

Registrierungsdokument 2009

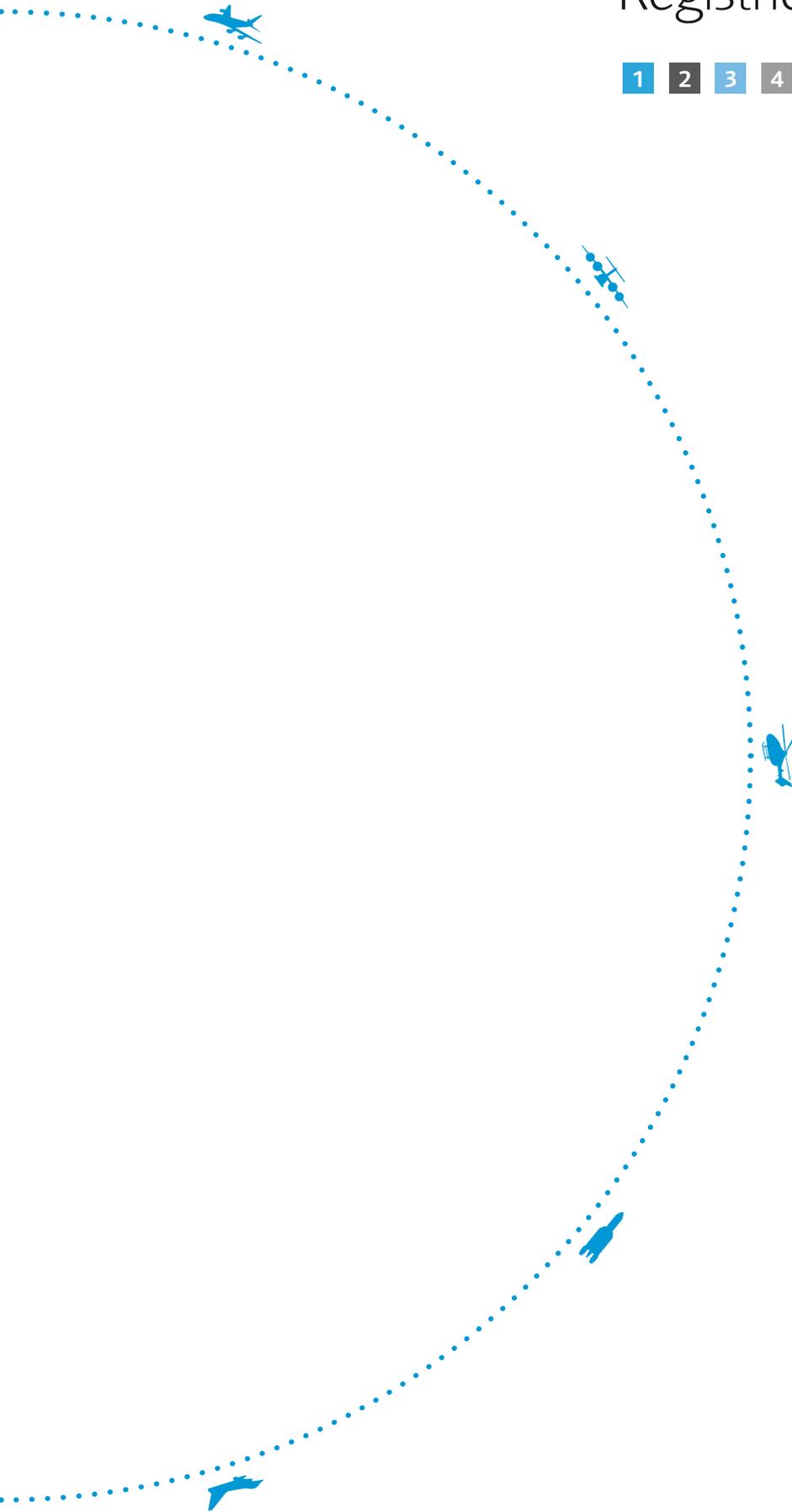


Registrierungsdokument 2009

1 2 3 4 5



Verzeichnis



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

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

Dieses Registrierungsdocument wurde gemäß Anlage 1 der EU-Verordnung 809/2004 in englischer Sprache erstellt und von der Autoriteit Financiële Markten (der „AFM“) am 21. April 2010 in ihrer Eigenschaft als gemäß dem *Wet op het financieel toezicht* (in der jeweils geänderten Fassung) zuständige Behörde gemäß Richtlinie 2003/71/EU genehmigt. Dieses Registrierungsdocument kann nur dann zur Unterstützung einer Finanztransaktion und als Bestandteil eines Prospektes gemäß Richtlinie 2003/71/EU verwendet werden, wenn es durch eine von der AFM genehmigte Wertpapierbeschreibung und eine Zusammenfassung ergänzt wird.

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

Risikofaktoren

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

Registrierungsdokument 2009

Risikofaktoren	7
1. Finanzmarktrisiken	8
2. Geschäftsbezogene Risiken	12
3. Rechtliche Risiken	18
4. Industrie- und Umweltrisiken	20

1 Informationen über die Aktivitäten von EADS **23**

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe	24
1.1.1 Überblick	24
1.1.2 Airbus	31
1.1.3 Eurocopter	43
1.1.4 Astrium	47
1.1.5 Verteidigung und Sicherheit	53
1.1.6 Übrige Aktivitäten	60
1.1.7 Beteiligungen	62
1.1.8 Versicherung	63
1.1.9 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	64
1.1.10 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum	66
1.1.11 Umweltschutz	69
1.1.12 Arbeitnehmer	73
1.1.13 Aufnahme durch Verweis	74
1.2 Jüngste Entwicklungen	75

2 Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage **79**

2.1 Analyse der Finanz- und Ertragslage	80
2.1.1 Vorabinformationen	80
2.1.2 Überblick	80
2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogene Schätzungen	83
2.1.4 Bewertung der Leistung des Managements	88
2.1.5 Ertragslage von EADS	93
2.1.6 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht beherrschender Anteile)	99
2.1.7 Liquidität und Kapitalausstattung	100
2.1.8 Sicherungsgeschäfte	108
2.2 Jahresabschlüsse	110
2.3 Honorare der Abschlussprüfer	111
2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern	111

3 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital **113**

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	114
3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	114
3.1.2 Rechtsform	114
3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten	114
3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	117
3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	117
3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister	117
3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	117
3.1.8 Geschäftsjahr	118
3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	118
3.1.10 Aktionärsversammlung	118
3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	120
3.1.12 Obligatorische Übernahmeangebote	122

3.2	Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	124	4.2	Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte	173
3.2.1	Ausgegebenes Grundkapital	124	4.2.1	Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	173
3.2.2	Genehmigtes Kapital	124	4.2.2	Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	176
3.2.3	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	124	4.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	176
3.2.4	Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	125	4.2.4	Gewährte Darlehen und Garantien für Directors	177
3.2.5	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	126	4.3	Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	177
3.3	Aktienbesitz und Stimmrechte	127	4.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	177
3.3.1	Aktionärsstruktur	127	4.3.2	Belegschaftsaktienpläne (ESOP)	178
3.3.2	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	129	4.3.3	Langfristige Leistungspläne	179
3.3.3	Art der Aktien	134	5	Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person	187
3.3.4	Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	134	5.1	Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person	188
3.3.5	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	136	5.2	Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person	188
3.3.6	Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe	136	5.3	Informationsrichtlinie	189
3.3.7	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	138	5.4	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	189
3.4	Dividenden	142	5.5	Erhebliche Änderungen	190
3.4.1	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	142			
3.4.2	Dividendenpolitik von EADS	142			
3.4.3	Nicht eingeforderte Dividenden	142			
3.4.4	Besteuerung	143			
3.5	Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren	144			
4	Corporate Governance	147			
4.1	Geschäftsführung und Kontrolle	150			
4.1.1	Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer	150			
4.1.2	Audit Committee	163			
4.1.3	Vergütungs- und Besetzungsausschuss	163			
4.1.4	Strategic Committee	164			
4.1.5	Executive Committee	164			
4.1.6	Risikomanagementsystem im Unternehmen	166			
4.1.7	Compliance Organisation	172			



Risikofaktoren

1.	Finanzmarktrisiken	8
2.	Geschäftsbezogene Risiken	12
3.	Rechtliche Risiken	18
4.	Industrie- und Umweltrisiken	20

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

1. Finanzmarktrisiken

Auswirkungen der aktuellen Finanzkrise

Nach massiven Liquiditätsspritzen der Zentralbanken und weltweiten umfangreichen staatlichen Unterstützungsmaßnahmen setzte in der zweiten Jahreshälfte 2009 langsam eine Erholung der Weltwirtschaft ein, die noch anhält. Wenn auch allem Anschein nach die Gefahr eines weiteren Abgleitens des Finanzsektors gebannt wurde, lassen sich potentielle Auswirkungen zukünftiger Änderungen des aufsichtsrechtlichen Umfeldes und der geringeren Kreditverfügbarkeit für Investitionen noch nicht einschätzen. Staatliche Maßnahmen zum Abmildern der Auswirkungen des Wirtschaftsabschwungs haben auch zu einer erheblichen Verschlechterung der Finanzlage und einer höheren öffentlichen Verschuldung in den wichtigsten Industrieländern geführt. Daher ist die schwache Wirtschaftserholung immer noch einigen Bedrohungen ausgesetzt, die sich unter Umständen auf die Finanzmärkte und damit auch auf die Geschäftstätigkeit von EADS auswirken können. Dazu zählen unter anderem:

- zahlreiche Kundenanfragen, Flugzeugbestellungen unter anderem aufgrund fehlender angemessener Kreditversorgung auf dem Finanzierungsmarkt für Flugzeugkäufe, wegen der schwachen Passagiernachfrage nach Flugreisen oder der allgemein schwächeren Frachtnachfrage entweder aufzuschieben oder zu stornieren;
- ein Anstieg der Absatzfinanzierungen, die EADS ihren Kunden zur Unterstützung von Flugzeugkäufen anbieten muss, wodurch EADS trotz Sicherheiten an den Flugzeugen verstärkt dem Ausfallrisiko der Kunden ausgesetzt ist;
- strenge Kontrolle der Ausgaben der öffentlichen Hand in den Bereichen Verteidigung, nationale Sicherheit und Raumfahrt aufgrund von Budgetbeschränkungen;
- wirtschaftliche Schwierigkeiten oder Insolvenzen von wesentlichen Lieferanten und die damit einhergehenden Produktverzögerungen;

- Insolvenz von Vertragspartnern bei Investments oder Derivaten und anderen Finanzinstituten, die sich nachteilig auf die Finanztätigkeiten von EADS auswirken könnte;
- weiterer Abbau der Verschuldung sowie Fusionen und Insolvenzen von Banken und anderen Finanzinstituten mit der Folge einer geringeren Auswahl an Geschäftspartnern und geringerer Kreditverfügbarkeit, was eine Verringerung der Verfügbarkeit von Bankgarantien zur Folge hat, die EADS für ihr Geschäft benötigt oder die Fähigkeit einschränkt, Wechselkursabsicherungsgeschäfte wie gewünscht zu implementieren;
- Veränderungen der langfristigen Zinssätze, Kreditspannen oder der Inflation, was sich auf den für die Pensionsverpflichtungen der Gruppe geltenden Diskontsatz auswirken kann, oder eine schwache finanzielle Entwicklung bestimmter Vermögensklassen, so dass die Gruppe höhere Rücklagen für Pensionspläne bilden muss;
- Veränderungen der kurzfristigen Zinssätze, der möglichen Illiquidität bestimmter Vermögensklassen oder ein Anstieg der Rohstoffpreise, was sich auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gruppe auswirken kann;
- eingeschränkter Zugang zu Kapitalmärkten und anderen Finanzierungsquellen, was die künftige Fähigkeit von EADS verringern könnte, Investitionen zu tätigen oder in vollem Umfang ihre Forschungs- und Entwicklungstätigkeit auszuführen oder Unternehmungen finanziell auszustatten.

Die noch nicht vollständig selbsttragende wirtschaftliche Erholung könnte zu einem längeren Zeitraum mit niedrigen Wachstumsraten oder sogar einer erneuten Rezession führen, was sich negativ auf die künftige Ertrags- und Vermögenslage von EADS auswirken könnte. Die wirtschaftliche Schwäche und

Ungewissheit erschweren EADS auch die Vornahme genauerer Vorhersagen der Umsatzerlöse, Ergebnisse vor Zinsen und Steuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderung und

außerordentlichen Posten („EBIT**“) sowie des Cashflows und könnten die Volatilität des Aktienkurses von EADS erhöhen.

Wechselkursrisiko

Ein beträchtlicher Teil der Erträge von EADS lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Anteil der Kosten in Euro und zu einem geringeren Teil in Pfund Sterling anfällt. Folglich wären die Gewinne von EADS in dem Ausmaß, in dem EADS es unterlässt, sich gegen dieses Ungleichgewicht zwischen Fremdwährungen durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Schwankungen des Wechselkurses zwischen dem US-Dollar und diesen Währungen abhängig und in geringerem Maße bei Marktveränderungen beim Wechselkurs von Pfund Sterling gegenüber dem Euro. EADS hat daher ein langfristiges Hedging-Portfolio eingerichtet, mit dem die Kurse gesichert werden sollen, zu denen ein Teil ihrer künftigen, in US-Dollar denominierten Erträge (vor allem durch Airbus und aus dem Geschäftsbereich kommerzielle Satelliten) in Euro oder Pfund Sterling konvertiert werden, um dieses Fremdwährungsrisiko zu verwalten und zu minimieren.

Die Feststellung, ob und wann sich das Wechselkursrisiko von EADS tatsächlich verwirklicht, ist äußerst komplex, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit unvorhersehbarer Ertragsänderungen aufgrund von der Stornierungen – oder Verschiebung von Aufträgen oder der Verzögerung von Auslieferungen. EADS könnte auch Schwierigkeiten haben, ihre Hedging-Strategie in vollem Umfang umzusetzen, falls ihre Hedging-Geschäftspartner nicht bereit sind, einen weiteren Kredit zu gewähren und ist dem Risiko einer Nichterfüllung bzw. eines Zahlungsausfalls dieser Hedging-Geschäftspartner ausgesetzt. Die Wechselkurse, zu denen EADS ihr Fremdwährungsrisiko absichern kann, können sich auch verschlechtern, wie dies bereits in den vergangenen Jahren der Fall war, als der Euro im Verhältnis zum US-Dollar stetig zulegte. Daher kann sich EADS insbesondere auf lange Sicht möglicherweise nicht durch ihre Wechselkursicherungsstrategie vor erheblichen Änderungen des US-Dollarkurses im Verhältnis zum Euro oder Pfund Sterling schützen, was sich negativ auf ihre Vermögens- und Ertragslage auswirken könnte. Darüber hinaus ist der Teil der auf US-Dollar lautenden Erträge von EADS, der nicht gemäß der Sicherungsstrategie

von EADS abgesichert ist, gegebenenfalls beträchtlichen Wechselkursschwankungen ausgesetzt.

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

Die konsolidierten Erlöse, Kosten, Aktiva und Passiva, die auf andere Währungen als den Euro lauten, werden zum Zweck der Erstellung des Jahresabschlusses in Euro konvertiert. Veränderungen des Wertes dieser Währungen in Bezug zum Euro haben Auswirkungen auf den Euro-Wert der ausgewiesenen Umsatzerlöse, der Kosten, des EBIT*, der übrigen Finanzergebnisse, Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von EADS.

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

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Absatzfinanzierungsrisiko

Zur Absatzförderung erklärt sich EADS im Einzelfall bereit, sich an der Kundenfinanzierung zu beteiligen. Als Folge davon hält EADS ein bedeutendes Portfolio von Leasing- und anderen Finanzierungsvereinbarungen mit Fluglinien und anderen Kunden. Das Risiko aus den Absatzfinanzierungsaktivitäten von EADS kann in zwei Kategorien eingeteilt werden: (i) Kreditrisiken, die die Fähigkeit eines Kunden, seinen Verpflichtungen aus einer Finanzierungsvereinbarung nachzukommen, betreffen, und (ii) das Risiko betreffend den Wert eines Flugzeugs, das sich primär auf einen unerwarteten Verfall des künftigen Wertes des Flugzeugs bezieht. Zu den Maßnahmen, die EADS zur Reduzierung dieses Risikos ergriffen hat, zählen optimierte Finanzierungs- und Vertragsstrukturen, eine breite Streuung über eine Vielzahl an Flugzeugen und Kunden, Bonitätsanalysen der finanzierenden Geschäftspartner, Rückstellungen für das Kredit- und das Vermögenswertrisiko und der Transfer von Risiken auf Dritte. Es nicht zugesichert werden, dass diese Maßnahmen EADS vor Zahlungsausfällen ihrer Kunden oder vor wesentlichen Minderungen des Wiederverkaufswerts der finanzierten Flugzeuge schützen.

Die Absatzfinanzierungsvereinbarungen setzen EADS dem Risiko bezüglich des Flugzeugwerts aus, da EADS gewöhnlich Sicherungsrechte an den Flugzeugen zu dem Zweck behält, die Erfüllung der finanziellen Verpflichtungen von Kunden gegenüber EADS zu sichern, und da EADS einen Teil des Marktwertes bestimmter Flugzeuge während einer bestimmten Zeitdauer nach der Lieferung an den Kunden garantiert. Unter schlechten Marktbedingungen könnte der Markt für gebrauchte Flugzeuge illiquide werden und der Marktwert von gebrauchten Flugzeugen wesentlich unter die prognostizierten Werte sinken. Im Falle des Zahlungsausfalls eines Kunden zu einer Zeit, in der der Marktwert für gebrauchte Flugzeuge unerwartet gefallen ist, wäre EADS dem Risiko in Höhe der Differenz

zwischen dem ausstehenden Kredit und dem gefallenem Marktwert des Flugzeugs ohne Nebenkosten (wie Wartungs- und Wiedervermarktungskosten usw.) ausgesetzt. Ähnlich verhält es sich, wenn ein unerwarteter Verfall des Marktwertes für ein Flugzeug mit dem Ausübungsfenster einer Sachwertgarantie hinsichtlich dieses Flugzeugs zusammenfielen. In diesem Fall wäre EADS dem Risiko ausgesetzt, die Differenz zwischen dem Marktwert eines solchen Flugzeugs und dem Betrag der Garantie zu verlieren. Es kann keine Zusage darüber abgegeben werden, dass die von EADS vorgenommenen Rückstellungen für die Deckung dieser potenziellen Verluste ausreichend sind. Über den Bereich Airbus Asset Management oder als Ergebnis früherer Finanzierungstransaktionen ist EADS Eigentümer gebrauchter Flugzeuge, wodurch sie unmittelbar dem Risiko der Schwankung des Marktwerts dieser gebrauchten Flugzeuge ausgesetzt ist.

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

Kreditrisiko von Geschäftspartnern

Zusätzlich zu dem oben erwähnten Kreditrisiko in Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung ist EADS einem Kreditrisiko durch (i) Nichterfüllung ihrer Geschäftspartner von Finanzinstrumenten wie Sicherungsinstrumenten und Barinvestitionen und (ii) durch Preisrisiken aufgrund der mit Barinvestitionen verbundenen Kreditrisiken ausgesetzt. Die Gruppe hat jedoch Richtlinien zur Vermeidung der Konzentration von Kreditrisiken sowie zur Begrenzung des Kreditrisikos etabliert.

Bargeschäfte und derivative Finanztransaktionen werden mit einer großen Zahl von Finanzinstituten weltweit abgeschlossen, allerdings nur, wenn diese strengen Qualitätskriterien in Bezug auf die Bonität gerecht werden. EADS hat ein Kreditlimitsystem etabliert, um das Kreditrisiko aktiv zu steuern und zu begrenzen. Im Rahmen dieses Kreditlimitsystems werden den Vertragspartnern bei Finanztransaktionen Kreditlinienobergrenzen zugeordnet, die zumindest auf Basis der Bonitätseinschätzung von Standard & Poor's, Moody's und Fitch Ratings, eines Mindestbetrags ihres Gesamtvermögens und eines

akzeptablen Höchstpreises zum Kauf eines Delkredereschutzes gegen den Zahlungsausfall eines solchen Kontrahenten beruhen. Die entsprechenden Grenzwerte werden regelmäßig überwacht und aktualisiert, es kann jedoch nicht zugesichert werden,

dass EADS nicht trotz dieser Grenzen und einer Streuung der Kontrahenten den Gewinn aus bestimmten Derivaten oder Baranlagen einbüßt, wenn sich Marktstörungen systemisch ausweiten.

Risiko des Kapitalbeteiligungs-Portfolios

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

Die Hauptinvestition von EADS in ein verbundenes Unternehmen ist Dassault Aviation. Der Nettovermögenswert dieser Beteiligung belief sich zum 31. Dezember 09 auf 2,4 Milliarden Euro. EADS ist dem Risiko unerwarteter wesentlich nachteiliger Änderungen im Wert von Dassault Aviation sowie aller übrigen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen ausgesetzt. Da die Beteiligungen an Unternehmen,

die nicht assoziierte Unternehmen sind, nur einen Bruchteil der Vermögenswerte von EADS ausmachen, hält EADS das Risiko nachteiliger Veränderungen des Zeitwertes oder von Wertminderungen dieser Beteiligungen für unwesentlich.

Die von EADS gehaltenen eigenen Anteile werden nicht als Kapitalbeteiligungen angesehen. Ferner wird davon ausgegangen, dass die eigenen Anteile keinem Risiko ausgesetzt sind, da jegliche Änderung des Werts der eigenen Anteile nur dann direkt im Eigenkapital verbucht wird, wenn sie am Markt veräußert werden. Das Konzernergebnis wird dabei nie beeinflusst. Eigene Aktien werden hauptsächlich gehalten, um das Risiko einer Verwässerung auszugleichen, das durch Pläne für Mitarbeiterbeteiligung und die Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter verursacht wird.

Pensionsverpflichtungen

EADS ist an verschiedenen Pensionsplänen sowohl für die Führungskräfte als auch die Mitarbeiter beteiligt, von denen einige unterkapitalisiert sind. Für weitere Informationen zu diesen Plänen siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 26B: Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Obwohl EADS in ihrer Bilanz eine Rückstellung für ihren Anteil an der Unterkapitalisierung, basierend auf den aktuellen Schätzungen, berücksichtigt hat, besteht keine Gewähr, dass diese Schätzungen in Zukunft nicht nach oben korrigiert werden, wodurch EADS in Zusammenhang mit solchen Pensionsplänen weitere Rückstellungen vornehmen müsste.

Die erforderlichen Anpassungen dieser Rückstellungen werden von folgenden Faktoren bestimmt: (i) dem Diskontfaktor, der zur Berechnung des derzeitigen Nettowertes der Pensionsverpflichtungen angewendet wird,

(ii) der Wertentwicklung der Vermögensklassen, die in den Pensionsanlagen vertreten sind und (iii) zusätzlichen Bareinschüssen, die EADS gelegentlich zu den Pensionsanlagen beiträgt. EADS hat angemessene Risikomanagementsysteme eingerichtet, um potentielle Verluste der Pensionsanlagen zu beschränken und die besonderen Merkmale der Pensionsverpflichtungen besser mit den Merkmalen der Pensionsanlagen als langfristiges Ziel abzustimmen. Dennoch hätten alle erforderlichen zusätzlichen Rückstellungen einen nachteiligen Effekt auf das Eigenkapital (abzüglich latenter Steuern) von EADS, was sich nachteilig auf die zukünftige Finanzlage von EADS auswirken könnte.

Für weitere Informationen zu Finanzmarktrisiken und der Art wie EADS diese steuert siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 35A:– Finanzielles Risikomanagement“.

2. Geschäftsbezogene Risiken

Konjunkturabhängigkeit des Marktes für Verkehrsflugzeuge

In der Vergangenheit war der Markt für Verkehrsflugzeuge zyklischen Schwankungen unterworfen, die zum Teil auf Veränderungen der Passagiernachfrage nach Flugreisen und Frachtaktivitäten zurückzuführen sind, welche hauptsächlich durch das Wirtschaftswachstum oder das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts („BIP“) angetrieben wird. Allerdings spielen andere Faktoren ebenfalls eine wichtige Rolle für die Ermittlung des Verkehrsflugzeugmarktes, wie zum Beispiel (i) das Durchschnittsalter und die technische Veralterung der Flugzeugflotten im Verhältnis zu neuen Flugzeugmodellen, (ii) die Anzahl und Charakteristika von Flugzeugen, die aus dem Verkehr gezogen wurden, um eventuell später wieder eingesetzt zu werden, (iii) Passagierlastfaktoren, (iv) die Preispolitik der Fluggesellschaften, (v) das finanzielle Wohl der Fluggesellschaften und die Verfügbarkeit von externen Finanzierungen für Flugzeugkäufe, (vi) Deregulierung und (vii) Umweltauflagen, die sich auf die Flugindustrie auswirken. EADS geht davon aus, dass sich der Markt für Verkehrsflugzeuge einschließlich des Marktes für Zivilhubschrauber weiterhin zyklisch entwickeln wird und dass rückläufige Wirtschaftstrends in der Zukunft negative Auswirkungen auf ihre Ertrags- und Finanzlage haben können.

Insbesondere die derzeitige Volatilität des Öl-, Finanz- und Kreditmarkts und die allgemeine wirtschaftliche Unsicherheit – einschließlich der hohen Verluste, die die Luftfahrtindustrie im Jahr 2009 hinnehmen musste – erhöhen das Risiko, dass Kunden versuchen werden, vertragliche Verbindlichkeiten zu verschieben oder zu kündigen, dem EADS gegebenenfalls zustimmt. Zudem könnte die Liquidation oder der Konkurs von Fluggesellschaften zur Stornierung vorhandener Aufträge führen. Sollten solche Ereignisse eintreten, so könnte der Umsatz von EADS dadurch erheblich gemindert werden, was sich entsprechend auf die Gewinne auswirkt.

Darüber hinaus könnte EADS dazu aufgefordert werden, ihren Geschäftsplan als Antwort auf Marktbedingungen zu ändern einschließlich Änderungen der Produktionszahlen oder Re-Konfiguration der Flugzeuge, die ursprünglich für Kunden bestimmt waren, deren Aufträge verschoben oder storniert wurden. Falls diese Änderungen nicht erfolgreich vorgenommen werden können oder die damit verbundenen Kosten höher als erwartet ausfallen, könnte sich dies negativ auf die künftige Ertrags- und Finanzlage von EADS auswirken.

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

Wie die Terroranschläge in New York und Madrid und die Verbreitung des H1N1-Virus gezeigt haben, können Terrorismus und Epidemien die Wahrnehmung von Flugsicherheit und -komfort durch die Öffentlichkeit negativ beeinflussen, was wiederum die Nachfrage nach Flugreisen und Verkehrsflugzeugen verringern kann. Wenn in einer bestimmten Region Kriege ausbrechen, kann dies gleichfalls die Flugbereitschaft der Öffentlichkeit beeinträchtigen. Darüber hinaus haben größere Flugzeugunfälle nachteilige Auswirkungen auf die Wahrnehmung der Öffentlichkeit sowie der Regulierungsbehörden im Hinblick auf die Sicherheit einer bestimmten Klasse von Flugzeugen,

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

Abhängigkeit von Ausgaben der öffentlichen Hand und bestimmten Märkten

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

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

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

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

Verfügbarkeit staatlicher Zuschüsse und anderer Finanzierungsquellen

Seit 1992 haben die EU und die USA auf der Grundlage eines Abkommens gearbeitet, das die Bedingungen und Konditionen von finanziellen Zuwendungen festlegt, die die Regierungen den zivilen Flugzeugherstellern gewähren können. Die USA haben jedoch Ende 2004 einseitig den Ausstieg aus diesem Abkommen erklärt, was schließlich dazu geführt hat, dass die USA und die EU vor der Welthandelsorganisation („WTO“) förmliche Ansprüche gegeneinander geltend machen. Wengleich beide Seiten zum Ausdruck gebracht haben, dass sie eine Verhandlungslösung bevorzugen, welche gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet, wenn es um die Förderung künftiger Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftfahrt geht, sind sie doch noch weit davon entfernt, eine Einigung über zentrale Themen zu erzielen. Die Bedingungen und Konditionen eines neuen Abkommens oder das Ergebnis des förmlichen WTO-Verfahrens könnte den Zugang von EADS zu Risikoverteilungsfonds für Großprojekte einschränken oder zu einem für EADS nachteiligen Ungleichgewicht beim Zugang zu staatlichen Zuschüssen im Vergleich zu ihrer US-Konkurrenz führen oder könnte die Europäische Kommission und die betroffenen Regierungen vermutlich dazu bewegen, die Geschäftsbedingungen für von EADS bereits erhaltene Finanzierungen in Bezug auf mögliche Änderungen, neu zu analysieren.

In früheren Jahren haben EADS und ihre Hauptwettbewerber jeweils unterschiedliche Arten von staatlichen Zuwendungen für die Produktforschung und -entwicklung erhalten. So führt EADS derzeit zum Beispiel Gespräche mit bzw. hat vor Kurzem von bestimmten EU-Ländern Finanzierungsmittel für die Entwicklung des A350 XWB-Programms für Verkehrsflugzeuge erhalten. Dennoch kann in keiner Weise garantiert werden, dass in Zukunft weiterhin staatliche Finanzierungen für den A350 XWB und andere Projekte zur Verfügung stehen, was teilweise auf die oben genannten Verfahren zurückzuführen ist.

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



Entstehung von Public-Private Partnerships und privaten Finanzierungsinitiativen

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

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

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

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

Wettbewerb und Marktzugang

Die meisten Geschäftsaktivitäten von EADS sind einem starken Wettbewerb ausgesetzt, und besonders Airbus war von einem abwärts gerichteten Preisdruck aufgrund dieses Wettbewerbs betroffen. EADS ist der Auffassung, dass einige der Ursachen für diesen Preiswettbewerb durch Umstrukturierungen in der Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie entschärft wurden. Dennoch hatten einige Kunden stärkere Druckmittel, um den Wettbewerb in Bezug auf zahlreiche Punkte voranzutreiben, wozu die Preisgestaltung und die Zahlungsbedingungen gehören. Der Wettbewerb könnte sich in Zukunft noch verschärfen, insbesondere im Zusammenhang mit einem länger anhaltenden Wirtschaftsabschwung. Es kann nicht garantiert werden, dass EADS sich im Wettbewerb mit derzeitigen oder zukünftigen Konkurrenten erfolgreich behaupten kann oder dass der Wettbewerbsdruck, dem EADS in allen Geschäftsbereichen

ausgesetzt ist, nicht zu rückläufigen Erträgen oder einem geringeren Marktanteil führt.

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

Technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen

EADS bietet ihren Kunden häufig technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen an, deren Entwicklung und Herstellung eine komplexe Angelegenheit sein und umfassende Integrations- und Koordinierungsmaßnahmen entlang der Zulieferkette erforderlich machen kann. Die meisten

Produkte von EADS müssen zudem unter anspruchsvollen Betriebsbedingungen betrieben werden. Auch wenn EADS der Auffassung ist, dass sie hoch entwickelte Verfahren für die Entwicklung, Herstellung und Erprobung einsetzt, kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass die Produkte oder

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Dienstleistungen von EADS erfolgreich entwickelt, produziert oder eingesetzt werden oder dass sie in der beabsichtigten Weise entwickelt oder angewandt werden.

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

nach den Produktionsschwierigkeiten von EADS im Jahr 2006 entschieden, ihre Aufträge für das Frachtflugzeug A380 zu stornieren, während Südafrika 2009 verlauten ließ, dass es seinen Auftrag für ein A400M nach Ankündigung erheblicher Lieferverzögerungen bei dem Programm stornieren werde.

Neben allen Kosten im Zusammenhang mit Produktgewährleistungsansprüchen, der Vertragserfüllung oder geforderten Abhilfemaßnahmen können solche Probleme Kostensteigerungen oder Einkommensverluste – insbesondere aufgrund von Vertragskündigungen – zur Folge haben, die sich negativ auf die künftige Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken könnten. Alle diesbezüglichen Probleme können sich darüber hinaus nachteilig auf die Reputation von EADS und damit auf die Wettbewerbsposition der Produkte von EADS auswirken.

Wichtige Forschungs- und Entwicklungsprogramme

Das geschäftliche Umfeld in vielen der Hauptgeschäftsfelder von EADS ist durch umfangreiche Forschungs- und Entwicklungskosten gekennzeichnet, die beträchtliche Vorausinvestitionen mit einem hohen Grad an Komplexität erfordern. Die Businesspläne, die diesen Investitionen zu Grunde liegen, gehen häufig von langen Rückzahlungsfristen aus, bis sich diese Investitionen ausgezahlt haben und setzen eine bestimmtes Renditeniveau über die Vertragslaufzeit an, um die Anfangsinvestition zu rechtfertigen. Es kann keine Zusicherung gegeben werden, dass die diesen Geschäftsplänen zu Grunde liegenden wirtschaftlichen, technischen und marktbezogenen Annahmen erfüllt werden und daher die angestrebte Amortisierung oder die angestrebten Renditen tatsächlich erzielt werden. EADS erwartet für die Zukunft, dass die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns im Zusammenhang mit dem Anlaufen neuer Programme in allen Divisionen, vor allem bezüglich der Entwicklung des A350 XWB, erheblich steigen dürften.

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

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

2007 hat EADS die Umsetzung eines umfassenden Kostenreduzierungs- und Umstrukturierungsprogramms bei Airbus mit der Bezeichnung „Power8“ bekannt gegeben. Dieses Programm befasst sich mit allen Aspekten von Airbus, um das Unternehmen zu straffen, besser zu integrieren und um die Effizienz und Produktivität zu steigern. Das Airbus-Management möchte im Rahmen von Power8 einen rigiden Sparkurs mit dem Ziel der Kostensenkung und Cash-Maximierung umsetzen, damit sollen Beiträge zum Ergebnis vor Zinsen und

Steuern (EBIT*) in Höhe von 2,1 Milliarden Euro ab 2010 und zusätzlicher kumulativer Cashflow in Höhe von 5 Milliarden Euro in den Jahren von 2007 bis 2010 generiert werden. Ein großer Teil dieser Kosteneinsparungen wird voraussichtlich durch Reduzierung des derzeitigen Personalbestands von Airbus um 10.000 Stellen (einschließlich Zeitarbeitskräfte und vor Ort tätige Mitarbeiter von Zulieferern, die etwa 50% dieser Stellen ausmachen) erreicht.

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.



Zusätzlich startete EADS im Jahr 2008 ein konzernweites Kosteneinsparungsprogramm namens „Power8 Plus“, mit dem Ziel, bis Ende 2012 jährlich Bruttokosteneinsparungen von 1 Milliarde Euro zu erreichen. Airbus wird voraussichtlich mit ungefähr zwei Dritteln zu den angestrebten Kostenreduzierungen beitragen, den verbleibenden Anteil teilen sich Eurocopter, Astrium und die Division Verteidigung und Sicherheit sowie die EADS-Zentrale.

Schließlich arbeitet EADS derzeit an einem weiteren Integrations- und Kosteneinsparungsprogramm namens „Future EADS“ mit dem Ziel, bis Ende 2012 mindestens jährliche Bruttokosteneinsparungen von 350 Millionen Euro zu erreichen. Das Programm zielt auf weitere Integration, Verbesserung der Entscheidungsfindung und Kosteneinsparungen durch die Zentrale, die Abteilungen und die Interaktion zwischen der Zentrale und den Abteilungen ab. Als Teil dieser Initiative wurde die Division Militärische Transportflugzeuge bei Airbus unter dem Namen „Airbus Military“ integriert. Siehe „Informationen zu den Aktivitäten von EADS — 1.1.2 Airbus — Airbus Military“.

Die erwarteten Kosteneinsparungen, insbesondere im Zusammenhang mit „Power8 Plus“ und „Future EADS“, basieren jedoch auf vorläufigen Schätzungen, und die tatsächlich durch diese Programme erreichten Einsparungen können erheblich von diesen abweichen. Dies vor allem deshalb, weil die Kostensenkungsmaßnahmen bei EADS von den aktuellen Bedingungen ausgehen und künftige Kostensteigerungen, die sich aus Veränderungen in der Industrie oder in den Betriebsabläufen ergeben könnten, nicht berücksichtigt werden. Das schließt neue Geschäftsentwicklungen, Gehalts- und Kostensteigerungen oder sonstige Faktoren ein. Wenn es EADS nicht gelingt, die geplanten Kostensenkungsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen oder diese Anstrengungen möglicherweise nicht das erwartete Kosteneinsparungsniveau erbringen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die künftige Vermögens- und Ertragslage von EADS haben.

Neben dem Risiko, die vorhergesehene Höhe der Kosteneinsparungen aus den oben erwähnten Programmen nicht zu erreichen, kann die Implementierung sogar höhere Kosten verursachen als vorhergesehen. Dies hängt vom Ausgang der derzeitigen Verhandlungen mit den Arbeitnehmer- und anderen Interessenvertretern ab. Es könnte auf vielen Ebenen interne Widerstände gegen die vielfältigen Umstrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen geben oder auch gegen Veräußerungen von Produktionsstandorten durch Airbus und die Integration der Division Militärische Transportflugzeuge bei Airbus. Umstrukturierungen, Schließungen und Verkäufe von Standorten wie auch der Abbau von Arbeitsplätzen beeinträchtigen gleichfalls die Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen von EADS und ihr Verhältnis zur Öffentlichkeit und haben in der Vergangenheit und könnten auch künftig zu Arbeitsniederlegungen und/oder Demonstrationen führen. Wenn sich diese Arbeitsniederlegungen und/oder Demonstrationen länger hinziehen, oder falls die Kosten für die Umsetzung der oben genannten Programme nach solchen Verhandlungen höher ausfallen als angenommen, dann könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die zukünftige Vermögens- und Ertragslage von EADS haben.

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

Abhängigkeit von bestimmten Zulieferern und Subunternehmern

EADS ist von zahlreichen wichtigen Zulieferern und Subunternehmern, die Rohstoffe, Teile und Baugruppen, für die Herstellung ihrer Produkte liefern, abhängig. Einige dieser Zulieferer spürten verstärkt finanzielle Schwierigkeiten aufgrund der derzeitigen Finanzkrise. Sollten sich diese Schwierigkeiten intensivieren, könnten einige Zulieferer gezwungen sein, ihre Produktion zu verringern, ihren Betrieb einzustellen oder Insolvenz anzumelden, was zu einer Unterbrechung der Materialzulieferung von EADS führen könnte. EADS könnte Schwierigkeiten haben, einen Nachfolger für bestimmte Zulieferer in einem angemessenen Zeitraum zu finden, was die zukünftige Vermögens- und Ertragslage von EADS nachteilig beeinflussen könnte. EADS könnte sich in Zukunft auch dazu entschließen, bestimmten Zulieferern

finanzielle oder anderweitige Unterstützung zu gewähren, um eine kontinuierliche Versorgung mit Materialien und Teilen zu gewährleisten, was EADS einem Kreditrisiko seitens des Zulieferers aussetzen könnte.

Die Zulieferer und Auftragnehmer von EADS könnten auch Forderungen oder Ansprüche gegen diese aufgrund höherer Preise oder anderweitiger vertraglicher Vergütungen geltend machen, insbesondere bei erheblichen Änderungen der Entwicklungs- oder Produktionszeitpläne, was sich nachteilig auf die zukünftige Rentabilität von EADS auswirken könnte.

Schließlich könnten die Arbeits- und Beschaffungskosten von EADS in Zukunft wesentlich steigen, falls das



makroökonomische Umfeld zu einer höheren durchschnittlichen Inflationsquote als in der Vergangenheit führen sollte. Dies kann zu höheren Produktions- und Bestandteilkosten führen, was sich wiederum ungünstig auf die künftige Rentabilität

und Kapitalflüsse von EADS auswirken könnte, sofern EADS diese Kosten nicht an ihre Kunden weitergeben oder von ihren Zulieferern nicht verlangen kann, diese Kosten zu absorbieren.

