomputer laufen. Ist das erst einmal gelungen, steht der Leistungsfähigkeit der Computertechnik erneut – um beim Begriff zu bleiben – ein Quantensprung bevor.

Vielfalt als Stärke im Berufsleben

Leider sitzen in ihren eigenen Uni-Seminaren immer noch relativ wenige Studentinnen. „Ich weiß nicht, woran das liegt“, wundert sie sich. „Vielleicht am Fehlen von Vorbildern. Wenn ich junge Frauen sehe, möchte ich ihnen immer zeigen, dass sie ihren Platz in der Forschung haben und dass ein Miteinander der Geschlechter im Beruf für eine bessere Arbeitsatmosphäre sorgt.“

Eine frühere Preisträgerin habe ihr auf der Verleihungsfeier erzählt, dass sich deren Kollegen damals sehr über die Ehrung gefreut hätten, berichtet Kempe. „Das hat ihr sicher nicht direkt zu einer Beförderung verholfen – aber es hat ihr das Leben ein wenig leichter gemacht. Die eigentliche Hürde“, meint sie, „kommt erst dann, wenn es darum geht, in eine Führungsposition aufzurücken.“

PAMELA: Umweltschutz in neuem Maßstab

Was geschieht eigentlich mit ausgedienten Flugzeugen?

In den nächsten zwei Jahrzehnten werden mehr als 6.000 Luftfahrzeuge das Ende ihrer Betriebsdauer erreichen. Die Frage, wie man mit diesen alten Maschinen verfahren soll und gleichzeitig die Umwelt möglichst wenig belastet, verlangt nach Antworten.

Airbus widmet sich diesem vorrangigen Umweltanliegen mit einem innovativen Projekt zur Erprobung modernster Rückbau- und Recyclingverfahren, zur Wiedergewinnung der meisten Wertstoffe und Komponenten, aber auch zur Vermeidung jeglicher Gefahren für Umwelt oder öffentliche Sicherheit.

Am Flughafen von Tarbes im Südwesten Frankreichs findet dazu das PAMELA-Projekt (Process for Advanced Management of End-of-Life Aircraft) statt. Ziel ist es, umweltgerechte Verfahrensnormen für das Recycling von Flugzeugen und deren Wiederverwendung zu 85 Prozent bis 95 Prozent festzulegen. Sämtliche praktischen Optionen für die Demontage, die Weiterverwertung und die Wiederverwendung von Materialien werden anhand einer ausgedienten A300 durchgespielt, deren Rückbau im Februar 2006 begann. Ende 2007 soll der Gesamtvorgang zum Abschluss kommen.

Bei PAMELA geht es aber auch um den Lerneffekt: Indem das Projekt die Frage beantwortet, wie man leicht zu demontierende Flugzeuge konstruiert, wird es zur Formulierung neuer Normen für nachhaltiges Luftfahrzeug-Management beitragen und so als Wegbereiter für künftige Initiativen wirken. „Wir wollen ein Kompetenzzentrum schaffen und das Wissen weiterverbreiten“, erklärt Bruno Costes, Leiter Umweltfragen und Produktionskoordination bei Airbus.

Das Projekt PAMELA ist Teil des LIFE-Programms der Europäischen Kommission. Es vereint unter der Führung von Airbus die Partner SITA France, EADS Sogerma Services und EADS Innovation Works sowie die Präfektur des Departements Hautes-Pyrénées. So kombiniert Airbus sein Wissen mit der langjährigen Erfahrung von SITA France im Trennen und Entsorgen von Abfallstoffen. „Dabei beachten unsere Entwicklungsingenieure bereits in der Startphase jedes Konstruktionsvorgangs die relevanten Umweltkriterien – dank eines wirkungsvollen Umweltmanagementsystems“, weiß Costes.

So fließen die Erkenntnisse aus dem PAMELA-Projekt von Anfang an in die Entwicklung der nächsten Flugzeuggeneration ein und erleichtern das so genannte End-of-Life-Management. Bruno Costes: „Die Zusammenarbeit mit Recycling-Experten ermöglicht es uns, bei der Flugzeugentwicklung noch umweltverträglichere Teile zu verwenden und so die Ökobilanz unserer Maschinen zu optimieren.“



Demontage und Rückbau der A300 kommen gut voran. Vor der Stilllegung werden gefährliche Flüssigkeiten abgesaugt und das Flugzeug wird entgiftet – ein wichtiger Schritt, der für einen sicheren, umweltschonenden Prozess sorgt. Dann werden die verschiedenen Komponenten (Triebwerke und deren Träger, Avionik-Schränke, Flugsteuerung, Batterien und Hydraulikpumpen) abgebaut und zerlegt.