Programmspezifische Risiken

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

- *A400M-Programm.* Eine Beschreibung der aktuellen Entwicklungen in Zusammenhang mit dem A400M-Programm einschließlich bestimmter Annahmen der Geschäftsleitung in Zusammenhang mit der Erstellung des Konzernabschlusses für 2009 findet sich unter – „Informationen über die Aktivitäten von EADS – 1.1.2 Airbus – Airbus Military“, „Informationen über die Aktivitäten von EADS – 1.2 Aktuelle Entwicklungen“, „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 3: Bilanzierung des A400M-Programms.“ Außer den hierin beschriebenen finanziellen und Verhandlungsrisiken ist die Gesellschaft auch mit folgenden Herausforderungen konfrontiert: (i) Management eines Flugtestprogramms, das sich wesentlich von dem für Zivilflugzeuge vom Typ Airbus unterscheidet, (ii) Integration der zivilen Systeme (Flugmanagement, Navigation etc.) in die komplexen militärischen Systeme, (iii) Sicherstellung, dass das Flugzeug sowohl die für den Handel erforderlichen Zulassungen besitzt, als auch die von Programmkunden geforderten militärischen Anforderungen erfüllt, (iv) Handhabung der in der Anlaufphase zu erwartenden Schwierigkeiten und (v) Einhalten des neu ausgehandelten Zeitplans;
- *A380-Programm.* Im Zusammenhang mit dem A380-Programm steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Management der hohen Belastung in der Zulieferkette als Ergebnis des steilen Produktionsanstiegs in den kommenden Jahren, (ii) erfolgreiche Implementierung eines digitalen Modells für die künftige Produktion des A380, (iii) Kontrolle der Servicereife und (iv) Vermeidung von Produktionsunterbrechungen und damit verbundenen Kosten, insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer kundenspezifischer Versionen und der Umsetzung von Power8. Die Fähigkeit von EADS, diese Herausforderungen erfolgreich zu meistern, wird bei der Gewährleistung der reibungslosen Produktion der Flugzeuge der „2. Welle“, d.h.
- der Flugzeuge, die nach den ersten 25 produziert werden, entscheidend sein;
- *A350-XWB- (Xtra Wide Body-) Programm.* Im Zusammenhang mit dem A350-XWB-Programm steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Gewährleistung ausgereifter Technologie, (ii) Erfüllen der technischen Leistungsziele für das Flugzeug und Einhalten des Entwicklungszeitplans, (iii) Gewährleistung der Einstellung zusätzlicher, entsprechend qualifizierter wichtiger Mitarbeiter, wie zum Beispiel für Verbundstoffbelastung und Konstruktion, (iv) Gewährleistung der Einhaltung fortlaufender Kostenziele, (v) Sicherstellen, dass die neue, durch Power8 geschaffene Betriebsorganisation eine effiziente Entwicklung unterstützt und (vi) Sicherstellen der Leistungserfüllung der am Risiko beteiligten Partner, einschließlich der für die von Airbus veräußerten Standorte ausgewählten Partner;
- *NH90-Programm.* Im Zusammenhang mit dem Programm NH90 steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Einhaltung des Zeitplans für die Entwicklung, der Kostenziele und des technischen Inhalts (vollständig betriebsbereite Konfiguration der TTH (Tactical Transport Helicopter, taktischer Transporthubschrauber)-Version und endgültige Konfiguration der NFH- (NATO Frigate Helicopter, Nato-Fregattenhubschrauber)-Version der laufenden Entwicklungsprogramme für die verschiedenen Versionen, (ii) Management des Hochfahrens der industriellen Produktion für das Programm und (iii) die Gewährleistung der Bereitschaft zur Unterstützung mehrerer in Dienst gestellter Flotten; und
- *Saudi-arabische Grenzüberwachung.* Im Zusammenhang mit dem saudiarabischen Grenzüberwachungsprogramm steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Einhaltung des Zeitplans und der Kostenziele bei zahlreichen Standorten für die Lieferung und Integration von COTS-Produkten (Radargeräte, Kameras, Sensoren) mit ihren Schnittstellen in das System, (ii) die Gewährleistung eines effizienten Projektanlaufs und der Einstellung zusätzlichen Personals und (iii) Management der Einführung einschließlich Unterauftragnehmer sowie Schulung und organisatorische Anpassung beim Kunden.

3. Rechtliche Risiken

Abhängigkeit von Joint Ventures und Minderheitsbeteiligungen

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

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

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

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

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

Produkthaftung und Garantiefälle

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

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

Geistiges Eigentum

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

Eigentum könnten sämtliche Eigentumsrechte von EADS entweder direkt oder indirekt in Frage gestellt, außer Kraft gesetzt oder umgangen werden. Darüber hinaus schützen die Gesetze bestimmter Länder die Eigentumsrechte von EADS nicht im gleichen Maße wie die Gesetze in Europa und in den USA. Daher könnte EADS in bestimmten Rechtsordnungen

1

2

3

4

5



Verzeichnis



außerstande sein, ihre unternehmenseigenen Technologien adäquat gegen die unbefugte Nutzung oder Vervielfältigung durch Dritte zu schützen, was sich nachteilig auf ihre Wettbewerbsposition auswirken könnte.

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

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

Exportkontrollen und sonstige Regulierungen

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

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

EADS unterliegt ferner einer Vielzahl anderer staatlicher Vorschriften, die sich nachteilig auf die Geschäftstätigkeit und Finanzlage auswirken können, unter anderem Vorschriften im Hinblick auf den Umweltschutz, den Einsatz ihrer Produkte, Arbeitsmethoden und Übereinkünfte mit ausländischen Behörden. Des Weiteren könnte die Fähigkeit von EADS, neue Produkte zu vermarkten und neue Märkte zu erschließen, von der rechtzeitigen Erteilung behördlicher Bescheinigungen und Genehmigungen abhängen. Obwohl EADS sich bemüht, solche Vorschriften einzuhalten, können sich unbeabsichtigte Verletzungen oder Verstöße in erheblicher Weise nachteilig auf die Geschäftstätigkeit, Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

Rechtsstreitigkeiten

EADS ist derzeit in einige Gerichtsverfahren verwickelt, insbesondere im Zusammenhang mit wertpapierrechtlichen Verfahren, die sich aus den im Jahr 2006 angekündigten Verzögerungen des A380-Programms ergeben haben. Siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS — 1.1.9 Rechtsstreitigkeiten und Schiedsgerichtsverfahren“. Obwohl EADS derzeit nicht in der Lage ist, eine Prognose über den Ausgang dieser Verfahren abzugeben, ist es möglich, dass diese zu Schadensersatzzahlungen, Geldstrafen oder andere

Rechtsmitteln für EADS führen könnten, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit, die Finanzlage und die Erträge von EADS auswirken können. Eine ungünstige Entscheidung könnte auch nachteilige Folgen für den Aktienkurs und die Reputation von EADS zur Folge haben. Zusätzlich rechnet EADS unabhängig vom Ausgang mit Zeitaufwand und Kosten zur Verteidigung, was möglicherweise zu einer Beeinträchtigung der Bemühungen und Aufmerksamkeit des Managements von der normalen Geschäftstätigkeit führen kann.

4. Industrie- und Umweltrisiken

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

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

an den natürlichen Ressourcen) geltend machen. Außerdem kann eine Haftung bei manchen Umweltgesetzen im Zusammenhang mit kontaminierten Standorten rückwirkend als gesamtschuldnerische Haftung gelten, ohne dass Vorschriften nicht eingehalten wurden oder ein Verschulden vorliegt. Es ist möglich, dass diese potenziellen Verbindlichkeiten nicht immer durch die Versicherung gedeckt sind oder dass sie nur zum Teil gedeckt sind. Die Pflicht zur Schadensregulierung könnte sich nachteilig auf die Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

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

1

Informationen über die Aktivitäten von EADS

1.1	Darstellung der EADS-Gruppe	24
1.1.1	Überblick	24
1.1.2	Airbus	31
1.1.3	Eurocopter	43
1.1.4	Astrium	47
1.1.5	Verteidigung und Sicherheit	53
1.1.6	Übrige Aktivitäten	60
1.1.7	Beteiligungen	62
1.1.8	Versicherung	63
1.1.9	Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	64
1.1.10	Forschung und Technologie, geistiges Eigentum	66
1.1.11	Umweltschutz	69
1.1.12	Arbeitnehmer	73
1.1.13	Aufnahme durch Verweis	74
1.2	Jüngste Entwicklungen	75

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

1.1.1 Überblick

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

Mit einem Konzernumsatz in Höhe von 42,8 Milliarden Euro im Jahr 2009 ist EADS das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das zweitgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2009 entfielen rund 75% der Gesamtumsätze auf den zivilen und 25% auf den militärischen Bereich.

HIGHLIGHTS IM JAHR 2009

Im Jahr 2009 stellte EADS ihre Stärke angesichts der schwierigen Marktbedingungen unter Beweis. Trotz des Wirtschaftsabschwungs konnte EADS ihre Wachstums- und Innovationsfähigkeit durch ein breit angelegtes Unternehmensportfolio, verstärkte Aktivitäten im Verteidigungs- und institutionellen Bereich und einen robusten Nettoliquidität bewahren. EADS gelang es auch, einen starken Auftragsbestand aufrecht zu erhalten, der mit 389,1 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2009 eine volle Produktion über mehrere Jahre hinweg darstellt. Die Gruppe konnte den Beginn ihres zehnten Jahrestages im Jahr 2009 mit einer Reihe bedeutender Meilensteine markieren: Erstflüge des A400M und des EC175 und die Feier des 30. Jahrestages des Trägersystems Ariane.

Im vollen Geschäftsjahr 2009 erbrachte EADS ein EBIT* in Höhe von -322 Millionen Euro, das durch Rückstellungen für den A400M und den A380 und die ungünstige Auswirkung von Wechselkursen belastet wurde. Die Nettoliquidität von 9,8 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2009 profitierte von dem besser als erwartet ausgefallenen Free Cash Flow und stellt nach wie vor einen großen Vorteil der Gruppe dar. Die Nettoliquidität schließt Zahlungen von Kunden zum Jahresende 2009 ein, die für 2010 erwartet worden waren.

Aus wirtschaftlicher Sicht wird die finanzielle Leistungsfähigkeit von EADS weiter durch schwächere Wechselkursabsicherungen belastet. Im Jahr 2009 wurden die Dollarabsicherungen von EADS durchschnittlich mit einem Kurs von 1 € = 1,26 US\$ fällig im Vergleich zu einem Kurs von 1 € = 1,18 US\$ im Jahr 2008.

In einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld engagieren sich EADS und ihre Divisionen weiter für Verbesserungsprogramme und Kosteneinsparungsmaßnahmen. Das Anfang 2007 für Airbus eingeführte Programm Power8 übertraf die Zielsetzungen und erbrachte Bruttokosteneinsparungen in Höhe von 2 Milliarden Euro im Jahr 2009 im Vergleich zur vorgesehenen Kostenbasis. Das im Jahr 2008 eingeführte Programm Power8 Plus soll bis Ende 2012 weitere jährliche Einsparungen von 650 Millionen Euro für Airbus und für die Gruppe insgesamt jährlich Bruttokosteneinsparungen in Höhe von 1 Milliarden Euro im Vergleich zur vorgesehenen Kostenbasis erbringen. Das Programm „Future EADS“, das Ende 2008 mit dem Ziel eingeführt wurde, bis Ende 2012 jährlich Bruttokosteneinsparungen in Höhe von 350 Millionen Euro im Vergleich zur vorgesehenen Kostenbasis zu erreichen, soll die organisatorische Struktur weiter integrieren, die Entscheidungsfindungsprozesse verbessern und Kosten einsparen. 2009 führte Eurocopter ein neues Programm zur Umstrukturierung des Unternehmens mit der Bezeichnung SHAPE ein, um das Unternehmen an das neue wirtschaftliche Umfeld anzupassen und dabei gleichzeitig ein nachhaltiges Wachstum aufrecht zu erhalten und bis Ende 2011 jährlich 200 Millionen Euro im Vergleich zur vorgesehenen Kostenbasis einzusparen. Das Programm umfasst den Beitrag von Eurocopter zu Future EADS. Derzeit hat die Erhaltung von Barmitteln durch gezielte Investitionen und Ausgaben für Forschung und Entwicklung Priorität, um die Gruppe zu schützen, während Vorbereitungen für die Zukunft getroffen werden.

Nach mehrmonatigen konstruktiven Verhandlungen haben die Kundennationen und EADS/Airbus/AMSL im März 2010 eine Grundsatzvereinbarung zum militärischen Transportflugzeug A400M (**A400M-Understanding**) erzielt, auf deren Basis der ursprüngliche Vertrag angepasst werden soll. In dieser Grundsatzvereinbarung stimmen die Erstkundennationen zu, den vertraglich festgelegten Preis um 2 Milliarden Euro zu erhöhen, auf alle Vertragsstrafen für aktuelle Verzögerungen zu verzichten, eine zusätzliche Summe in Höhe von 1,5 Milliarden

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Euro bereitzustellen und im Gegenzug hierfür an künftigen Exportaufträgen beteiligt zu werden (Exportabgabe-Modell) sowie beschleunigte Anzahlungen zwischen 2010 und 2014 nach Vorgabe eines neuen Auslieferungsplans zu leisten.

Vor dem Hintergrund der ab dem vierten Quartal 2009 verzeichneten fortlaufenden kommerziellen Fortschritte, des erfolgreichen A400M-Erstflugs sowie einer wesentlich höheren Transparenz der zu erwartenden Gesamtkosten hat EADS die A400M-Drohverlustrückstellung neu beurteilt und in der Folge um 1,8 Milliarde Euro vor Steuern erhöht. Da die in der Grundsatzvereinbarung avisierten Vertragsänderungen und entsprechenden Dokumente noch nicht verbindlich mit den Erstkundennationen finalisiert werden konnten, basiert die aktualisierte A400M-Drohverlustrückstellung derzeit auf einer bestmöglichen Einschätzung durch das EADS-Management, die möglichen Änderungen durch den Abschluss endgültiger Verträge unterliegt. Größere Änderungen dieser Einschätzung könnten die EADS-Ergebnisentwicklung erheblich beeinflussen.

Im Jahr 2009 kam es auch zu Veränderungen des Board of Directors und Executive Committee der Gruppe. Herr Bodo Uebber wurde im April 2009 als Nachfolger von Herrn Rüdiger Grube zum Chairman des Board of Directors ernannt. Nach der Jahreshauptversammlung der Aktionäre im Mai 2009 begrüßte das Board of Directors ein neues Mitglied, Herrn Wilfried Porth, der die frei gewordene Position übernahm. Davor ernannte das Board of Directors Herrn Domingo Ureña-Raso als neuen Leiter von Airbus Military. Im Oktober 2009 wurde Herr Sean O'Keefe zum Leiter von EADS North America ernannt, während Herr Ralph Crosby sich auf seine Funktion als Chairman von EADS Nordamerika konzentrieren wird.

In Folge der Finanzkrise stand die Branche zu Jahresende 2009 vor diversen großen Herausforderungen, wenngleich sich bereits einige erste Anzeichen einer Erholung abzeichneten. Das kommerzielle Luftfahrtgeschäft erlebte den größten Passagierückgang der Geschichte, mit signifikanten Auswirkungen auf den Flugbetrieb und die Rentabilität der Fluggesellschaften zeigte. Flugzeughersteller mussten starke Eigeninitiative ergreifen, um ihren in den Vorjahren aufgebauten soliden Auftragsbestand zu halten. Die Verteidigungs- und Regierungsaktivitäten zeigten sich konjunkturell weniger anfällig, da staatliche Finanzpläne auf mehrere Jahre ausgelegt sind.

Angesichts der anhaltenden Ungewissheit über die Dauer des Wirtschaftsabschwungs und seiner Nachwirkungen müssen Marktakteure das gesamte Spektrum der verfügbaren Werttreiber weiterhin im Blick behalten. Aufgrund des schwachen US-Dollars waren EU-Unternehmen, die hauptsächlich in Euro fakturieren, gegenüber US-Herstellern im Nachteil, da letztere von der zunehmenden Attraktivität von US-Exporten profitierten.

Trotz kurzfristiger Herausforderungen, ungünstiger Wachstumsprognosen für den Luftverkehr und Hinweisen auf Konsolidierungen von Fluggesellschaften konnten im Zivilgeschäft solide Auftragsbestände gehalten werden. In der Regel folgt die Entwicklung des Luftverkehrs Veränderungen der jährlichen weltweiten Wirtschaftsleistung, was sich in einem entsprechend starken Rückgang der Fracht- und Passagieraufkommen auswirkte. Zum Jahresende wurden ermutigende Entwicklungen registriert und auch die längerfristigen weltweiten Wachstumsperspektiven für den Flugpassagierverkehr sind positiv.

Die europäischen Verteidigungsetats haben sich über längere Zeit relativ stabil gezeigt, stehen aber angesichts steigender Staatsschulden zunehmend unter Druck. Dies könnte das künftige Wachstum begrenzen. Jedoch sind dank der Langfristigkeit von Verteidigungs- und Raumfahrtinvestitionen diese Segmente weniger stark von kurzfristigen Schwankungen betroffen. Bestehende Sicherheits- und Verteidigungsbedrohungen sowie eine zunehmende Sensibilisierung für die Notwendigkeit von Katastrophenschutzlösungen (Unwetter, Pandemien usw.) haben für stetig steigende private und öffentliche Ausgaben im Sicherheitsbereich gesorgt.

Airbus lieferte im Jahr 2009 insgesamt 498 Flugzeuge aus, 15 Flugzeuge mehr als im Jahr 2008, und hat somit einen neuen Lieferrekord für das Unternehmen innerhalb eines Jahres erreicht. Die A380-Auslieferungen konnten aufgrund der anhaltenden Schwierigkeiten beim Hochfahren der Produktion das Anfang 2009 festgelegte Ziel nicht erreichen. Im Dezember 2009 wurde die Produktion des A380 einer Prüfung unterzogen und seitdem wurden einige Verbesserungsmaßnahmen eingeführt, um Verzögerungen in der Endmontagelinie zu minimieren. Trotz eines problematischen Marktumfelds erreichte Airbus mit 310 Bruttoaufträgen im Wert von 34,9 Milliarden US\$ zum Listenpreis bzw. 54% des weltweiten Marktanteils bei Flugzeugen mit über 100 Sitzen sein Ziel bei den Auftragseingängen. Drei Jahre nach seiner Einführung hat der A350 XWB den Meilenstein von 500 Aufträgen erreicht.

Die weitere Rationalisierung des Unternehmens brachte auch die Bildung von Airbus Military mit sich; und damit die vollständige Integration der militärischen Flugzeugprogramme unter einem Dach mit Airbus. Im Dezember 2009 hob der A400M zu seinem Erstflug ab. Die Umrüstungsarbeiten am ersten auf dem A330 basierenden Multi-Role Tanker Transport (MRTT) für die Royal Australian Air Force wurden abgeschlossen. Durch eine Nachbestellung über drei weitere MRTTs stieg das Ordervolumen Ende 2009 auf 28 Maschinen. 2009 wurden zudem insgesamt 15 kleinere militärische Transportflugzeuge von sieben verschiedenen Kunden bestellt, darunter zwei C-212, zwei CN-235 und elf C-295.

Eurocopter erfüllte seine Geschäfts- und Auslieferungsziele für 2009, der Umsatz des Hubschrauberherstellers von 4,6 Milliarden Euro hielt sich in etwa auf Vorjahresniveau. Eurocopter erwirtschaftete 35 Prozent des 2009 erzielten Umsatzes im Dienstleistungsgeschäft. Zu den Höhepunkten des Jahres gehörten der Roll-out des KUH (Korean Utility Helicopter) und der Erstflug der gemeinsam mit dem chinesischen Partner AVIC entwickelten EC175. Der Tiger hat seine Funktionsfähigkeit beim Einsatz der französischen Streitkräfte in Afghanistan unter Beweis gestellt. Die Auslieferungen des NH90 wurden 2009 fortgesetzt; insgesamt sind nun 40 TTH (Tactical Transport Helicopter) Hubschrauber in der Transportversion bei fünf Nationen im Einsatz. Rund 100 UH-72A Lakota wurden an das Heer und die Marine der USA geliefert, weitere 51 Exemplare wurden im Dezember 2009 bestellt.

Die Auftragsbücher zeigen, dass im Jahr 2009 netto insgesamt 344 neue Flugzeuge verkauft wurden (715 im Jahr 2008), so dass Eurocopter trotz des schwachen zivilen und halbstaatlichen Marktes seine Führungsposition im Jahr 2009 sichern konnte. Der drastische Rückgang der Aufträge auf dem Markt für Verkehrsflugzeuge bei leichten Hubschraubern aufgrund der Wirtschaftskrise wurde im Wert durch Militäraufträge mehr als ausgeglichen. Ende 2009 belief sich der Auftragsbestand von Eurocopter auf insgesamt 1.303 Hubschrauber bzw. 15,1 Milliarden Euro, ein Anstieg von über 1 Milliarden Euro im Vergleich zum Jahresende 2008. Durch die Auslieferungen von 558 neuen Zivil- und Militärhubschraubern im Jahr 2009 blieben die Auslieferungen stabil.

Astrium verzeichnete 2009 starkes Wachstum mit einem Umsatz von über 4,8 Mrd. € und Neuaufträgen im Wert von 8 Mrd. €, darunter Aufträge von Arianespace für 35 Ariane-Trägerraketen im Wert von 4 Mrd. € und von SES ASTRA für vier Mehrzweck-Telekommunikationssatelliten im Wert von 500 Millionen Euro. Die Trägerrakete Ariane 5 stellte mit sieben Starts im Jahr 2009 und damit 35 erfolgreichen Starts in Folge erneut ihre Zuverlässigkeit unter Beweis. Im Verteidigungssektor hat Astrium die ballistische Rakete M51 erfolgreich getestet und für Frankreich den Demonstrator Spirale und den militärischen Überwachungssatelliten Helios 2B ins All gebracht. Im Geschäft für Telekommunikationssatelliten verzeichnete Astrium ein Rekordjahr und erreichte mit sieben Neubestellungen einen Weltmarktanteil von 25 Prozent. Zudem brachte die Division den militärischen Telekommunikationssatelliten der Bundeswehr COMSATBw-1 erfolgreich in die Umlaufbahn. Trotz des entgangenen ESA-Auftrags für die nächste Tranche von Galileo-Satelliten wird Astrium durch die Untervergabe an Astrium-Tochterunternehmen für einen erheblichen Teil des Auftragsvolumens verantwortlich sein. Der Satellitenhersteller wird sich auch künftig am Wettbewerb um die Vergabe der nächsten Tranche beteiligen.

Der Umsatz der Division **Verteidigung und Sicherheit** (DS) blieb 2009 weitestgehend stabil. Die Eurofighter-

Partnernationen bestellten 112 Flugzeuge der Tranche 3a, was die Position der Division auf dem weltweiten Markt für Kampfflugzeuge stärkte. 2009 wurde zudem der 200. Eurofighter ausgeliefert. Verteidigung und Sicherheit („DS“) wurde ferner mit dem Grenzsicherungsprogramm für das gesamte Königreich Saudi-Arabien beauftragt. Dieser Vertrag bestätigte die Wettbewerbsfähigkeit der Division als Integrator komplexer Systemlösungen (Lead Systems Integrator) für globale Sicherheitsprojekte. Auch bei **unbemannten Flugsystemen** („UAVs“) konnte DS mit dem Test des Barracuda-Demonstrators und der abgeschlossenen Risikominimierungsstudie für den Talarion für Deutschland, Frankreich und Spanien 2009 wichtige Erfolge verzeichnen. Durch den Ausbau der TETRA-Netze in Indien, China und Bulgarien entwickelte DS seine Fähigkeiten im Bereich Sicherheit weiter. Als Antwort auf neue weltweite Bedrohungen beteiligte sich DS mit dem „Security Cockpit“ – einer bahnbrechenden Anwendung zur Sicherung von Informationssystemen – an der Verbesserung potenzieller Lösungen gegen Cyberangriffe.

Die guten Ergebnisse, die 2009 im militärischen, institutionellen und raumfahrttechnischen Geschäft erzielt wurden, unterstreichen das Ziel der Vision 2020, ein Gleichgewicht zwischen dem Umsatz des zivilen Luftfahrtgeschäfts von Airbus und den übrigen Divisionen zu schaffen. EADS wird sich weiterhin auf Öko-Effizienz und Forschung und Entwicklung („F&E“) konzentrieren, um als Konzern für die Zukunft gewappnet zu sein.

STRATEGIE

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

➤ *Verbesserung der Portfolio-Balance zwischen der Produktion von Airbus im Zivilbereich und anderen EADS-Aktivitäten.*

Der von Airbus im Zivilbereich erzielte Umsatz belief sich im Jahr 2009 auf 61,6% des gesamten konsolidierten Umsatzes von EADS. Daher bleibt die Gruppe im Hinblick auf die Zyklen des zivilen Flugzeuggeschäfts, die mit den Flugzeugprogrammen zusammenhängenden finanziellen Lasten und Risiken und US-Dollar-Wechselkursschwankungen sehr anfällig. EADS wird sich daher bemühen, den Umsatzbeitrag seitens anderer Geschäftsbereiche in den kommenden Jahren zu erhöhen und gleichzeitig die langfristige Parität mit Boeing im Zivilflugzeugsegment aufrechtzuerhalten. Insbesondere wird sich EADS um eine Erhöhung des Umsatzanteils aus dem Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft bemühen,

1

2

3

4

5



Verzeichnis



das tendenziell weniger zyklisch und naturgemäß besser prognostizierbar ist. Die Gruppe wird alle Optionen in Betracht ziehen, die zum Erreichen dieses Wachstums beitragen können, einschließlich gezielter Akquisitionen oder Partnerschaften, die langfristig zur Stärkung ihrer allgemeinen Wettbewerbsposition beitragen und sein Leistungsspektrum erweitern, insbesondere in Asien, dem Nahen Osten und Nord- und Südamerika;

- *Erböhung der Rentabilität.* Über eine bessere interne Kostenkontrolle, eine verringerte Kapitalintensität, ein verbessertes Programm- und Risikomanagement und eine verstärkte Rationalisierung der Betriebsorganisation hat EADS die ersten Schritte zur Wiederherstellung der Rentabilität gesetzt. EADS beabsichtigt, sich zunehmend auf ihre Kernaktivitäten zu konzentrieren, was bedeutet, dass sich das Unternehmen in Richtung eines neuen Geschäftsmodells bewegen und seine Ressourcen aus bestimmten, nicht zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten anderweitig einsetzen wird. EADS ist bestrebt, über eine optimalere Zuweisung der Ressourcen und eine stärkere Entwicklung profitablerer Segmente, ein Rentabilitätsniveau zu erreichen, das einerseits für ihre Aktionäre attraktiv ist, und andererseits zur Finanzierung künftiger Entwicklungsinitiativen ausreicht;
- *Erweiterung des Dienstleistungsangebots.* In der Vergangenheit basierte das Wachstum von EADS auf dem Verkauf technologisch ausgereifter Produkte und Lösungen. Gleichzeitig konzentriert sich das Management auf die Erhöhung der Präsenz von EADS im hochwertigen Dienstleistungsmarkt, der aufgrund seiner antizyklischen Natur gute Chancen für nachhaltiges Wachstum bietet. Zu den Faktoren, die diesen Markt unterstützen, zählen die rasante Expansion der in Betrieb befindlichen zivilen und militärischen Flotten – die während ihrer gesamten Lebensdauer betreut werden müssen – und die steigende Tendenz bei Verteidigungs- und Regierungsbehörden, verschiedene Schlüsselfunktionen auszulagern. EADS wird sich bemühen, sowohl für Plattformen als auch für Systeme Dienstleistungen mit hohem Mehrwert anzubieten, wozu auch Schulungen, technische Unterstützung nach Inbetriebnahme und Luftverkehrsmanagementsysteme zählen. Der Umsatz aus Dienstleistungen soll bis 2020 25% des konsolidierten Umsatzes von EADS ausmachen. Zum Erreichen dieses ehrgeizigen Ziels wäre ein weiteres Wachstum Voraussetzung, da EADS vorhat, in Europa weiterhin eine zunehmend wichtige Rolle zu übernehmen;
- *Das Ziel, ein wirklich globaler Industriekonzern zu werden.* Ein bedeutender Teil der Lieferanten, Einrichtungen und Mitarbeiter von EADS sind in Europa angesiedelt, während der Hauptanteil der Umsätze außerhalb Europas erzielt wird. Um den Zugang zu bestimmten Märkten und Technologien sicherzustellen, die Kosten zu optimieren und um sich gegen die künftige Volatilität des Dollarkurses

abzusichern, zielt EADS darauf ab, eine Langzeitstrategie einzuführen, die dieses Ungleichgewicht durch eine Ausweitung seiner industriellen Präsenz und Partnerschaften auf Schlüsselmärkten außerhalb Europas, insbesondere in den Vereinigten Staaten, in China, Russland und Indien, korrigiert. In den USA ist es das Ziel, eine stabile industrielle und wirtschaftliche Präsenz im weltweit größten Markt für Verteidigung und innere Sicherheit fest zu etablieren. Daher möchte EADS bis zum Jahr 2020 erreichen, dass 40% ihrer Beschaffung und 20% ihrer Mitarbeiter außerhalb Europas ansässig sind;

- *Innovationen weiter vorantreiben.* Innovationen bei Produkten, Technologien, Herstellungsprozessen und Angeboten werden für die Zukunft von EADS von entscheidender Bedeutung sein. Bei kürzeren Entwicklungszyklen und neuen Mitbewerbern in allen Bereichen muss EADS ihren technologischen Vorsprung aufrechterhalten und ein breites Spektrum an Fähigkeiten abdecken, um ihre Position als Marktführer zu halten. Zur Untermauerung ihre Innovationsführerschaft wird EADS alles daran setzen, systematisch die neuesten digitalen Konstruktions- und Engineering-Tools einzusetzen, um wichtige Plattformentwicklungen schneller abschließen zu können, und sie wird das Tempo, in dem sie ihre Kerntechnologien aktualisiert, weiter erhöhen, um Lücken zu ihren Mitbewerbern zu schließen. Diese Kerntechnologien werden voraussichtlich unter anderem CAI, netzwerkzentrierte Operationen und unbemannte Flugkörpertechnologie (UAV) beinhalten;
- *Schwerpunkt Umwelt.* EADS wird danach streben, sich künftigen Herausforderungen des Umweltschutzes zu stellen als Teil der Verpflichtung des Unternehmens, Umweltschutz und wirtschaftlichen Erfolg in Einklang zu bringen. Der grünere, sauberere, leisere und intelligentere A380 hat bereits neue Maßstäbe für den Lufttransport und die Umwelt vorgegeben. EADS wird in Zukunft weitere Initiativen verfolgen – einschließlich eines umfassenden Umweltmanagementsystems gemäß ISO 14001 für sämtliche EADS-Aktivitäten –, um langfristig durch wirksamen Umweltschutz einen Wettbewerbsvorteil zu erzielen.

ORGANISATION DER EADS-GESCHÄFTSBEREICHE

EADS hat ihre Tätigkeit in die folgenden vier Divisionen unterteilt: (1) Airbus (einschließlich Airbus Military), (2) Eurocopter, (3) Astrium und (4) Verteidigung und Sicherheit. Die Aufteilung der Geschäftstätigkeit innerhalb dieser vier Divisionen zeigt das Schaubild in „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.3.6. Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns“.

Airbus

Airbus ist einer der weltweit führenden Flugzeughersteller, der das Ziel verfolgt, die für die Marktbedürfnisse bestmöglichst geeigneten Flugzeuge zu liefern und diese Flugzeuge mit dem qualitativ hochwertigsten Kundendienst zu unterstützen.

2009 hat Airbus auch die ehemalige Division für militärische Transportflugzeuge (die „**Division MTA**“) als neuen Geschäftsbereich von Airbus mit der Bezeichnung „Airbus Military“ integriert, um alle Militärflugzeugaktivitäten, einschließlich integrierter Entwicklung des Programms A400M, zu verwalten.

Airbus erzielte im Jahr 2009 einen Umsatz von 28,1 Milliarden Euro, einschließlich den Umsatz von 2,2 Milliarden Euro bei Airbus Military. Dies entspricht 65,5% des gesamten Konzernumsatzes von EADS.

Airbus Commercial

Von der Gründung 1970 bis Ende 2009 sind bei Airbus von annähernd 316 Kunden aus aller Welt 9.486 Verkehrsflugzeuge bestellt worden. Mit 498 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2009 (483 im Jahr 2008) war Airbus zum siebten Mal in Folge der größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit. Airbus erhielt im Jahr 2009 310 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 900 Bruttoaufträgen im Jahr 2008) bzw. 54% des weltweiten Marktanteils bei Flugzeugen mit über 100 Sitzen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2009 betrug nach Abzug von Stornierungen 271 Flugzeuge (im Vergleich zu 777 Flugzeugen im Jahr 2008). Zum 31. Dezember 2009 belief sich der Auftragsbestand von Airbus mit 3.488 Flugzeugen auf rund 82% des gesamten Auftragsbestands von EADS weltweit. Siehe „— 1.1.2 Airbus – Airbus Commercial“.

Airbus Military (ehemalige Division MTA)

Airbus Military produziert und vermarktet Flugzeuge für Sondermissionen, die auf bereits bestehenden Plattformen aufbauen und für militärische Sonder- und Sicherheitsaufgaben wie etwa für Luftbetankung, Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr bestimmt sind. Airbus Military ist für das Projekt des schweren europäischen militärischen Transportflugzeuges A400M ebenso zuständig wie für die Herstellung und den Verkauf von mittleren und leichten militärischen Transportflugzeugen. Siehe „— 1.1.2 Airbus – Airbus Military“.

Eurocopter

Eurocopter ist ein weltweit führender Anbieter im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber mit einem der vollständigsten und modernsten Angebote an Hubschraubern und dazugehörigen Dienstleistungen. Mit rund 2.800 Kunden weltweit umfasst

das Produktspektrum derzeit leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittlere und schwere Hubschrauber, die je nach den Bedürfnissen des Kunden für unterschiedliche Einsätze angepasst werden können. Der erzielte Umsatzerlös von Eurocopter belief sich im Jahr 2009 auf 4,6 Milliarden Euro. Dies entspricht 10,7% des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „— 1.1.3 Eurocopter“.

Astrium

Astrium konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensysteme und bietet Raumfahrt-dienstleistungen. Astrium ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Astrium besteht aus drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Diese umfassen die Bereitstellung von Trägerdiensten über die Beteiligungen von Astrium an Ariespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Trägerrakete Soyuz) und Eurocot (Trägerrakete Rocket), sowie Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten über hundertprozentige Tochtergesellschaften oder Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung wie Paradigm Secure Communications, Infoterra und Spot Image. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2009 auf 4,8 Milliarden Euro, also 11,2% des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „— 1.1.4 Astrium“.

Verteidigung und Sicherheit

Die Division Verteidigung und Sicherheit (die „**Division DS**“) fungiert als Hauptpfeiler der Verteidigungs- und Sicherheitsaktivitäten von EADS. Durch die Zusammenfassung der Aktivitäten der Bereiche Verteidigungs- und Kommunikationssysteme, Verteidigungselektronik, Military Air Systems und Flugkörpersysteme (die aus einem Anteil von EADS an MDBA in Höhe von 37,5% besteht) in einer einzigen Division hat EADS ihr Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft gestrafft, um den Bedürfnissen von Kunden besser gerecht zu werden, die integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien benötigen. Im Jahr 2009 betragen die Umsatzerlöse der Division DS 5,4 Milliarden Euro, also 12,5% der Gesamtumsätze von EADS. Siehe „— 1.1.5 Verteidigung und Sicherheit“.

Beteiligungen

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

ZUSAMMENFASSUNG DER UMSATZ- UND AUFTRAGSENTWICKLUNG

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

Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2009, 2008 und 2007 nach Divisionen

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2008		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2007	
	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾
Airbus ⁽²⁾	28,1	65,6%	29,0	66,8%	25,2	63,9%
<i>Airbus Commercial</i>	26,4	61,6%	26,5	61,1%	-	-
<i>Airbus Military</i>	2,2	5,2%	2,8	6,4%	-	-
Militärische Transportflugzeuge ⁽²⁾	-	-	-	-	1,1	2,9%
Eurocopter	4,6	10,7%	4,5	10,3%	4,2	10,5%
Astrium	4,8	11,2%	4,3	9,9%	3,6	9,0%
Verteidigung und Sicherheit	5,3	12,5%	5,7 ⁽⁴⁾	13,0%	5,4	13,7%
Umsatzerlöse der Geschäftsbereiche	42,8	100%	43,5	100%	39,5	100%
Übrige Aktivitäten ⁽³⁾	1,1		1,3		1,4	
Zentrale/Konsolidierung ⁽⁵⁾	(1,1)		(1,5)		(1,8)	
Gesamt	42,8		43,3		39,1	

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

(2) Nach der Eingliederung von Airbus Military in Airbus bilanziert Airbus seit 2009 in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Der Geschäftsbereich Airbus Commercial umfasst EFW und die abgeschlossene Umstrukturierung des Geschäftsbereichs Luftfahrt, schließt jetzt aber die A400M aus. Airbus Military umfasst die ehemalige Division MTA sowie alle A400M-Aktivitäten. Verrechnungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden auf Airbus-Divisionsebene behandelt. Die Angaben für 2008 (jedoch nicht für 2007) wurden mit Ausnahme des Standorts Augsburg, der von der Division DS übertragen wurde, entsprechend neu ausgewiesen. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — 2.1.2 Überblick.“

(3) Ab dem Jahr 2009 weicht die Zusammensetzung von „Übrige Aktivitäten“ von der Aufstellung im Jahr 2008 ab. Da EADS derzeit nur eine Minderheitsbeteiligung an Socata hält, wird diese Geschäftseinheit nunmehr in den Büchern von EADS zum Eigenkapitalwert konsolidiert. Ab 2009 wird EADS EFW auch innerhalb von Airbus Commercial konsolidiert. „Übrige Aktivitäten“ besteht daher im Jahr 2009 aus ATR, EADS Sogerma, EADS North America und 30% von Socata zum Eigenkapitalwert. Die Angaben für 2008 (jedoch nicht für 2007) wurden berichtigt, um die Konsolidierung von EADS EFW innerhalb von Airbus Commercial widerzuspiegeln. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — 2.1.2 Überblick.“

(4) Die Umsatzerlöse des Standorts Augsburg sind 2008 in der Division DS inbegriffen und beliefen sich auf 438 Millionen Euro. Ab 2009 wird der Standort Augsburg innerhalb von Airbus Commercial konsolidiert. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — 2.1.2 Überblick.“

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

Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2009, 2008 und 2007 nach geografischen Regionen

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2008		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2007	
	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾
Europa	21,4	50,1%	18,9	43,6%	17,4	44,4%
Nordamerika	6,1	14,3%	7,8	18,0%	7,9	20,3%
Asien-Pazifik-Raum	8,6	20,1%	10,8	24,9%	8,8	22,6%
Übrige Welt ⁽²⁾	6,7	15,5%	5,8	13,5%	5,0	12,7%
Gesamt	42,8	100%	43,3	100%	39,1	100%

(1) Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

(2) Einschließlich Naher Osten.

Konsolidierter Auftragseingang für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2009, 2008 und 2007

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2008		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2007	
	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽¹⁾
Auftragseingang ⁽²⁾						
Airbus ⁽³⁾⁽⁴⁾	23,9	52%	85,5	87%	117,3	86%
<i>Airbus Commercial</i>	23,5	51%	82,1	83%	-	-
<i>Airbus Military</i>	0,6	1%	5,1	5%	-	-
Militärische Transportflugzeuge ⁽⁴⁾	-	-	-	-	0,8	1%
Eurocopter	5,8	13%	4,8	5%	6,6	5%
Astrium	8,3	18%	3,3	3%	4,5	3%
Verteidigung und Sicherheit	8,0	17%	5,3	5%	7,5	5%
Divisionen insgesamt	46,0	100%	98,9	100%	136,7	100%
Übrige Aktivitäten ⁽⁵⁾	0,9		1,7		2,0	
Zentrale/Konsolidierung	(1,1)		(2,0)		(1,9)	
Gesamt	45,8		98,6		136,8	

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

(2) Ohne Optionen.

(3) Auf Basis der Listenpreise für Verkehrsflugzeuge.

(4) Nach der Eingliederung von Airbus Military in Airbus bilanziert Airbus seit 2009 in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Der Geschäftsbereich Airbus Commercial umfasst EFW und die abgeschlossene Umstrukturierung des Geschäftsbereichs Luftfahrt, schließt jetzt aber das A400M aus. Airbus Military umfasst die ehemalige Division MTA sowie alle A400M-Aktivitäten. Verrechnungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden auf Airbus-Divisionsebene behandelt. Die Angaben für 2008 (jedoch nicht für 2007) wurden mit Ausnahme des Standorts Augsburg, der von der Division DS übertragen wurde, entsprechend neu ausgewiesen. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — 2.1.2 Überblick.“

(5) Ab dem Jahr 2009 weicht die Zusammensetzung von „Übrige Aktivitäten“ von der Aufstellung im Jahr 2008 ab. Da EADS derzeit nur eine Minderheitsbeteiligung an Socata hält, wird diese Geschäftseinheit nunmehr in den Büchern von EADS zum Eigenkapitalwert konsolidiert. Ab 2009 wird EADS EFW auch innerhalb von Airbus Commercial konsolidiert. „Übrige Aktivitäten“ besteht daher im Jahr 2009 aus ATR, EADS Sogerma, EADS North America und 30% von Socata zum Eigenkapitalwert. Die Angaben für 2008 (jedoch nicht für 2007) wurden berichtigt, um die Konsolidierung von EADS EFW innerhalb von Airbus Commercial widerzuspiegeln. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — 2.1.2 Überblick.“

Konsolidierter Auftragsbestand für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2009, 2008 und 2007 ⁽¹⁾

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2008		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2007	
	in Mrd. €	in Prozent ⁽²⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽²⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽²⁾
Auftragsbestand ⁽³⁾						
Airbus ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	339,7	87%	357,8	90%	283,8	81%
<i>Airbus Commercial</i>	320,3	82%	337,2	84%	-	-
<i>Airbus Military</i>	20,7	5%	22,3	6%	-	-
Militärische Transportflugzeuge ⁽⁵⁾	-	-	-	-	19,9	6%
Eurocopter	15,1	4%	13,8	3%	13,5	4%
Astrium	14,6	4%	11,0	3%	12,9	4%
Verteidigung und Sicherheit	18,8	5%	17,0	4%	17,8	5%
Summe Auftragsbestand der Divisionen	388,2	100%	399,6	100%	347,9	100%
Übrige Aktivitäten ⁽⁶⁾	2,0		3,2		2,7	
Zentrale/Konsolidierung	(1,1)		(2,6)		(11,1)	
Gesamt	389,1		400,2		339,5	

(1) Für eine Erläuterung der Berechnung des Auftragsbestands siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.4.1 Auftragsbestand“.

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

(3) Ohne Optionen.

(4) Auf Basis der Listenpreise für Verkehrsflugzeuge.

(5) Nach der Eingliederung von Airbus Military in Airbus bilanziert Airbus seit 2009 in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Der Geschäftsbereich Airbus Commercial umfasst EFW und die abgeschlossene Umstrukturierung des Geschäftsbereichs Luftfahrt, schließt jetzt aber das A400M aus. Airbus Military umfasst die ehemalige Division MTA sowie alle A400M-Aktivitäten. Verrechnungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden auf Airbus-Divisionsebene behandelt. Die Angaben für 2008 (jedoch nicht für 2007) wurden mit Ausnahme des Standorts Augsburg, der von der Division DS übertragen wurde, entsprechend neu ausgewiesen. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — 2.1.2 Überblick.“

(6) Ab dem Jahr 2009 weicht die Zusammensetzung von „Übrige Aktivitäten“ von der Aufstellung im Jahr 2008 ab. Da EADS derzeit nur eine Minderheitsbeteiligung an Socata hält, wird diese Geschäftseinheit nunmehr in den Büchern von EADS zum Eigenkapitalwert konsolidiert. Ab 2009 wird EADS EFW auch innerhalb von Airbus Commercial konsolidiert. „Übrige Aktivitäten“ besteht daher im Jahr 2009 aus ATR, EADS Sogerma, EADS North America und 30% von Socata zum Eigenkapitalwert. Die Angaben für 2008 (jedoch nicht für 2007) wurden berichtigt, um die Konsolidierung von EADS EFW innerhalb von Airbus Commercial widerzuspiegeln. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — 2.1.2 Überblick.“

BEZIEHUNG ZWISCHEN EADS N.V. UND DER GRUPPE

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

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

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

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

1.1.2 Airbus

Airbus ist einer der weltweit führenden Flugzeughersteller, der das Ziel verfolgt, die für die Marktbedürfnisse bestmöglichst geeigneten Flugzeuge zu liefern und diese Flugzeuge mit dem qualitativ hochwertigsten Kundendienst zu unterstützen. Die Produktlinie der Zivilflugzeuge von Airbus umfasst ein breites Flugzeugangebot, das von einem „Single-Aisle“ A318 mit 107 Sitzen bis zum A380 mit 525 Sitzen, dem weltweit größten im Einsatz befindlichen Verkehrsflugzeug, reicht.

2009 hat Airbus auch die ehemalige Division MTA als neuen Geschäftsbereich von Airbus mit der Bezeichnung „Airbus Military“ integriert, um alle Militärflugzeugaktivitäten, einschließlich der integrierten Entwicklung des A400M-Programms, zu verwalten. Mit dieser Integration wird das Ziel verfolgt, die Organisation und Verwaltung von Militärprogrammen durch klare und einheitliche Anordnungen effizienter zu gestalten. Eine zentrale Zielsetzung dieser Integration besteht auch in der besseren Zuteilung Ingenieur-Ressourcen und industriellen Anlagen. Für weitere Informationen bezüglich Airbus Military siehe „Airbus Military“ unten.

Airbus wies im Jahr 2009 Umsatzerlöse von 28,1 Milliarden Euro aus, einschließlich der Umsätze in Höhe von 2,2 Milliarden Euro bei Airbus Military, was 65,5% des Gesamtumsatzes von EADS darstellt.

AIRBUS COMMERCIAL

Einführung und Überblick

Von der Gründung 1970 bis Ende 2009 sind bei Airbus von annähernd 316 Kunden aus aller Welt 9.486 Flugzeuge bestellt worden. Mit 498 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2009 (483 im Jahr 2008) war Airbus zum siebten Mal in Folge der

größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit. Airbus erhielt im Jahr 2009 310 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 900 Bruttoaufträgen im Jahr 2008) bzw. 54% des weltweiten Marktanteils bei Flugzeugen mit über 100 Sitzen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2009 betrug nach Abzug von Stornierungen 271 Flugzeuge (im Vergleich zu 777 Flugzeugen im Jahr 2008). Zum 31. Dezember 2009 belief sich der Auftragsbestand von Airbus mit 3.488 Flugzeugen auf rund 82% des gesamten Auftragsbestands von EADS weltweit. Siehe „—1.1.2 Airbus—Airbus Commercial“.

Strategie

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

Aufbau einer schlankeren und umfassender integrierter Gesellschaft

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

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Im Vergleich zur vorgesehenen Kostenbasis wurden mit Power8 im Jahr 2009 Bruttokosteneinsparungen in Höhe von 2 Milliarden Euro erzielt. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage.“

Zusätzlich startete EADS im September 2008 ein weiteres Kostenreduzierungsprogramm namens „Power8 Plus“, mit dem beginnend in 2011-2012 jährliche Bruttoeinsparungen in Höhe von 650 Millionen Euro gegenüber der vorgesehenen Kostenbasis erzielt werden sollen. Das Airbus-Management plant zur Erreichung der Ziele von Power8 Plus eine Ausweitung der Power8-Initiativen bis 2012 (350 Millionen Euro) und eine weitere Globalisierung der Engineering- und Fertigungsarbeit (300 Millionen Euro).

Entwicklung der umfangreichsten, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Produktlinie

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

Ausrichtung auf wichtige geografische Märkte

Airbus strebt eine Ausweitung ihrer globalen Präsenz und eine Erhöhung ihres Marktanteils in wichtigen aufstrebenden Märkten wie China, Russland und Indien an. Im Rahmen dieser Strategie baut Airbus eine Reihe internationaler Industriepartnerschaften auf und gründet strategische Beziehungen mit starken Branchenpartnern. So unterzeichnete Airbus im Jahr 2009 beispielsweise einen Vertrag mit der VSMPO-AVISMA Corporation, dem russischen Titanhersteller, durch den die Lieferung von Titan und Gesenkschmiedeteilen für alle bestehenden Airbus-Flugzeuge, einschließlich neuer Programme wie dem A350 XWB, abgedeckt wird.

Verbreiterung des Kundendienstangebots

Airbus setzt alles daran, in ihrer Branche weiterhin eine führende Rolle einzunehmen, indem die Gesellschaft ihr Kundendienstangebot entsprechend den sich entwickelnden

Bedürfnissen ihrer Kunden ausweitet. Airbus hat dementsprechend ein umfassendes Kundendienstangebot entwickelt, das gezielt auf kundenspezifische Bedürfnisse eingeht, und mit dem Kunden die Produkte und Dienstleistungen auswählen können, die sie im Hinblick auf ihr eigenes Geschäftsmodell und ihre Fremdbeschaffungspraktiken brauchen. Durch diesen neuartigen Ansatz können Airbus-Betreiber ihre Betriebskosten erheblich senken, die Verfügbarkeit ihrer Maschinen erweitern und die Qualität ihrer Geschäftstätigkeit steigern.

Markt

Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts

Die wichtigsten Faktoren, welche auf den kommerziellen Flugzeugmarkt einwirken, sind die Nachfrage nach Flugreisen, die Frachtnachfrage, Abhängigkeit von Konjunkturzyklen, nationale und internationale Regulierung (und Deregulierung), Alter und Erneuerungsbedarf der bestehende Flotten, und die Verfügbarkeit von Flugzeugfinanzierungsquellen. Die Leistungsfähigkeit, Wettbewerbsposition und Strategie von Flugzeugherstellern, Luftfahrtgesellschaften, Frachtflug- und Leasingunternehmen sowie Kriege, politische Unruhen, Pandemien und außerordentliche Ereignisse können zu Veränderungen der Nachfrage führen und den Markt kurzfristig aus dem Gleichgewicht bringen.

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

Niedrigpreis-Fluglinien sind auch ein wichtiger Sektor und dürften sich weltweit weiter ausbreiten, insbesondere in Asien. Die „Single-Aisle“-Flugzeuge von Airbus sind bei diesen Fluglinien nach wie vor sehr beliebt. Da einige dieser Fluglinien damit beginnen, den Markt mit neuen Langstreckenangeboten zu testen, könnte auch deren Nachfrage nach „Twin-Aisle“-Flugzeugen von Airbus steigen.

Gesamtwachstum. Der langfristige Markt für Passagierflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits vor allem durch das Wachstum der Wirtschaft oder des BIP sowie die Höhe der Flugpreise und das Bevölkerungswachstum bestimmt wird. In umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen hat der Flugreiseverkehr von 1967 bis 2000 jedes Jahr (außer 1991 auf Grund des Golfkriegs) zugenommen und ist in diesem Zeitraum um durchschnittlich 7,9% pro Jahr gewachsen. Als Folge der Schocks vom 11. September und SARS in Asien wurde die Nachfrage nach

Lufttransportleistungen 2001 gedämpft. Der Markt hat sich dennoch schnell wieder erholt.

In jüngster Vergangenheit führten die Finanzkrise und die Ende 2008 und bis ins Jahr 2009 anhaltenden Wirtschaftsprobleme zur dritten Periode eines negativen Verkehrswachstums im Jetzeitalter sowie zu einem konjunkturabhängigen Abschwung des Verkehrsaufkommens für Luftfahrtgesellschaften (bei der Passagier- und Frachtnachfrage), des Gewinns und der Rentabilität. Ende 2009 hatte jedoch ein Wiederaufschwung beim Luftverkehr eingesetzt, und einige Branchenteilnehmer, darunter die International Civil Aviation Organization (ICAO), haben eine Rückkehr zum positiven Wachstum im Jahr 2010 und 2011 prognostiziert.

Von den kurzfristigen Marktungewissheiten abgesehen ist Airbus auf der Grundlage interner Schätzungen der Auffassung, dass Flugreisen ein Wachstumsbereich sind und im Zeitraum 2009-2028 jährlich um 4,7% ansteigen werden. Airbus erwartet daher, dass der in umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessene Passagierverkehr sich in den nächsten zwanzig Jahren mehr als verdoppelt.

Konjunkturschwankungen. Trotz des erwarteten langfristigen Wachstums beim kommerziellen Flugzeugmarkt insgesamt hat sich der Markt für Verkehrsflugzeuge aufgrund der volatilen Rentabilität der Luftfahrtgesellschaften und der Konjunkturschwankungen der Weltwirtschaft als konjunkturabhängig erwiesen. Gelegentliche unvorhergesehene Ereignisse, wie u.a. der Ausbruch der H1N1-Grippe, können die Nachfrage nach Flugreisen weiter dämpfen. Nach dem 2007 erreichten Höchststand der Aufträge verzeichnete Airbus daher 2008 und 2009 in Folge des konjunkturbedingten Abschwungs erheblich weniger Neuaufträge. Für 2010 wird weiter mit einem problematischen Wirtschaftsumfeld gerechnet.

In der Vergangenheit haben Flugzeughersteller bei zyklischen Konjunkturabschwächungen in der Regel einen Rückgang der Flugzeugaufträge und der Auslieferungen verzeichnet, wobei einige Kunden auch um Aufschub oder Stornierung vorhandener Bestellungen gebeten haben. Darauf folgte in der Vergangenheit üblicherweise eine Periode nachhaltiger neuer Aufträge und Lieferaktivitäten. Wie bei jeder makroökonomischen Entwicklung ist es jedoch schwierig, den Verlauf der derzeitigen Wirtschaftsabschwächung und des nächsten Konjunkturzyklus vorherzusagen.

Regulierung/Deregulierung. Die jeweilige in- und ausländische Regulierung (und Deregulierung) internationaler Flugverkehrsdienste und wichtiger inländischer Flugverkehrsmärkte wirkt sich auf die Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen aus. 1978 deregulierten die USA ihren inländischen Flugverkehr, gefolgt von Europa im Jahr 1985. Das kürzlich zwischen den USA und Europa ausgehandelte und im März 2008 in Kraft getretene „Open Skies Agreement“ erlaubt

jeder europäischen und US-amerikanischen Fluggesellschaft, jede beliebige Route zwischen jeder beliebigen Stadt in der EU und jeder beliebigen Stadt in den USA zu bedienen. Auch in anderen Regionen und Ländern wird zunehmend dereguliert, insbesondere in Asien. Es wird erwartet, dass dieser Trend anhält, dadurch wird die Nachfrage unterstützt, in einigen Fällen verstärkt. Neben einem größeren Marktzugang (der zuvor möglicherweise beschränkt war) ermöglicht eine Deregulierung die Bildung und das Wachstum neuer Fluggesellschaften oder neuer Modelle für Fluggesellschaften, so wie dies auch mit dem Modell der Niedrigpreis-Fluggesellschaften der Fall war, die seit der Deregulierung (z.B. in den USA und in Europa) in allen wichtigen Binnenmärkten und intraregionalen Märkten an Bedeutung gewonnen haben.

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

Das gewählte Netzwerksystem beeinflusst wiederum die Nachfrage, denn das Drehkreuz-Modell ermöglicht eine Normierung der Flotte auf kleinere Flugzeuge, die für kurze, hochfrequentierte Zubringerstrecken (zwischen Drehkreuzen und Speichen) geeignet sind, und größere Flugzeuge, die sich für die längeren Strecken mit höherer Verkehrsdichte eignen, die die Drehkreuzen verbinden und selbst große Direktflug-Märkte darstellen. So wie die Deregulierung die Fluggesellschaften dazu brachte, ihre Strategien für die Streckennetze zu diversifizieren, förderte sie gleichzeitig die Entwicklung einer breiteren Flugzeugpalette, um solche Strategien umsetzen zu können.

Wie andere Flugzeughersteller in der Branche glaubt Airbus, dass Streckennetze mit der Kapazitätsausweitung bestehender Strecken und der Einführung neuer Strecken weiter wachsen werden, was sich größtenteils dadurch auszeichnen wird, dass sich zumindest an einem Ende der Strecke eine größere Stadt befindet, die als Drehkreuz funktioniert. Diese neuen Streckenmärkte sollten vom jüngsten Produktangebot von Airbus, dem A350 XWB, gut bedient werden, der gerade für diesen Markt konzipiert wurde. Die jetzt in Betrieb stehende A380 wurde so konstruiert, dass sie der starken Nachfrage zwischen den wichtigsten Drehkreuz-Städten, sehr oft auch den Hauptballungszentren wie beispielsweise London, Paris, New York und Peking gerecht wird. Airbus hat in Marktanalysen 32 derartige Städte identifiziert. Airbus ist der Meinung,

dass das Unternehmen mit seiner kompletten Produktfamilie – vom A318 mit 107 Sitzen bis zum A380 mit 525 Sitzen – gut positioniert ist, um den aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen gerecht zu werden.

Allianzen. Die Entwicklung von weltweiten Airline-Allianzen hat das oben beschriebene Muster der Entwicklung von Netzwerken verstärkt. Laut Angaben von Ascend, einer in Großbritannien ansässigen Luftverkehrsberatungsfirma, wird mit Stand vom Januar 2010 über ein Drittel der Sitzplatzkapazität der weltweit betriebenen Jetliner von nur 15 Fluggesellschaften betrieben. In den 1990er Jahren setzte bei den großen Fluggesellschaften ein Trend zum Abschluss von Partnerschaften ein, durch die jedes Mitglied Zugang zu den Drehkreuzen und Strecken der anderen Mitglieder erhielt, so dass die Fluggesellschaften dadurch ihre Investitionen in Drehkreuze konzentrieren und gleichzeitig ihr Produktangebot und ihren Marktzugang erweitern konnten. In den letzten Jahren haben Fluggesellschaften zudem damit begonnen, verschiedene Fusionsmöglichkeiten zu prüfen. Zu den Beispielen zählen die Fusion von Air France und KLM, U.S. Airways und America West sowie Delta und Northwest, wobei derzeit auch Gespräche zwischen anderen Fluggesellschaften geführt werden.

Staatliche Finanzierung. In einem im Jahr 1992 abgeschlossenen bilateralen Abkommen zwischen der EU und den USA wurde die Höchstgrenze der rückvergütbaren Startfinanzierung (deren Gewährung seitens europäischer Regierungen üblich ist) auf 33% der Gesamtkosten von Entwicklungsprogrammen für neue Großverkehrsflugzeuge festgesetzt. Ferner ist in diesem Abkommen auch die indirekte Unterstützung bei der Entwicklung oder Produktion von Großverkehrsflugzeugen auf höchstens 3% der Industrieerlöse festgelegt worden (dies entspricht den in den USA von Seiten des Verteidigungsministeriums und der National Aeronautics and Space Administration („NASA“) benutzten Mechanismen). Dieses bilaterale Abkommen bildete den Rahmen für staatliche Unterstützungsleistungen und entsprach den europäischen wie auch den amerikanischen Bedürfnissen.

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

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente. Laut einer von Airbus durchgeführten Studie waren insgesamt 14.016 Flugzeuge mit mehr als 100 Plätzen zu Beginn des Jahres 2009 bei Fluggesellschaften weltweit im Einsatz (im Vergleich zu 13.284 Flugzeugen zum Jahresende 2007). Derzeit konkurriert Airbus in allen drei Hauptsegmenten des Marktes für Flugzeuge mit mehr als 100 Sitzen.

„Single-Aisle“-Flugzeuge wie die A320-Familie mit 100 bis 210 Sitzplätzen haben üblicherweise pro Reihe zweimal drei Sitzplätze, die durch einen Gang getrennt sind, und werden hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt.

„Twin-Aisle“- oder „Wide-Body“-Flugzeuge wie die A330/A340/A350-XWB-Familien haben einen breiteren Rumpf mit mehr als 210 Sitzen und verfügen typischerweise über acht Sitze pro Reihe, die durch zwei Gänge getrennt sind. Die A330/A340/A350-XWB-Familien können auf allen Kurz- und Mittelstreckenflügen eingesetzt werden, wobei der A340-500/600 insbesondere auch im Ultralangstreckenbereich eingesetzt werden kann.

„Sehr große („very large“) Flugzeuge“, wie die A380-Familie, sind dazu konzipiert, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg mit besonderem Komfort zu befördern und den Fluggesellschaften deutliche Kosteneinsparungen pro Sitz zu bieten. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe „— 1.1.6 Übrige Aktivitäten – Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten — EFW“.

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

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

die Binnenmärkte in China und Indien sich weiterentwickeln werden. Es wird erwartet, dass dies zur gleichen Zeit eintritt, in der die asiatische Nachfrage nach großen/Langstrecken-Flugzeugen weiter steigen wird.

Wettbewerb. Airbus ist seit dem Rückzug der Firma Lockheed im Jahr 1986 und der Übernahme von McDonnell Douglas durch Boeing im Jahr 1997 in einem Duopol tätig. Infolgedessen ist der Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen jetzt effektiv zwischen Airbus und Boeing aufgeteilt. Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge entfielen im Jahr 2009 auf Airbus und Boeing jeweils 51% bzw. 49% der Auslieferungen insgesamt, 54% bzw. 46% der Brutto-Bestellungen insgesamt und je 51% und 49% des Gesamtauftragsbestands am Jahresende.

Dennoch ist die Beteiligung an der Flugzeugherstellungsbranche aufgrund der anspruchsvollen Technologie und des hohen Wertes attraktiv und außer Boeing hat Airbus aggressive internationale Konkurrenten, die auf eine Ausweitung ihres Marktanteils drängen. Die regionalen Jet-Hersteller Embraer und Bombardier, die ursprünglich aus dem Markt für Verkehrsflugzeuge mit weniger als 100 Sitzen kommen, arbeiten weiter an der Entwicklung größerer und leistungsfähiger Flugzeuge, wie beispielsweise der neuen von Bombardier vorgestellten C-Serie mit 100 bis 149 Sitzen. Außerdem werden in den kommenden Jahren vermutlich auch anderen Konkurrenten aus Russland, China und Japan in den Markt für Flugzeuge mit 70 bis 150 Sitzen eintreten. Dieses Marktumfeld hat zu einem verschärften Druck bei der Preisgebung und anderen Wettbewerbsfaktoren geführt.

Kunden

Zum 31. Dezember 2009 verfügte Airbus über 316 Kunden. Seit der Gründung von Airbus sind 5.998 Flugzeuge an Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und der Auftragsbestand umfasste 3.488 Flugzeuge. Die nachstehende Tabelle zeigt die größten Bestellobligos, ausgedrückt in der Gesamtanzahl der Festaufträge, nach Kunde für das Jahr 2009.

Kunde	Festaufträge*
Nicht bekannter Kunde	52
Wizz Air	50
Turkish Airlines	34
Lan Airlines	30
Qatar Airways	24
China Eastern	16
Vietnam Airlines	16

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

Produkte und Dienstleistungen

Das Familien-Konzept – Gemeinsamkeit der Flotte

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

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

2009 konnte Airbus zum Beispiel weitere Fortschritte in Richtung einer Genehmigung von ASTM International, einer der größten Organisationen der Welt für die Erstellung freiwilliger Normen, zur Verwendung eines zu 50% synthetischen Jet-Treibstoffs zum Einsatz bei Verkehrsflugzeugen entgegensehen. Laut Schätzungen von Airbus könnten rund 30% des im Jahr 2030 verwendeten Jet-Treibstoffs Biojet-Treibstoff aus nachwachsenden Rohstoffen sein, sofern ergiebige alternative Vormaterialien, die nicht aus Nahrungsmitteln stammen, Mitte des kommenden Jahrzehntes zur Verfügung stehen.

A320-Familie

Zu der Airbus-Familie der „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf dem A320 basieren (die nach einem 1984 begonnenen vierjährigem Entwicklungsprogramm 1988 in Betrieb genommen wurde), gehören die Derivate A318, A319 und A321 sowie der auf dem A319 basierende Airbus Corporate Jetliner und der A318 Elite-Business-Jet, die Airbus 1997 bzw. 2005 lancierte. Alle Flugzeuge der A320-Familie sind mit den gleichen Systemen, Cockpit, Betriebsvorschriften und Rümpfen ausgestattet. Die A320-Familie deckt den Markt der 100- bis 220-sitzigen Flugzeuge mit Flugrouten von bis zu 3.000 nm/5.700 km ab.

Mit einem Durchmesser von 3,96 m hat die A320-Familie den breitesten Rumpf von allen konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Dies macht die Fluggastkabine geräumig und bietet hohen Komfort, und der Unterflur-Frachtraum ist größer als bei allen Konkurrenztypen. Die A320-Familie verfügt über digitale

Fly-by-Wire-Steuerungssysteme, ein ergonomisches Cockpit und ein Höhenleitwerk aus gewichtsparendem Kohlenstofffaser-Verbundstoff. Die Verwendung von Verbundwerkstoffen wurde auch beim Seitenleitwerk realisiert. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge der Serie 737.

Mit mehr als 6.528 verkauften und 4.063 derzeit in Betrieb stehenden Flugzeugen ist die A320-Familie bei den Kunden ausgesprochen beliebt. Sie bietet einen hohen Standard beim Kabinenkomfort sowie in den Bereichen Technologie und wirtschaftliche Leistung. Besonders ihr Erfolg bei den Niedrigpreis-Fluggesellschaften demonstriert die wirtschaftliche Attraktivität der A320-Familie.

2009 erhielt Airbus 207 Festaufträge für die Flugzeugfamilie A320 und lieferte 402 Flugzeuge an Kunden aus.

Technische Merkmale der A320-Familie

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

* Auslegung für zwei Klassen.

A330/A340-Familie

Mit etwa 1.435 verkauften und 1.025 derzeit in Betrieb stehenden Flugzeugen ist die A330/A340-Familie die Lösung von Airbus für Reisen im Regional-, Mittel-, Lang- und Ultralangstreckenbereich und für die Aufnahme von 250 bis 350 Passagieren ausgelegt. Das Konzept der A330/A340-Familie ist einzigartig: ein Flugzeug wird entweder von zwei oder vier Triebwerken angetrieben. Der zweistrahlige A330 bietet eine attraktive wirtschaftliche Leistung für Routen im Regional- bis Langstreckenbereich, während sich der vierstrahlige A340 für die meist anspruchsvollen Langstrecken und die Ultralangstreckenrouten eignet. Dazu zählen auch Non-Stop-Flüge wie Los Angeles – Singapur.

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

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

2009 absolvierte die neue Frachtvariante der erfolgreichen A330-Familie, die A330-200F, ihren ersten Flug; die ersten Auslieferungen sind für 2010 vorgesehen. Der neue A330-200F ist an die derzeitigen Marktdynamik angepasst, die von steigenden Treibstoffpreisen und zunehmendem Gewinnruck geprägt ist, und bietet Frachtkunden mehr Raum und die Gelegenheit zur Erweiterung ihres Flugangebots auf Langstreckenmärkten mit wenig Flügen, die derzeit mit weitaus größeren Flugzeugen bedient werden, sowie zur Entwicklung neuer Strecken und einer Reaktion auf das Wachstum des Marktes.

2009 erhielt Airbus 38 Festaufträge für die Flugzeugfamilie A330/A340 und lieferte 86 Flugzeuge an Kunden aus.

Technische Merkmale der A330/A340-Familie

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

* Auslegung für drei Klassen.

A380

Der A380 ist das größte auf dem Markt erhältliche Verkehrsflugzeug und ist das Angebot, das Airbus im Marktsegment der sehr großen Flugzeuge anbietet. Ihr Rumpf bietet einen flexiblen und innovativen Kabinenraum, wodurch die Passagiere von größeren Sitzen, breiteren Gängen und mehr Bodenfläche profitieren, und kann auf die Bedürfnisse jeder Fluggesellschaft zugeschnitten werden. Mit Sitzplätzen für 525 Passagiere in drei Klassen und einer Reichweite von 8.000 nm/15.000km bietet der A380 eine überlegene Wirtschaftlichkeit, geringeren Treibstoffverbrauch, weniger

Fluglärm und geringere Emissionen. Hauptkonkurrent der A380-Familie ist die Boeing 747-8 mit 400 Sitzplätzen.

Im Jahr 2009 erhielt Airbus 4 Festbestellungen für den A380 und damit insgesamt 202 Festbestellungen von 17 Kunden zum Jahresende. Gleichzeitig lieferte Airbus 2009 zehn Flugzeuge vom Typ A380 an Kunden aus (im Vergleich zu 12 im Jahr 2008). Airbus sieht sich weiterhin großen Herausforderungen ausgesetzt, da 2010 die Fertigung des A380 hochgefahren und die Lieferverpflichtungen für rund 20 Flugzeuge in 2010 erfüllt werden sollen. Siehe auch „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

Technische Merkmale des A380

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

* Auslegung für drei Klassen.

Entwicklung neuer Produkte

A350-XWB-Familie

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

Im Januar 2009 begann Airbus mit dem Bau der Endmontagelinie des A350 XWB. In dieser Fertigungsstätte werden die ersten Schritte für die Endmontage des A350 XWB vorgenommen: das Verbinden von Flugzeugrumpf und Flügeln. Flugzeugtests und Kabinenausstattung werden dann in der nahe gelegenen A330/340-Fertigungsstätte abgeschlossen.

Im Jahr 2009 erhielt Airbus 22 Festbestellungen für die A350-XWB-Flugzeugfamilie und damit insgesamt 505 Festbestellungen von 32 Kunden am Ende des Jahres.

Technische Merkmale der A350-XWB-Familie

Typ*	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität*	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A350-800	2014	270	15.800	61,0	64,0
A350-900	2013	314	15.000	67,3	64,0
A350-1000	2015	350	14.800	74,3	64,0

* Auslegung für drei Klassen.

A400M

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

Asset Management

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

Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle Verwaltung und das Risiko-Management des Airbus-Bestandes an Gebrauchtflugzeugen. Die meisten Flugzeuge können von den Kunden bar bezahlt werden, während einige Flugzeuge, je nach deren Finanzierung, nur im Rahmen eines Operating Leasing-Vertrags angeboten werden können. Zum Jahresende 2009 verfügte das Airbus Asset Management über einen Bestand von zehn Flugzeugen (keine Veränderung zu 2008). Der Bereich Asset Management bietet auch umfassenden Service, darunter Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei der Wartung.

Kundenfinanzierung

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

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

Das finanzielle Engagement von Airbus verläuft antizyklisch. Im Zeitraum 2005-2007 war Airbus deshalb in der Lage, bedeutende

Abtretungen der Schuld vorzunehmen. Aber in Anbetracht der anhaltenden Volatilität an den Finanz- und Kreditmärkten erwartet Airbus, dass sich der Finanzierungsumfang seiner Kunden in Zukunft erhöhen wird. Das Management ist auf Grund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass die Rückstellungshöhe Airbus vor Verzugschäden angemessen schützt und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage.“

Kundenbetreuung

Die Kundenbetreuung von Airbus bietet den Fluggesellschaften einen umfassenden Service, so dass diese ihre Airbus-Flotten sicher, effizient und planmäßig betreiben können. Das Direktorium des Airbus Customer Service leitet eine Gruppe zur Unterstützung im Engineering- und technischen Bereich (einschließlich einer rund um die Uhr an jedem Wochentag verfügbaren Kundendienstzentrale), eine Gruppe für die Unterstützung des Flugbetriebs, eine Organisation für technische Unterlagen, ein weltweites Netzwerk von Schulungszentren und Ersatzteil-Support-Centers sowie Kundenservice- und Außendienstteams, die direkt bei den Fluggesellschaften tätig sind.

Airbus versucht auf diesem Weg, sämtlichen Kundenbedürfnissen im Bereich der Betreuung vor Auslieferung und nach Inbetriebnahme gerecht zu werden. Diese Dienste werden durch Angebote von ausgewählten Partnern ergänzt. Airbus Customer Services betreut derzeit rund 5.700 Airbus-Flugzeuge, vom kleinsten Kurzstreckenflugzeug A318 bis zum großen A380 mit zwei Ebenen.

Die Entwicklung von Dienstleistungen ist insbesondere im Bereich der integrierten Wartungsleistungen, bei denen Airbus eine Reihe von Dienstleistungen, Flugstundendienste (FHS) und maßgeschneiderte Supportpakete (TSP) anbietet, wichtig, um Kunden bei deren Bemühungen zu unterstützen, Ersatzteil- und Wartungsinvestitionen zu reduzieren. Mehrere Kunden haben sich bereits zur Nutzung dieses innovativen Ansatzes beim Betrieb ihrer Flugzeuge entschieden.

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

Produktion

Betriebsorganisationen

Jede Aufgabe beim Bau eines Airbus-Flugzeugs (vom Entwurf, der Definition und Produktion bis zur Produkt- bzw. Betriebsbetreuung) wird entsprechend der jeweiligen Fachkompetenz einem designierten Kompetenzzentrum (Centre of Excellence – „CoE“) zugewiesen. Im Zusammenhang mit der Implementierung des oben erwähnten im Jahr 2007 eingeführten Programms Power8 unterzog sich Airbus einer beträchtlichen Umstrukturierung und stellte durch Überarbeitungen sicher, dass die Kompetenzzentren völlig transnational sind. Die derzeit bestehenden Kompetenzzentren befassen sich mit Flugzeugrumpf/Kabine, Flügel/Triebwerksträger und Leitwerk/hinterer Flugzeugrumpf sowie transversalen CoE-Industrieabläufen und Flugzeugstrukturen. Die Entwicklung von Kompetenzzentren ist ein wesentliches Merkmal der Produktion von Airbus.

Die Kompetenzzentren unterstehen dem Leiter des operativen Geschäftsbereichs (Head of Operations) von Airbus und seinem Team, das für die gesamten Fertigungsverfahren zuständig ist. Dazu gehört unter anderem, sicherzustellen, dass die aufeinander abgestimmte und standardisierte Prozesse, Methoden und Hilfsmittel ausgewählt und in allen Kompetenzzentren zur Effizienzsteigerung und Kostenreduzierung implementiert werden.

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

Ferner unterhalten die Kompetenzzentren enge Verbindungen mit Kernfunktionen wie Engineering, Beschaffung, Qualität, Personalwesen und Kundendienst, um Kompetenzen zu entwickeln und zu managen, um Richtlinien zu fördern und um sicherzustellen, dass die Mitarbeiter von Airbus ihr Wissen und ihre Ideen mit Kollegen über Funktionen hinweg teilen.

2008 haben EADS und Airbus die unter Power8 begonnene Umstrukturierungsstrategie für Flugzeugkomponenten abgeschlossen. Diese Initiative verbindet die Veräußerung von nicht zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten und Standorten, um ein Netzwerk starker, führender Lieferanten zu etablieren, das es Airbus erlaubt, sich auf das Kerngeschäft als Flugzeugarchitekt und -integrator zu konzentrieren. Dementsprechend erwarb GKN Aerospace den Herstellungsstandort für Flügelkomponenten und Unterbaugruppen in Filton, Großbritannien, und Diehl/Thales erwarb das Werk in Laupheim, Deutschland, von Airbus. Davor wurde außerdem der Ausgliederungsprozess für die früheren deutschen Airbus-Werke in Nordenham und Varel und das frühere EADS-Werk in Augsburg abgeschlossen, um die neue

Premium Aerotec GmbH zu gründen. Ein ähnlicher Prozess kam in Frankreich zum tragen, wo Méaulte und St. Nazaire Ville jetzt das Fundament der Aerolia S.A bilden. Sowohl Premium Aerotec als auch Aerolia nahmen am 1. Januar 2009 als Gesellschaften im Eigentum von EADS ihre volle Geschäftstätigkeit auf und sind gut positioniert, um eine wichtige Rolle im globalen Markt für Flugzeugkomponenten zu spielen. Es werden nicht nur alle Gesellschaften in erheblichem Maße am A350-XWB-Programm beteiligt sein, sie verpflichten sich auch, die Power8-Ziele von EADS und Airbus einzuhalten.

2009 wurden im Rahmen des Power8-Prozesses „Umgestaltung der Betriebsstandorte“ weitere Übertragungen vorgenommen: Der in Saint-Nazaire angesiedelte Bereich für Hydraulik und Kabinensystemrohre wurde am 1. Oktober 2009 von Airbus auf Aerolia übertragen und die Walzblechteilproduktion in Bremen wurde am 1. Januar 2010 von Airbus auf Premium AEROTEC übertragen.

Engineering

Technische Innovationen werden bei Airbus von den Kompetenzzentren („CoCs“) vorangetrieben, die führend bei der formtechnischen Ausrichtung des gesamten Flugzeugs und der Einzelteile sowie bei der Entwicklung und Erforschung der Technologien sind, die für das nächste Flugzeugprogramm angewendet werden können. Die CoCs arbeiten über die nationalen Grenzen hinweg mit Ingenieuren der CoCs an allen vier Airbus-Standorten zusammen. Airbus Ingenieure arbeiten an spezifischen und unspezifischen Flugzeugdesigns für Lösungen, die den Kundenbedürfnissen gerecht werden.

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

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

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

Im Jahr 2009 hat der Bereich Airbus Engineering spezifische Verbesserungen am Design des A350 hinsichtlich der Konstruktion und dem Komponentendesign sowie bei großen strukturellen Demonstratoren durch weitere Feinabstimmung der Aerodynamik, Ausreifung der Systemarchitektur, Auswahl der wichtigsten Systemlieferanten und Studien zur

Antriebsintegration vorgenommen. Airbus Engineering leistete außerdem einen erheblichen Beitrag zum erfolgreichen Erstflug des A330-200F und des A400M im Jahr 2009.

Betriebsstätten und Produktionsfluss

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

Für 2010 festgesetzte Auslieferungen

Im Jahr 2009 hat Airbus 498 Flugzeuge ausgeliefert (im Vergleich zu 483 im Jahr 2008) und strebt für 2010 die Auslieferung derselben Anzahl von Flugzeugen an. Eine erhebliche Produktions- oder Marktstörung oder eine Konjunkturabschwächung könnte zu einer Korrektur dieser Zahlen nach unten führen.

AIRBUS MILITARY

Einführung und Überblick

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

Im Jahr 2009 verzeichnete Airbus Military Umsatzerlöse in Höhe von 2,2 Milliarden Euro.

Strategie

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

Festigung ihrer Position als führender Anbieter von Flugzeugen für Sondermissionen

Als Lieferant von Flugzeugen für Sondermissionen erfüllt Airbus Military aufgabenspezifische Kundenanforderungen, wobei der Geschäftsbereich sich einerseits eigener spezieller

Technologien bedient (Betankungssystem mit Ausleger, Fully Integrated Tactical System (FITS), Seeüberwachungslösungen) und andererseits auf die bei EADS vorhandene breite Palette von Flugzeugplattformen zurückgreifen kann. Airbus Military wird sich zukünftig um eine weitere Konsolidierung seiner Position auf diesem Markt bemühen, insbesondere durch das Angebot des A330 MRTT, das derzeit die letzten Prüfungen zur Erlangung der Zertifizierung und Qualitätskontrollen durchläuft.

Behauptung der Führungsposition bei militärischen Transportflugzeugen

Airbus Military zählt zu den Weltmarktführern in den Marktsegmenten mittelschwere und leichte militärische Transportflugzeuge. Mit dem schweren militärischen Transportflugzeug A400M - das im Jahr 2009 erfolgreich seinen Erstflug absolvierte - bietet Airbus Military ein komplettes Spektrum taktischer militärischer Transportflugzeuge, mit denen alle Bedürfnisse einer Mission erfüllt werden können.

Markt

Flugzeuge für Sondermissionen

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

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

Militärische Transportflugzeuge

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

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

Mittelschwere militärische Transportflugzeuge. Das Management ist der Auffassung, dass dieser Markt weiterhin moderat wachsen wird. Die Flugzeuge des Geschäftsbereichs Airbus Military, insbesondere die CN-235 und die C-295, deren gemeinsamer durchschnittlicher Marktanteil während der letzten zehn Jahre internen Schätzungen zufolge bei 56% lag, sind in diesem Segment führend. Ihre Konkurrenten sind die C-27J Spartan, hergestellt vom Joint Venture LMATTS (Lockheed Martin Alenia Tactical Transport System), und die von Antonow hergestellte An-32.

Leichte militärische Transportflugzeuge. Hier handelt es sich um einen ausgereiften Markt, der im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung vieler Länder, die sich nun mittelschwere militärische Transportflugzeuge leisten können, schrumpft. Die C-212 war in der Vergangenheit in diesem Marktsegment führend und hielt internen Schätzungen zufolge in den vergangenen zehn Jahren einen durchschnittlichen Marktanteil von 27%. Die Hauptkonkurrenten der C-212 sind die von Polskie Zakłady Lotnicze, Mielec hergestellten M-28.

Produkte und Dienstleistungen

Flugzeuge für Sondermissionen

Multi-Role Tanker Transport — A330 MRTT. Der A330 MRTT, ein Abkömmling der erfolgreichen Airbus A330/A340-Familie, ist das weltweit führende Luft-Luft-Betankungsflugzeug. Ihre riesige Treibstoffkapazität bedeutet, dass keine Hilfstanks notwendig sind, um eine Luft-Luft-Betankungsleistung bereitzustellen, die weit über der ihrer engsten Mitbewerber liegt. Der Treibstoff fließt durch einen innovativen Fly-by-Wire-Betankungsausleger, der eine größere Kraftstoffdurchflussgeschwindigkeit, Betankungskapazität und eine bessere Kontrolle als andere auf dem Markt angebotene Systeme bietet. Da der A330 MRTT keine zusätzlichen Hilfstanks benötigt, steht der ganze Laderaum für Fracht zur Verfügung. Dadurch können LD3- oder LD6-Standardcontainer, militärische Paletten und/oder jede sonstige Art heute gebräuchlicher Ladegeräte integriert werden.

Der A330 MRTT wird für Anforderungen von Transportmissionen mit Mehrzwecktankflugzeugen auf der ganzen Welt in Erwägung gezogen. Airbus Military konnte bis dato mit Australien, Saudi-Arabien (einschließlich eines Folgeauftrags),

den VAE und Großbritannien Aufträge für den A330 MRTT abschließen und hatte Ende 2009 einen Auftragsbestand von insgesamt 28 Flugzeugen, darunter ein 27-Jahresvertrag mit dem britischen Verteidigungsministerium („MoD“) im Zusammenhang mit dessen Future Strategic Tanker Aircraft- („FSTA“-) Programm. Das FSTA-Programm sieht die Bereitstellung einer Flotte von 14 neuen (auf der aktuellsten Generation des Airbus A330-200 basierenden) Tankflugzeugen vor, die ab 2011 in Betrieb gehen und die Vorgängerflotte von VC-10- und Tristar-Tankflugzeugen ersetzen. Der Vertrag umfasst ebenfalls die Bereitstellung der gesamten erforderlichen Infrastruktur, Schulungen, Wartungsarbeiten, Flug- und Flottenmanagement und Bodendienste, sodass die Royal Airforce weltweit Luftbetankungen vornehmen und Transportmissionen durchführen kann.