Hieran schließt sich das Trennen der Werkstoffe an. Aluminiumlegierungen, Stahl, Kupfer, Titan und andere Metalle werden in getrennte Container aussortiert und in materialspezifische Verwertungskreisläufe eingebracht; das Gleiche geschieht mit Kunststoffen. Die Weiterentwicklung der Verwertungsmethoden für Verbundwerkstoffe – die in der A300 noch recht spärlich verbaut wurden – und die Förderung innovativer Recyclingverfahren für diese Materialien sind ebenfalls Gegenstand laufender Forschungen.



GUT

ZU WISSEN



Glossar

ACJ

Airbus Corporate Jetliner

ARBS

Aerial Refuelling Boom Systems – Luftbetankungsausleger mit elektronisch gesteuerter Ausrichtung (Fly-by-wire) für besser kontrollierte Betankungsmanöver und eine flexiblere Positionierung beider Flugzeuge. Mit diesem System setzt die EADS neue Maßstäbe in der Luftbetankungstechnologie

BIP

Bruttoinlandsprodukt

BOSNet

Digitalfunknetz für deutsche Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben

CAGR

Compound Average Growth Rate – durchschnittliche Wachstumsrate über einen Zeitraum von mehreren Jahren

CBA

Corporate Business Academy – Unternehmensakademie der EADS zur Entwicklung von Management- und Führungsqualitäten

C4ISR

Command, Control, Communication, Computers, Surveillance and Intelligence Systems for defence forces – militärische Führungs-, Kommunikations-, Computer-, Überwachungs- und Aufklärungssysteme

Clean Sky

Forschungsprogramm für mehr Umweltfreundlichkeit im europäischen Luftverkehr. Ziel ist es, festzulegen, was technologisch notwendig ist, damit die europäischen Umweltschutzziele erreicht werden können

Corporate Governance

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

CRC

Corporate Research Centre – das konzernweite Forschungszentrum der EADS

CSR

Corporate Social Responsibility – Verantwortung des Unternehmens gegenüber Mitarbeitern, Umwelt und Kunden

Deepwater

Ein weit reichendes Modernisierungsprogramm der US-Küstenwache, in dessen Rahmen neue Flugzeuge und Überwachungssysteme beschafft werden

EASA

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

EBIT

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

EDA

European Defence Agency – die europäische Verteidigungsagentur

ESA

European Space Agency – die europäische Raumfahrtbehörde

ESOP

Employee Share Ownership Programme – Aktienbeteiligungsprogramm für EADS-Mitarbeiter

ETC

EADS Executive Technical Council – verantwortliches Gremium für die Umsetzung von technischen Strategien in allen Geschäftsbereichen und Unternehmensteilen

Expert Initiative

Gemeinschaftsinitiative der Forschungs- und Personalabteilung, die gezielt nach technischen Experten sucht und ihnen Aufstiegsmöglichkeiten ähnlich dem Management anbietet

FAA

Federal Aviation Authority – die US-amerikanische Luftfahrtbehörde

FAL

Final Assembly Line – Endmontagelinie

F&E

Forschung & Entwicklung – jegliche Aktivitäten in Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen

FITS

Fully Integrated Technical System – Missionssystem von EADS CASA für Seeaufklärungsflugzeuge

F&T

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

Fly-by-wire

Ein Flugsteuerungssystem, bei dem die Lenkbefehle des Piloten nicht mechanisch, sondern durch elektronische Signale übertragen werden

GIN

Global Innovation Network – Experten-netzwerk für jeden der fünf zentralen Forschungsbereiche der EADS

Globale Sicherheit

Staatliche Sicherheitsinfrastrukturen für Grenzschutz, Krisenbewältigung und die Sicherheit bei Großveranstaltungen

Hedging

Finanztransaktionen zur Absicherung gegen Wechselkursschwankungen

Innovation Works

Jene Aktivitäten der EADS, die darauf abzielen, Innovationen hervorzubringen, sind als EADS Innovation Works nun in einem Netzwerk zusammengefasst