In den USA hat die Air Force ein Programm zur Ersetzung ihrer alten Luft-Luft-Betankungsflotte initiiert. Anfang 2008 gab die US Air Force bekannt, dass sie dem Unternehmen Northrop Grumman, mit dem sich EADS zusammengeschlossen hatte, den ursprünglichen Zuschlag (als Hauptauftragnehmer) erteilt hat. Im Anschluss an eine Anfechtung des Vertragszuschlags durch Boeing, der vom staatlichen Rechenschaftsbüro („Government Accountability Office“) stattgegeben wurde, veröffentlichte das US-Verteidigungsministerium Ende Februar 2010 eine neue Ausschreibung, an der sich das Northrop Grumman/EADS-Team nicht beteiligt hat. Siehe „—1.2 Jüngste Entwicklungen“.

Schließlich hat Airbus Military ein technologisches Programm zur Entwicklung eines neuen Luft-Luft-Betankungssystems mit Ausleger (air-to-air refuelling boom system, „ARBS“) durchgeführt. Das neue ARBS ist darauf ausgelegt, eine gegenüber der Konkurrenz erheblich schnellere Luftbetankungsleistung zu gewährleisten – ein wesentlicher Vorteil, weil Flugzeuge während der Luftbetankung anfällig sind. 2009 wurde mit der industriellen Planung für die Serienproduktion des neuen ARBS begonnen. Das ARBS wurde im Rahmen des Zertifizierungs- und Qualifizierungsverfahrens des A330 MRTT für die Royal Australian Air Force erfolgreich Flugtests mit dem A330 MRTT unterzogen, wobei sowohl schnelle Jets (F-16) als auch große Flugzeuge (E3 AWACS) betankt wurden.

Seeüberwachungsflugzeuge. Airbus Military bietet verschiedene Lösungen an, die von der Seeüberwachung bis zur U-Boot-Abwehr reichen und auf der C-212-, CN-235-, C-295- oder P-3-Orion-Plattform basieren. Die Flugzeuge des Bereichs Airbus Military, insbesondere die CN-235 und die C-295, hatten internen Schätzungen zufolge in den vergangenen zehn Jahren zusammen einen durchschnittlichen Marktanteil von 38%. Ihre Hauptkonkurrenten sind Seeüberwachungsvarianten des Bombardier Dash-8 Q200/Q300 und des Alenia ATR 42/72.

Airbus Military befasst sich auch mit der Entwicklung von FITS, dem Kernstück des auf diesen Seeüberwachungsplattformen installierten Missionssystemen. FITS ist ein System der neuen Generation zur Verbesserung des taktischen Bewusstseins, das Entscheidungsfindungsprozesse und den Betrieb in einem netzwerkzentrierten Umfeld erleichtert.

Die kolumbianische Marine hat 2009 ein Flugzeug vom Typ CN-235 für Seeüberwachungsmissionen bestellt. Hinsichtlich der Auslieferungen, konnte Airbus Military 2009 drei Seeüberwachungsflugzeuge ausliefern (eine CN-235 für die US-Küstenwache, eine C-295 für Chile sowie eine C-295 für Portugal). Die Umrüstung der restlichen beiden CN-235 für das spanische Verteidigungsministerium wurde ebenfalls abgeschlossen und die Flugzeuge wurden 2009 ausgeliefert.

Militärische Transportflugzeuge

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

Im Mai 2003 unterzeichnete die Organisation Conjointe en Matière d'Armement („OCCAR“) im Namen von sieben Ländern einen Vertrag über 180 A400M mit Airbus-Military: Deutschland verpflichtete sich für 60 Flugzeuge, Frankreich für 50, Spanien für 27, Großbritannien für 25, die Türkei für 10 und Belgien für 8 (einschließlich einem im Namen von Luxemburg). Zusätzlich zu den anfänglichen 180 Flugzeugen ergibt sich durch Exportaufträge (4 für Malaysia) zum Jahresende 2009 (nach der Stornierung der acht Flugzeuge für Südafrika) ein Gesamtauftragsbestand von 184 A400M.

Im September 2008 kündigte EADS an, dass der Erstflug des A400M auf unbestimmte Zeit verschoben wurde. Der Hauptgrund dafür war, dass das Antriebssystem nicht verfügbar war. Außerdem hatten andere Zulieferer von missionskritischen Systemen und der Systemintegration erhebliche Schwierigkeiten mit den anspruchsvollen technischen Anforderungen dieses Flugzeugs – wobei dies für den Erstflug jedoch nicht von kritischer Bedeutung war.

Im Januar 2009 teilte EADS mit, dass den europäischen Erstkundennationen über OCCAR ein neuer Ansatz für das A400M-Programm vorgeschlagen wurde, mit dem Ziel, einen geeigneten Weg für die Fortsetzung des Programms zu finden. Dabei wurden Vorschläge zur Änderung des Programmzeitplans sowie weiterer Bereiche des ursprünglichen Vertrags einschließlich insbesondere bestimmter technischer Merkmale dieses Militärflugzeugs besprochen. Während dieser Zeit fand im Dezember 2009 der erste Flug der A400M statt.

Am 5. März 2010 gab EADS bekannt, dass eine Grundsatzvereinbarung mit den Erstkundennationen über die Zukunft des A400M-Programms getroffen wurde. Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte den Abschnitten „—1.2 Jüngste Entwicklungen“, „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 3: Bilanzierung des A400M-Programms“.

CN-235 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Die erste Version der CN-235 -Familie, die S-10, ging im Jahr 1987 in Betrieb, die neueste, die Serie 300, ist eine zweimotorige Turboprop-Maschine mit Druckkabine. Die CN-235-300 kann eine Nutzlast von maximal 6.000 kg befördern, was (i) 36 Fallschirmjägern, (ii) 18 Tragen und drei Sanitätern, (iii) vier der gängigsten Frachtpaletten oder (iv) einer überdimensionalen Last wie einem Flugzeugtriebwerk oder -Rotorblättern entspricht. Fallschirmjäger können durch die beiden Seitentüren am Flugzeugheck oder über die hintere Laderampe abgesetzt werden. Varianten der CN-235-300 werden für spezielle Missionen, wie beispielsweise als Seeüberwachungsflugzeug oder zur Kontrolle von Umweltverschmutzung eingesetzt.

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

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

2009 unterzeichnete Airbus Military einen neuen Vertrag mit Botswana über die Lieferung eines weiteren Flugzeugs vom Typ CN-235 sowie Verträge mit der Tschechischen Republik und mit Mexiko über vier bzw. sieben Flugzeuge vom Typ C-295. Im Jahr 2009 hat Airbus Military zwei CN-235 an Botswana, einen an L3, ein US-amerikanisches Unternehmen, sowie das erste Flugzeug vom Typ C-295 an die Tschechische Republik ausgeliefert. Außerdem wurden vier C-295 nach Portugal, jeweils zwei C-295 nach Mexiko und nach Brasilien und eine C-295 nach Kolumbien geliefert.

C-212 – Leichtes militärisches Transportflugzeug. Die C-212 wurde als ein einfaches und zuverlässiges Flugzeug ohne Druckausgleich konzipiert, das von Behelfsstartbahnen aus operieren und sowohl für zivile als auch für militärische Aufgaben eingesetzt werden kann. Die erste Version dieser Serie, der S-100, ging im Jahr 1974 in den Einsatz. Die neueste Version,

der S-400, weist eine Reihe von Verbesserungen auf, wie eine neue Avionik und Triebwerke höherer Leistung für den Einsatz in heißen Klimazonen und in Höhenlagen sowie verbesserte Kurzstart- und Landeeigenschaften. Zusätzlich ist die hintere Laderampe der C-212 mehrzweckfähig und kann rasch und einfach umkonfiguriert werden, wodurch die Standzeiten am Boden reduziert werden. Im Jahr 2009 wurde mit Thailand ein Vertrag über zwei C-212 unterzeichnet.

Produktion

2009 wurde eine neue Endmontagestätte für leichte und mittelschwere Flugzeuge im Werk San Pablo in Sevilla (Südspanien) eröffnet. Die neue Anlage - die auch für den A400M genutzt wird - hat eine Fläche von 600.000 m² (wovon 170.000 m² bebaut sind). Dies entspricht einer Verdoppelung der früheren Betriebskapazität. Am 11. Juni 2009 wurde die alte Montagestätte in diese neue Anlage am Flughafen San Pablo verlegt.

1.1.3 Eurocopter

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Eurocopter ist ein weltweit führender Anbieter im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber mit einem der vollständigsten und modernsten Angebote an Hubschraubern und dazugehörigen Dienstleistungen. Mit derzeit weltweit rund 2.800 Betreibern umfasst die Produktpalette leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittelschwere und schwere Hubschrauber, die je nach den Bedürfnissen des Kunden für unterschiedliche Einsatzarten angepasst werden können. Der erzielte Umsatzerlös von Eurocopter belief sich im Jahr 2009 auf 4,6 Milliarden Euro; dies entspricht 10,7% des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Mit 558 Hubschrauberlieferungen im Jahr 2009 (588 im Jahr 2008) hat Eurocopter ihre Unternehmens- und Lieferziele für das Jahr erreicht. Aufgrund des weltweiten Wirtschaftsabschwungs gingen die Auftragseingänge 2009 an den Stückzahlen gemessen zurück, wobei der Wert jedoch aufgrund des Wachstums auf dem Militärmarkt nicht rückläufig war. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2009 betrug nach Abzug von Stornierungen 344 Hubschrauber (gegenüber 715 Hubschraubern im Jahr 2008). Eurocopter hielt 2009 mit rund 450 Bruttoaufträgen seine Führungsposition auf dem zivilen und halbstaatlichen Markt. Zum 31. Dezember 2009 belief sich der Auftragsbestand von Eurocopter auf 1.303 Hubschrauber.

STRATEGIE

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

Förderung des internen Wachstums und der internationalen Expansion

Das Management konzentriert sich nun auf die Stärkung der Position von Eurocopter in Märkten, wo diese Division bereits eine starke Position hat, wie etwa auf dem US-amerikanischen

Zivil- und Heimatschutzmarkt, und auf den weiteren Ausbau seiner Präsenz in potenziellen Wachstumsmärkten wie China, Indien, Südamerika und Osteuropa. Die Strategie beruht teilweise darauf, Spitzentechnologieprodukte in allen Märkten anzubieten, wie z. B. der bedeutende mit Brasilien unterzeichnete Vertrag über 50 EC725-Hubschrauber und davor der erste erfolgreiche Verkauf einer großen Anzahl von Hubschraubersystemen an die US Army durch einen nicht aus den Vereinigten Staaten stammenden Hersteller. Eurocopter wird versuchen, diese Expansion durch organisches und externes Wachstum mit einem Fokus auf Dienstleistungen zu verfolgen. Eurocopter wird auch versuchen, bei Programmentwicklungs- und Gemeinschaftsfertigungsprojekten wie dem EC175 mit China oder dem koreanischen Hubschrauberprogramm („KHP“) in Korea von ihrer Erfahrung bei der Zusammenarbeit mit der örtlichen Industrie zu profitieren.

Implementierung einer ehrgeizigen Produkt- und Dienstleistungsstrategie

Um ihre Marktführung und technologische Überlegenheit zu bewahren, muss Eurocopter laufend in die Erneuerung ihrer umfangreichen Produktlinie für zivile und militärische Hubschrauber investieren. Dementsprechend konzentriert sich das Management derzeit auf (i) die Stärkung der Marktposition von Schlüsselprodukten wie der Ecureuil-Familie, des Dauphin, EC135, EC145 und EC225/725, (ii) die Vermarktung der neuesten Eurocopter-Produkte (Tiger und NH90) sowie (iii) die Erweiterung ihrer Produktlinie (z.B. Gemeinschaftsentwicklung des zivilen Hubschraubers EC175 mit China und eine Partnerschaft mit der koreanischen Industrie zur Entwicklung des militärischen Programms KHP sowie die Entwicklung des Programms der Serie X (der neue Dauphin) und des Bluecopter-Technologieprogramms für Umweltfreundlichkeit). Eurocopter strebt an, über eine Kombination aus zentralen Technologielösungen und hochwertigen Anpassungsmöglichkeiten eine kostengünstige Antwort auf die Ansprüche an Mehrfachmissionen der zivilen und militärischen Kunden in allen Segmenten des Hubschraubermarktes zu bieten.

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

MARKT

Bestimmungsfaktoren des Markts

Der Wert der weltweit gelieferten Hubschrauber stieg von geschätzten 8,8 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf schätzungsweise 11,5 Milliarden Euro im Jahr 2009. Das Management rechnet für 2010 mit einem Rückgang dieser Zahlen. Gemäß einer von der Teal Group, Honeywell und Rolls Royce veröffentlichten Marktprognose werden von 2009 bis 2018 weltweit 7.000 bis 9.500 Zivilhubschrauber und 6.500 bis 6.800 Militärhubschrauber gebaut. Diese Prognose beruht insbesondere im Militärsegment zu einem großen Teil auf den umfassenden Entwicklungsprogrammen der USA.

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

Der militärische Sektor ist durch starke Konkurrenz gekennzeichnet sowie durch Wettbewerbsbeschränkungen beim Zugang ausländischer Hersteller zu inländischen Ausschreibungen im Verteidigungsbereich, die bis hin zum praktischen Ausschluss von Einfuhren gehen können. Mit der Einführung des Tiger, des NH90 und des EC725 und durch einen aggressiveren Ansatz bei der internationalen Fertigungszusammenarbeit wurde der Anteil von Eurocopter am Weltmarkt für Militärhubschrauber jedoch erhöht. 2009 lag Eurocopter im Militärsegment an den Aufträgen gemessen auf einem immer noch von US-Herstellern beherrschten Markt an zweiter Stelle. Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter in diesem

Segment sind Unternehmen wie Agusta-Westland in Europa sowie Sikorsky, Boeing und Bell Helicopter (ein Geschäftsbereich von Textron Inc.) in den USA. Darüber hinaus sind die russischen Hersteller nach einer vollständigen kaufmännischen und fertigungstechnischen Umstrukturierung wieder präsent. In letzter Zeit traten sie aggressiver auf, vor allem in den asiatischen und den lateinamerikanischen Märkten. Die Umsätze im Militärsektor betragen im Jahr 2009 48% der Umsatzerlöse von Eurocopter.

Die im zivilen Markt verkauften Hubschrauber werden zum VIP-Transport, zur Versorgung von Offshore-Ölunternehmen, für verschiedene kommerzielle Zwecke und von staatlichen Stellen, unter anderem von Küstenwache, Polizei, Rettungsdienst und für die Feuerbekämpfung, eingesetzt. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahre 2009 weltweit rund 831 zivile Turbinenhubschrauber geliefert wurden. Die Geschäftsleitung rechnet in Folge des weltweiten Wirtschaftsabschwungs damit, dass der Wert der weltweiten Auslieferungen im Zivildbereich im Jahr 2010 vermutlich rückläufig sein wird. Bei Eurocopter werden die geringeren Auftragseingänge für leichte Hubschrauber im Jahr 2009 zu niedrigeren Produktionszahlen im Jahr 2010 führen, während die Produktionszahlen für Militärhubschrauber steigen werden.

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

Kunden und Marketing

Rund 2.800 Betreiber weltweit setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber in 140 Ländern ein und stellen einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice dar. 85% der Kunden von Eurocopter betreiben Flotten von einem bis vier Hubschraubern. Die wichtigsten militärischen Kunden von Eurocopter sind europäische Verteidigungsministerien sowie Verteidigungsministerien in Asien und den Vereinigten Staaten. Auf dem zivilen und halbstaatlichen Markt hat Eurocopter in Europa, den USA und Kanada einen führenden Marktanteil.

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

Die globale Marketingstrategie von Eurocopter zeigt sich in der Größenordnung ihres weiten internationalen Netzwerks. Dieses besteht derzeit aus 20 ausländischen Tochtergesellschaften, die durch ein Netz von Vertragshändlern und Servicezentren ergänzt werden, das so angelegt ist, dass es eine große Anzahl bestehender und potenzieller Kunden betreuen kann. Eurocopter verstärkte 2009 ihr Filialnetz mit der Gründung von Eurocopter Japan durch die Übernahme ihres ehemaligen lokalen Vertriebspartners und den Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an dem Hubschrauberwartungsgeschäft von ANAM. Zudem hat Eurocopter Erfahrungen in der Produktionslizenzierung, bei Gemeinschaftsproduktionen und bei Zulieferverträgen sowie durch Beziehungen zu industriellen Partnern und Zulieferern in mehr als 35 Ländern aufgebaut.

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

Hubschraubertyp	Hauptaufgaben
Leichtes einmotoriges Modell	
EC120 „Colibri“	Unternehmen/Privat, zivile und militärische Ausbildung
Einmotoriges Modell („Ecureuil“-Familie)	
AS350 „Ecureuil“/AS550 „Fennec“	Halbstaatlich*, ziviler und militärischer Mehrzweck**, Unternehmen/Privat
EC130	Tourismus, Öl & Gas, Unternehmen/Privat
Leichtes zweimotoriges Modell	
AS355NP/AS555	Halbstaatlich*, Mehrzweck, Unternehmen/Privat
EC135/EC635	Rettungsdienst, Halbstaatlich*, Öl & Gas, Unternehmen/Privat
EC145/LUH (UH-72)	Zivil- und Militäreinsatz**, Rettungsdienst, Halbstaatlich*, Shuttle
Mittelschwer („Dauphin“-Familie)	
AS365 „Dauphin“/AS565 „Panther“	Halbstaatlich* (insbesondere Küstenwache, Such- und Rettungseinsätze (SAR)), Öl & Gas
EC155	Unternehmen/Privat, VIP, Öl & Gas, Halbstaatlich*, Shuttle
Mittelschweres Modell	
AS332 „Super Puma“/AS532 „Cougar“	Militärtransport, Öl & Gas, Shuttle
EC225/EC725	Such- und Rettungseinsätze (SAR), Combat-SAR, Militärtransport, Öl & Gas, VIP
NH90 (TTH/NFH)	Such- und Rettungseinsätze (SAR), Combat-SAR, Militärtransport, Marineeinsätze
Sondermodelle	
Tiger	Gefechtseinsatz, bewaffneter Aufklärungseinsatz/Geleitschutz

* Halbstaatlich umfasst Heimatschutz, Polizei, Brandbekämpfung, Grenzschutz, Küstenwache und Rettungsdienste öffentlicher Behörden.

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

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

PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

Bestehende Produkte

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

2009 erhielt Eurocopter 322 Festaufträge für Zivilhubschrauber (einschließlich der jeweiligen Militär-Derivate) und lieferte 536 Hubschrauber an Kunden aus.

Leichter Mehrzweck-Hubschrauber (Light Utility Helicopter, LUH)-Programm. Die U.S. Army wählte die UH-72A Lakota (ein Militär-Derivat des kommerziellen EC145) als ihren LUH der nächsten Generation mit einem Lieferbedarf von bis zu 345 Stück über einen Zeitraum von 10 Jahren mit einem Gesamtwert von mehr als 2 Milliarden US\$ über den gesamten Lebenszyklus. Im Jahr 2006 bestellte die U.S. Army 42 Hubschrauber, gefolgt von einer zusätzlichen Bestellung über 43 Hubschrauber im Jahr 2007, 39 Hubschrauber im Jahr 2008 und 51 Hubschrauber im Jahr 2009. Im Jahr 2009 wurden

40 LUH ausgeliefert, womit sich die Gesamtzahl der planmäßig durchgeführten Auslieferungen zu Ende 2009 auf 96 beläuft. Alle Auslieferungen erfolgten vom neuen US-amerikanischen Eurocopter-Standort in Columbus, Mississippi aus.

Entwicklung neuer Produkte

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

NH90. Der für moderne Multimissionen bei günstigen Lebenszykluskosten konzipierte NH90 wurde als Mehrzweckhubschrauber für den taktischen Transport (TTH) und die Marine (NFH) entwickelt. Das hauptsächlich vom französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Staat finanzierte Programm wurde von Eurocopter, Agusta-Westland (Italien) und Fokker Services (Niederlande) als gemeinsame Gesellschafter der NATO Helicopter Industries („NHI“) direkt proportional zur zugesagten Beschaffungsmenge der vier beteiligten Länder entwickelt. Der Anteil von Eurocopter an NHI beträgt 62,5%. Die Produktion wurde im Jahr 2000 aufgenommen und im Jahr 2009 erfolgten 15 Auslieferungen (fünf an Deutschland, zwei an Italien, zwei an Finnland, zwei an Schweden und vier an Australien). Insgesamt sind bis Ende 2009 40 Auslieferungen erfolgt. Eurocopter erhielt im Jahr 2009 einen Auftrag von der französischen Rüstungsbeschaffungsbehörde für weitere 22 Hubschrauber, womit der Auftragsbestand für den NH90 zum Jahresende 2009 bei 489 Festaufträgen lag.

Mit Bestellungen für 23 verschiedene Versionen aus 14 Ländern entwickelt sich der NH90 weltweit rasch zu dem taktischen Referenz-Transporthubschrauber für Streitkräfte. Der starke wirtschaftliche Erfolg des NH90 hat zusammen mit der Komplexität eines derart modernen Fluggeräts und dem Management der Beziehungen zwischen der Industrie und den Kunden zu einer erheblichen Steigerung der Herausforderungen für das Programm-Management und erhöhtem Druck auf die Gewinnspannen geführt. Um diese Herausforderungen besser managen zu können, hat Eurocopter im Jahr 2008 einen Maßnahmenplan eingeführt, in dessen Rahmen die Programm-Governance geändert (einschließlich der Neuorganisation der Industrie), das Kundenvertragsmanagement angepasst und die industriellen Prozesse neu strukturiert werden (mit dem Ziel der Vereinfachung, klarerer Zuweisungen von Aufgaben und höherer Reaktivität). Damit wurden 2009 positive Ergebnisse erzielt.

Tiger. Das Tiger-Kampfhubschrauber-Programm umfasst vier Varianten, die alle auf demselben Flugwerk basieren: den HAP (Turmgeschütze, Raketen und Luft-Luft-Lenkflugkörper) mit 40 Exemplaren für Frankreich; den UHT (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Lenkflugkörper, Axialgewehre und Raketen) mit 80

Exemplaren für Deutschland; den ARH (Panzerabwehrflugkörper, Turmgeschütz und Raketen) mit 22 Exemplaren für Australien sowie den HAD (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Lenkflugkörper, Turmgeschütz, Raketen und aktualisierte Luftfahrtelektronik und Motoren) mit 24 Exemplaren für Spanien und 40 Exemplaren für Frankreich. 2009 wurde der Tiger von den französischen Streitkräften in Afghanistan eingesetzt und demonstrierte dabei seine herausragende Verlässlichkeit und Betriebstauglichkeit im Einsatz.

Im Jahr 2009 wurden sieben Tiger ausgeliefert (fünf an Frankreich, einer an Deutschland und einer an Australien). Damit sind bis Ende 2009 insgesamt 55 Auslieferungen erfolgt.

KHP. Die koreanische Regierung hat Eurocopter als Hauptpartner für die Korea Aerospace Industries („KAI“) für ein neues KHP-Programm ausgewählt, mit dem der erste koreanische militärische Transporthubschrauber der 8-Tonnen-Klasse entwickelt werden soll. Die 6-jährige KHP-Entwicklungsphase läuft von 2006 bis 2011. Für die darauf folgende 10-jährige Produktionsphase ist die Fertigung von 245 Hubschraubern vorgesehen. Als Hauptpartner von KAI verfügt Eurocopter über eine Beteiligung von 30% an der Entwicklungsphase und von 20% an der Produktionsphase. Eurocopter und KAI planen die Gründung einer Tochtergesellschaft zur Vermarktung der Exportversion des KHP. 2009 zeigte sich bei der erfolgreichen Einführung des ersten Prototyps, dass das Programm planmäßig verlief.

EC175. Eurocopter und die chinesische AVIC II Corporation haben die gemeinschaftliche Entwicklung und Produktion (auf 50:50-Basis) des EC175 aufgenommen, eines Zivilhubschraubers der 6-Tonnen-Klasse, der die Produktpaletten beider Partner erweitert. Die fünfjährige Entwicklungsphase begann im Jahr 2006. Im Jahr 2008 wurde der EC175 auf der Heli-Expo in den Vereinigten Staaten präsentiert. Dies führte zur Unterzeichnung von schriftlichen Absichtserklärungen mit 13 Betreibern für insgesamt 111 Hubschrauber. Die Montage des ersten Prototyps begann Ende 2008 in Marignane nach Lieferung der ersten Zelle durch den chinesischen Partner. 2009 hat der EC175 seinen Erstflug plangemäß unter Einhaltung der Leistungs- und Kostenvorgaben absolviert. Der erste EC175-Hubschrauber soll 2012 ausgeliefert werden.

Kundenbetreuung

Zum 31.12.09 bildeten die Eurocopter-Produkte mit weltweit mehr als 10.500 Hubschraubern im Einsatz die zweitgrößte Hersteller-Hubschrauberflotte der Welt. Als Folge davon hatten die Kunden-Serviceleistungen, die für die Betreuung dieser großen Flotte erforderlich sind, einen Anteil von 35% der in 2009 erzielten Umsatzerlöse bei Eurocopter. Die Kunden-Serviceleistungen von Eurocopter bestehen hauptsächlich aus Schulung, technischer Unterstützung, Wartung, Reparaturen und der Bereitstellung von Ersatzteilen. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften,

Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Darüber hinaus erweitert Eurocopter, um der immer globaler werdenden Kundennachfrage gerecht zu werden, die Palette der seinen Kunden zur Verfügung stehenden Dienstleistungen.

Eurocopter hat 2009 zwei neue Kundendienstzentren eröffnet: eines in Hongkong für den Asien-Pazifik-Raum und eines in Dallas für Nord- und Südamerika. Nach der Gründung eines Eurocopter-Schulungsunternehmens in Bückeburg, Deutschland im Jahr 2004 für die Entwicklung, Herstellung und Bedienung der NH90-Missionsflugsimulatoren für die Pilotenausbildung wurden die Simulatoren 2009 für „abnahmebereit“ erklärt. Gleichzeitig wurden im Verlauf des Jahres mehrere weitere Flugsimulatoren eingeführt bzw. zum Einsatz gebracht.

Eurocopter bemüht sich, die Qualität ihres Dienstleistungsangebots, wie die Effizienz der Ersatzteillieferungen, ständig zu verbessern, die im Jahr 2009 ein on-time-delivery-Verhältnis von etwa 85% ausmachte.

PRODUKTION

Die Fertigung von Eurocopter erfolgt an fünf Hauptstandorten, zwei in Frankreich, zwei in Deutschland und einer in Spanien. Die französischen Standorte sind Marignane in Südfrankreich und La Courneuve in der Nähe von Paris. Die deutschen Standorte befinden sich in Donauwörth und Ottobrunn bei München. Das spanische Werk befindet sich in Albacete.

Das im Jahr 2007 eingeweihte neue Werk Eurocopter España in Albacete ist für die Herstellung der hinteren Rumpfteile für den

EC135 und den Tiger sowie die vorderen Rumpfteile des NH90 verantwortlich. In diesem Werk sind die Endmontagelinien des für den spanischen Markt vorgesehenen EC135, ab 2008 die der spanischen HAD-Version des Tigers und die des NH90 in der TTH-Version für das spanische Verteidigungsministerium untergebracht.

Im Anschluss an eine umfangreiche Expansion im Jahr 2008 hat das US-amerikanische Eurocopter-Werk in Mississippi die Fertigung, Montage und Auslieferung des LUH weiter gesteigert. Die Fertigungstätigkeit hat 2006 mit der Montage und Auslieferung des LUH begonnen und hat inzwischen nach der Erteilung der Produktionszulassung seitens der US-amerikanischen Bundesluftfahrtbehörde den vollen Produktionsumfang erreicht. In dem Werk in Columbus erfolgt u.a. auch die Herstellung und Montage des AS350 und des EC120 für die US-Zollbehörden und den Grenzschutz sowie die Unterstützung des Programms der US-Küstenwache zur Modernisierung ihrer Dolphin-Hubschrauberflotte.

Insgesamt war die Zahl der serienmäßigen Hubschrauber-auslieferungen im Jahr 2009 um rund 5% rückläufig und für 2010 wird ein weiterer Rückgang erwartet (wobei die Anzahl jedoch voraussichtlich bei mehr als 500 Exemplaren pro Jahr liegt), bevor 2011 die Anzahl der Auslieferungen voraussichtlich wieder steigen wird. Eurocopter wird weiter die internationale Expansion ihrer globalen Lieferkette mit besonderem Schwerpunkt auf einer dollarbasierten und kostengünstigen Beschaffung verfolgen, während gleichzeitig die Rationalisierung ihres Zulieferernetzwerks und die Straffung ihrer internen industriellen Organisation angestrebt wird.

1.1.4 Astrium

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Astrium konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensysteme und bietet Raumfahrt-dienstleistungen. Astrium ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2009 auf 4,8 Milliarden Euro, also 11,2% des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Astrium besteht aus drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Diese umfassen die Bereitstellung von Trägerdiensten über die Beteiligungen von Astrium an Arianespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyuz-Trägerrakete) und Eurokot (Rockot-Trägerrakete), sowie Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten über

hundertprozentige Tochtergesellschaften oder Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung wie Paradigm Secure Communications, Infoterra und Spot Image.

STRATEGIE

Mit einer gefestigten Position in fünf europäischen Ländern mit aktiven Raumfahrtprogrammen (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Spanien und die Niederlande) ist Astrium das einzige europäische Unternehmen, das eine ganze Bandbreite an Kompetenzen auf dem Gebiet der Raumfahrtindustrie (Satelliten, Trägersysteme, orbitale Infrastruktur und Kundendienst) anbietet. Die Strategie von Astrium liegt darin, diese strategischen Schlüsselvermögenswerte weiter auszubauen und seine Marktposition zu stärken. Insbesondere weil die Märkte für Trägerraketen und Satelliten flach sind, hat Astrium eine Dienstleistungsaktivität erfolgreich aufgebaut, die in den nächsten Jahren den größten Teil ihrer Entwicklung ausmachen dürfte.

Generieren eines profitablen Wachstums in einem flachen Markt

Aufgrund der bestehenden Beschaffungsbudgetbeschränkungen verlaufen die institutionellen und militärischen Ausgaben für Raumfahrtaktivitäten in Europa eher flach. Zudem herrscht in den kommerziellen Märkten für Trägersysteme und Telekommunikationssatelliten intensiver Wettbewerb, insbesondere da der US-Dollar gegenüber dem Euro während des Großteils des Jahres 2009 historische Tiefstände erreichte. In diesem schwierigen Markt verfolgt Astrium folgende Strategie:

- in Zusammenhang mit der Trägerrakete Ariane und dem Flugkörpersystem M51 wollte Astrium Space Transportation ihre Aktivitäten rationalisieren und straffen, indem sie die Rolle des Hauptauftragnehmers (statt nur die eines Hauptlieferanten und Systemarchitekten) übernahm. Dies trug deutlich zu einer Steigerung der Verlässlichkeit und der Kosteneffizienz dieser Produkte bei. Zusätzlich ist Astrium derzeit mit einem Anteil von 30,5% nach der französischen Raumfahrtbehörde (CNES) der zweitgrößte Aktionär von Arianespace. Astrium Space Transportation wird sich bemühen, diese Führungsposition für noch bessere Leistungen für ihre Kunden zu nutzen;
- in Bezug auf das Satellitengeschäft und die Dienstleistungen versuchte Astrium in den letzten Jahren, sich von der Position des ausschließlich auf Lieferung von Systemen konzentrierten Unternehmens in Richtung einer Führungsposition im Satellitenbetreuungsbereich als Erbringer sicherer Kommunikations-, Erdbeobachtungs- und Navigationsleistungen zu bewegen. 2009 wurde mit Erreichen des Meilensteins für den umfassenden operationellen Dienstes eines sicheren globalen militärischen Satellitenkommunikationssystems, das hauptsächlich auf das britische Verteidigungsministerium abgestellt ist, und mit der erfolgreichen orbitalen Aussetzung des ersten sicheren Kommunikationssatelliten an die deutsche Bundeswehr wichtige Fortschritte erreicht. Astrium wird sich auch in Zukunft um eine Erweiterung ihres Angebots innovativer, äußerst konkurrenzfähiger und maßgeschneiderter Lösungen im Bereich sichere Kommunikation bemühen. Dabei verfolgt Astrium auch das Ziel, ihre Position bei Dienstleistungen zur Erdbeobachtung zu stärken und ihre Präsenz bei Satellitennavigationsdiensten auszuweiten.

Erreichen einer Maßstäbe setzenden Rentabilität in Europa

Die Geschäftsleitung ist entschlossen, zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Rentabilität und Innovation („Inovex“ für Astrium Satellites, „Boost+“ für Astrium Space Transportation und „Services Improvement“ für Astrium Services) im Rahmen der von EADS begonnenen Integrations- und Kosteneinsparungsinitiativen „Power8 Plus“ und „Future EADS“ einzuführen. Diese Maßnahmen zielen langfristig auf eine stetige Verbesserung der Gewinnspannen ab.

ASTRIUM SATELLITES

Astrium Satellites zählt in den Bereichen Konstruktion und Fertigung von Satellitensystemen, Nutzlasten, Bodeninfrastruktur und Weltraumausstattung für eine breite Palette ziviler und militärischer Anwendungen zu den weltweit führenden Anbietern. Als Hauptauftragnehmer für mehr als 90 Kommunikationssatelliten ist Astrium Satellites ein bevorzugter Partner für viele der angesehensten Betreiber weltweit. Das Geschäft von Astrium Satellites umfasst die vier nachfolgend beschriebenen Gruppen von Satellitensystemen:

- *Telekommunikationssatelliten* – sie finden in mehreren Bereichen Anwendung; so z.B. als Verbindung für Ferngespräche und Mobilfunk, bei Fernseh- und Radioübertragungen sowie bei Datenübertragungen, Multimedia und Internet-Verbindungen. Sie können für zivile und militärische Anwendungen eingesetzt werden;
- *Beobachtungssatelliten* – sie erlauben die Sammlung von Informationen in verschiedenen Gebieten wie etwa Kartografie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts- und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcen-Management sowie militärische Aufklärung;
- *Forschungssatelliten* – sie sind maßgeschneiderte Produkte, die den speziellen Erfordernissen ihrer Mission angepasst sind. Sie verfügen über Anwendungen zur astronomischen Beobachtung von Strahlungsquellen im Universum, zur Erforschung von Planeten oder für Geowissenschaften; und
- *Navigationsatellitensysteme* – sie senden Signale, mit deren Hilfe die Benutzer ihre geografische Position mit hoher Präzision bestimmen können, was in vielen Wirtschaftsbereichen, wie beispielsweise für Fluggesellschaften, Land-, See- und Lufttransportbetriebe, Notdienste, Landwirtschaft und Fischerei, Tourismus und Telekommunikationsnetzwerke von zunehmender Bedeutung ist.

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

Markt

Der Markt für kommerzielle Telekommunikationssatelliten ist von extremem Wettbewerb geprägt. Astrium Satellites verfügt laut internen Schätzungen weltweit über einen Marktanteil von rund 23% und ihre Hauptkonkurrenten sind Loral, Boeing und Lockheed Martin in den USA sowie Thales Alenia Space (TAS) in Frankreich und Italien und Information Satellite Systems Reshetnev in Russland. Das Management hält den Telekommunikationssatellitenmarkt für einen zwar langsam,

jedoch nachhaltig wachsenden Bereich, was von Faktoren wie (i) der zunehmende Nachfrage im Telekommunikationsbereich, einschließlich Internet, Multimedia und militärischem Bedarf sowie (ii) einer größeren Nachfrage hinsichtlich des Ersatzes veralteter Produkte unterstützt wird. Vor dem Hintergrund der nach wie vor starken Konkurrenzsituation wird Astrium Satellites versuchen, ihre Position in diesem Markt zu festigen.

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

Schließlich stieg die Nachfrage nach Telekommunikations- und Beobachtungssatelliten im Markt für militärische Satelliten. In den vergangenen Jahren sind die Unzulänglichkeiten der europäischen Militärkapazitäten in diesen Bereichen erkennbar geworden, während die Notwendigkeit, auf schwer fassbare Bedrohungen vorbereitet zu sein, zugenommen hat. Der Skynet 5/ Paradigm-Vertrag in Großbritannien, der Satcom-BW-Vertrag in Deutschland, der Yahsat-Vertrag in den Vereinigten Arabischen Emiraten und andere Entwicklungsverträge in Frankreich veranschaulichen das Wachstumspotenzial dieses Marktes.

Produkte

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

Telekommunikationssatelliten. Astrium stellt Telekommunikationssatelliten für Festnetz- und mobile Anwendungen sowie Satellitenradio- und -fernsehdienste her. Die geostationären Telekommunikationssatelliten von EADS beruhen auf der Plattformfamilie Eurostar (63 dieser Satelliten wurden bisher geordert), von denen der Eurostar 3000 das neueste Modell ist.

Astrium Satellites erhielt 2009 sieben Aufträge für kommerzielle Satelliten (für einen weltweiten Marktanteil von 23%), die

allesamt auf der Eurostar-Plattform basieren (Arabsat 5C & 6B für Arabsat, Atlantic Bird 7 für Eutelsat, Astra 2E/2F/2G & 5B für SES). Zwei kommerzielle und ein militärischer Telekommunikationssatellit wurden 2009 erfolgreich in die Umlaufbahn gebracht: Hotbird 10 für Eutelsat (Februar 2009), Amazonas 2 für Hispasat (Oktober 2009) und SatCom BW1 für die deutsche Bundeswehr (Oktober 2009).

Beobachtungs- und Forschungssatelliten. Astrium Satellites ist der in Europa führende Hersteller von Erdbeobachtungssatelliten für militärische und zivile Anwendungen. Auf diesem Gebiet profitieren Kunden erheblich von den gemeinsamen Elementen der zivilen und militärischen Programme von Astrium Satellites.

Astrium Satellites konstruiert und produziert eine breite Palette von sehr flexiblen Plattformen, optische und Radarinstrumente sowie Bodenelement-Ausrüstung für den vollständigen Bereich von ferngesteuerten Anwendungen, Abläufen und Dienstleistungen. Astrium Satellites ist der Hauptlieferant für die meisten wichtigen Beobachtungsprogramme von ESA und CNES. Insbesondere ist sie Hauptlieferant für (i) die Spot-Mehrzweck-Plattformserien, die in fünfzehn europäischen Erdbeobachtungssatelliten im Einsatz sind und als Industrie-Standard anerkannt sind, (ii) Metop, ein polar-orbitales Wettersatellitensystem der nächsten Generation, wovon der erste von drei Satelliten im Jahr 2006 in die Umlaufbahn gebracht wurde, (iii) Pleiades, zwei kleine und äußerst agile Erdbeobachtungssatelliten für zivile und militärische Anwendungen, die voraussichtlich im Jahr 2010 gestartet werden sollen, (iv) Swarm, ein Klimasatellit zur Beobachtung der Entwicklung der Magnetfelder der Erde, (v) Cryosat 2, ein Radarsatellit, der für die Überwachung der Dicke der Polareiskappen konzipiert wurde, (vi) Tandem X, ein Bildsatellit; (vii) Bepi Colombo, eine Beobachtungsmission zum Merkur und (viii) Seosat und Seosar, ein Radarerdbeobachtungssystem für die spanische Regierung.

2009 wurde ein Beobachtungssatellit (Seosat) an das spanische Zentrum für die Entwicklung industrieller Technologie und zwei Erdbeobachtungssatelliten (Spot 6 und Spot 7) an Spot Image, eine Tochtergesellschaft von Astrium Services, verkauft. Der militärische Erdbeobachtungssatellit für die französische Rüstungsbeschaffungsbehörde (DGA), Helios 2B, wurde im Dezember 2009 ebenfalls erfolgreich in die Umlaufbahn gebracht.

Im Oktober 2009 wurden außerdem von Astrium und KGS, dem nationalen kasachischen Raumfahrtunternehmen, ein Vertrag für zwei Erdbeobachtungssatelliten und die Gründungsdokumente zur Schaffung eines Joint Venture für den Bau eines Montageintegrations- und Testbetriebs in Astana unterzeichnet.

Navigationsatelliten. Nachdem die Europäische Union Ende 2007 zu der Entscheidung gekommen war, die Entwicklung eines europäischen globalen Satellitennavigationssystems „Galileo“ voranzutreiben, wurde die ESA mit der direkten Beschaffung

verschiedener erforderlicher Komponenten (Raumfahrtsegment, Bodensegment, Systemunterstützung, Trägersysteme usw.) beauftragt. Von den für die Validierungsphase des Programms benötigten Satelliten brachte Astrium erfolgreich den Giove B Satelliten in die Umlaufbahn, der sich im April 2010 seit zwei Jahren im Weltraum befindet. Astrium ist ebenfalls für die Validierungsphase des Galileo im Weltraum („IOV“) verantwortlich, in der das neue Satellitennavigationssystem unter realen Missionsbedingungen getestet wird. Die IOV-Phase umfasst den Bau der ersten vier Satelliten dieser Konstellation und einen Teil der terrestrischen Infrastruktur für Galileo, gefolgt von dem Test für dieses Teilsystem.

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

ASTRIUM SPACE TRANSPORTATION

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

Raumfahrt-Infrastruktur

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

Markt

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

Produkte

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

Außerdem ist Astrium Space Transportation der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV, das Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren soll, sowie für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Das erste ATV, Jules Verne, wurde im März 2008 gestartet und dockte an die ISS an. Nach sechs Monaten in der Umlaufbahn wurde es von der ISS abgedockt und verbrannte beim Eintritt in die Atmosphäre. Das zweite ATV, Johannes Kepler, wird derzeit den ersten Flugtauglichkeits- und Funktionstests unterzogen und soll laut Zeitplan im November 2010 ausgeliefert werden. Die Herstellung der ATVs zwei bis fünf sowie die Missionsvorbereitung und Betriebsunterstützung ist durch den Vertrag abgedeckt, der den Betrieb und die Lieferung der europäischen Komponenten für die ISS regelt.

Trägerraketen und Trägerdienste

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

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

Markt

In den vergangenen Jahren hat sich der Markt für kommerzielle Trägerdienste wesentlich verändert. Russische Firmen und staatliche Behörden haben ihre Preise drastisch angehoben, wodurch andere Trägersysteme mehr Wettbewerbskraft im Markt

erhielten. Das Management ist der Ansicht, dass der vorhandene Markt für kommerzielle Trägerdienste wahrscheinlich stabil bleiben wird (bei 20 bis 25 Nutzlasten pro Jahr), von denen es sich bei den meisten um geostationäre Telekommunikationssatelliten handelt, die in die Umlaufbahn gebracht werden. Aufgrund verschiedener Faktoren (wie technologischer Fortschritt und Konsolidierung auf Seiten der Kunden) bleibt diese Zahl allerdings volatil. Dieser Markt umfasst nicht die institutionellen Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russland und China.

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

Produkte und Dienstleistungen

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

➤ **Ariespace.** Astrium Space Transportation ist mit einem Anteil von 30,5% an Ariespace (direkt und indirekt) der zweitgrößte Gesellschafter (nach CNES) und der größte industrielle Gesellschafter. Gemessen am Auftragsbestand ist Ariespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten. Bis Ende 2009 hatte Ariane insgesamt 277 Satelliten in die Umlaufbahn gebracht. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft Ariespace Ariane-Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch-Guayana die Starts durch.

Im Jahr 2009 erhielt Ariespace 13 neue kommerzielle Verträge, die mehr als 50% des verfügbaren Marktes darstellen, und drei institutionelle Verträge. Ariespace startete sieben Ariane-Trägerraketen, mit denen neun kommerzielle Satelliten und drei institutionelle Satelliten in die Umlaufbahn gebracht wurden. Seit im Jahr 1999 der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte, absolvierten 49 Ariane-5-Raketen ihre erfolgreichen Flüge;

➤ **Starsem.** Astrium Space Transportation besitzt eine direkte Beteiligung von 35% an Starsem, ein französisches Unternehmen gemeinsam mit Ariespace 15%, die russische Raumfahrtbehörde 25% und das im Besitz des russischen

Staats befindliche Zentrale Spezialisierte Konstruktionsbüro „Progress“ 25%. Über Ariespace vermarktet Starsem Trägerdienste der Soyus-Trägerraketen für mittelschwere Raumfahrzeuge für niedrige oder sonnensynchrone Umlaufbahnen wie auch für interplanetare Missionen. Die Arbeiten an der Startrampe Kourou machen Fortschritte und die ersten beiden Starts (die von Ariespace durchgeführt werden sollen) sind für 2010 vorgesehen.

➤ **Eurockot.** Eurockot Launch Services wird gemeinsam von Astrium Space Transportation (51%) und Khrunichev (49%) kontrolliert und bietet Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rocket-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19.

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

Astrium Space Transportation ist seit 2004 Generalunternehmer für das Ariane-5-System. Aufgrund des kommerziellen Erfolgs von Ariane 5 unterzeichnete Astrium Space Transportation im Jahr 2009 zusätzlich zu dem im Jahr 2004 bestellten Paket von 30 Ariane-5-Trägerraketen einen Vertrag für die Herstellung von 35 Ariane-5-Trägerraketen.

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

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

ASTRIUM SERVICES

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

Produkte und Dienstleistungen

Militärische Kommunikation. Im Jahr 2003 entschied sich das britische Verteidigungsministerium für Paradigm als Erbringer globaler militärischer Satellitenkommunikationsdienste für sein Skynet-5-Programm der nächsten Generation. Dieser Vertrag, unter dem Paradigm derzeit die britische Satelliteninfrastruktur für die militärische Kommunikation besitzt und betreibt, erlaubt es dem britischen Verteidigungsministerium, Aufträge zu platzieren und Dienstleistungen entsprechend der Inanspruchnahme zu bezahlen. In seinem Dienstleistungskatalog liefert Paradigm maßgeschneiderte in-theatre- und back-to-base-Kommunikationslösungen für Sprach-, Daten- und Videodienste, von einem einzelnen Stimmkanal bis zu einem schlüsselfertigen Komplettsystem mit integrierten Terminals und Netzwerkverwaltung. Paradigm erbringt auch Dienstleistungen im Wohlfahrtsbereich, mit denen sichergestellt wird, dass eingesetzte Truppen zu Hause anrufen und das Internet benutzen können. Die ersten beiden Skynet-5-Satelliten wurden im Jahr 2007 und der dritte im Jahr 2008 in den Orbit gebracht, so dass das britische Verteidigungsministerium 2009 den Vollbetrieb bekannt geben konnte.

In Deutschland wird ein Team unter der Leitung von Astrium Services die ersten dedizierten Satelliten für ein sicheres Kommunikationsnetzwerk in Deutschland bereitstellen. Zwei Militärfrequenzsatelliten und ein umfassendes Anwenderterminal am Boden liefert der deutschen Bundeswehr eine sichere Informationsquelle zur Nutzung durch im Einsatz befindliche Einheiten mit Sprach-, Fax-, Daten-, Video- und Multimedia-Applikationen. Der erste Satellit (ComSat BW1) war im November 2009 in die Umlaufbahn gebracht worden, und der zweite Satellit (ComSat BW2) soll Anfang 2010 in Orbit gebracht werden. Das gesamte System einschließlich der Bodenstationen soll ab Ende 2010 seinen Betrieb aufnehmen. Astrium Services wird durch ein Jointventure mit ND Satcom (Astrium Services: 75%, ND Satcom: 25%) das System langfristig betreiben und zusätzliche Kapazitäten von kommerziellen Betreibern bereitstellen.

Im Abu Dhabi arbeitet Astrium Services (zusammen mit Thales Alenia Space) auf der Basis eines im Jahr 2007 unterzeichneten Vertrags mit der Mubadala Development Company über den

Bau eines sicheren Satellitenkommunikationssystems. Astrium Services leitet das Programm und wird das Raumfahrtsegment (abgesehen von der Nutzlast) und 50% des Bodensegments liefern. Die Arbeiten gehen voran und die vollständige Auslieferung ist für 2011 geplant.

Navigation. Nach umfangreichen Verhandlungen und Debatten entschied sich die Europäische Union Ende 2007, die Entwicklung des Galileo-Programms fortzusetzen. Die ESA wurde mit der direkten Beschaffung verschiedener erforderlicher Komponenten (Raumfahrtsegment, Bodensegment, Systemunterstützung, Trägersysteme usw.) beauftragt, wobei als Ziel für die vollständige Implementierung das Jahr 2013 festgesetzt wurde. Dieser Prozess hat begonnen und Astrium Services beabsichtigt, in dem reorganisierten Programm eine wichtige Rolle zu spielen. Für Europa ist das Galileo-Programm ein großer Schritt nach vorne. Es ist das erste größere Infrastruktur-Beschaffungsprogramm auf europäischer Ebene mit einer globalen Dimension, von denen der Kontinent und der Rest der Welt stark profitieren werden. Das Marktpotenzial ist viel versprechend, da die globale Nachfrage nach Satellitennavigationsdiensten und derivativer Produkte internen Schätzungen zufolge jährlich um rund 25% wächst.

Erdbeobachtungsdienste. Infoterra stellt ihren Kunden, zu denen auch internationale Unternehmen, Regierungen und Behörden aus aller Welt zählen, Geoinformationsprodukte und -dienste bereit. Mit dem erfolgreichen Start von TerraSAR-X im Jahr 2007 – des neuen radargestützten Erdbeobachtungssatelliten, der hochwertige topografische Informationen liefert – konnte Infoterra ihre Fähigkeiten durch das Angebot einer neuen Art von Bildern, die auf Radaraufnahmen basieren, wesentlich ausbauen. Im Jahr 2008 hat Astrium, die Muttergesellschaft von Infoterra, ihre Aktienbeteiligung an Spot Image, einem Lieferanten für satellitenbasierte geografische Informationen und Dienstleistungen, von 40% auf 81% und dann im Jahr 2009 auf 96,3% erhöht.

Spot Image begann im Jahr 2009 mit den Arbeiten an dem „Astroterra-Programm“, mit dem Spot 5 (das der französischen Regierung gehört, der von Spot Image eine Alleinlizenz für den Betrieb gewährt wurde) vor Ablauf seines Lebenszyklus durch eine Konstellation von zwei Erdbeobachtungssatelliten (Spot 6 und Spot 7) ersetzt werden soll, um die Hoचाuflösungskapazität bis einschließlich 2023 aufrecht zu erhalten.

PRODUKTION

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

1.1.5 Verteidigung und Sicherheit

EINFÜHRUNG UND ÜBERBLICK

Die Division DS ist der Hauptpfeiler der Verteidigungs- und Sicherheitsaktivitäten von EADS. Durch die Zusammenfassung der Aktivitäten der Bereiche Verteidigungs- und Kommunikationssysteme, Verteidigungselektronik, Military Air Systems und Flugkörpersysteme (die aus einem Anteil von EADS an MDBA in Höhe von 37,5% besteht) in einer einzigen Division hat EADS sein Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft gestrafft, um den Bedürfnissen von Kunden besser gerecht zu werden, die integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien benötigen.

Im Jahr 2009 betragen die Umsatzerlöse der Division DS 5,4 Milliarden Euro, also 12,5% der Gesamtumsätze von EADS.

STRATEGIE

DS unterstützt die Implementierung des Vision 2020 Plans von EADS aktiv durch:

- ein starkes Wachstum der Umsatzerlöse im Bereich Verteidigung und Sicherheit, um das Risiko der Gruppe im Bereich Verkehrsflugzeuge auszugleichen;
- eine Steigerung der Rentabilität über die Vergleichsgröße der Industrie hinaus;
- eine Ausweitung seines Dienstleistungsgeschäfts und
- seine Umwandlung in eine wirklich globale Division.

Unterstützung des Transformationsprozesses der Kunden

Die Division DS unterstützt durch bereits mit der NATO, dem Europäischen Verteidigungsministerium und den Verteidigungsministerien der jeweiligen Länder (insbesondere Frankreich, Großbritannien, Deutschland und Spanien) bestehende Programme aktiv die Transformation der Verteidigungs- und Sicherheitskräfte Europas und der NATO. Die Division DS nimmt ebenfalls am Network Centric Operations Industry Consortium (Ncoic) teil, einem industriebasierten Gemeinschaftsforum, das gebildet wurde, um Empfehlungen für System- und Plattformentwickler innerhalb einer globalen Netzwerkumgebung in Bezug auf die Architektur auszusprechen.

DS wird auch in Zukunft weiter eng mit Industrie- und Kundenarbeitsgruppen zusammenarbeiten, um die Definition und Bereitstellung von Lösungen zu unterstützen, mit denen der Transformationsprozess der Verteidigungs- und Sicherheitskräfte innerhalb und außerhalb Europas weiter gefördert wird.

Verfolgen weiterer Wachstumsbereiche

In Anbetracht der Haushaltszwänge seiner staatlichen Kunden wird sich DS um die Aufrechterhaltung seiner Führungsposition in Kernbereichen (wie unter anderem Kampfflugzeuge, Verteidigungselektronik, Verteidigungs- und Sicherheitssysteme sowie Raketen) bemühen und gleichzeitig schnell wachsende Märkte gezielt angehen wie:

- den Markt für unbemannte Flugkörper (UAV), auf dem sich DS basierend auf seiner umfassenden Erfahrung und seinen bisherigen Projekten (wie u.a. Euro Hawk®, Harfang, Barracuda, DRAC) um den Aufbau einer Führungsposition bemühen wird und
- den globalen Sicherheitsmarkt, auf dem DS Lösungen wie zum Beispiel integrierte Systeme für globale Sicherheit, vollständige Sicherheitskommunikationslösungen und Sicherheitselektronik anbietet. Durch die vor Kurzem im Nahen Osten verliehenen Projektauszeichnungen wird die Division DS zu einem weltweit führenden Unternehmen bei integrierten landesweiten Sicherheitslösungen.

Steigerung der Profitabilität

Durch strikte Umsetzung von Kostensenkungsprogrammen und indem er seinen Schwerpunkt wieder auf das Kerngeschäft verlagert hat, konnte DS seine Profitabilität in den vergangenen fünf Jahren stark verbessern, um den Stand der europäischen Vergleichsgröße zu erreichen. DS strebt durch Verbesserungsprogramme und eine weitere Integration der Division für die Zukunft gezielt nach einer weiteren Steigerung seiner Profitabilität.

Weiterentwicklung der Kundendienstleistungen

DS ist auf dem Dienstleistungsmarkt bereits stark etabliert, möchte aber sein Angebot umfassender missionskritischer Servicepakete innerhalb und außerhalb der EADS-Heimatländer weiter ausbauen. Dieses Dienstleistungsangebot reicht von Beratung, Konzeptentwicklung und Simulation bis zu lebenslanger Unterstützung von Flugplattformen, Flottendiensten/Flugdiensten, Schulung, Betrieb und Fremdbeschaffung.

Konsolidierung auf den Heimatmärkten bei gleichzeitiger Vorbereitung auf globale Tätigkeit

DS strebt nach nachhaltigem Wachstum, das er über die Konsolidierung seiner Position in den Heimmärkten Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien erreichen will. Auf diesen Märkten strebt DS einen gezielten Einsatz seiner Technologie und insbesondere seiner Expertise im Bereich Elektronik, luftgestützte Plattform, Raketen- und Systemgeschäfte an.

Gleichzeitig wird sich DS – in enger Zusammenarbeit mit EADS North America – um eine Ausweitung seines Marktanteils auf dem US-Kernmarkt durch das Angebot hervorragender Produkte und Technologien wie zum Beispiel das Hubschrauber-Hinderniswarnsystem HELLAS, das TRS 3D Radarsystem oder den Funkkommunikationsstandard P25 bemühen. Die Division DS widmet sich auch dem Ausbau der starken transatlantischen Industriepartnerschaften mit den wichtigsten US-amerikanischen Anbietern einschließlich Northrop Grumman (Euro Hawk®), Lockheed Martin (Meads, Deepwater, Littoral Combat Ship, Cobra, Missile Defence) und Raytheon (Missile Defence), um neue Möglichkeiten auszuloten.

DS strebt auch einen Ausbau auf anderen Märkten mit nachhaltigem Wachstumspotenzial an wie zum Beispiel dem Nahen Osten, Brasilien und Indien. Dabei verfolgt DS nicht nur das Ziel von Aufträgen für wichtige Kampagnen wie die Verträge für die Grenzüberwachung in Katar und Saudi-Arabien, sondern auch den Aufbau einer langfristigen Industriepresenz durch organisches oder externes Wachstum, um von potentiellen Kunden als zuverlässiges lokales Unternehmen betrachtet zu werden.

VERTEIDIGUNGS- UND KOMMUNIKATIONSSYSTEME („DCS“)

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

Im Jahr 2009 wurden 26,0% der insgesamt getätigten Umsätze der Division DS von DCS erzielt.

Markt

Konkurrenzanbieter von DCS sind große US-amerikanische und europäische Firmen, die sich ebenfalls auf seine Märkte konzentriert haben. Die größten Konkurrenzunternehmen sind Lockheed Martin, Thales, Motorola und General Dynamics. Schlüsselkunden für DCS-Geschäfte sind hauptsächlich staatliche Stellen, wie Verteidigungsministerien, Innenministerien der heimischen Märkte Frankreich, Deutschland und Großbritannien, wobei andere europäische Länder, der Nahe Osten, Südafrika, Asien und die USA zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Produkte und Dienstleistungen

Verteidigung. DCS bietet umfangreiche Leistungen bei militärischen Raketen für Luftraumüberlegenheit, Gefechtsfeld-Systeme, Aufklärungslösungen und Marine-Systeme sowie den Kundendienst für Gesamtsysteme an. DCS ist ein führender Anbieter für die komplette Systemarchitektur und Systemintegration bei militärischen land-, see-, luft- und weltraumbasierten Systemen. DCS liefert Systeme für Luftraumbeherrschung für Defensiv-, Offensiv- und Unterstützungsoperationen in einem verbundenen, gemeinsamen Umfeld und realisiert damit flexible, netzwerkfähige Leistungen an. DCS entwirft, integriert und implementiert Informations-Infrastrukturösungen (Secure Fixed, Tactical, Theatre und Mobile), einschließlich sämtlicher notwendiger Dienstleistungen für die Unterstützung integrierter Missionssysteme und -lösungen. DCS ist auch einer der wichtigsten Entwickler und Hersteller von Befehls-, Kontroll-, Kommunikations- und Informations-Systemen (C3I-Systeme) für die Streitkräfte in Frankreich und Deutschland und die militärischen Führungsstäbe in Frankreich, Deutschland und der NATO.

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

Globale Sicherheit/Landesweite Sicherheit. DCS stellt voll integrierte globale Sicherheitslösungen und -dienstleistungen für die Bereiche Grenz- und Seesicherheit, Krisen- und Notfallmanagement, Schutz für kritische Infrastrukturanlagen und bei Großveranstaltungen bereit. Aufgrund der zahlreicheren Beziehungen zwischen verschiedenen Bedrohungsfeldern und insbesondere im Licht der wachsenden Interdependenz innerer und äußerer Sicherheit gewinnt die nahtlose Kollaboration zwischen den verschiedenen Sicherheitsbehörden zunehmend an Bedeutung. Ein Anliegen der Division DS ist es, die Effizienz durch die optimale Verwendung von Daten und Informationen zusammen mit und übergreifend in den entsprechenden Sicherheitsorganisationen zu maximieren. Mit dem nationalen Sicherheitsprogramm für das Königreich Saudi-Arabien erhielt DS im Jahr 2009 den größten Vertrag, der in diesem Bereich jemals vergeben wurde.

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

APSYS: Sicherheitstechnik

APSYS ist ein von der Geschäftseinheit DCS gemanagtes Tochterunternehmen von DS. Im Jahr 2009 stärkte APSYS seine Position im französischen Beratungs-, Schulungs- und Studiendienstleistungsmarkt für das technische Risikomanagement. Es wurde neues Fachwissen entwickelt, um die speziellen Märkte anzusprechen und den Wettbewerbsvorteil von APSYS in Bereichen wie Softwarequalitätssicherung, Sicherheit bei Kommunikationssystemen, 3D-Phantomdarstellung und Transportplanleistungsanalyse zu wahren.

Dornier Consulting GmbH

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

Sofrelog

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

Atlas Elektronik

Die Atlas Elektronik GmbH mit Sitz in Bremen (Deutschland) ist ein Joint Venture von ThyssenKrupp (51%) und EADS (49%). 2009 konnte Atlas Elektronik wichtige Erfolge verbuchen, einschließlich des größten Geschäftsabschlusses in ihrer gesamten Firmengeschichte. Mit einem Auftrag zur Ausrüstung von sechs südkoreanischen Unterseebooten mit einem hochmodernen Gefechtssystem verstärkte Atlas Elektronik ihre globale Führungsposition bei Unterseeboottechnologie. Die Gesellschaft unternahm außerdem wichtige Schritte zur Festigung ihrer Position in einem Markt, der – obwohl wachsend – einem zunehmend steigenden Wettbewerbs- und Kostendruck ausgesetzt ist.

VERTEIDIGUNGSELEKTRONIK („DE“)

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

DE erwirtschaftete im Jahr 2009 18,6% des Umsatzerlöses der Division DS.

Markt

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

Produkte und Dienstleistungen

Elektronische Kampfführung und Selbstverteidigung. Das Wachstum in der elektronischen Kampfführung („EW“) und Selbstverteidigung ist ein strategisches Schlüsselziel von DE. DE liefert elektronische Selbstschutzsysteme für Flugzeuge, Schiffe und gepanzerte Fahrzeuge, wie Laserwarnung, Raketenwarnung und aktive elektronische Geräte für Gegenmaßnahmen, einschließlich Geräte für Infrarot-Gegenmaßnahmen, Selbstschutzstörsender und geschleppte Täuschkörper.

DE liefert beispielsweise Störsender, um der zunehmenden Bedrohung durch Straßenbomben zu begegnen. DE trägt Subsystemverantwortung für das Selbstverteidigungssystem der A400M, und auch für die Lieferung von Kernausrüstung zur EW, so etwa das Infrarot-Raketenwarnsystem MIRAS. Für militärische Missions-Flugzeuge, Hubschrauber (NH90, Tiger) und VIP-Flugzeuge entwickelt DE Lösungen für Gegenmaßnahmen bei Gefahr durch infrarotgesteuerte Raketen. Bis jetzt verkaufte DE etwa 6.000 Einheiten seines Raketenwarnsensors (Milds) zur Verwendung an verschiedenen Hubschraubern und Transportflugzeugen.

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

Sensoren. DE ist ein Hauptpartner bei der Entwicklung luftgestützter Multifunktions-Radargeräte wie dem Captor-Radar des Eurofighter-Programms, und bietet auch integrierte Systemlogistikunterstützung, Wartung und Nachrüstung an. Darüber hinaus ist DE stark in die technologische Entwicklung und Anwendung von Radar-Systemen mit aktiver elektronischer Strahlsteuerung (AESA) für Luft-, See- und Bodenanwendungen der nächsten Generation eingebunden. Im Bereich Kampfradargeräte hat DE im Jahr 2009 zwei europäische AESA Radartechnologie-Forschungsprogramme erfolgreich abgeschlossen. Für den Bereich Luftverteidigung stellt DE Mittelstrecken-Radargeräte zum Einsatz bei Schiffen (TRS-3D) und an Land (TRML-3D) her. Die Verteidigungselektronik nimmt bei der Entwicklung und Herstellung der Synthetic Aperture Radars (SAR), die für künftige Aufklärungs- und Überwachungsoperationen als wesentlich angesehen werden, eine führende Rolle ein. In diesem Bereich hat DE den europäischen Stand-off SAR Sensor für die Großraumüberwachung (SOSTAR-X) entwickelt und stellt auch die weltraumgestützten Erdbeobachtungssatelliten Tandem-X mit einzigartigen Radarkomponenten bereit.

DE konnte mit seinem neu entwickelten Flughafenüberwachungs-Radar (ASR-S) 2009 die Konkurrenz aus dem Feld schlagen und den Schweizer Militärlandebahnen ein verbessertes Kontrollsystem für den Flugverkehr liefern.

Test und Services. Die Produktpalette Test & Services bezieht sich auf den gesamten Lebenszyklus von Produkten und Systemen und schließt umfassende Lösungen ein, die sich auf Testdienste und -systeme stützen. Diese Lösungen werden sowohl in integrierter Form als auch als eigenständige Elemente angeboten: Instrumentierung, Systemsoftware und Anwendungssoftware. Die Vielseitigkeit der Systeme von Test und Services bedeutet, dass eine Vielzahl von Produkten und Systemen getestet werden kann. Daher kann eine Fluggesellschaft einen Prüfstand für ein Modell zur Wartung einer Airbusflotte ebenso nutzen wie für eine Boeingflotte, und die französische Armee setzt das gleich Testsystem bei einer Reihe von Waffensystemen ein. Test und Services ist mit seinen zivilen und militärischen Ausstattungstestern bereits weltweit präsent und konsolidiert nun seine Entwicklungsstrategie im internationalen Rahmen, mit neuen Standorten in Frankreich, Deutschland, Spanien, Großbritannien und den USA wie auch über ein weltweites Vertriebsnetzwerk.

MILITARY AIR SYSTEMS (MAS)

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

Das neue Military Air Systems Centre in Manching fördert Synergien mit anderen Abteilungen der Division DS und pflegt Beziehungen zum Kunden, besonders mit dem Zentrum der Bundeswehr für Technik und Lufttüchtigkeit (WTD 61) und mit der deutschen Luftwaffe.

Der Geschäftsbereich MAS erwirtschaftete im Jahr 2009 37,6% des Umsatzerlöses von DS.

Produkte und Dienstleistungen

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

und zu landen, sowie eine hohe Überlebensfähigkeit und eine hohe Betriebsdauer. Der Eurofighter wurde entwickelt, um langfristige Verbesserungen und Anpassungen an die fortschreitende Entwicklung der Luftfahrtelektronik und der Waffensysteme zu adoptieren und so eine längere Nutzungsdauer zu ermöglichen.

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

Im Januar 1998 unterzeichnete NETMA einen Eurofighterrahmenvertrag über 620 Flugzeuge. Großbritannien 232 (mit einer Option auf 65 Stück), Deutschland 180, Italien 121 (mit einer Option auf 9 Stück), Spanien 87 (mit einer Option auf 16 Stück). Der Rahmenvertrag legt einerseits einen Maximalpreis für das gesamte Programm fest und andererseits, dass die Produktionsvereinbarungen in drei Tranchen vergeben werden, wobei die Produktion voraussichtlich bis 2015 andauern wird. Das Programm beinhaltet die Entwicklung, die Produktionsinvestitionen und die Serienproduktion des Flugzeugs. Derzeit liegen innerhalb des Kernprogramms verbindliche Bestellungen über 496 Flugzeuge vor.

Die Auslieferung der ersten Tranche mit 148 Flugzeugen (einschließlich sechs instrumentierter Produktionsflugzeuge) wurde 2008 abgeschlossen und die Endmontage der zweiten Tranche von 236 Flugzeugen wird derzeit beschleunigt. Neben dem Hauptprogramm schloss Eurofighter die Auslieferung von 15 an Österreich verkauften Flugzeugen (mit sechs Auslieferungen im Jahr 2009) ab, und es wird auch davon ausgegangen, dass Europa, Asien und der Ferne Osten noch weitere Exportmöglichkeiten bietet. Zwischen der Regierung Großbritanniens und dem Königreich von Saudi-Arabien wurde ein Abkommen über den Kauf des Eurofighters abgeschlossen, das als erster Exporterfolg dieses Flugzeugs außerhalb Europas

gilt. Der entsprechende Vertrag zwischen den beiden Regierungen bezüglich der Lieferung von 72 Flugzeugen wurde 2007 unterzeichnet. Die erste Auslieferung des Eurofighter für die Königliche Saudische Luftwaffe (RSAF) begann im Juni 2009.

Mission-Luftsysteme – Fortschrittliche UAV-Systeme. Um dem Bedarf Deutschlands nach weitreichender Luftüberwachung und Stand-off-Aufklärung nachzukommen, bietet MAS und sein US-Partner Northrop Grumman über ihr Joint Venture EuroHawk GmbH das HALE-UAV-System „Euro Hawk“ an. Euro Hawk ist ein unbemanntes Flugsystem zur Aufklärung in großen Höhen für die Signalinformationsgewinnung (SIGINT), das speziell ausgerüstet wurde, um den nationalen Anforderungen zu entsprechen. Es basiert auf der von Northrop Grumman entwickelten globalen Hawk-RQ4-B-Plattform. MAS ist für das gesamte Einsatzsystem einschließlich Situationsanalyse und Reporting, sowie für den Nutzlastsensor und Modifikationen verantwortlich. Im Oktober 2009 enthüllten MAS und Northrop Grumman den ersten Euro Hawk in Palmdale, Kalifornien. Die deutsche Luftwaffe plant die Aufnahme von Flügen mit dem Euro Hawk FSD (erstes Demonstrationssystem) um das Jahr 2011.

Die europäischen Länder Deutschland, Frankreich und Spanien haben das Programm „Advanced UAV“ in Auftrag gegeben, um das benötigte System, mit dem die von den militärischen Kunden angemeldeten Anforderungen für zukünftige unbemannte Überwachungs- und Aufklärungsmissionen erfüllt werden sollen, zu analysieren und genauer zu definieren. Der neuartige Aspekt dieses Ansatzes ist ein modulares System-System-Design und die Integration des geplanten UAV TALARION MALE in ein netzwerkfähiges Betriebsszenario. Die drei Länder gaben 2007 eine 15-monatige Studie zur Risikoverringerung für Hochleistungs-UAVs in Auftrag, die von MAS im Mai 2009 erfolgreich geliefert wurde. Harfang/SIDM (*Système Intérimaire de Drone MALE*) ist ein für die französische Luftwaffe entwickeltes Medium Altitude Long Endurance (MALE) UAV-System. Harfang – auf Basis der IAI (Israel Aeronautic Industries) Eagle 1-Plattform – ist ein UAV-System der neuesten Generation in der MALE-Kategorie, das für Aufklärungs- und Verfolgungsoperationen im Schlachtfeld bestimmt ist. Die ersten SIDM-Systeme wurden im Sommer 2008 erfolgreich an den französischen Kunden ausgeliefert und kamen im Jahr 2009 in Afghanistan häufig zum Einsatz.

MAS arbeitet zudem an dem „Generischen System-Demonstrator Agile UAV in netzwerkzentrierter Umgebung“ (Agile UAV-NCE). Dabei handelt es sich um ein Forschungs- und Technologieprogramm der deutschen Bundeswehr, das auf die Demonstration von Technologien und einsatzspezifischen Aspekten, mit dem Schwerpunkt auf einem netzwerkfähigen Betrieb, ausgerichtet ist. Der wichtigste Beitrag von MAS ist das UAV-Demonstratorsystem Barracuda – das größte bisher in Europa gebaute UAV – das 2009 erfolgreich eine Woche lang in Goose Bay, Kanada, Testflügen unterzogen wurde.

Atlante ist ein taktisches unbemanntes Flugzeug (UAV) mit langer Einsatzdauer, den MAS dem spanischen Kunden zur Verfügung stellt. Das unbemannte Flugsystem wird durch MAS in Spanien entwickelt und vom spanischen Heer (Ejército de Tierra) betrieben. Eingesetzt wird das System neben anderen ISTAR-Missionen (Nachrichtenbeschaffung, Überwachung, Zielerfassung und Aufklärung) zur Zielerkennung, Feuerlenkung und Schadensermittlung.

Das taktische System DRAC (*Drone de Renseignement Au Contact*) basiert auf dem von MAS in Zusammenarbeit mit Survey Copter entwickelten UAV TRACKER, zu dem Survey Copter das Flugzeug und die Kameras beisteuert. Nach der Auslieferung von 25 DRAC-Systemen an die Rüstungsbeschaffungsbehörde DGA wurde Ende Juni 2008 das erste Training für Betreiber abgeschlossen. Damit wurde der Weg für den operativen Einsatz des Systems durch die französische Armee geebnet. Ein zweites Los von 35 DRAC-Systemen wurde im Juni 2008 von der DGA bestellt und im Laufe des Jahres 2009 ausgeliefert. Außerdem wurden ein paar Systeme an Exportkunden ausgeliefert.

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

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

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

(EADS Cognac Aviation Training Services)-Vertrag umfasst die Beschaffung neuer Flugzeuge, die Wartung von Linien- und Basisflugzeugen sowie bodengestützte Trainingsgeräte. Im Juni 2009 feierte Ecats ihre 50.000ste Flugstunde.

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

LENKFLUGKÖRPERSYSTEME

MBDA (ein Jointventure zwischen EADS, BAE Systems und Finmeccanica mit einer Beteiligung von jeweils 37,5%, 37,5% und 25%) ist die Raketensystemgruppe innerhalb der Division DS. MBDA bietet überlegene und einzigartige Fähigkeiten auf dem Gebiet der Lenkflugkörpersysteme und Lösungen für den gesamten Bereich der Luftüberlegenheit, Bodenkontrolle und Seemacht-Missionen sowie darüber hinaus technologisch ausgereifte Lösungen bei Erstschlagwaffen und Raketenverteidigung an. Die weitere Integration der vier Heimatmärkte (Frankreich, Deutschland, Italien und Großbritannien), die Konsolidierung des Geschäfts und verstärkte Anstrengungen im Exportmarkt bleiben die wichtigsten Ziele für das Jahr 2010.

Im Jahr 2009 wurden 17,8% der insgesamt getätigten Umsätze der Division DS von MBDA erzielt.

Markt

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

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

Danach wird sich der weltweite Markt aufgrund der folgenden Fakten hingegen ausweiten:

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

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

Produkte und Dienstleistungen

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

Aster-Familie. Der im Jahr 2003 mit OCCAR (*Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement*) unterzeichnete FSAF-Phase-3-Vertrag beläuft sich auf 3 Milliarden Euro (davon werden 2,3 Milliarden Euro MBDA zugewiesen). Dieser Vertrag beinhaltet die Serienproduktion von ca. 1.400 Aster-Lenkflugkörpern und verwandten Lenkflugkörpersystemen und gilt als Europas erste Weiterentwicklung eines see- und bodengestützten Luftverteidigungs-Lenkflugkörpersystems mit antibalistischen Flugkörpern (ATBM). Die Aster-Lenkflugkörper werden jetzt in Serienproduktion hergestellt.

METEOR. METEOR ist ein höchst flexibles wendiges Luft-Luft-Waffensystem für den sichtbaren und außer Sichtweite liegenden Bereich, das in den meisten komplexen Kampfszenarien eine umfassende Handlungsfähigkeit bietet. METEOR wurde vom britischen Verteidigungsministerium und von fünf weiteren europäischen Nationen (Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Schweden) geordert, um ihren künftigen Luft-Luft-Bedarf zu decken. 2006 wurde bei einer ersten Life-Demonstration ein luftgestützter Abschuss durch METEOR vorgeführt. Das Test-Abfeuerungsprogramm lief im Jahr 2007 und 2008 mit einem Überschallabschuss in großer Höhe weiter, der die integrierte Schubkraft, das Staustrahltriebwerk und die Steuerungssysteme während des verlängerten freien Flugs und das Manövrieren erfolgreich demonstrierte.

Scalp NAVAL. MBDA entwickelt nun Scalp NAVAL, um den FREMM-Fregatten und den U-Booten der Barracuda-Klasse der französischen Marine hervorragende Erstschlagsmöglichkeiten zu bieten, wobei auf die bereits in die Entwicklung des europäischen luftgestützten Marschflugkörperprogramms Storm Shadow/SCALP investierten Leistungen zurückgegriffen wird. 2007 erhielt MBDA von der französischen Rüstungsbeschaffungsstelle DGA eine Mitteilung über den Vertrag für 250 dieser Flugkörper.

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

Taurus KEPD 350. Zwecks Entwicklung und Herstellung des Taurus KEPD 350, eines Präzisions-Abstands-Lenkflugkörpersystems für Tornado, Gripen und Eurofighter-Flugzeuge, arbeiten MBDA Deutschland und SAAB Bofors über die Taurus Systems GmbH zusammen. Taurus KEPD 350 wird in Serienproduktion für die deutsche Luftwaffe hergestellt, wo die Waffe jetzt eingesetzt wird. Im Jahr 2007 verließ der 300. Taurus-Lenkflugkörper die Produktionslinie in Schrobenhausen und markierte damit den Abschluss der Hälfte der für die deutsche Luftwaffe vorgesehenen Produktion. Im Jahr 2005 gab Spanien auch seine Absicht bekannt, 43 Taurus KEPD 350-Flugkörper für seine F/A-18 und Eurofighter Flugzeuge zu beschaffen, wobei die ersten beiden Flugkörper im Jahr 2007 ausgeliefert wurden. Im Juni 2009 integrierte die spanische Luftwaffe erfolgreich den Taurus KEPD 350 auf ihr EF-18 Kampfflugzeug.

MEADS. Das taktische Boden-Luftverteidigungssystem MEADS ist das beste Beispiel für eine dynamische und erfolgreiche Zusammenarbeit auf transatlantischer Ebene. MEADS ist gedacht zum Schutz von Truppen bei Aufgaben außerhalb des Kampfgebiets im Rahmen der Aufrechterhaltung der inneren Sicherheit. Die Kosten des Programms werden im Verhältnis 58% (USA) zu 42% (Europa: Deutschland und Italien) aufgeteilt. Die technische Arbeitsteilung der beteiligten Firmen – MBDA Deutschland, MBDA Italien und Lockheed Martin (USA) – entspricht der prozentualen Aufteilung der Kosten. Mit Hilfe des Joint-Venture-Unternehmens euroMeads GmbH koordiniert MBDA seine Aktivitäten, bei denen Lockheed Martin über eine Beteiligung von 50% an MEADS International Inc. („MI“) verfügt. Am 1. Juni 2005 unterzeichnete MI formell einen Vertrag für die Projektierung und Entwicklung von MEADS. Der Vertragswert beträgt ca. 2 Milliarden US-Dollar plus 1,4 Milliarde Euro für die Konstruktions- und Entwicklungsphase (D&D).

PRODUKTION

Die Division DS betreibt weltweit mehrere Niederlassungen, um enge Beziehungen zu Kunden und Partnern zu pflegen. Da das Angebot der Division auch Produktentwicklung und Beratungsdienste umfasst – hauptsächlich im Bereich globale

Sicherheit – unterhält die Division DS in den europäischen Heimatländern Deutschland, Frankreich, Spanien und in Großbritannien verschiedene Unternehmen. Die wichtigsten Produktionsstätten liegen in Deutschland (Manching, Ulm) und in Spanien (Getafe).

1.1.6 Übrige Aktivitäten

REGIONALFLUGZEUGE – ATR

ATR (*Avions de Transport Regional*) ist ein weltweit führender Anbieter von regionalen Turboprop-Flugzeugen für 40 bis 74 Passagiere. ATR Integrated ist ein Konsortium, das sich aus EADS und Alenia Aeronautica zusammensetzt, wobei beide einen Anteil von 50% halten. Die Geschäftseinheit EADS ATR, die den 50%igen Anteil von EADS an ATR Integrated repräsentiert, ist im Verantwortungsbereich von Airbus. ATR hat seinen Sitz in Blagnac in der Nähe von Toulouse in Südfrankreich und beschäftigt über 800 Mitarbeiter in ganz Europa; wesentliche Anlagen liegen in den französischen Regionen Midi Pyrénées und Aquitaine.

Markt

In der Industrie für regionale Turboprop-Flugzeuge hat im Lauf der Jahre eine zunehmende Konzentration stattgefunden. Da in den 90er Jahren eine Reihe von Herstellern fusioniert, den Betrieb eingestellt oder den Bau von Regionalflugzeugen aufgegeben haben, sind unter anderem BAE, Beechcraft, Fokker, Saab und Shorts nicht mehr auf diesem Markt vertreten. Derzeit wird der Weltmarkt für die in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 40–70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR und Bombardier.

Nach mehreren Jahren eines relativ schwachen Marktes für regionale Turboprop-Flugzeuge ist dieser Markt seit 2005 nachhaltig gewachsen. Grund dafür dürften der im Vergleich zu Düsenflugzeugen geringere Treibstoffverbrauch und die niedrigeren CO₂-Emissionen der Turboprop-Flugzeuge sein. In den vergangenen fünf Jahren sind auf dem regionalen Markt mehr Aufträge für Turboprop-Flugzeuge als für Jets eingegangen und Turboprop-Flugzeuge machten internen Schätzungen zufolge nahezu 80% der Gesamtaufträge in dem Segment von 40–70 Passagiere aus. Im Jahr 2009 hat ATR 54 (im Vergleich zu 55 im Jahr 2008) neue Flugzeuge geliefert und Aufträge über 40 neue Flugzeuge erhalten (im Vergleich zu 42 im Jahr 2008). Darüber hinaus gingen 50% der Aufträge für das neueste Mitglied der ATR-Familie ein: die Flugzeuge der „-600 Serie“. Am 31. Dezember 2009 hatte ATR einen Auftragsbestand von 136 Flugzeugen (im Vergleich zu 169 im Jahr 2008). Der derzeitige Auftragsbestand entspricht Auslieferungen für einen Zeitraum von mehr als zwei Jahren. Die relativen

Treibstoffeinsparungen und reduzierten CO₂-Emissionen der Turboprop-Maschinen dürften während der nächsten Jahre zu einer nachhaltigen Marktentwicklung führen.

Produkte und Dienstleistungen

ATR 42 und Flugzeuge der ATR-72-Serie. Beginnend mit der ATR 42, die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 40 bis 74 Passagiere entwickelt, bei deren Konstruktion optimale Wirtschaftlichkeit, flexible Einsatzfähigkeit und Komfort im Vordergrund standen. 1996 führte ATR die ATR 72-500 und ATR 42-500 Serie ein, um der wachsenden Nachfrage der Betreiber nach Komfort und Leistung zu entsprechen. Die ATR-Serie basiert genau wie Airbus auf dem Konzept der Familie, was Einsparungen bei Schulung, Wartung, Lieferung von Ersatzteilen und CCQ (Cross-Crew-Qualification) bietet. Das ATR 72-600 Vorserien-Flugzeug nahm im Jahr 2009 seine Flugerprobungskampagne auf, während das erste ATR 42-600 in Betrieb genommen und mit den Tests am Boden begonnen wurde. Es soll voraussichtlich im Jahr 2011 in Betrieb genommen werden.