ISO

International Organization for Standardization – ein globales Netzwerk zur Festsetzung internationaler Standards für Wirtschaft, Regierungen und Gesellschaft; neue Normen werden gemeinsam mit jenen Institutionen entwickelt, die diese weltweit anwenden werden

Kyoto-Protokoll

Abkommen der Vereinten Nationen, in dem sich die Teilnehmerländer verpflichten können, die Emission von Kohlendioxid und fünf weiteren Treibhausgasen zu reduzieren

LCC

Low Cost Carrier – Niedrigpreis-Airline

LIFE

Financial Instrument for the Environment – europäisches Programm für Umweltpolitik und nachhaltige Entwicklung

LUH

Light Utility Helicopter – ein Programm der amerikanischen Streitkräfte zur Beschaffung leichter Einsatzhubschrauber

MEADS

Medium Extended Air Defence System – ein bodengestütztes Luftverteidigungssystem

MRTT

Multi-Role Tanker Transport – modernes strategisches Tank- und Transportflugzeug der EADS

NASA

National Aeronautics and Space Administration – die US-Raumfahrtbehörde

NATO

North Atlantic Treaty Organization – Verteidigungsbündnis europäischer und nordamerikanischer Staaten

PAMELA

Process for Advanced Management of End-of-Life Aircraft – von Airbus geführtes Gemeinschaftsprogramm mit dem Ziel, einen Maßstab festzulegen und 85 bis 95 Prozent eines Flugzeugs umweltfreundlich zu verwerten bzw. wiederzuverwenden

PMR

Professional Mobile Radio – Digitalfunk

Power8

Programm zur Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit von Airbus

PPP

Public Private Partnership – langfristige, vertraglich geregelte Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und privater Wirtschaft

PRM

Professional Mobile Radio – Digitalfunk

RTK

Revenue Tonne Kilometres – ein Maßstab für das Gesamtvolumen von Airlines; das Produkt aus der umsatzrelevanten Ladung (Passagiere, Gepäck, Fracht und Post) und der Flugdistanz

Single-Aisle-Flugzeug

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

SIP

Stock Incentive Plan – Aktienanreizprogramm

SOP

Stock Option Plan – Aktienoptionsprogramm für Führungskräfte

UAV

Unmanned Aerial Vehicle – unbemanntes Luftfahrzeug (Drohne)

Adressen

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

Le Carré
Beechavenue 130-132
1119 PR Schiphol-Rijk
Niederlande
Tel +31 20 655 4800

Zentrale**In Deutschland:**

EADS
81663 München
Deutschland
Tel +49 89 6070

In Frankreich:

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

In Spanien:

EADS
Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel +34 915 85 7000

EADS North America**EADS North America, Inc.**

1616 North Ft. Myer Drive,
Suite 1600
Arlington, VA 22209
USA
Tel +1 703 236 3300

Airbus

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

**Militärische
Transportflugzeuge****EADS Military Transport
Aircraft**

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel +34 91 585 7000

Eurocopter

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

Verteidigung & Sicherheit

Defence & Security
Landshuter Straße 26
85716 Unterschleißheim
Deutschland
Tel +49 89 3179 0

**EADS Military
Air Systems**

81663 München
Deutschland
Tel +49 89 607 0

Eurofighter

Am Söldnermoos 17
85399 Hallbergmoos
Deutschland
Tel +49 811 800

**Defence and
Communications Systems**

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

Defence Electronics

Wörthstraße 85
89077 Ulm
Deutschland
Tel +49 731 392 0

MBDA

11, The Strand
London WC2N 5HR
Großbritannien
Tel +44 20 7451 6000

Astrium

Astrium
6, Rue Laurent Pichat
75216 Paris cedex 16
Frankreich
Tel +33 1 77 75 8000