Kundenservice. ATR hat eine weltweite Kundenservice-Organisation eingerichtet, die ihren Kunden während der gesamten Nutzungsdauer des Flugzeugs Kundenservice anbietet. Service Center und Ersatzteillager befinden sich in Toulouse, in der Nähe von Washington, D.C. und in Singapur.

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

Produktion

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

FLUGZEUGKOMPONENTEN, FLUGZEUGUMRÜSTUNGEN UND BODENPLATTEN

EADS Sogerma

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

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

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

EADS Elbe Flugzeugwerke GmbH –EFW

EFW ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS (die bei Airbus konsolidiert ist) und ein Hauptzentrum für die Umwandlung von Airbus Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge, ein Kompetenzzentrum für die Herstellung von faserverstärkten Ausstattungskomponenten sowie ein wichtiger Partner für Spezialprogramme wie beispielsweise die Umwandlung des MRTT.

Die Umrüstung von Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge ist eine übliche umfassende Modifizierung, die im Auftrag der Eigentümer von Flugzeugen der Zivilluftfahrt vorgenommen wird. Der Markt für die Umrüstung in Transportflugzeuge betrifft Frachtfluggesellschaften wie

FedEx, Luftfahrtgesellschaften mit kleinen Flugzeugflotten und Finanzgruppen. Im Bereich der Flugzeugkomponenten ist EFW Lieferant von faserverstärkten flachen Sandwich-Paneelen für alle Airbus-Modelle. Ihre Produktpalette reicht von Bodenbelägen über Deckenpaneele und Frachtguthalterungen bis hin zu schussfesten Cockpittüren. Die Engineering-Abteilung von EFW ist eine zertifizierte Konstruktionsorganisation, die an der Entwicklung künftiger Produkte arbeitet.

Aerolia

Wie oben erwähnt, ist Aerolia eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS (die bei Airbus konsolidiert ist), die durch Ausgliederung der früheren französischen Airbus-Werke in Méaulte und St. Nazaire Ville, nach der unter Power8 begonnenen Umstrukturierungsstrategie für Flugzeugkomponenten, gebildet wurde. Nach der Aufnahme des Betriebs am 1. Januar 2009 verfügt Aerolia über 2.200 angestellte, die an der Konstruktion und Fertigung von 4 Millionen Einzelteilen und 500 Arbeitspaketen der Rumpfnase für den Airbus arbeiten. Die unabhängige Gesellschaft umfasst vier operative Abteilungen (Engineering, Operations, Beschaffung, Programme & Handel) und vier Support-Abteilungen (Qualität, Finanzen, Personalwesen, Strategie und Kommunikation), die geografisch an drei Standorten angesiedelt sind. Méaulte, St-Nazaire und Toulouse. 2009 wurde in Tunesien ein vierter Standort eröffnet. In dem in Toulouse ansässigen Designbüro werden die Fähigkeiten von rund 250 Ingenieuren und anderen Mitarbeitern, die größtenteils aus den Airbus-Designbüros stammen, zusammengefasst.

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

Premium AEROTEC

Wie oben erwähnt, ist Premium AEROTEC eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS (die bei Airbus konsolidiert ist), die durch Ausgliederung der früheren deutschen Airbus-Werke in Nordenham und Varel und des früheren EADS-Werks in Augsburg, nach der unter Power8 begonnenen Umstrukturierungsstrategie für Flugzeugkomponenten, gebildet wurde. Premium AEROTEC hat eine eigene Entwicklungsabteilung, deren wichtigste Anlagen am Standort Augsburg und in den Büros in Bremen, Hamburg, München/Ottobrunn und Manching liegen. Die Unternehmenszentrale für die Betriebseinheiten ist in Varel, der Hauptsitz der Gesellschaft ist jedoch in Augsburg.

Premium AEROTEC hat ihre Geschäftstätigkeit am 1. Januar 2009 aufgenommen und befasst sich in ihrem

Hauptgeschäftsbereich schwerpunktmäßig mit Strukturen und Fertigungssystemen für den Flugzeugbau und damit zusammenhängenden Entwicklungsaktivitäten. Premium AEROTECH hat sich für die kommenden Jahre das Ziel gesetzt, ihre Position als führender erstklassiger Anbieter von Verkehrs- und Militärflugzeugstrukturen weiter auszubauen.

Premium Aerotec ist Partner in allen wichtigen europäischen Flugzeugentwicklungsprogrammen, wie die zivilen Airbus-Flugzeugfamilien, das militärische Transportflugzeugprogramm A400M und der Eurofighter Typhoon. Sie spielt eine bedeutende Rolle im Design von neuen Konzepten in Bereichen wie Kohlefaserverbundstofftechnologien.

1.1.7 Beteiligungen

DASSAULT AVIATION

EADS hält einen Anteil von 46,3% an Dassault Aviation – eine an der Eurolist der Euronext in Paris notierte Gesellschaft – zusammen mit der Groupe Industriel Marcel Dassault (50,6%) und Streubesitz (3,1%).

Dassault Aviation ist ein führender Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Das im Jahr 1945 gegründete Unternehmen hat bisher über 7.300 Militär- und Zivilflugzeuge an Käufer in über 70 Länder ausgeliefert. Auf Grundlage der im Unternehmen vorhandenen Erfahrungen als Konstrukteur und industrieller Architekt von komplexen Systemen befasst sich Dassault Aviation mit Konstruktion, Entwicklung und Produktion einer breiten Palette von militärischen Flugzeugen und Firmenjets. Um möglichen Interessenkonflikten bei den militärischen Produkten von Dassault Aviation und EADS (Rafale und Eurofighter) vorzubeugen und die Bereiche voneinander abzuschirmen („Chinese Wall“), untersteht die Beteiligung von EADS an Dassault Aviation dem Bereich Firmenangelegenheiten von EADS, während das Eurofighter-Programm der Division Verteidigung & Sicherheit (DS) von EADS zugeordnet ist.

Im Jahr 2009 verzeichnete Dassault Aviation Auftragseingänge in Höhe von 1,3 Milliarden Euro (im Vergleich zu 5,8 Milliarden Euro im Jahr 2008), einschließlich Stornierung von 163 Aufträgen für Falcon-Firmenjets (im Vergleich zu 115 Neuaufträgen im Jahr 2008). Im Jahr 2009 beliefen sich die konsolidierten Umsätze auf 3,4 Milliarden Euro (im Vergleich zu 3,7 Milliarden Euro im Jahr 2008), bei einem konsolidierten Reingewinn von 257 Millionen Euro (im Vergleich zu 384 Millionen Euro 2008).

Militärjets

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

Rafale. Die Rafale ist ein zweimotoriges Mehrrollen-Kampfflugzeug, das sowohl für Einsätze bei der Luftwaffe als auch bei der Marine entwickelt wurde. Im Zuge von Entscheidungen, die auf der Grundlage des Weißbuchs (*Livre Blanc*) des französischen

Verteidigungsministeriums getroffen wurden, wird Frankreich 286 Rafale, davon 228 für die Luftwaffe und 58 für die Marine, für einen Programmkostenpunkt von insgesamt 39,6 Milliarden Euro kaufen. 180 Flugzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben. 133 davon sind für die Luftwaffe bestimmt und 47 für die Marine.

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

nEUROn. Dassault Aviation ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung des UCAV-Demonstrators (unbemanntes Kampfflugzeug) nEUROn. Das Programm stand für eine europäische Kooperation offen. Fünf Länder haben sich entschieden, beizutreten und ihre Kenntnisse aus der Raumfahrtindustrie einzubringen: EADS CASA (Spanien), SAAB (Schweden), HAI (Griechenland), RUAG (Schweiz) und Alenia Aeronautica (Italien). Der Flug des nEUROn-Demonstrators ist für Mitte 2012 geplant.

Firmenjets

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

DAHER-SOCATA

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

DAHER-SOCATA spezialisiert sich auf den Raumfahrt-, Nuklear-, Rüstungs- und Industriesektor und bietet Fertigungs- und Dienstleistungslösungen an, bei denen drei Spezialgebiete (Fertigung, Dienstleistungen und Transport) in einem globalen Angebot kombiniert werden. DAHER-SOCATA ist im Bereich

Luft-, Raumfahrt und Verteidigung sowohl ein Hersteller als auch ein erstklassiger Anbieter von Ausstattung und Dienstleistungen, der strukturelle Flugzeugkomponenten und Systeme, passfertige Teile und Flugwerke produziert. In dem

Segment von unter 8,6 Tonnen werden Flugzeuge mit speziellen Optionen für den zivilen Markt (Geschäftsflugzeuge) und den Militärmarkt (Mehrzweck-Flugzeuge) hergestellt.

1.1.8 Versicherung

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

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

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

Mit den Versicherungsprogrammen von EADS werden Risiken mit hohem (Core) und niedrigem (Non-Core) Schadenspotenzial abgedeckt.

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

- Sachschäden und Betriebsunterbrechung;
- Luftfahrt-Haftpflicht einschließlich Produkthaftung;
- Kaskoversicherung für Luftfahrzeuge zum Wiederbeschaffungswert;
- Raumfahrt-Haftpflicht einschließlich Produkthaftung;

- Industrielle Betriebshaftpflicht einschließlich Produkthaftung für Nicht-Luft- und Raumfahrtprodukte und Umwelthaftpflicht; und
- Haftung der Directors und Officers.

Für Ansprüche im Zusammenhang mit Sachschäden und Geschäftsunterbrechung besteht eine Deckung mit einem Höchstbetrag von 2,5 Milliarden Euro pro Schadensfall. Für die Haftung im Bereich Luftfahrt besteht eine Deckung in Höhe von 2,5 Milliarden Euro pro Schadensfall mit einer Jahreshöchstsumme von 2,5 Milliarden Euro für Produkthaftungsansprüche. Im Rahmen der oben genannten Core-Versicherungen gelten zusätzlich definierte Sublimits.

Non-Core-Versicherungspolizen, die folgende Risiken abdecken:

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

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

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

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

Die von der jüngsten Finanzkrise in Mitleidenschaft gezogene Versicherungsindustrie bemüht sich derzeit weiter um einen Abbau ihres Gesamtengagements. Folgen dieser Strategie sind Prämienerrhöhungen, steigende Selbstbehalte und Einschränkungen des Deckungsumfangs. Darüber hinaus ist die Zahl der Versicherer, die über angemessene Fähigkeiten und die

notwendige Stärke zur Zeichnung von großen Industrierisiken verfügen, begrenzt. Es kann somit keine Zusicherung gegeben werden, dass EADS auch weiterhin in der Lage ist, für versicherbare Risiken Art und Umfang des bestehenden Versicherungsschutzes zukünftig zu ähnlichen finanziellen Konditionen fortzusetzen.

1.1.9 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren

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

Im Jahr 2005 verklagte ein Liquidator, der die Zweckgesellschaft GFAC (ein Jointventure zwischen Swissair und GATX) vertritt, Airbus vor einem New Yorker Gericht zur Zahlung von 227 Millionen US-Dollar für Vorauszahlungen, mit Zinsen und Kosten. Die Klage folgte der Beendigung des Kaufvertrags von Airbus mit GFAC im Oktober 2001 für 38 „Single-Aisle“-Langstreckenflugzeuge im Zusammenhang mit der Insolvenz von Swissair. Am 6. Februar 2009 erließ ein Richter in einem summarischen Verfahren ein Urteil zugunsten von GFAC. Im März 2009 legte GFAC einen Schriftsatz zur Höhe des angeblich erlittenen Schadens vor und beantragte ein Urteil. Airbus legte gleichzeitig Berufung gegen die Entscheidung vom Februar 2009 ein, die am 17. September 2009 vom Berufungsgericht angehört wurde. Derzeit sind sowohl die Forderung der Klägerin als auch die Berufung der Beklagten anhängig und es besteht das Risiko, dass Airbus möglicherweise einen Betrag in Höhe der Vorauszahlungen zuzüglich von Zinsen als Schadensersatz zahlen muss.

Im Jahr 2006 verklagte ein Liquidator, der die Zweckgesellschaft FlightLease No. 7 (eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der insolventen Swissair Group) vertritt, Airbus vor einem Pariser Gericht zur Zahlung von 319 Millionen US-Dollar für Vorauszahlungen zuzüglich Zinsen und Kosten. Der Prozess wurde angestrengt, nachdem Airbus im Oktober 2001 im Zusammenhang mit der Insolvenz von Swissair einen Kaufvertrag mit FlightLease No. 7 gekündigt hatte. Das Verfahren befindet sich in einer frühen Prozessphase.

Obwohl EADS nicht Partei ist, unterstützt sie die Europäische Kommission bei Rechtsstreitigkeiten vor der WTO. Nach ihrem

einseitigen Rücktritt von dem 1992 zwischen der EU und den USA abgeschlossenen Abkommen über den Handel mit großen Verkehrsflugzeugen reichten die USA am 6. Oktober 2004 bei der WTO einen Antrag auf Einleitung eines Verfahrens ein. Am selben Tag leitete die EU ein paralleles Verfahren bei der WTO gegen die Vereinigten Staaten in Bezug auf deren Subventionsleistungen an Boeing ein. Am 31. Mai 2005 haben sowohl die USA als auch die EU die Einrichtung einer Kammer beantragt. Auf seiner Sitzung am 20. Juli 2005 hat das Schlichtungsgremium die Kammern eingesetzt. Zwischen November 2005 und heute machten die Parteien zahllose schriftliche Einreichungen und nahmen an etlichen mündlichen Verhandlungen zu beiden Fällen teil. Am 23. März 2010 wurde in dem von den Vereinigten Staaten angestregten Verfahren ein unverbindlicher vertraulicher Bericht erstellt. Die Entscheidung wird im zweiten Quartal 2010 öffentlich bekannt gegeben und vermutlich werden beide Parteien dagegen Einspruch erheben. Der Entwurf eines Entscheids in dem von der EU aufgrund der an Boeing gezahlten Subventionsleistungen angestregten Prozess wird im Juni 2010 erwartet. Die genaue zeitliche Abfolge weiterer Schritte in dem WTO-Rechtsstreit hängt von den Beschlüssen der Kammern und den Verhandlungen zwischen den USA und der EU ab. Sofern sich die Parteien nicht auf einen Vergleich einigen können, was derzeit nicht im Gespräch ist, wird erwartet, dass sich der Rechtsstreit über mehrere Jahre hinzieht.

Die französische *Autorité des marchés financiers* (die „AMF“) hat im Jahr 2006 Untersuchungen zu angeblichen Verletzungen von Marktregulierungen und von Regelungen bezüglich Insidergeschäften, insbesondere in Zusammenhang mit den 2006 angekündigten Verzögerungen bei der A380, in die Wege geleitet. Am 1. April 2008 gab die AMF die Erhebung von Anschuldigungen gegen EADS und bestimmte derzeitige und ehemalige Führungskräfte des Unternehmens wegen eines Verstoßes gegen solche Marktregulierungen und wegen eines Verstoßes gegen Richtlinien zum Insiderhandel bekannt. Am 22. Juli 2009 erstellte der Berichterstatter (*Rapporteur*) des Strafausschusses der AMF einen Bericht zu den von der AMF erhobenen Anschuldigungen, der einige Empfehlungen an den Strafausschuss unter Berücksichtigung der Anschuldigungen enthielt. Nach mündlichen Anhörungen vor dem Strafausschuss

in der Zeit vom 23.-27. November 2009 beschloss der Strafausschuss in einer am 17. Dezember 2009 veröffentlichten Entscheidung, alle Anschuldigungen gegen EADS und die anderen betroffenen Personen abzuweisen. Der Strafausschuss vertrat die Ansicht, dass EADS alle auf dem Markt geltenden Informationspflichten eingehalten habe, insbesondere in Bezug auf die Verzögerungsgefahr für das A380-Programm und dessen Entwicklung, und dass keine Verstöße gegen das Insiderhandels-Verbot erfolgt waren. Im Zusammenhang mit der Strafanzeige einer Aktionärsvereinigung sowie eines einzelnen Anteilseigners (einschließlich einer Zivilklage auf Schadensersatz) führt ein französischer Richter weiterhin Ermittlungen zu diesem Sachverhalt durch.

In Deutschland konnten in Strafverfahren wegen des Verdachts auf Verstöße gegen das Insiderhandels-Verbot keine Verstöße nachgewiesen werden und die Verfahren wurden mittlerweile größtenteils eingestellt. Des Weiteren haben in Deutschland seit 2006 einige Anteilseigner Zivilklagen gegen EADS eingereicht, um für die angeblichen Verluste aufgrund der veröffentlichten Verspätungen im Zusammenhang mit dem A380-Programm Entschädigung zu erlangen. Mehrere Kläger haben Anträge auf „Musterverfahren“ gestellt, bei denen über gemeinsame Sachverhalte oder rechtliche Fragen mehrerer einzelner Wertpapierklagen für alle entsprechenden Klagen zusammen verbindlich entschieden werden könnte. Die Klagen befinden sich in einer vorläufigen Phase und die geltend gemachten Beträge sind relativ gering.

Am 12. Juni 2008 wurden zwei Klagen am US District Court für den Southern District of New York eingereicht, wovon eine bereits freiwillig zurückgezogen worden ist. In der verbleibenden Klage wird behauptet, eine Sammelklage für alle Personen und Unternehmen mit Sitz in den Vereinigten Staaten zu sein, die im Zeitraum vom 27. Juli 2005 bis 9. März 2007 Stammaktien von EADS erworben haben. Als Angeklagte sind EADS und vier derzeitige oder frühere Führungskräfte von EADS und Airbus benannt. Die Klage fordert Entschädigungen in unbekannter Höhe mit Zinsen und Anwaltskosten für angebliche Verletzung von US-Wertpapiergesetzen im Zusammenhang mit der von EADS in den Jahren 2005, 2006 und 2007 erfolgten Finanzdatenoffenlegungen und öffentlichen Bekanntmachungen im gleichen Zeitraum zu den Verspätungen des A380-Programms. Am 26. März 2010 gab das Gericht dem Antrag der Beklagten auf Abweisung wegen mangelnder sachlicher Zuständigkeit statt.

Am 9. September 2009 und am 4. Dezember 2009 wurden von institutionellen Aktionären zwei separate Anträge bei der Unternehmenskammer (*Ondernemingskamer*) des Amsterdamer Berufungsgerichts eingereicht, in denen gefordert wird, Ermittlungen zur Unternehmensleitung und den Geschäften von EADS anzustellen. Die Antragsteller behaupten in ihrem Antrag,

dass ernsthafte Gründe dafür vorliegen, die ordnungsgemäße Führung der Geschäfte von EADS anzuzweifeln, vor allem in Bezug auf die im Jahr 2006 angekündigten Verzögerungen des A380-Programms und den damit verbundenen Offenlegungen gegenüber dem Markt. Am 28. Januar 2010 fand vor der Unternehmenskammer eine mündliche Verhandlung zu den Anträgen statt; eine Entscheidung steht derzeit noch aus.

Nach einer von der italienischen *Guardia di Finanza* angestellten Ermittlung befassen sich die italienischen Steuerbehörden derzeit mit der Entscheidung, ob Astrium in Italien im Zusammenhang mit ihren früheren vertraglichen Beziehungen eventuell ausstehende Steuern schuldet. Gleichzeitig beschloss der italienische Staatsanwalt Ende Dezember 2009, ein Verfahren gegen die rechtlichen Vertreter von Astrium wegen der unterlassenen Einreichung einer Steuererklärung und wegen versuchten Betrugs einzuleiten.

Am 10. November 2009 setzte Airbus Military SL (AMSL) die Europrop International GmbH (EPI), den Motorenhersteller im A400M-Flugzeugprogramm, in Kenntnis, dass sie ihr gegenüber eine Reihe vertraglicher Ansprüche wegen Verstoßes gegen die Meilensteine 7, 8 und 9 gemäß des Motorenvertrags in Höhe eines Betrags geltend machte, der sich derzeit auf insgesamt rund 500 Millionen Euro beläuft. Am 8. Februar 2010 informierte EPI die AMSL über ihre eigenen Forderungen gemäß dem Motorenvertrag in Höhe von insgesamt rund 425 Millionen Euro, und am 23. Februar 2010 sandte EPI eine Mitteilung über ihre Absicht zu, ein Schiedsverfahren anzustreben, und sie teilte mit, dass sie am gleichen Tag bei der Internationalen Handelskammer (ICC) ein Schiedsverfahren eingeleitet hatte. AMSL wird auf die Forderungen von EPI unter Berücksichtigung aller Ansprüche und der Position im Rahmen des A400M-Programms eingehen.

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

1.1.10 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum

FORSCHUNG UND TECHNOLOGIE

2009 widmete sich das Corporate Technical Office von EADS weiterhin der Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen um die Forschungs- und Technologieziele („R&T“-Ziele) im Rahmen von Vision 2020 zu erreichen. Dazu gehörte das Weiterverfolgen der Pläne für wichtige Technologien, die Fortführung einer konzernweiten „grünen“ Technologiegruppe, verstärkte Bemühungen zum Einstellen einer ausreichenden Anzahl qualifizierter Techniker und die weitere Verbesserung des R&T Managements.

EADS hat jetzt ein geschäftsbereichsübergreifendes R&T-Führungsteam, welches einen straffen Ansatz einsetzt, um Synergien zu nutzen. So betreiben jetzt zum Beispiel EADS Innovation Works, die Forschungseinheit des Konzerns, und die Division DS eine gemeinsame Forschungsstätte in Newport, Wales (Großbritannien).

Die Geschäftsführung konzentriert die R&T-Ausgaben auf eine Anzahl größerer Projekte, wobei R&T-Mittel zielgerichteter in die strategische Richtung fließen. Zur maximalen Ausschöpfung des R&T-Budgets hat EADS die Geschäfte mit europäischen Regierungen weiter intensiviert. Darüber hinaus soll die Effizienz der R&T-Betriebsziele um etwa 10% gesteigert werden. Die sich daraus ergebenden Erlöse sollen direkt in die technische Entwicklung fließen.

Die internationale R&T-Zusammenarbeit wuchs außerhalb Europas, um einen breiteren Zugang an wissenschaftlichen und technischen Fachwissen zu gewährleisten. So erschlossen sich Partnerschaften führender Forschungsinstitute in Kanada, Indien, Russland, Singapur, China und in den Vereinigten Staaten.

Im Bereich der technischen Entwicklung war das Jahr 2009 für EADS in allen Bereichen ein bedeutendes Jahr. Dabei gab es bemerkenswerte Neuerungen in der Brennstoffzellenforschung für Zivilflugzeuge, bei den Versuchen mit synthetischen Brennstoffen, beim schadstoffarmen Hubschrauber-Dieselantrieb und bei Technologien für die öffentliche Sicherheit.

Corporate Technical Office Organisation

Der Chief Technical Officer („CTO“) ist für die Erfüllung einer zentralen Stellung bei der R&T des gesamten Konzerns EADS verantwortlich. Der CTO gewährleistet, dass die Geschäftsstrategie und die technologische Strategie eng verbunden sind. Er ist für die Entwicklung von Design- und Fertigungshilfsmitteln sowie Innovationen innerhalb von EADS verantwortlich. Der CTO ist Mitglied des EADS Executive Committee und ist für das gesamte R&T-Budget und die R&T-Produktion von EADS verantwortlich. Über

ein diszipliniertes und erstklassiges R&T-Portfolio, das die Einführung neuer Technologien für künftige Produkte mit guten Investitionserträgen gewährleistet, trägt der CTO zur Steigerung des Unternehmenswerts bei. Er strebt auch eine größtmögliche Kundenzufriedenheit an, indem er darauf achtet, dass hochwertige Lösungen angeboten werden, die den technologischen, Leistungs- und Sicherheitsanforderungen sowie dem konkurrenzseitigen Kostendruck gerecht werden. Der CTO geht außerdem auf allgemeine Fragen der Öffentlichkeit ein, wie etwa auf Lösungen unter Berücksichtigung von Sicherheit, Schutz, ökologischer Verträglichkeit und Energieeffizienz.

Der CTO ist Vorsitzender des Executive Technical Council von EADS („ETC“), das sich aus den technischen Direktoren der einzelnen Divisionen zusammensetzt. Das ETC ist für die Ausrichtung an der Technologiestrategie des Konzerns und deren Implementierung durch die R&T Road-Map des Konzerns verantwortlich. Das ETC sorgt für das Gleichgewicht zwischen dem strategischen Top-Down- und Bottom-Up-Ansatz.

Group Innovation Networks und ihre CTO-Team-Leiter berichten an den Chief Operating Officer Innovation, damit R&T-Synergien in sämtlichen EADS-Divisionen und EADS Innovation Works voll zur Anwendung kommen. Der COO Innovation ist Vorsitzender des R&T-Rats (RTC), der sich aus den R&T-Directors der Divisionen/Geschäftseinheiten und dem Leiter von EADS Innovation Works zusammensetzt.

Der CTO steuert die EADS-weite Harmonisierung der transversalen technischen Abläufe, Methoden und Hilfsmittel sowie des Programms zur Entwicklung von Fähigkeiten, wie beispielsweise System-Engineering, allgemeine Hilfsmittel für das Produktlebenszyklus-Management (PLM/Phenix) sowie Schulungen und Qualifikationen zum System-Engineering. Das CTO-Team nimmt zudem technische Bewertungen im Auftrag des CEO und des EADS Executive Committee vor.

Der Leiter von EADS Innovation Works untersteht dem CTO. EADS Innovation Works managt die R&T-Produktion des Unternehmens und setzt das technische Innovationspotenzial des Konzerns frei. EADS IW sucht nach neuen Technologien, die nachhaltig die Innovationsstärke des Konzerns beeinflussen sollen, dabei ist die R&T-Strategie von EADS richtungsweisend. EADS Innovation Works betreibt zwei große Standorte in der Nähe von München und Paris und beschäftigt ca. 700 Mitarbeiter, darunter Doktoranden und Mitarbeiter der Universität. Lokale Forschungszentren bestehen in Toulouse, Nantes, Hamburg und Stade, um den Wissenstransfer zu den Geschäftseinheiten zu unterstützen. Ein Verbindungsbüro befindet sich in Moskau, das die Beziehungen zu wissenschaftlichen Instituten in Russland koordiniert. EADS

betreibt R&T Zentren in Großbritannien, Spanien und in Singapur und hat 2009 mit der Eröffnung von EADS Innovation Works India in Bangalore eine Präsenz in Indien eingerichtet. Das neue Zentrum, das im Engineering Centre von Airbus in Indien liegt, befasst sich mit Software-Entwicklung sowie der Entwicklung von Technologie zur nationalen Sicherheit.

EADS Innovation Works und die EADS-R&T-Gemeinde in den Divisionen pflegen und erweitern fortlaufend Partnerschaften mit führenden Universitäten und technischen Hochschulen. Dies geschieht durch Einstellung von Diplomanden, Postgraduates und Doktoranden und durch Forschungsaufträge.

Durchführung und Best Practices

Der strategische Ansatz bei R&T

Zu den strategischen Verpflichtungen von EADS zählt die Entwicklung von Kernkompetenzen und -technologien für Plattform- und auf Plattformen beruhenden Systemarchitekturen und -integration. Parallel dazu strebt EADS danach, den Innovationszufluss aufrecht zu erhalten, um alternde Technologien und Verfahren ersetzen zu können.

Aufbauend auf der Identifizierung und Evaluierung von sowie der Setzung klarer Prioritäten für entscheidende Technologien des Konzerns formt EADS eine Technologiestrategie, die Synergien innerhalb des Konzerns stärkt und darauf abzielt, die Forschungs- und Technologieanstrengungen von EADS zu bewahren und bei Bedarf zu erhöhen. Jede Division ist für das Vorschlagen seiner eigenen Ziele verantwortlich, und stellt die R&T-Mittel aus öffentlicher und privater Hand sicher.

Die Forschungs- und Technologiestrategie (R&T-Strategie) von EADS wird getragen durch:

- Werte für die Aktionäre: ein striktes und erstklassiges R&T-Portfolio, das eine reibungslose Einführung neuer Technologien für künftige Produkte und gute Investitionserträge gewährleistet;
- Kundenzufriedenheit: hochwertige Lösungen, die den technologischen, Leistungs- und Sicherheitsanforderungen sowie dem konkurrenzseitigen Kostendruck der Zukunft gerecht werden;
- Upstream-Beiträge für die erfolgreiche zeitgerechte und qualitativ sowie preislich entsprechende Einführung neuer Produkte und Abläufe;
- führende Stellung bezüglich der Technologie für das Wachstum des Treibstoffgeschäfts und
- gesellschaftliche Verantwortung: R&T-Lösungen, die zu den Mobilitäts-, Umweltschutz-, Sicherheits- und Schutzanforderungen beitragen.

R&T-Produktion und Management

Die R&T-Aktivitäten von EADS umfassen ein breites Spektrum an Technologiebereichen. Sie konzentrieren sich auf verschiedene Ebenen der Wertekette und sind entsprechend den Zeitvorgaben kurzfristiger/zweckgebundener Programme, mittelfristiger/fakultativer Programme und langfristiger/hoch entwickelter Konzepte zur Einführung neuer Technologien in die Produkte und Herstellungspipeline des Unternehmens strukturiert:

R&T für hoch entwickelte Konzepte – Integrierte Vorführmodelle/Betriebsstudien

In Übereinstimmung mit der R&T-Strategie arbeiten alle Divisionen von EADS an der Entwicklung neuer Produktkonzepte zur Maximierung des künftigen Geschäftspotenzials. Diese Konzepte untersuchen und generieren neue Ideen, wobei es manchmal gelingt, die Grenzen des heute technisch Möglichen zu verschieben.

Das Portfolio konzentriert sich derzeit auf folgende vier Wachstumsachsen: Mobilität (z.B. Luftverkehrsmanagement), Umweltschutz (z.B. Energielösungen, optimierte Plattformen), Verteidigung und Sicherheit (z.B. Erkennen verbotener Materialien und Kommunikationsschutz für Flugzeuge) und Dienstleistungen.

EADS-Unternehmensstiftung für Forschung

Die im Jahr 2004 eingerichtete EADS-Forschungsstiftung verfolgt das Ziel, Beziehungen zwischen den Forschungsgemeinden der öffentlichen Hand und der industriellen und technischen Luft- und Raumfahrtgemeinde zu fördern.

Die EADS-Unternehmensstiftung für Forschung ist als Gründer oder Spendengeber auch an anderen Stiftungen und Verbänden von öffentlichem Interesse beteiligt. In den vergangenen fünf Jahren ist die EADS-Forschungsstiftung als Sponsor für 75 Forschungsprogramme aufgetreten, hat sechs Lehrstühle für Forschung und Lehre eingerichtet und 69 Forschern eine Ehrung verliehen. Die EADS-Forschungsstiftung unterstützt zehn Upstream Pionierforschungsprojekte, die von öffentlichen Forschungsorganisationen geleitet werden.

Eines der Ziele der EADS-Forschungsstiftung ist der Aufbau von engen Beziehungen zwischen der öffentlichen Forschungsgemeinschaft und dem Bildungssektor. Um dieses Ziel zu erreichen, verleiht die Stiftung alljährlich Auszeichnungen für besondere Leistungen von Wissenschaftlern in der Forschung, die bei ihrer Forschungsarbeit in Zusammenarbeit mit der Industrie einen Meilenstein erreichen. Sechs „Best Thesis Awards“ (Preise für beste Diplomarbeiten) werden jährlich in den Bereichen Mathematik, Ingenieur- und Geowissenschaften, Physik, Informationstechnologien und interdisziplinären Fächern verliehen.

Die EADS-Forschungsstiftung unterstützt auch andere Organisationen, mit denen sie gemeinsame Ziele verfolgt, namentlich die französische Stiftung für Luftfahrt- und Raumfahrtforschung, das Institut für Höhere Wissenschaftliche Studien (IHES), das sich der Spitzenforschung in der Mathematik und der theoretischen Physik widmet, und die C. Génial Stiftung, welche die Verbreitung wissenschaftlicher und technischer Beiträge, besonders unter jungen Leuten, fördert. Über diesen letzten Beitrag unterstützt die EADS-Forschungsstiftung auch die Initiative „Wissenschaft in Schulen“. Diese zielt auf ein neues Image wissenschaftlicher Fächer in Mittelschulen, höheren Schulung und Kursen der Stiftung ab.

Bauhaus Luftfahrt (eine „Denkfabrik“ der Luftfahrtforschung)

EADS und die Regierung des Landes Bayern haben sich mit zwei anderen deutschen Luftfahrtunternehmen mit dem Ziel zusammengetan, die Bauhaus Luftfahrt zu gründen, eine Denkfabrik für kreative und interdisziplinäre Forschungsaktivitäten auf dem Gebiet der Luftfahrt. Mit der Bauhaus Luftfahrt wird es EADS möglich sein, neue bahnbrechende Forschungen auf dem Gebiet der Luftfahrt durch die Übernahme eines innovativen Ansatzes für zukunftsorientierte, visionäre Lösungen umzusetzen.

Kompetenzmanagement

Im Jahr 2005 implementierte EADS eine Expertenrichtlinie, um Mitarbeiter zu finden und zu unterstützen, die über die seitens des Konzerns gewünschten speziellen technischen Fähigkeiten verfügen. Die Experten sind der Eckstein der EADS-Strategie zur Festigung ihres technologischen Führungsanspruchs. Etwa 1.150 Experten, Experten der Divisionen von EADS in leitenden und führenden Positionen, die alle technischen Bereiche abdecken, tragen zu folgenden Punkten bei:

- Unterstützung der Kunden mit komplexer Problemlösung;
- Implementierung von Innovationen bei neuen Produkten und Dienstleistungen,
- Steigerung und Austausch von technischem Fachwissen,
- Schutz des geistigen Eigentums.

Anerkennung von Talenten als strategisches Humankapital

Die EADS Hall of Fame wurde vom CTO zusammen mit dem Leiter der Personalabteilung mit dem Ziel ins Leben gerufen, intern bei EADS zur Innovation anzuregen, Best Practices auszutauschen, geistiges Eigentum zu fördern und den Mitarbeitern von EADS Gelegenheit zu bieten, auf die Mitarbeiter stolz zu sein und die Mitarbeiter zu kennen, denen aufgrund ihrer herausragenden Beiträge zum Unternehmen eine Ehrung zuteil wird.

Im November 2007 und September 2009 hielt EADS Veranstaltungen für die Hall of Fame ab, bei denen Mitarbeitern aus dem gesamten Konzern Preise verliehen wurden. Die Preise wurden in vier Kategorien vergeben: die besten Erfinder – Personen, die neue technologische Erfindungen entwickeln und patentieren; die besten Innovatoren – Personen, die während der letzten zwei Jahre innovative Projekte implementierten, die zu einer wesentlichen Ertragssteigerung oder einem wesentlichen Wettbewerbsvorteil führten; die Facharbeiter – Personen mit hervorragenden Fähigkeiten, die dem Unternehmen einen wertvollen Wettbewerbsvorteil bringen und ein „Sonderpreis“ für ein Team, um die besten Verbesserungsinitiativen zu honorieren, die Einsparungen bringen, zeitgerechte Lieferungen gewährleisten oder zu einer Qualitätsverbesserung führen (im Jahr 2007 und 2009: das „Beste Team in der schlanken Fertigung“).

FÖRDERUNG UND SCHUTZ VON INNOVATIONEN: GEISTIGES EIGENTUM

Geistiges Eigentum (Intellectual Property, „IP“), wie Patente, Marken, Copyrights und Know-how, spielen bei der Herstellung und dem Schutz der EADS-Technologien und Produkte eine wichtige Rolle. Durch die Nutzung dieser Rechte an geistigem Eigentum ist EADS in der Lage, ihre Wettbewerbsposition auf dem Markt aufrechtzuerhalten und ihre Produkte ungehindert herzustellen und zu verkaufen. EADS verfolgt eine Politik, durch die sie ihr kommerziell wichtiges geistiges Eigentum etablieren, schützen, erhalten und verteidigen kann. Die Rechte an diesem geistigen Eigentum werden auf angemessene Weise genutzt.

Organisation

Das General-Management des IP bei EADS obliegt einem IP-Council, das vom EADS Chief IP Counsel geleitet wird. Führungskräfte, die für IP bei den Hauptniederlassungen verantwortlich sind, sitzen in diesem Ausschuss.

Jede der Tochtergesellschaften des EADS-Konzerns verfügt über geschäftsspezifische IP die durch diese Tochtergesellschaft entwickelt wurde. In den Bereichen, in denen geistiges Eigentum von allgemeinem Interesse innerhalb des Konzerns ist, kann die Tochtergesellschaft, die dieses geistige Eigentum entwickelt hat, eine Lizenz vergeben, durch die eine anderweitige Verwendung anderenorts genehmigt wird (dabei sind, falls erforderlich, die Interessen der übrigen Aktionäre zu berücksichtigen). EADS selbst besitzt ebenfalls selbst geistiges Eigentum oder hat entsprechende Lizenzverträge mit ihren Tochtergesellschaften abgeschlossen. EADS zentralisiert und koordiniert das IP-Portfolio des EADS-Konzerns, verwaltet das IP zusammen mit ihren Tochtergesellschaften und fördert die Lizenzvergabe von gemeinsamem IP unter den Tochtergesellschaften. EADS kontrolliert den Schutz von IP, das in den strategischen Ländern erstellt wurde.

Durchführung und Best Practices

Um den Mehrwert des Konzerns zu steigern, fördert das CTO-Team von EADS die gemeinsame Nutzung von Wissen der einzelnen Geschäftseinheiten und aller Ressourcen, Kenntnisse und Forschungsmittel sowie der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel innerhalb des Konzerns, jedoch unter Wahrung bestehender vertraglicher und rechtlicher Regelwerke. So müssen beispielsweise alle zwischen den Geschäftseinheiten des Konzerns geschlossenen Verträge, die Beteiligungen an R&T betreffen, Bestimmungen enthalten, die die Weitergabe von Wissen erlauben (EADS-R&T-Netzwerkregeln).

Im Jahr 2009 umfasste das EADS-IP-Portfolio etwa 8.000 Erfindungen (ca. 7.000 im Jahr 2008), die durch mehr als 29.000 Patente in der ganzen Welt geschützt werden. Der Zuwachs bei den im Jahr 2009 eingereichten Patenten ist ein guter Indikator für die größere Dynamik im Bereich R&T und Produktentwicklung. 2009 wurden 1.073 Patente angemeldet.

Für den internationalen Patentschutz stützt sich EADS auf das Patentkooperationsabkommen, das ein vereinfachtes System für internationale Patentanmeldungen vorsieht. 2009 wurden laut dem Jahresbericht der World Intellectual Property Organization für EADS und ihre Divisionen 564 internationale Anmeldungen veröffentlicht.

	2009	2008	2007
Von EADS angemeldete neue Erfindungen (einige davon sind durch mehrere Patente gedeckt)	1.073	1.088	957
EADS-Patentportfolio (am Jahresende)	29.123	25.665	20.653

EADS startete im Jahr 2009 eine Initiative zur Lizenzvergabe für Technologie. EADS Technology Licensing ermöglicht den Zugriff auf ein breites Spektrum von Technologien, die zur Verfügung stehen, um externe Unternehmen bei der Entwicklung neuer Produkte, Verbesserung der

Produktionsverfahren und beim Erweitern ihrer Marktchancen zu unterstützen. Mit EADS Technology Licensing sollen durch die Auswertung des umfangreichen Patentbestandes von EADS und dem damit verbundenen Knowhow Erträge generiert werden.

1.1.11 Umweltschutz

Umweltschutz ist allgemein von vorrangiger Bedeutung und erfordert sowohl von den Bürgern, Politikern wie auch von der Industrie Engagement und verantwortungsbewusstes Handeln. Dabei muss oft Hand in Hand zusammengearbeitet werden. Der Schwerpunkt für EADS liegt in der Erfüllung ihrer Aufgabe: das heißt Gewährleistung von Mobilität, Kommunikation und Sicherheit für jeden Einzelnen – Grundvoraussetzungen also in unserer modernen Gesellschaft.

Umwelteffizienz wird dabei bei „Vision 2020“ – dem strategischen Fahrplan von EADS – als wichtiges Ziel identifiziert. Sie soll die Vorteile aus den Produkten und Dienstleistungen von EADS für unsere Kunden und andere Interessengruppen maximieren, wobei gleichzeitig die Umweltbelastung durch den Betrieb und die Herstellung dieser Produkte im gesamten Lebenszyklus verringert wird.

Innovative und umwelteffiziente Technologien und Verfahren spielen also für den Nachhaltigkeitsfaktor des Konzerns eine wesentliche Rolle, wobei Produkte attraktiver und wettbewerbsfähiger werden und somit Wachstum, sichere Beschäftigung und Schaffung von Mehrwert für alle Interessengruppen fördern.

ORGANISATION

Jede einzelne Division bzw. jede Einheit, jedes Unternehmen und jeder Funktionsbereich von EADS ist für die betriebliche Umsetzung der Umweltvorschriften von EADS zum Erreichen effizienten Umweltschutzes voll verantwortlich und rechenschaftspflichtig, die Übereinstimmung der verschiedenen Initiativen wird jedoch durch die konzernweite Koordinierung durch das EADS Umweltnetzwerk gewährleistet. Dieses Netzwerk setzt sich aus Vertretern der Hauptgeschäftsbereiche zusammen und untersteht der Zuständigkeit des Corporate Secretary.

Die Aufgabe des Umweltnetzwerks besteht darin, an der fortwährenden Verbesserung der Umweltschutzleistungen bei EADS zu arbeiten, gemeinsame Nutzung von Best Practices zu fördern, günstige Gelegenheiten und Risiken im Auge zu behalten und aufsichtsbehördlichen Änderungen vorzugreifen. Für besondere Themenkreise, die dem Unternehmen wichtig sind, wurden Unterarbeitsgruppen in Gebieten wie u.a. Klimawandel/Energie, Umweltberichterstattung, „REACH“ und gefährliche Substanzen, Umwelt-Design/Lebenszykluspraktiken eingerichtet. Die Unternehmensziele werden regelmäßig auf unterschiedlichen Ebenen anhand einer Reihe von

Indikatoren und mit modernen Hilfsmitteln und Verfahren zur Berichterstattung, die derzeit implementiert werden, im Kontext des betrieblichen Environmental Management Systems („EMS“) überprüft.

EADS ist bestrebt, gemeinsame Initiativen mit der Wirtschaft zu entwickeln, um die Umweltperformance des Sektors insgesamt auf möglichst effiziente, konsistente und wirtschaftliche Weise zu verbessern. EADS ist bereits in mehreren europäischen und internationalen umweltbezogenen Ausschüssen bzw. Arbeitsgruppen der Branche Mitglied oder in führender Rolle tätig, beispielsweise bei:

- ICCAIA (International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations) – Aircraft Noise & Engine Emissions Environment Committee: Airbus stellt den stellvertretenden Vorsitzenden);
- ASD (Vorsitz der REACH-Arbeitsgruppen).

EADS beteiligt sich auch an den Umweltschutzarbeitsgruppen inländischer Industrieorganisationen wie u.a. der GIFAS in Frankreich, TEDAE in Spanien, BDLI in Deutschland und ADS in Großbritannien. Mit der AIA (Aerospace Industries Association of Americas) und der SAE wurde auch eine Zusammenarbeit zur Erstellung angemessener Standards begonnen, um bei der Lieferkette die Einhaltung der REACH Bestimmungen (der EU Bestimmungen über die Herstellung und Verwendung chemischer Substanzen) und anderer im Entstehen begriffener Auflagen zu fördern.

PERFORMANCE UND BEST PRACTICES

EADS ist bestrebt, nicht nur die Umweltperformance ihrer Standorte sondern auch ihrer Produkte, und zwar während ihres gesamten Lebenszyklus, von der Konstruktion bis zu ihrer endgültigen Außerbetriebnahme, laufend zu verbessern. EADS möchte die Umwelt zum echten Antriebsfaktor für kulturelle Veränderungen und die relevante Wertschaffung für das Unternehmen machen.

Während EADS im Unternehmen eine umweltfreundliche Kultur und umweltschutzeffizientes Verhalten fördert, verfolgt sie gleichzeitig verschiedene Forschungsbestrebungen, mit denen gewährleistet wird, dass ihren Kunden stets, im Einklang mit einem vor Kurzem festgelegten Umweltfahrplan des Unternehmens, die saubersten und grünsten Technologien und Produkte vorgeschlagen werden.

DER EADS-UMWELTFAHRPLAN ZUR UMWELTEFFIZIENZ

EADS verfolgt das Ziel, ein umwelteffizientes Unternehmen zu werden. Um dieses Anliegen mit einer effizienten Reihe konkreter Projekte und Maßnahmen umzusetzen, wurde ein Umweltfahrplan des Unternehmens festgelegt. Dieser Plan wird in jedem Unternehmensbereich festgelegt und sieht einen

Katalog allgemeiner Richtlinien und Fristen für nachdrückliches Management und betriebliche und produktorientierte Leistungsziele vor, die bis 2020 erreicht werden müssen, wie u.a.:

Umweltmanagementziele:

- Vollständige Abdeckung von EADS durch das Zertifikat ISO 14001 mit Lebensdauerorientierung und einem einheitlichen Firmenzertifikat;

Integration der Umwelteffizienz in die Entwicklung von neuen Produkten und Technologien sowie in der Lieferkette.

Betriebliche Leistungsziele:

- 80% Reduktion des Wasserabflusses;
- 50% Reduktion von Abfallstoffen, Wasserverbrauch, CO₂- und VOC-Emissionen;
- 30% Reduktion des Energieverbrauchs;
- 20% Energie aus erneuerbaren Energiequellen;
- Verfolgen der ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) Forschungsziele in der Luftfahrt sowie der verschiedenen für andere Produktportfolios definierten Ziele und
- Entwicklung umwelteffizienter Lösungen für Haupt- und dazugehörige Nebenkundensegmente, welche für das Unternehmen nachhaltig Mehrwert schaffen.

UMWELTMANAGEMENT ISO 14001/EMAS

EADS fördert nicht nur die Umwelt-Zertifizierung ihrer Betriebe, sondern auch die Entwicklung einer Orientierung am gesamten Lebenszyklus, da dies nach wie vor der kostenwirksamste und praktischste Ansatz für eine effiziente Senkung der Umweltbelastung ist. An allen EADS-Fertigungsstandorten wurden bereits stufenweise stabile zertifizierte Umweltmanagementsysteme („EMS“) implementiert, wobei das Ziel darin besteht, alle EADS-Standorte abzudecken und ein einzelnes Firmenzertifikat ISO 14001 zu erhalten.

Die konzernweite EMS-Implementierung erleichtert EADS den Weg zum wirksamen Umweltschutz. Mit Stand vom 31. Dezember 2009 werden 85 Standorte, die rund 90% der Gesamtkapazität von EADS ausmachen, im Einklang mit einem zertifizierten ISO 14001 (bzw. registrierten EMAS) EMS betrieben.

Der von Airbus seit 2006 eingeführte standort- und produktorientierte EMS wurde auf Standorte in den USA und in China ausgeweitet und wird weiter fortgeführt. Wo dies während des Lebenszyklus sinnvoll erscheint, können damit über einen innovativen Ansatz angemessene Maßnahmen zur wirksamen Minimierung von Umweltauswirkungen festgelegt werden.

Die verschiedenen Resultate werden mit den Vorgaben verglichen, wobei eine Reihe sorgfältig ausgewählter Indikatoren ausgewählt werden. Die Kontinuität und Zuverlässigkeit dieser Berichterstattungsverfahren werden durch Verfahren und Richtlinien des Konzerns aus den GRI-Vorschriften gewährleistet und gehen mit einem modernen Umweltmanagementinformationssystem (ENABLON) einher, das weltweit bei EADS Anwendung finden soll.

KLIMAWANDEL UND ENERGIEBEZOGENE FRAGEN

Klimawandel und energiebezogene Fragen gehören zu den wichtigsten Umweltproblemen, die es zu bewältigen gilt. Daher wurde eine Klima- und Energieinitiative gestartet. Mit dieser Initiative, die eine breite Palette an zusätzlichem Expertenwissen aus allen Geschäftsbereichen von EADS heranzieht, soll EADS eine zuverlässige und detaillierte Einschätzung der Herausforderungen und Möglichkeiten für EADS mit Bezug auf eine „kohlenstoffreduzierte Wirtschaft“ bereitgestellt werden.

Um den zunehmenden Anfragen von Interessengruppen nach Informationen zu Kohlenstoff nachzukommen und in Erwartung strengerer Vorschriften (wie u.a. Emissionshandelssysteme, Besteuerung und kohlenstoffbezogene Produktangaben) wurde im Rahmen wichtiger internationaler Partnerschaften gemäß den Vorschriften zur Treibhausgasemission (GHG Protocol) eine Kohlenstoffanalyse des Unternehmens einschließlich Emissionen der Stufe 1 und Stufe 2 vorgenommen. Auf diese Weise sollen zum einen diverse Risiken erkannt werden und zum anderen Möglichkeiten für die weitere Reduzierung der GHG-Emissionen und dazugehörigen Kohlenstoffe ausgelotet werden. Es werden weitere Test durchgeführt, um im Rahmen der Treibhausgastest-Experimente den in der Lieferkette von EADS enthaltenen Kohlenstoffanteil zu schätzen.

Mögliche Risiken für die Geschäfte von EADS im Zusammenhang mit dem Klimawandel sind durch die wahrscheinlich zunehmende Knappheit fossiler Brennstoffe gegeben, dem daraus resultierenden Druck auf Energiekosten zusammen mit den geplanten Bauvorhaben für neue Infrastruktur und dem in den kommenden Jahren zunehmenden Luftverkehr. Der Konzern ist sich daher sowohl im Hinblick auf Kosten, betriebliche Effizienz wie auch den Nachhaltigkeitsfaktor darüber im Klaren, dass er verpflichtet ist, den Energieverbrauch so drastisch wie möglich zu reduzieren. Darum wurden in allen Bereichen von EADS zahlreiche Verbesserungsprogramme eingeführt, die immer weniger Infrastrukturspuren durch den Gesamtenergieverbrauch hinterlassen und erneuerbare Energiequellen, wie etwa Solarplatten, Erdwärme oder Kraftwerke zur Geltung kommen lassen sollen. Durch die Einführung dieser Maßnahmen und im Vergleich zum selben Aktivitätsstand ist der Gesamtenergieverbrauch von EADS seit 2008 um etwa 10% zurückgegangen.

Einige EADS-Standorte sind bereits Teil des EU-Emissionshandelssystems und haben strenge Initiativen zur Reduzierung des Energieverbrauchs implementiert. Die kürzliche Einbeziehung der Luftfahrt in das EU Emissionshandelssystem (EG Richtlinie 2008/101) wurde ebenfalls in enger Zusammenarbeit mit den Interessengruppen aus dem Luftverkehrssektor angesprochen, wobei es um eine faire Internationalisierung des EU Emissionshandelssystems unter der Aufsicht der ICAO (International Civil Aviation Organisation) geht.

Während die Betriebsstätten von EADS relativ geringe Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen haben (laut IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) ist der Lufttransport derzeit für nur 2% des gesamten, von Menschenhand verursachten CO₂-Ausstoßes verantwortlich), versucht der Konzern intensiv, das gesamte erforderliche Fachwissen zu mobilisieren und seine R&T-Bemühungen bezüglich der Konstruktion, Entwicklung und Herstellung der saubersten, grünsten und energieeffizientesten Technologien und Produkte deutlich zu erhöhen.

Im R&T-Bereich nimmt EADS an den wichtigsten internationalen und europäischen Technologieprogrammen teil oder ist dort führend. In diesen Programmen geht es um Themen, die im Zusammenhang mit Klimawandel stehen, wie etwa EU „Clean Sky“ Joint Technology Initiative (JTI). Die JTI Clean Sky ist das größte jemals mit der Europäischen Kommission eingerichtete Forschungsprojekt und wird über einen Zeitraum von sieben Jahren laufen. Das Gesamtbudget für das Projekt beläuft sich auf 1,6 Milliarde Euro (die Finanzierung erfolgt zur Hälfte durch die Europäische Kommission und zur Hälfte durch die Industrie). Durch die Unterstützung der „Clean Sky“-Ziele des ACARE (Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa) soll der Einfluss des Luftverkehrs auf die Umwelt radikal verbessert werden, indem innovative Technologien und Lösungen bereitgestellt werden, die schrittweise Reduktionen von Lärm (50%ige Reduktion des wahrgenommenen Lärms), Schadstoffen (50%ige Reduktion von CO₂ und 80%ige Reduktion von NO_x) und Treibstoffverbrauch der nächsten Flugzeuggeneration bis 2020 gestatten. Dies umfasst auch die Entwicklung eines „grünen“ Produktlebenszyklus, einschließlich Herstellung, Wartung und Entsorgung.

Während Airbus, Eurocopter und EADS CASA jeweils für einen speziellen integrierten Technologie-Demonstrator (bzw. „Smart Fixed-Wing“-Flugzeug, grüner Drehflügler und grünes Regionalflugzeug) die Co-Leitung innehaben, beteiligen sich EADS Innovation Works und ATR in Form von Beteiligungsunternehmen. Zu den anderen, der Senkung des CO₂-Ausstoßes gewidmeten Initiativen, an denen sich EADS beteiligt, zählt auch das SESAR-Programm (Single European Sky ATM Research), dessen Ziel es ist, das EU-Luftverkehrsmanagement über die Implementierung des einheitlichen europäischen Luftraums zu verbessern.

Bei Airbus werden in Kooperation mit wesentlichen externen Partnerschaften große Forschungsanstrengungen unternommen, um den fossilen Treibstoffen umweltfreundlichere Alternativen entgegenzusetzen. Es wurde ein Beratungsausschuss zu alternativen Treibstoffen eingeführt, der alle notwendigen internen Interessengruppen zusammenfasst. Airbus und Eurocopter haben mit Universitäten, den derzeit bestehenden Treibstoffgesellschaften sowie Start-up Unternehmen und Zertifizierungsbehörden zusammen gearbeitet, um sogenannte „Drop-in“ Bio-Jet Treibstoffe zu entwickeln und deren Verfügbarkeit für den kommerziellen Flugverkehr zu gewährleisten. Für „Drop-in“-Treibstoffe muss weder das Flugzeugsystem geändert noch eine besondere Infrastruktur geschaffen werden. Erwartungsgemäß wird die Zertifizierung (seitens der Zertifizierungsbehörden ASTM und DEF-STAN) für eine Biotreibstoffmischung aus nachwachsenden Rohstoffen im Jahr 2011 erfolgen). Vor Kurzem haben sich Airbus, Qatar Airways, Qatar Science & Technology Park (QSTP) und Qatar Petroleum (QP) zur Vornahme einer technischen und wirtschaftlichen Analyse der Entwicklung, Produktion und Lieferung von Biojet-Treibstoff aus nachwachsenden Rohstoffquellen zusammengeschlossen.

Als Mitglied der Flugzeugindustrie vertritt Airbus zusammen mit den anderen Unternehmen der Branche den Standpunkt, dass die Nutzung von Biotreibstoffen aus nachwachsenden Rohstoffquellen der Flugzeugindustrie vorbehalten sein sollte. Im Gegensatz zu anderen Branchen bieten sich der Flugverkehrsbranche, trotz der bereits dank kürzlich eingeführter Programme wie zum Beispiel Airbus A380 erreichten erheblichen Reduktion des Treibstoffverbrauchs, keine anderen effizienten Alternativen für eine nachhaltige Senkung ihrer Kohlenstoffemission.

Der Flugsektor hat sich im Rahmen des COP15 verpflichtet, ab dem Jahr 2020 ein CO₂-neutrales Wachstum zu erreichen und arbeitet auch am Erreichen einer Senkung der CO₂-Nettoemission auf 50% (wobei das Jahr 2005 als Vergleichsgröße dient) bis zum Jahr 2050.

In diesem Bereich wird mit Nachdruck weiter geforscht: EADS Astrium befasst sich mit der Erzeugung von Solarenergie durch Satelliten, um deren Rückkehr zur Erde zu erleichtern. Diese Studien belegen alle das Engagement von Airbus und EADS für eine mehr umweltaffiziente und kohlenstoffneutrale Luftfahrt bzw. Flugverkehrsbranche insgesamt.

ABFALL UND NATÜRLICHE RESSOURCEN

Im gesamten EADS-Konzern wurde eine Reihe von Initiativen zur weiteren Reduzierung oder Eliminierung des entstehenden Abfalls implementiert. In Anbetracht der erwarteten Knappheit bei einigen Rohmaterialien und der Volatilität ihrer Preise könnte eine umgekehrte Lieferkette zunehmend interessant werden.

Trotz der mit den wichtigsten Müllentsorgungsgesellschaften entwickelten Bemühungen um Recycling und Wiederverwertungsmöglichkeiten hat die Erzeugung von Abfallstoffen im Vergleich zu den ISO-Vorgaben erheblich zugenommen. So wurde das Recycling von gehärteten und ungehärteten CFR-Verbundstoffen mit dem Ziel sorgfältig studiert, Kohlefasern zu separieren und in einigen Luft- und Raumfahrt- oder sekundären industriellen Anwendungen der Wiederverwertung zuzuführen; viel versprechende Technologien wie die Pyrolyse wurden bereits aufgezeigt und führten zu industriellen Entwicklungen. Airbus hat zur Entwicklung umweltfreundlicher Demontagepraktiken einen drei-Schritte-Ansatz eingeführt. Im Anschluss an Experimente bei dem Projekt PAMELA (Process for Advanced Management of End of Life Aircraft - Abläufe für ein fortschrittliches Management am Ende des Lebenszyklus eines Flugzeugs) wurde festgestellt, dass gegenüber den derzeit üblichen Demontagepraktiken wesentliche Verbesserungen erreicht werden können. Die optimierte Kombination aus fortschrittlichen 3D-Techniken (Dekommissionierung, Demontage und Abbau) ermöglicht eine über 80%ige Materialrecyclingrate, während derzeit weniger als 60% erreicht werden. Mittlerweile wurde unter Mitwirkung von Partnern eine industrielle Demontageplattform installiert; die TARMAC-AEROSAVE Company bietet jetzt für diesen Bereich zum Management am Ende des Lebenszyklus entsprechende Industriedienste an.

LUFTVERUNREINIGUNGEN

Die Reduzierung der Luftverunreinigungen aus Geschäftstätigkeit und Prozessen sowie während des gesamten Lebenszyklus zählt seit Jahren zu den Hauptprioritäten. Die derzeit wesentlichsten Emissionen entstehen im Zusammenhang mit leichtflüchtigen organischen Komponenten (VOC) sowie auch im Zusammenhang mit anderen Luftverunreinigungen, die am Boden von der Infrastruktur oder den Produkten abgegeben werden. Eine wesentliche Reduktion bei den VOC konnte durch die Entwicklung und Implementierung einer neuen intelligenten VOC-Lackiertechnik erzielt werden. In allen Divisionen wurden ambitionierte Programme zum Ersetzen einiger kritischer Lösungsmittel wie zum Beispiel Trichloroethylen durchgeführt, und bei der Lackierung werden jetzt generell weniger VOC verwendet.

REACH UND DER UMGANG MIT GEFAHRENSTOFFEN

Die europäische REACH-Verordnung (Registrierung, Evaluierung und Autorisierung von Chemikalien) (Verordnung (EU) Nr. 2007/1906) trat am 1. Juni 2007 in Kraft. Zielsetzung von REACH sind die Verbesserung und der Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt über eine stärkere Regulierung der von der Industrie eingesetzten Chemikalien. Damit werden die vorherigen Bestimmungen der EU zu Chemikalien ersetzt. REACH führt, über einen Zeitraum von 11 Jahren, eine Reihe neuer Pflichten ein, die das Risiko reduzieren sollen, die die 30.000 am häufigsten verwendeten Chemikalien

verursachen können. Die Verordnung bringt auch den schrittweisen Abzug von einigen der Substanzen, die als für die Menschen und die Umwelt sehr gefährlich angesehen werden.

Aufgrund der im Rahmen des Managements der RoHS- und der WEE-Richtlinien gemachten Erfahrungen, und um der Gesellschaft insgesamt einen einheitlichen Compliance-Ansatz bieten zu können und die Lieferkette zu unterstützen, wurde eine spezielle Arbeitsgruppe gebildet, die Bestandteil des Umweltnetzwerks von EADS ist und alle Geschäftsbereiche von EADS an einen Tisch bringt.

EADS, Airbus und andere Divisionen schließen sich auf internationaler Ebene (ASD etc.) mit anderen Luft- und Raumfahrtgesellschaften zusammen, um den Compliance-Ansatz der gesamten Branche weiter zu strukturieren. Nach vorheriger Registrierung wurden 2009 weitere intensive

Bemühungen unternommen, um die verschiedenen Verwendungsarten im Zusammenhang mit diesen Stoffen zu identifizieren und gegebenenfalls für die Teilnahme an bestimmten SIEFs (Substance Information Exchange Forum) zu sorgen. In Erwartung möglicher Störungen, die sich aus diesen Restriktionen ergeben könnten, wurden ehrgeizige Pläne zur Eliminierung gestartet, um die kritischsten Stoffe des Sektors zu beseitigen, einschließlich chromfreier, kadmiumfreier bzw. bleifreier Projekte. Damit der Großteil der standardisierten möglichen Lösungen qualifiziert werden kann, ist der gegenseitige Austausch zwischen den Geschäftsbereichen, anderen Unternehmen der Branche und der Lieferkette nötig. EADS und ihre Geschäftsbereiche bewegen sich einerseits pro-aktiv in Richtung der Eliminierung dieser Substanzen und haben sich andererseits unter vollständigen Einhaltung des maßgeblichen regulatorischen Rahmens dazu verpflichtet, die höchsten erreichbaren Emissionskontrollen anzuwenden.

1.1.12 Arbeitnehmer

Zum 31. Dezember 2009 belief sich der Personalbestand von EADS auf 119.506 Arbeitnehmer (im Vergleich zu 118.349 Arbeitnehmern im Jahr 2008 und 116.493 Arbeitnehmern im Jahr 2007), 96,7% davon sind Vollzeitangestellte. Je nach Land und Unternehmenshierarchie liegt die durchschnittliche Arbeitszeit bei 35 bis 40 Stunden pro Woche.

2009 kamen weltweit 5.663 Mitarbeiter zu EADS (im Vergleich zu 7.081 im Jahr 2008 und 6.860 im Jahr 2007). Gleichzeitig schied 3.308 Mitarbeiter bei EADS aus (im Vergleich zu 5.078 im Jahr 2008 und 4.648 im Jahr 2007).

Insgesamt arbeiten 94,9% aller EADS-Beschäftigten in Europa an mehr als 100 Standorten.

MITARBEITERZAHLEN NACH DIVISION UND REGION

Die folgende Tabelle vermittelt eine Aufschlüsselung der EADS-Arbeitnehmer nach Division und Regionen, einschließlich der Prozentangaben für Teilzeitbeschäftigte. Mitarbeiter von Gesellschaften, die nach der Verhältnismethode bilanziert werden (wie z.B. ATR, MBDA), sind auf entsprechender proportionalen Grundlage in den Tabellen enthalten.

Arbeitnehmer nach Division	31. Dezember 2009	31. Dezember 2008	31. Dezember 2007
Airbus*	61.987	53.906	56.029
Ehemalige Division MTA	-	4.910	4.459
Verteidigung und Sicherheit	21.093	22.787	22.113
Eurocopter	16.316	15.667	14.658
Astrium	14.624	13.674	12.587
Zentrale und sonstige Geschäftsbereiche	5.486	7.405	6.647
Gesamt EADS	119.506	118.349	116.493

* Die Zahlen für 2009 beziehen Airbus Military nach der Integration des ehemaligen Bereichs MTA in Airbus mit ein. Die konsolidierten Zahlen von 2008 und 2007 wurden nicht angepasst.

Arbeitnehmer nach Region	31. Dezember 2009	31. Dezember 2008	31. Dezember 2007
Frankreich	44.760	44.380	44.022
Deutschland	43.814	42.987	43.438
Spanien	10.469	10.104	9.315
Vereinigtes Königreich	12.733	13.826	13.652
Italien	483	455	474
Vereinigte Staaten	2.512	2.555	1.777
Sonstige	4.735	4.042	3.815
Gesamt EADS	119.506	118.349	116.493

% Teilzeitbeschäftigte	31. Dezember 2009	31. Dezember 2008	31. Dezember 2007
Frankreich	4,1%	3,9%	4,0%
Deutschland	3,4%	3,7%	3,1%
Spanien	1,0%	0,9%	0,5%
Vereinigtes Königreich	2,0%	1,8%	1,5%
Vereinigte Staaten	1,3%	0,1%	1,9%
Sonstige	3,0%	3,2%	3,2%
Gesamt EADS	3,3%	3,3%	3,0%

1.1.13 Aufnahme durch Verweis

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

- „Teil 2/1.1 Darstellung der EADS-Gruppe“ des in englischer Sprache am 24. April 2008 bei AMF eingereichten und von AMF genehmigten Registrierungsdocuments;
- „Teil 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe“ des in englischer Sprache am 22. April 2009 bei AMF eingereichten und von AMF genehmigten Registrierungsdocuments;
- der Konzernabschluss (IFRS) für das zum 31. Dezember 2007 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den entsprechenden Vermerken, Anhängen und Prüfberichten, wie in Abschnitt „1/1.2 Financial Statements“ des in Englisch bei der AFM eingereichten und am 24. April 2008 gebilligten sowie bei der Handelskammer in Amsterdam eingereichten Registrierungsdocuments;
- der Konzernabschluss (IFRS) für das zum 31. Dezember 2008 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den entsprechenden

Vermerken, Anhängen und Prüfberichten, wie in Abschnitt „1/1.2 Financial Statements“ des in Englisch bei der AFM eingereichten und am 22. April 2009 gebilligten sowie bei der Handelskammer in Den Haag eingereichten Registrierungsdocuments und

- der Konzernabschluss (IFRS) für das zum 31. Dezember 2009 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den entsprechenden Vermerken, Anhängen und Prüfberichten (wie diesem Registrierungsdocument angefügt).

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

Kopien der oben genannten Registrierungsdocuments sind auch auf der Webseite der AFM unter www.afm.nl in englischer Sprache erhältlich. Eine Einsichtnahme der oben genannten Konzernabschlüsse ist auch in der Handelskammer von Den Haag möglich.

1.2 Jüngste Entwicklungen

Das US-Tanker-Programm

Am 8. März 2010 bestätigte EADS, dass das Northrop Grumman/EADS-Team nicht für das Tanker-Programm der US Air Force bieten wird, nachdem sein Partner Northrop Grumman sich entschieden hatte, nicht zu bieten. Das Team hatte gegenüber dem US Verteidigungsministerium (DoD) und der US Air Force schwerwiegende Befürchtungen geäußert, dass die in der Angebotsanfrage (RFP) umschriebene Akquisitionsmethode den leichteren und weniger leistungsfähigen Boeing-Tanker stark bevorzugen würde. Die Analyse der RFP durch Northrop Grumman bekräftigte diese Befürchtungen erneut und veranlasste sie zur Entscheidung, nicht zu bieten.

Am 19. März 2010 gab EADS bekannt, dass das US DoD angezeigt hatte, dass es ein Angebot von EADS North America als Hauptvertragsnehmer beim Wettbewerb um den Tanker begrüßen würde.

Am 20. April 2010 hat EADS North America seine Absicht bekannt gegeben, am 9. Juli 2010 ein Angebot für das Programm zur Modernisierung der Tankflugzeugflotte der U.S. Air Force abzugeben. Das Unternehmen beabsichtigt die KC-45 ins Rennen schicken – eine in den USA gebaute Lösung, die das breiteste Fähigkeitsspektrum bietet, im Flugeinsatz erprobt und bereits in Produktion ist.

Die Diskussionen zwischen EADS North America und potenziellen US-Partnern zur Bildung eines erfolgreichen Bieterteams schreiten voran. Das Team wird der U.S. Air Force das umfassendste Leistungsportfolio mit dem besten Einsatzwert liefern.

Steigerung der Produktion der A320-Familie

Am 9. März 2010 kündigte Airbus an, dass es die monatliche Produktion für seine „Single-Aisle“ A320-Familie ab Dezember 2010 von derzeit 34 auf 36 erhöhen wird. Die Produktion für die A330/A340-Langstreckenfamilie bleibt mit acht Maschinen im Monat unverändert.

Die Entscheidung von Airbus, seine „Single-Aisle“-Produktion zu erhöhen, beruht auf der anhaltenden Nachfrage nach seinen öko-effizienten Flugzeugen und einem Auftragsbestand von über 2.300 Flugzeugen der A320-Familie.

Grundsatzvereinbarung zwischen Erstkundennationen und EADS zum A400M erreicht

Am 5. März 2010 gab EADS bekannt, dass es mit den Erstkundennationen eine Grundsatzvereinbarung zu dem militärischen Transportflugzeug A400M erzielt hat mit der Absicht, den ursprünglichen Vertrag in den kommenden Wochen entsprechend abzuändern. Als Teil dieser Grundsatzvereinbarung haben sich die Erstkundennationen zu Folgendem bereit erklärt:

➤ den Vertragspreis um 2 Milliarden Euro zu erhöhen;

- auf alle Vertragsstrafen für aktuelle Verzögerungen zu verzichten;
- eine zusätzlichen Summe in Höhe von 1,5 Milliarden Euro bereit zu stellen und im Gegenzug hierfür an künftigen Exportaufträgen beteiligt zu werden (Export Levy Facilities);

- die Zahlungen vor Lieferung im Zeitraum von 2010 bis 2014 gemäß einem neuen Terminplan zu beschleunigen, dessen endgültige Fassung im geänderten Vertrag geregelt wird.

Auf Grundlage dieser Einigung wurde die Schätzung der Umsätze und Kosten bei Fertigstellung (Estimate at Completion) aktualisiert sowie eine Risikobewertung vorgenommen. Die vom EADS-Verwaltungsrat überprüfte Schätzung führt zu einer Erhöhung der A400M-Verlustrückstellung um 1,8 Mrd. € vor Steuern für das Gesamtjahr 2009. Die aktualisierte Rückstellung basiert auf einer Managementeinschätzung, die die Grundsatzvereinbarung zwischen EADS und den sieben Kundennationen berücksichtigt.

Falls substantielle Änderungen dieser Bewertung erfolgen sollten, konnte dies die EADS-Ergebnisse erheblich beeinflussen. Nach Abschluss der Verhandlungen wird EADS weitere Informationen zum angepassten Vertrag bekanntgeben.

Das Cash-Flow-Profil des A400M-Programms für die kommenden Jahre muss in den Verhandlungen zur Vertragsänderung noch festgelegt werden. Alle Parteien sind jedoch gewillt, negative Cash-Flow-Auswirkungen so weit wie möglich zu reduzieren.

EADS sieht diese Einigung als solide Grundlage für eine erfolgreiche Entwicklung des A400M-Programms. Der Konzern wird nach Möglichkeiten suchen, die A400M-Programmriskien deutlich zu verringern, und innerhalb des neuen Vertragsrahmens ein hochmodernes Produkt liefern.

Für weitere Informationen zum A400M-Programm siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 3: Bilanzierung des A400M-Programms.“



2

Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage

2.1	Analyse der Finanz- und Ertragslage	80
2.1.1	Vorabinformationen	80
2.1.2	Überblick	80
2.1.3	Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogene Schätzungen	83
2.1.4	Bewertung der Leistung des Managements	88
2.1.5	Ertragslage von EADS	93
2.1.6	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht beherrschender Anteile)	99
2.1.7	Liquidität und Kapitalausstattung	100
2.1.8	Sicherungsgeschäfte	108
2.2	Jahresabschlüsse	110
2.3	Honorare der Abschlussprüfer	111
2.4	Informationen zu den Konzernabschlussprüfern	111

2.1 Analyse der Finanz- und Ertragslage

Die folgenden Erläuterungen und Analysen sind abgeleitet aus den geprüften Konzernabschlüssen (IFRS) von EADS für die zum 31. Dezember 2009, 2008 und 2007 endenden Geschäftsjahre, auf die in diesem Dokument hingewiesen wird; sie sollten zusammen mit den Konzernabschlüssen gelesen werden. Diese Jahresabschlüsse wurden in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen „International Financial Reporting Standards“ („IFRS“), wie sie von der Europäischen Union übernommen wurden, sowie gemäß Abschnitt 9 des Zweiten Buches des Niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches erstellt.

2.1.1 Vorabinformationen

WECHSELKURSIONFORMATIONEN

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

Geschäftsjahresende zum	Durchschnitt		Ende der Periode	
	€/US\$	€/£	€/US\$	€/£
31. Dezember 2007	1.3702	0.6842	1.4721	0.7334
31. Dezember 2008	1.4708	0.7963	1.3917	0.9525
31. Dezember 2009	1.3948	0.8909	1.4406	0.8881

BEWERTUNG

EADS wird derzeit von Moody's Investors Service mit A1 und stabilem Ausblick bewertet, von Standard and Poor's mit BBB+ mit stabilem Ausblick sowie von Fitch Ratings mit BBB+ mit stabilem Ausblick.

2.1.2 Überblick

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von 42,8 Milliarden Euro im Jahr 2009 ist EADS das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen Europas und eines der größten weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, Zivilhubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpersystemen sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2009 entfielen rund 75% der Gesamtumsätze auf den zivilen (im Vergleich zu 75% im Vorjahr) und 25% auf den militärischen Bereich (im Vergleich zu 25% im Vorjahr). Am 31. Dezember 2009 beschäftigte EADS 119.506 Mitarbeiter.

Ende 2009 hat EADS ihre Tätigkeit in die folgenden fünf Berichtssegmente gliedert:

➤ **Airbus Commercial:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen sowie Umrüstung von Flugzeugen;

➤ **Airbus Military:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von militärischen Transportflugzeugen und Spezialmissionsflugzeugen; hier ist auch die frühere Division Militärische Transportflugzeuge enthalten sowie alle A400M Aktivitäten von Airbus.

Airbus Commercial und Airbus Military bilden zusammen die Airbus Division.

➤ **Eurocopter:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern sowie deren Wartung;

➤ **Astrium:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen sowie die Bereitstellung von Raumfahrtendiensten; und

➤ **Verteidigung und Sicherheit:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörpersystemen,

1

2

3

4

5



Verzeichnis



von militärischen Kampf- und Trainingsflugzeugen, von Verteidigungselektronik, militärischen Telekommunikationslösungen sowie Logistik, Schulungen, Tests und technische und damit verbundene Dienstleistungen.

Wie oben erläutert, wurde ab 2009 die ehemalige Division Militärische Transportflugzeuge als Segment „Airbus Military“ in Airbus integriert. Die Zahlen für Airbus Military enthalten damit die ehemalige Division Militärische Transportflugzeuge sowie alle A400M Aktivitäten von Airbus, um die Verantwortung als Haupt-Auftragnehmer für das Programm darzustellen; die Zahlen für 2008 wurden entsprechend angepasst während die Zahlen für 2007 unverändert blieben. Die Auswirkungen konzerninterner Untervergaben werden in den Zahlen der Airbus-Division (hinsichtlich des Arbeitsanteils von Airbus Commercial) eliminiert, ebenso wie auf EADS-Konzernebene (hinsichtlich des Arbeitsanteils anderer EADS-Divisionen).

„Übrige Aktivitäten“ umfasst im Wesentlichen Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Turboprop-Flugzeugen für die regionale Luftfahrt und von leichten Verkehrsflugzeugen und Flugzeugkomponenten. EADS EFW (bisher in „Übrige Aktivitäten“ konsolidiert) ist seit 2009 in Airbus Commercial konsolidiert. Die Zahlen für 2008 wurden entsprechend angepasst; die Zahlen für 2007 blieben unverändert. Nachdem EADS im Januar 2009 70% ihrer Beteiligung an Socata an DAHER verkauft hatte, wird die verbliebene Beteiligung von 30% an Socata nach der Equity-Methode in „Übrige Aktivitäten“ bilanziert. Die Zahlen für 2007 und 2008 wurden nicht angepasst.

Schließlich wird in Verbindung mit der unter Power8 eingeführten Strategie zur Reorganisation von Aerostructures der Standort Augsburg (bisher in der Division Verteidigung und Sicherheit enthalten) ab dem Jahr 2009 in Airbus Commercial konsolidiert. Die Zahlen für 2007 und 2008 wurden nicht angepasst.

2.1.2.1 WESENTLICHE PROGRAMME UND RESTRUKTURIERUNGSENTWICKLUNGEN 2007, 2008 UND 2009

A400M-Programm. Kurz vor Jahresende 2007 gab EADS bekannt, dass sich die ersten Auslieferungen des A400M um sechs bis zwölf Monate verzögern würden. Finanziell führte dies bei Airbus in 2007 zu einer weiteren Drohverlustrückstellung und Belastungen in Höhe von insgesamt -1,2 Milliarden Euro, neben Rückstellungen und Kosten in Höhe von -0,2 Milliarden Euro auf EADS-Konzernebene und -0,1 Milliarden Euro bei anderen Divisionen. Diese Rückstellungen sollen unter anderem Mehrkosten des Programms und das Risiko von Zahlungen von Vertragsstrafen an Kunden abdecken.

Im September 2008 kündigte EADS eine Verzögerung des Erstflugs des A400M für unbestimmte Zeit an, hauptsächlich bedingt durch die Nichtverfügbarkeit des Antriebssystems und darüber

hinaus – jedoch nicht entscheidend für den Erstflug – aufgrund der Tatsache, dass andere wichtige Zulieferer der mission-kritischen Systeme und der Systemintegration ernsthafte Schwierigkeiten mit den anspruchsvollen technischen Anforderungen dieses Flugzeugs hatten. Aufgrund dieser unbestimmten Verzögerung und des ungewissen technischen Umfelds, die letztendlich zu dem neuen vorgeschlagenen A400M-Programmansatz gegenüber den europäischen Kundennationen (über OCCAR) führten, wendet EADS seit September 2008 die Methode der Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen („Early Stage Method of Accounting“) an. Mit Anwendung dieser Methode wurden alle mit der A400M zusammenhängenden unfertigen Erzeugnisse und unfertigen Leistungen, die bei einer Bilanzierung nach der Methode der Schätzung der Gesamtkosten bis zur Fertigstellung („Estimate at Completion Method“) erst bei Erreichen der technischen Meilensteine als Aufwand realisiert worden wären, bereits bei der Entstehung als Aufwand erfasst. Die entsprechenden Umsatzerlöse wurden soweit realisiert, wie diese Kosten gemäß dem ursprünglichen A400M-Vertrag abrechenbar waren. Gleichzeitig wurde die A400M-Drohverlustrückstellung auf Basis der wahrscheinlichen verbleibenden Auftragskosten, die über die verbleibenden Auftragslöse hinausgehen, und die zum Jahresende 2008 geschätzt werden konnten, aktualisiert. Dies führte zur Buchung einer zusätzlichen Drohverlustrückstellung und Belastungen von insgesamt -0,7 Milliarden Euro im Jahr 2008.

Im Jahresverlauf 2009 ergaben sich aus den Verhandlungen von EADS, OCCAR und den Erstkundennationen verschiedene Aspekte für einen neuen Programmansatz beim A400M. Angesichts des Fortschritts bei den kaufmännischen Verhandlungen zwischen EADS und den Erstkundennationen seit dem vierten Quartal 2009, des erfolgreichen Erstflugs des A400M, und der erheblich besseren Einschätzbarkeit der erwarteten Gesamtproduktionskosten des A400M-Programms beschloss EADS zum Jahresende 2009 beim A400M-Programm die Methode der Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen zu verlassen und im Rahmen der Jahresabschlussarbeiten die für den A400M gebildete Drohverlustrückstellung neu zu beurteilen.

Die Neubeurteilung der Notwendigkeit und Höhe von zusätzlichen Rückstellungen für die Fortsetzung und Fertigstellung des A400M-Programms basiert auf der „Vereinbarung über die Fortführung des A400M-Programms“ („Understanding on the Continuation of the A400M Programme“), die nach kontinuierlichen Verhandlungen seit dem vierten Quartal 2009 am 5. März 2010 von den Erstkundennationen und EADS/Airbus/AMSL unterzeichnet wurde. Im Rahmen dieser grundsätzlichen Einigung erklärten sich die Erstkundennationen bereit:

- den vertraglichen Preis um 2 Milliarden Euro zu erhöhen;
- auf alle Schadenersatzforderungen hinsichtlich der aktuellen Verzögerungen zu verzichten;

- zusätzlich 1,5 Milliarden Euro gegen eine Beteiligung an künftigen Exporterlösen (Exportabgabe-Modell) bereitzustellen; und
- beschleunigte Anzahlungen im Zeitraum 2010-2014 entsprechend dem neuen Zeitplan, der in dem geänderten Vertrag abschließend vereinbart werden soll, zu leisten.

Aufgrund dieser Elemente und der gegenwärtig bestmöglichen Schätzung durch das Management der EADS führte die aktualisierte Schätzung der Gesamtumsätze und Kosten, unter Berücksichtigung der Risiken des A400M-Programms, zur Buchung einer zusätzlichen Drohverlustrückstellung und Belastungen von insgesamt -1,8 Milliarden Euro im Jahr 2009. Das Profil der Zahlungsströme für den A400M in den nächsten Jahren ist in den angestrebten Vertragsänderungen noch festzulegen; alle Vertragsparteien sind bereit, negative Liquiditätsauswirkungen soweit wie möglich abzumildern.