Astrium Satellites

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

**Astrium Space
Transportation**

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

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

Astrium Services

6, Rue Laurent Pichat
75216 Paris cedex 16
Frankreich
Tel +33 1 77 75 8000

Übrige Aktivitäten**EADS EFW**

Grenzstraße 1
01109 Dresden
Deutschland
Tel +49 351 8839 0

EADS Sogerma

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

EADS Socata

Aéroport de
Tarbes-Lourdes-Pyrénées
65290 Louey
Frankreich
Tel +33 5 62 41 77 88

**ATR Avions de Transport
Régional**

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

EADS International**EADS**

Tel +33 1 42 24 24 24

Fax +33 1 42 24 26 19

Repräsentanzen**Westeuropa****Athen, Griechenland**

Tel +30 210 69 83 871

Fax +30 210 69 83 870

Rom, Italien

Tel +39 06 45 23 2901

Fax +39 06 45 23 4006

Ankara, Türkei

Tel +90 312 439 89 64

Fax +90 312 439 70 07

London, Großbritannien

Tel +44 207 845 8400

Fax +44 207 845 8401

Mittel- und Osteuropa**Warschau, Polen**

Tel +48 22 627 05 28

Fax +48 22 627 05 35

Moskau, Russland

Tel +7 495 797 53 67

Fax +7 495 797 53 66

Nordamerika**Ottawa, Kanada**

Tel +1 613 230 39 02

Fax +1 613 230 14 42

Lateinamerika**São Paulo, Brasilien**

Tel +55 11 3093 2800

Fax +55 11 3093 2801

Santiago de Chile, Chile

Tel +56 2 278 78 78

Fax +56 2 278 79 79

Mexiko-Stadt, Mexiko

Tel +52 55 5281 0290

Fax +52 55 5281 32 36

**Naher und Mittlerer Osten/
Maghreb****Abu Dhabi, VAE**

Tel +971 2 681 28 78

Fax +971 2 681 10 27

Kairo, Ägypten

Tel +20 2 794 86 71

Fax +20 2 795 73 17

Maskat, Oman

Tel +968 24 601 922

Fax +968 24 602 845

Doha, Katar

Tel +974 411 0752

Fax +974 411 0784

Riad, Saudi-Arabien

Tel +966 1 46 53 456

Fax +966 1 46 30 844

Nordasien**Peking, China**

Tel +86 10 646 11 266

Fax +86 10 646 10 409

Seoul, Südkorea

Tel +82 2 798 49 25

Fax +82 2 798 49 27

Taipeh, Taiwan

Tel +886 2 2712 15 94

Fax +886 2 2712 10 89

Südasiens und Pazifik**Canberra, Australien**

Tel +61 2 62 62 91 33

Fax +61 2 62 62 91 36

Neu-Delhi, Indien

Tel +91 11 4357 9003

Fax +91 11 4357 9024

Jakarta, Indonesien

Tel +62 21 573 57 33

Fax +62 21 573 59 23

Kuala Lumpur, Malaysia

Tel +60 3 2163 0233

Fax +60 3 2163 0211

Singapur, Singapur

Tel +65 67 37 50 77

Fax +65 67 33 58 15

Bangkok, Thailand

Tel +66 2 610 4300

Fax +66 2 610 4301

Hanoi, Vietnam

Tel +84 4 943 68 85

Fax +84 4 943 68 72

Afrika**Johannesburg, Südafrika**

Tel +27 11 256 79 00

Fax +27 11 256 79 11

Tripolis, Libyen

Tel +218 21 335 1026

Fax +218 21 335 1257

Jahresergebnisse 2006:

9. März 2007

Hauptversammlung:

4. Mai 2007, Amsterdam, Niederlande

Zwischenbericht erstes Quartal 2007:

10. Mai 2007

Informationstreffen für Aktionäre:

24. Mai 2007, Paris, Frankreich

Halbjahresergebnisse 2007:

26. Juli 2007

Zwischenbericht drittes Quartal 2007:

8. November 2007

Investor-Relations-Kontakt:

Gebührenfreie Telefonnummern:

Frankreich: 0 800 01 2001

Deutschland: 00 800 00 02 2002

Spanien: 00 800 00 02 2002

Aktionäre aus anderen Ländern wählen:

+33 1 41 33 90 94

Zusätzlich gibt es für Anfragen
unserer Aktionäre eine eigene Mailbox:
ir@eads.com

Oder besuchen Sie uns auf unserer Website:
www.eads.com


EADS.COM

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

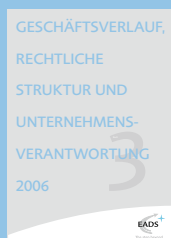


FINANZBERICHT UND CORPORATE GOVERNANCE 2006

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

Gestaltung und Produktion: HGB Hamburger Geschäftsberichte

Druck: Kriechbaumer

Fotos: M. Abrahams, Airbus (Fixion-hcsgm), M. Lange, S. Marquardt



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