Allerdings ist es nicht sicher, dass die angestrebten vertraglichen Änderungen des ursprünglichen A400M-Vertrags, einschließlich notwendiger parlamentarischer Genehmigungsprozesse der Erstkundennationen, erreicht werden. Demzufolge und insbesondere im Hinblick auf das Exportabgabe-Modell kann sich die Notwendigkeit ergeben, dass das Management von EADS seine Annahmen in Bezug auf die Berücksichtigung der oben beschriebenen Elemente bei der Berechnung der A400M-Drohverlustrückstellung neu beurteilen muss, sobald die Verhandlungen finalisiert sind. Im Falle einer solchen Neubeurteilung könnte die künftige Ergebnisentwicklung von EADS erheblich beeinflusst werden.

Weitere Informationen zum A400M-Programm siehe im „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 3: Bilanzierung des A400M-Programms“ und „Informationen zu EADS-Aktivitäten — 1.2 Jüngste Entwicklungen“.

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

In 2008 führte die Aktualisierung des A380 Programms zur Erfassung einer zusätzlichen Drohverlustrückstellung in Höhe von -1,1 Milliarden Euro. Diese Belastung berücksichtigte die Änderungen des A380-Produktionsplans, der 2009 implementiert werden sollte, und bestimmte höhere wiederkehrende Kosten aus den Herausforderungen des Hochlaufs, denen sich EADS gegenüber sah. Zudem spiegelten sich anhaltende Betreuungskosten im EBIT* 2008 wider.

Auch 2009 belastete die A380 die Performance erheblich. Nach einer technischen und finanziellen Analyse des Programms

wurden bestimmte Auslieferungen verschoben und eine weitere Drohverlustrückstellung in Höhe von -0,2 Milliarden Euro gebildet, um sowohl diesen Verschiebungen, als auch höheren wiederkehrenden Kosten Rechnung zu tragen. Neben der Anpassung der Rückstellungen wirkten sich die laufende Flottenbetreuung, Ineffizienzen und die zu geringe Absorption der Fixkosten ungünstig auf die Leistung von 2009 aus.

A350-XWB-Programm. Im Jahr 2007 war das EBIT* von Airbus durch Kosten aus dem A350-XWB-Programm in Höhe von etwa -1,0 Milliarde Euro belastet. Diese Belastung ergab sich insbesondere aus Drohverlustrückstellungen für die ersten Bestellungen der A350 XWB, deren Margen durch Preisanreize für Erstbestellungen und anfängliche Lernkurvenkosten belastet sind.

Nach dem Erreichen der als „Detailed Definition Freeze“ (Festlegung der detaillierten Definition) bezeichneten Meilensteine für das A350-XWB-Programm Ende 2008 schritt die Entwicklung im Jahr 2009 weiter voran. Obwohl Airbus einige der bisherigen Puffer in der Entwicklung des A350-Programms aufgebraucht hat, bleibt der angesetzte Termin für die Erstauslieferung unverändert bestehen.

Power8-, Power8 Plus- und Future EADS- Programme. Zu Beginn des Jahres 2007 startete Airbus ein vierjähriges als „Power8“ bezeichnetes Restrukturierungsprogramm, mit dem ab dem Jahr 2010 ein Beitrag von 2,1 Milliarden Euro zum EBIT* und von 2007 bis 2010 ein zusätzlicher Cashflow von insgesamt 5 Milliarden Euro erreicht werden soll. Als Teil der unter Power8 geplanten Maßnahmen, die Gemeinkosten und speziell die Mitarbeiterzahl zu reduzieren, berücksichtigte EADS Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von -624 Millionen Euro im EBIT* des Jahres 2007. In den Jahren 2008 und 2009 wurden 194 Millionen Euro bzw. 140 Millionen Euro dieser Rückstellungen aufgelöst, um dem Stand der Restrukturierungsverpflichtungen zu entsprechen, der niedriger als ursprünglich erwartet ist.

Die durch Power8 realisierten Kosteneinsparungen betragen 2009 brutto 2 Milliarden Euro im Vergleich zu den ursprünglich veranschlagten Kosten. Angesichts der im Power8-Programm erzielten Fortschritte und der entsprechenden Aussichten hält EADS an den bisher kommunizierten Power8-Zielen hinsichtlich EBIT* und Kosteneinsparungen fest.

2008 führte EADS unter der Bezeichnung „Power8 Plus“ ein konzernweites Kosteneinsparungsprogramm mit dem Ziel ein, bis Ende 2012 Bruttokosten von 1 Milliarde Euro pro Jahr einzusparen. Von Airbus wird ein Beitrag von etwa zwei Dritteln zu den angestrebten Kosteneinsparungen erwartet. Die übrigen Kosteneinsparungen sollen durch die Divisionen Eurocopter, Astrium und Verteidigung und Sicherheit sowie die EADS-Zentrale erbracht werden.

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Schließlich arbeitet EADS derzeit an einem Integrations- und Kosteneinsparungsprogramm mit der Bezeichnung „Future EADS“, mit dem bis Ende 2012 jährliche Einsparungen von brutto 350 Millionen Euro erzielt werden sollen. Die unterschiedlichen Kosteneinsparungsinitiativen werden auf Divisionsebene zusammengefasst, wie sie sich weiterentwickeln.

2.1.2.2 ENTWICKLUNGEN

Aufgrund einiger aktiver Verkaufskampagnen bei Airbus, aus denen für 2010 250 – 300 Bruttobestellungen erwartet werden sowie aufgrund des stabilen und überbuchten Auftragsbestands der A320-Single-Aisle-Familie, gab Airbus bekannt, dass die monatliche Produktionsrate für die A320-Familie ab Dezember 2010 von 34 auf 36 Flugzeuge erhöht werden soll. Die Produktionsrate für die Langstreckenflugzeuge der A330/A340-Familie wird mit dem derzeitigen Niveau von etwa acht Flugzeugen pro Monat beibehalten.

Airbus lieferte im Jahr 2009 498 Flugzeuge aus und strebt für 2010 in etwa die gleiche Anzahl von Auslieferungen an. Eurocopter dürfte etwa 6% weniger Hubschrauber ausliefern als 2009 (558 Auslieferungen). Bedeutende Produktions- oder Marktstörung oder ein Konjunkturabschwung könnten zu einer Berichtigung dieser Zahlen führen.

Weiterhin wird EADS in 2010 einer signifikanten Verschlechterung der Währungssituation gegenüberstehen, da der Dollarkurs im Sicherungsportfolio sinkt. Bei der A380 ergibt sich zwar eine leichte Verbesserung, das Programm dürfte allerdings, wie in 2009, das EBIT* weiterhin erheblich belasten. Kosteneinsparungen und eine gewisse Verbesserung bei Flugzeugpreisen dürften einen positiven Beitrag leisten, während geringere Auslieferungen bei Hubschraubern, Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie der Anstieg der Kosten das Ergebnis belasten. Künftig wird die EBIT*-Entwicklung von EADS von ihrer Fähigkeit abhängen, ihre A400M-, A380- und A350- Programme so auszuführen, wie es die gegenüber den Kunden eingegangenen Verpflichtungen erfordern.

2.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogene Schätzungen

2.1.3.1 UMFANG UND ÄNDERUNGEN DES KONSOLIDIERUNGSKREISES

Im Jahresvergleich können sich Veränderungen der Ertragslage von EADS zum Teil aus dem Verkauf und Erwerb von Beteiligungen an verschiedenen Unternehmen ergeben.

Akquisitionen und Veräußerungen

Am 1. Oktober 2009 erwarb Atlas Elektronik GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen von EADS und ThyssenKrupp, durch ihre Tochtergesellschaft Atlas Elektronik UK den Geschäftsbereich Unterwasser-Systeme von QinetiQ Ltd. mit Sitz in Winfrith, Dorset (Großbritannien). Der erworbene Geschäftsbereich „Synge“ trägt zum Ausbau des wachsenden Marktanteils von ATLAS Elektronik bei Sonar- und Hydro-Akustik-Lösungen bei. Dieser Erwerb führte zum Ansatz eines vorläufigen Geschäfts- oder Firmenwerts von 13 Millionen Euro (noch nicht endgültig festgelegt).

Am 7. Januar 2009 veräußerte EADS 70% ihres Anteils an Socata an DAHER. Der verbleibende Anteil von 30% an Socata wird nach der Equity-Methode bilanziert und in „Übrige Aktivitäten“ ausgewiesen.

Am 5. Januar 2009 veräußerte EADS ihr Airbus-Werk in Filton (GB) an GKN.

Im Jahresverlauf 2009 erhöhte EADS ihren Anteil an Spot Image mit Sitz in Toulouse (Frankreich), einem Weltmarktführer für die Bereitstellung von Satellitenbildern und Zusatzleistungen für geologische Informationsdienste, von 81% auf 90% durch den Erwerb weiterer Anteile von nicht beherrschenden Anteilseignern. Diese Transaktion erhöhte den Geschäfts- oder Firmenwert um 1 Millionen Euro.

Am 22. April 2008 erwarb EADS die in Kalifornien (USA) ansässige PlantCML, einen führenden Anbieter von Notrufdienstleistungen, die ab diesem Zeitpunkt in der Division Verteidigung und Sicherheit vollkonsolidiert wird. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Kaufpreis und dem erworbenen Nettovermögen ergab einen endgültigen Geschäfts- oder Firmenwert von 278 Millionen US\$.

Am 28. Juli 2008 erhöhte EADS ihre Beteiligung an Spot Image von 40% auf 81%. Aufgrund der tatsächlichen Beherrschung wurde das Unternehmen von Astrium bereits ab dem 1. Januar 2008 vollkonsolidiert. Durch den Erwerb der zusätzlichen Anteile erhöhte sich der Geschäfts- oder Firmenwert um 4 Millionen Euro.

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Am 7. April 2008 erwarb EADS Surrey Satellite Technology Limited (SSTL) mit Sitz in Großbritannien, die sich auf das Design und die Fertigung kleinerer und Mikro-Satelliten spezialisiert hat. Die Übernahme wurde von der Europäischen Kommission im Dezember 2008 genehmigt und hatte die Konsolidierung der Bilanz von SSTL zum 31. Dezember 2008 in der Division Astrium zur Folge. Dieser Erwerb führte zum Ansatz eines abschließenden Geschäfts- oder Firmenwerts von 38 Millionen GBP.

Im Januar 2007 erhöhte EADS ihre Beteiligung an Atlas Elektronik von 40% auf 49% durch Sacheinlage ihres Marinegeschäfts in Atlas Elektronik. Atlas Elektronik wird quotal konsolidiert. Die endgültige Bestimmung des Unterschieds zwischen dem Kaufpreis und dem erworbenen Nettovermögen führte zu einem Geschäfts- oder Firmenwerts von 42 Millionen Euro.

Am 10. Januar 2007 veräußerte EADS ihren verbleibenden Anteil von 60% an Sogerma Services sowie ihre übrigen Beteiligungen an Sogerma America Barfield B.C. (100%) und an EADS Sogerma Tunisie (50,1%).

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

2.1.3.2 PENSIONSVERPFLICHTUNGEN GROSSBRITANNIEN

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

Im Allgemeinen wird von den Treuhändern – in Abhängigkeit von der Finanzierungslage der betreffenden Pensionspläne – die Höhe der von den teilnehmenden Arbeitgebern zu leistenden Zuführungen bestimmt, um die Versorgungspläne finanziell angemessen auszustatten. Die verschiedenen britischen Versorgungspläne, an denen EADS-Beteiligungen teilnehmen, sind derzeit unterfinanziert. BAE Systems hat mit den Treuhändern verschiedene Maßnahmen vereinbart, um

die Unterdeckung auszugleichen. Dazu gehören (i) regelmäßige Zuführungsbeträge für aktive Mitarbeiter, deren Höhe über dem liegt, was für eine ausgeglichene Finanzierungssituation notwendig wäre und (ii) zusätzliche Beiträge des Arbeitgebers.

Durch die vertraglichen Vereinbarungen zwischen EADS und BAE Systems sind die Beiträge von EADS zu den beiden wichtigsten Versorgungsplänen beitragsmäßig für einen vereinbarten Zeitraum begrenzt (für Airbus UK bis Juli 2011 und für MBDA UK bis Dezember 2007). Beiträge, die über der jeweiligen Begrenzung liegen, werden von BAE Systems bezahlt. Dadurch ist EADS während des vereinbarten Zeitraums der Beitragsbegrenzung weder Erhöhungen der regelmäßigen Zuführungen, die durch die Unterdeckung der Pläne bedingt sind, noch weiteren Zuzahlungen ausgesetzt. Auch nach Ablauf der Beitragsbegrenzungen schaffen die besonderen Finanzierungsvereinbarungen zwischen BAE Systems und EADS eine Ausgangslage für EADS, die, abweichend von den üblichen britischen gemeinschaftlichen Plänen mehrerer Arbeitgeber, die von Airbus UK und MBDA UK zu leistenden regelmäßigen Beiträge auf Sätze begrenzt, die von allen teilnehmenden Arbeitgebern zu entrichten sind.

Basierend auf den von BAE Systems bereit gestellten Informationen zu den verschiedenen Pensionsplänen hat EADS eine Schätzung über ihren Anteil am Planvermögen, den leistungsorientierten Verpflichtungen und der damit verbundenen Unterdeckung erarbeitet, die die Auswirkungen der vorgenannten Beitragsbegrenzungsmechanismen, ebenso wie künftige, von BAE Systems mit den Treuhändern vereinbarte Sonderzuführungen, berücksichtigt. Dem entsprechend buchte EADS zum 31. Dezember 2009 eine Rückstellung von 839 Millionen Euro (31. Dezember 2008: 578 Millionen Euro) für ihren gegenwärtigen Anteil an der Netto-Unterdeckung der Pensionspläne. Die damit zusammenhängenden versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste von -1.013 Millionen Euro zum 31. Dezember 2009 (gegenüber -804 Millionen Euro zum 31. Dezember 2008) wurden in Übereinstimmung mit IAS 19 im Eigenkapital (abzüglich latenter Steuern) berücksichtigt.

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

2.1.3.3 ANPASSUNG AN BEIZULEGENDE ZEITWERTE

Die Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale-Matra, DaimlerChrysler Aerospace und Construcciones Aeronáuticas S.A., die 2000 zur Gründung von EADS führte, wurde unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert, wobei Aerospatiale-Matra als Erwerber auftrat. Dem entsprechend wurden die Buchwerte bestimmter Aktiva und Passiva, vor allem von Sachanlagen und Vorräten, um einen Gesamtbetrag

von 1,8 Milliarden Euro nach Abzug von Ertragssteuern angepasst, um ihnen einen Teil des jeweiligen beizulegenden Zeitwerts von DaimlerChrysler Aerospace bzw. Construcciones Aeronáuticas S.A. zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses zuzuweisen (die „Anpassung an beizulegende Zeitwerte“). Die gesamten Zuschreibungen werden generell über vier bis fünfzehn Jahre für Sachanlagen und über etwa 24 Monate für Vorräte abgeschrieben. Darüber hinaus passte EADS im Jahr 2001 im Zusammenhang mit der Gründung von Airbus S.A.S. den Buchwert des Sachanlagevermögens und der Vorräte von Airbus um einen Betrag von insgesamt 0,3 Milliarden Euro nach Abzug von Ertragssteuern an, um ihren beizulegenden Zeitwert wiederzugeben. Die Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte führen zu Abschreibungsaufwand, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Umsatzkosten ausgewiesen wird. Für die Berichterstattung des Managements behandelt EADS diese Abschreibungen als Einmalposten im EBIT* vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten. Siehe „— 2.1.4.2. Verwendung des EBIT*“.

2.1.3.4 WERTMINDERUNG/ABSCHREIBUNG VON VERMÖGENSWERTEN

Tritt ein auslösendes Ereignis ein, wie z. B. ein nachteiliges wichtiges Marktereignis oder eine wesentliche Änderung der Planungen oder der getroffenen Annahmen, führt EADS einen Wertminderungstest für wahrscheinlich betroffene Vermögenswerte, Vermögensgruppen, Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen oder assoziierte Unternehmen durch. Darüber hinaus testet EADS im vierten Quartal eines jeden Geschäftsjahres die Geschäfts- oder Firmenwerte auf eine eventuelle Wertminderung, ungeachtet dessen, ob Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Ein Wertminderungsaufwand wird ergebniswirksam mit dem Betrag gebucht, um den der Buchwert eines Vermögenswerts seinen erzielbaren Betrag übersteigt.

In der Regel wird die Discounted-Cashflow-Methode verwendet, um den Nutzungswerts der Vermögenswerte zu bestimmen. Die Discounted-Cashflow-Methode reagiert empfindlich auf die Einschätzung künftiger Cashflows durch das EADS-Management und die gewählten Abzinsungsfaktoren. Aus diesem Grund können sich selbst geringfügige Änderungen dieser Faktoren erheblich auf die Vermögensbewertung und damit auf die Höhe der potenziellen Wertminderung auswirken.

Die von EADS verwendeten Abzinsungsfaktoren leiten sich aus den durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten der betreffenden Geschäftsbereiche ab. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden — Wesentliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden — Wertminderung nicht-finanzieller Vermögenswerte“ und „— Anmerkung 14: Immaterielle Vermögenswerte“.

Wertminderungen der Geschäfts- oder Firmenwerte wirken sich auf die Rentabilität aus, da sie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung von EADS in der Position „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen werden. In den Jahren 2007, 2008 und 2009 lag keine Wertminderung der Geschäfts- oder Firmenwerte vor.

2.1.3.5 FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

Gemäß IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ beurteilt EADS bei produktbezogenen Entwicklungskosten, ob die Voraussetzungen für eine Aktivierung als selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte erfüllt sind. Dabei werden die Kriterien für eine Aktivierung streng ausgelegt. Alle Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht die Kriterien des IAS 38 erfüllen, werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aufwandswirksam erfasst.

2007 wurden in Übereinstimmung mit IAS 38 produktbezogene Entwicklungskosten von 93 Millionen Euro aktiviert. 2008 wurden 87 Millionen Euro aktiviert und in 2009 53 Millionen Euro.

Aktivierte Entwicklungskosten werden grundsätzlich über die voraussichtlich zu produzierende Anzahl von Einheiten abgeschrieben. Falls die zu produzierenden Anzahl der Einheiten nicht verlässlich geschätzt werden kann, werden die aktivierten Entwicklungskosten über die voraussichtliche Nutzungsdauer des selbst erstellten immateriellen Vermögenswerts abgeschrieben. Die Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten werden in den „Umsatzkosten“ erfasst. Im Jahr 2007 wurden auf aktivierte Entwicklungskosten Abschreibungen in Höhe von -46 Millionen Euro vorgenommen, 2008 waren es -56 Millionen Euro und 2009 -146 Millionen Euro. Dabei entfiel der Großteil auf das MRTT- und das Airbus-A380-Programm.

Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden jährlich auf Wertminderungen untersucht, solange der Vermögenswert noch nicht genutzt wird, sowie später dann, wenn Anzeichen dafür vorliegen, dass der Buchwert nicht mehr erzielbar ist.

2.1.3.6 BILANZIERUNG GESICHERTER FREMDWÄHRUNGSTRANSAKTIONEN IM JAHRESABSCHLUSS

Über 60% der Umsätze von EADS lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Teil der Kosten in Euro und ein geringerer Teil in britischen Pfund anfällt. EADS nutzt Sicherungsstrategien, um den Einfluss von Wechselkursschwankungen auf ihr Ergebnis zu steuern und zu minimieren. Siehe „— 2.1.8.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren - 1. Finanzmarktrisiken - Wechselkursrisiken“.

Cashflow Hedges. Der Konzern wendet Cashflow Hedge-Accounting im Allgemeinen für Devisentermingeschäfte an, die der Absicherung zukünftiger Cashflows aus Umsatzerlösen dienen sowie für bestimmte Zinsswaps, welche die Schwankungen derjenigen Cashflows absichern,

die aus bilanzierten Vermögenswerten und Schulden resultieren. Veränderungen im beizulegenden Zeitwert des Sicherungsinstruments werden, soweit sie sich auf den effektiven Teil der Sicherung beziehen, im „kumulierten sonstigen Ergebnis“, einem separaten Posten des Konzern-Eigenkapitals, abzüglich zugehöriger latenter Steuern gezeigt und bei Realisation der zugrunde liegenden Transaktion zusammen mit deren Ergebnis in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Siehe „— 2.1.6 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht beherrschender Anteile)“. Der ineffektive Teil der Sicherung wird sofort im Periodenergebnis erfasst. Die im Eigenkapital akkumulierten Beträge werden in der Periode erfolgswirksam berücksichtigt, in der das gesicherte Grundgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wird, also wenn der prognostizierte Verkauf eintritt oder wenn Finanzaufwendungen oder Finanzerträge in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden. Werden gesicherte Transaktionen storniert oder um mehr als nur eine relativ kurze Zeit verschoben, so werden vorher im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste aus dem Sicherungsgeschäft grundsätzlich im Periodenergebnis erfasst. Bei Produkten wie z. B. Flugzeugen sichert EADS üblicherweise die nach der Planung mit hoher Wahrscheinlichkeit vorgesehenen ersten geplanten Cashflows eines bestimmten Monats ab, ausgehend von den endgültigen Zahlungen bei Auslieferung. Siehe „— 2.1.8.1 Wechselkurse“.

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

Umsätze in anderen Währungen als dem Euro, die nicht durch Finanzinstrumente gesichert sind, werden zu den jeweiligen Kursen des Tages in Euro umgerechnet, an dem die zugrunde liegende Transaktion erfolgt.

2.1.3.7 WÄHRUNGSUMRECHNUNG

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

Transaktionen in Fremdwährung werden zu dem Kurs in Euro umgerechnet, der am Tag der Transaktion galt. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung werden zum

Wechselkurs am Abschlussstichtag in Euro umgerechnet. Aus der Währungsumrechnung resultierende Gewinne und Verluste von monetären Vermögenswerten werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn sie nicht als Sicherungsinstrumente für qualifizierende Cashflow Hedges anzusehen sind, die im Eigenkapital abgegrenzt werden.

Nicht monetäre Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung, die zu historischen Kosten angesetzt sind, werden zu dem am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurs in Euro umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus nicht-monetären finanziellen Vermögenswerten und Schulden werden als Teil der Gewinne oder Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Umrechnungsdifferenzen aus nicht-monetären finanziellen Vermögenswerten, wie Eigenkapitaltitel, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind, werden im kumulierten sonstigen Ergebnis berücksichtigt.

Ein durch den Erwerb ausländischer Tochterunternehmen nach dem 31. Dezember 2004 entstandener Geschäfts- oder Firmenwert sowie Anpassungen an den beizulegenden Zeitwert werden als Vermögenswerte und Schulden des erworbenen Unternehmens behandelt und zum Kurs am Abschlussstichtag umgerechnet. Für Transaktionen, die vor dem 31. Dezember 2004 stattfanden, werden der Geschäfts- oder Firmenwert sowie erworbene Vermögenswerte und Schulden dem Käufer zugerechnet.

Die aufgelaufenen, im kumulierten sonstigen Ergebnis erfolgsneutral erfassten Umrechnungsdifferenzen werden erfolgswirksam berücksichtigt, wenn die betreffende Gesellschaft mit einer funktionalen Fremdwährung veräußert oder liquidiert bzw. die Vermögenswerte oder Schulden der betreffenden Gesellschaft veräußert werden.

Unterschiede aus Währungsumrechnung und Ungleichgewicht aus der Umrechnung bei Airbus

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

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

Insbesondere werden von Kunden erhaltene Anzahlungen (und die zugehörigen, bei Umsatzrealisierung gebuchten Umsätze) nunmehr mit dem zum Zahlungszeitpunkt geltenden Wechselkurs bewertet. Auf in US-Dollar lautende Kosten werden zum Wechselkurs des Tages, an dem sie angefallen sind, umgerechnet. Soweit auf in US-Dollar lautende Anzahlungen von Kunden und die entsprechenden Kosten in US-Dollar zeitlich oder betragsmäßig voneinander abweichen, ergeben sich EBIT*-wirksame Währungseffekte (-diskrepanzen).

Darüber hinaus hängen die Höhe der Abweichung und die entsprechende Auswirkung auf das EBIT* von Änderungen in den Auslieferungszahlen ab.

2.1.3.8 BILANZIERUNG VON ABSATZFINANZIERUNGEN IM JAHRESABSCHLUSS

Um Produktverkäufe, vorwiegend von Airbus, Eurocopter und ATR zu unterstützen, kann EADS beschließen, sich fallweise an Finanzierungen für einzelne Kunden zu beteiligen, entweder direkt oder über Bürgschaften an Dritte. Bestimmte Kaufverträge können eine Wertgarantie beinhalten (Asset Value Guarantee – „AVG“), durch die EADS einen Teil des beizulegenden Zeitwerts eines Flugzeugs für einen begrenzten Zeitraum ab einem bestimmten Zeitpunkt nach Auslieferung (meist 12 Jahre nach Auslieferung) garantiert. Siehe „— 2.1.7.4 Absatzfinanzierung“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“. Die Bilanzierung von Absatzfinanzierungen hängt von der Art der Finanzierungstransaktion und dem damit verbundenen Risiko ab.

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

Verbleiben dagegen die mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen beim Konzern, wird die Transaktion als Operating-Leasing („Operating Lease“) bilanziert. Es ist Unternehmenspolitik von EADS, Operating-Leasing für neue, an Kunden auszuliefernde Flugzeuge möglichst zu vermeiden. Daher treten neue Operating-Leasingverträge vorwiegend in Verbindung mit der künftigen Wiedervermarktung von Flugzeugen auf. Anstatt 100% der Erträge aus dem „Verkauf“ des Flugzeugs bei Auslieferung als Umsatzerlöse

auszuweisen, werden die Leasingerträge aus solchen Operating-Leasingverhältnissen über die Laufzeit der entsprechenden Leasingverträge als Umsatzerlöse erfasst. Die verleaste Flugzeuge werden in der Bilanz als Vermögenswert (Sachanlagen) zu Herstellungskosten ausgewiesen, die zugehörigen Abschreibungen und mögliche Wertminderungen werden in den Umsatzkosten erfasst. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“.

Übersteigt der Barwert einer Wertgarantie 10% des Kaufpreises des Flugzeugs, wird der Verkauf des zugrunde liegenden Flugzeugs im Konzern-Jahresabschluss als Operating-Leasing ausgewiesen. In diesem Fall wird die Barzahlung des Kunden bei Lieferung des Flugzeugs in der Konzernbilanz als passiver Rechnungsabgrenzungsposten erfasst und bis zum letzten Ausübungsdatum linear auf den Betrag der Wertgarantie aufgelöst. Das Flugzeug wird in der Bilanz zu Herstellkosten in den Sachanlagen erfasst. Die Abschreibungs aufwendungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter den Umsatzkosten ausgewiesen. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „— Anmerkung 31: Passive Rechnungsabgrenzungsposten“.

Außerbilanziell - Eventualverpflichtungen. Bestimmte Verpflichtungen im Rahmen von Verkaufsfinanzierungen, wie zum Beispiel Ober-Unterleasing-Verhältnisse und Wertgarantien, deren Barwert die 10%-Grenze nicht überschreitet, werden nicht in der Bilanz ausgewiesen.

Damit werden Transaktionen, die solche Wertgarantien beinhalten, als Verkäufe behandelt, das damit verbundene Risiko gilt als Eventualverpflichtung. Um das Risiko aus Wertgarantien zu reduzieren und die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme zu minimieren, gibt der Konzern nur vorsichtige Wertgarantien mit restriktiven Ausübungsbedingungen, unter anderem mit begrenzten Ausübungszeiträumen, ab.

Bei Ober-Unterleasing-Verhältnissen, die von Airbus und ATR in der Vergangenheit verwendet wurden, um Investoren die Nutzung von Steuervorteilen im Zusammenhang mit Leasing in bestimmten Ländern zu ermöglichen, werden die mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken üblicherweise durch einen Dritten getragen, den Oberleasinggeber („Head Lessor“). Der Oberleasinggeber verleast das Flugzeug an Airbus oder ATR, die es wiederum an den Kunden weiter verleasen. Soweit möglich stimmen die Zahlungsströme und anderen finanziellen Bedingungen der Ober- und Unterleasingverhältnisse überein. Derartige Verpflichtungen von Airbus oder ATR werden als außerbilanzielle Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Rückstellungen und Wertberichtigungen. Entsprechend ihrer Politik, für das Risiko aus der Absatzfinanzierung vorzusorgen, bilanziert EADS Rückstellungen, um ihr geschätztes Nettorisiko aus Finanzierungen und Vermögenswerten vollständig abzudecken. Rückstellungen für Risiken aus der Absatzfinanzierung werden unabhängig davon, ob sie bilanzwirksam sind oder nicht, als Wertminderung der damit zusammenhängenden Vermögenswerte oder unter den Rückstellungen ausgewiesen. Vorsorgen, die als Rückstellungen ausgewiesen werden, betreffen vorwiegend außerbilanzielle Verpflichtungen. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 26C): Sonstige Rückstellungen“. Dagegen erfolgt ein Ausweis als Wertminderung des zugrunde liegenden Vermögenswert, wenn die Vorsorgen direkt dem entsprechenden Vermögenswert zugeordnet werden können. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „— Anmerkung 17: Beteiligungen an nach Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“. Obwohl das Management seine Bewertung der Sicherheiten als konservativ betrachtet,

können Änderungen bei den Rückstellungen aufgrund geänderter Einschätzungen einen wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis künftiger Berichtszeiträume ausüben.

2.1.3.9 DROHVERLUSTRÜCKSTELLUNGEN

EADS erfasst Drohverlustrückstellungen, wenn es wahrscheinlich wird, dass die Gesamtkosten eines Vertrags die Gesamterlöse übersteigen werden. Aufgrund der Größe, Dauer und Art vieler Verträge von EADS ist die Schätzung der Gesamtumsätze und -kosten bis zur Fertigstellung kompliziert und von vielen Parametern und Schätzungen abhängig. Dazu gehören auch Strafen, welche an Kunden in Verbindung mit der Vertragserfüllung zu zahlen sind. Drohverlustrückstellungen werden deshalb regelmäßig überprüft und neu bewertet. Jedoch können sich künftige Veränderungen der von EADS getroffenen Annahmen oder Veränderungen in den zugrunde liegenden Umständen positiv wie negativ auf die Bewertung der Drohverlustrückstellungen von EADS und ihre künftige Ertragslage auswirken.

2.1.4 Bewertung der Leistung des Managements

2.1.4.1 AUFTRAGSBESTAND

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

Vereinbarungen) für Verteidigung mit Regierungskunden werden erst nach offizieller Bekanntgabe an EADS in den Auftragsbestand übernommen.

Bei zivilen Verträgen leiten sich die Beiträge des Auftragsbestandes in der nachstehenden Tabelle aus den Katalogpreisen ab, die entsprechend dem voraussichtlichen Lieferdatum indexiert, und soweit zutreffend, in Euro umgerechnet werden (zum jeweiligen Sicherungskurs für den gesicherten Anteil der erwarteten Cashflows und zum Stichtagskurs für den nicht gesicherten Teil). Die Höhe des Auftragsbestands für Verteidigungsaufträge entspricht den Vertragswerten der entsprechenden Programme.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

Konzern-Auftragsbestand⁽¹⁾ für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2009, 2008 und 2007

	2009		2008		2007	
	in Mrd. €	in Prozent ⁽²⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽²⁾	in Mrd. €	in Prozent ⁽²⁾
Airbus ⁽³⁾⁽⁴⁾	339,7	87%	357,8	90%	283,8	81%
Airbus Commercial ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	320,3	82%	337,2	84%	-	-
Airbus Military	20,7	5%	22,3	6%	-	-
Militärische Transportflugzeuge ⁽⁴⁾	-	-	-	-	19,9	6%
Eurocopter	15,1	4%	13,8	3%	13,5	4%
Astrium	14,6	4%	11,0	3%	12,9	4%
Verteidigung und Sicherheit ⁽⁶⁾	18,8	5%	17,0	4%	17,8	5%
Summe Auftragsbestand der Divisionen	388,2	100%	399,6	100%	347,9	100%
Übrige Aktivitäten ⁽⁵⁾	2,0		3,2		2,7	
Zentrale/Konsolidierung	(1,1)		(2,6)		(11,1)	
Summe	389,1		400,2		339,5	

(1) Ohne Optionen.

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

(3) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

(4) Nach der Integration der früheren Division Militärische Transportflugzeuge als „Airbus Military“ in Airbus berichtet Airbus derzeit in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen. Die Zahlen für 2008 wurden entsprechend angepasst (jedoch nicht für 2007). Siehe „— 2.1.2 Überblick“.

(5) EADS EFW (früher in „Übrige Aktivitäten“ konsolidiert), wird ab 2009 in Airbus erfasst. Die Zahlen für 2008 wurden entsprechend angepasst (jedoch nicht für 2007). Darüber hinaus werden nach dem Verkauf von 70% der Anteile an Socata an DAHER im Januar 2009, die verbleibenden 30% an Socata nach der Equity-Methode bilanziert in „Übrige Aktivitäten“ ausgewiesen. Die Zahlen für 2008 und 2007 wurden nicht angepasst. Siehe „— 2.1.2 Überblick“.

(6) Der Standort Augsburg (bisher in der Division Verteidigung und Sicherheit konsolidiert) wird ab 2009 in der Division Airbus Commercial konsolidiert. Die Zahlen für 2008 und 2007 wurden nicht angepasst. Siehe „— 2.1.2 Überblick“.

Der Rückgang des Auftragsbestandes zum 31. Dezember 2009 um -11,1 Milliarden Euro auf 389,1 Milliarden Euro spiegelt vor allem einen Auftragseingang von 45,8 Milliarden Euro in 2009 wider, der in etwa den Umsatzerlösen für dieselbe Periode entspricht (42,8 Milliarden Euro). Dagegen wirkte sich ein schwächerer US-Dollar-Stichtagskurs, der für die Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestands in Euro verwendet wird (Ende 2009: 1,44 €/US\$, Ende 2008: 1,39 €/US\$) zum Jahresende mit etwa 11 Milliarden Euro negativ aus.

Der Auftragsbestand von Airbus sank gegenüber 2008 um -18,1 Milliarden Euro auf 339,7 Milliarden Euro durch einen Rückgang sowohl von Airbus Commercial, als auch von Airbus Military. Bei Airbus Commercial verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2008 um -16,9 Milliarden Euro auf 320,3 Milliarden Euro, was vor allem das negative Nettowährungsergebnis aus dem nicht gesicherten Teil des Auftragsbestandes widerspiegelt sowie ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins mit Neuaufträgen in Höhe von 23,5 Milliarden Euro. Dieser Auftragseingang besteht aus netto 271 Aufträgen im Jahr 2009 (gegenüber 777 im Vorjahr). Zum Rückgang des Auftragsbestandes von Airbus trug die negative Währungsanpassung bei, die sich aus der Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestands zum Jahresende ergab. Ende 2009 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Commercial auf 3.488 Flugzeuge (gegenüber 3.715 Flugzeugen Ende 2008). Bei Airbus Military verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2008 um -1,6 Milliarden Euro

auf 20,7 Milliarden Euro und zeigt damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, mit Neuaufträgen in Höhe von 0,6 Milliarden Euro. Dieser Auftragseingang bestand 2009 aus netto 10 Neuaufträgen, hauptsächlich für mittlere und leichte Militärflugzeuge, teilweise kompensiert durch die Stornierung von acht A400M durch Südafrika. Ende 2009 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Military auf 250 Flugzeuge (gegenüber 256 Flugzeugen Ende 2008).

Bei Eurocopter erhöhte sich der Auftragsbestand gegenüber 2008 um 1,3 Milliarden Euro auf 15,1 Milliarden Euro und zeigt damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als eins mit Neuaufträgen in Höhe von 5,8 Milliarden Euro, vor allem für Militärhubschrauber. Dieser Auftragseingang umfasste netto 344 Aufträge im Jahr 2009 (gegenüber 715 im Vorjahr). Ende 2009 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Military auf 1.303 Hubschrauber (gegenüber 1.515 Hubschraubern Ende 2008).

Der Auftragsbestand von Astrium erhöhte sich gegenüber 2008 um 3,6 Milliarden Euro auf 14,6 Milliarden Euro. Dies entspricht einem „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als eins mit Neuaufträgen in Höhe von 8,3 Milliarden Euro. Der Auftragseingang umfasste vor allem Aufträge für 35 Ariane-5-Trägerraketen, eine dritte Produktionstranche von M51 Lenk Waffen, und Telekommunikationssatelliten.

Der Auftragsbestand der Division Verteidigung und Sicherheit erhöhte sich gegenüber 2008 um 1,8 Milliarden Euro auf

18,8 Milliarden Euro. Dies entspricht einem „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als eins mit Neuaufträgen in Höhe von 8,0 Milliarden Euro. Der Auftragsseingang bestand vor allem aus

der Produktionstranche 3a des Eurofighter und dem Programm für die Grenzüberwachung Saudi-Arabien.

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

	2009		2008		2007	
	in Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent	in Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent	in Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent
Auftragsbestand:						
Ziviler Sektor	332	85%	345	86%	285	84%
Verteidigungssektor	57	15%	55	14%	55	16%
Gesamt	389	100%	400	100%	340	100%

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

2.1.4.2 VERWENDUNG DES EBIT*

Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung von EADS ist das „EBIT* vor Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten“. „Außerordentliche Posten“ betrifft z. B. Abschreibungen der stillen Reserven, die im Rahmen der Gründung der EADS aufgedeckt wurden, dem

Airbus Unternehmenszusammenschluss und der Gründung der MBDA, sowie Wertminderungsaufwendungen darauf. Enthalten sind auch die Effekte aus dem Abgang von Geschäfts- oder Firmenwerten und Anpassungen an den beizulegenden Zeitwert, die aus diesen Transaktionen resultieren.

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

(in Mio. €)	2009	2008	2007
Gewinn (Verlust) vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern	(380)	2.772	(33)
Abgang von Geschäfts- oder Firmenwerten/nachträgliche Anpassung der Geschäfts- oder Firmenwerte	-	-	12
Außerordentliche Abschreibungen	56	52	49
Außerordentliche Abgänge (Sachanlagevermögen)	2	6	24
EBIT*	(322)	2.830	52

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

2.1.4.3 EBIT*-LEISTUNG NACH DIVISIONEN

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

(in Mio. €)	2009	2008	2007
Airbus ⁽¹⁾	(1.371)	1.815	(881)
<i>Airbus Commercial</i> ⁽²⁾⁽³⁾	386	2.306	-
<i>Airbus Military</i>	(1.754)	(493)	-
Militärische Transportflugzeuge ⁽¹⁾	-	-	(155)
Eurocopter	263	293	211
Astrium	261	234	174
Verteidigung und Sicherheit ⁽³⁾	449	408	345
Summe EBIT* der Divisionen	(398)	2.750	(306)
Übrige Aktivitäten ⁽²⁾	21	43	84
Zentrale/Konsolidierung ⁽⁴⁾	52	37	274
Gesamt	(322)	2.830	52

- (1) Nach der Integration der früheren Division Militärische Transportflugzeuge als „Airbus Military“ in Airbus berichtet Airbus derzeit in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen. Die Zahlen für 2008 wurden entsprechend angepasst (jedoch nicht für 2007). Siehe „— 2.1.2 Überblick“.
- (2) EADS EFW (früher in „Übrige Aktivitäten“ konsolidiert), wird ab 2009 in Airbus erfasst. Die Zahlen für 2008 wurden entsprechend angepasst (jedoch nicht für 2007). Darüber hinaus werden nach dem Verkauf von 70% der Anteile an Socata an DAHER im Januar 2009, die verbleibenden 30% an Socata nach der Equity-Methode bilanziert in „Übrige Aktivitäten“ ausgewiesen. Die Zahlen für 2008 und 2007 wurden nicht angepasst. Siehe „— 2.1.2 Überblick“.
- (3) Der Standort Augsburg (bisher in der Division Verteidigung und Sicherheit konsolidiert) wird ab 2009 in der Division Airbus Commercial konsolidiert. Die Zahlen für 2008 und 2007 wurden nicht angepasst. Siehe „— 2.1.2 Überblick“.
- (4) Zentrale/Konsolidierung umfasst das Ergebnis der Zentrale, welches hauptsächlich aus dem „Anteil am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen“ aus der Beteiligung von EADS an Dassault Aviation besteht.

2009 im Vergleich zu 2008. Das konsolidierte EBIT* von EADS sank von 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf -0,3 Milliarden Euro im Jahr 2009, vor allem aufgrund des geringeren EBIT* von Airbus. Der Rückgang wurde 2009 durch einen Anstieg des EBIT* bei Astrium und der Division Verteidigung und Sicherheit teilweise ausgeglichen.

Durch einen Rückgang bei Airbus Commercial und bei Airbus Military sank das EBIT* von Airbus von 1,8 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf -1,4 Milliarden Euro im Jahr 2009. Das EBIT* von Airbus Commercial sank von 2,3 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 0,4 Milliarden Euro im Jahr 2009, vor allem aufgrund (i) im Vergleich zu 2008 negativen Wechselkurseffekten von etwa -2,5 Milliarden Euro, (ii) eines Preisverfalls von etwa -0,4 Milliarden Euro bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln, und (iii) von Kostensteigerungen, einschließlich höherer Forschungs- und Entwicklungskosten in Verbindung mit dem Hochlauf des A350-Programms. Die negativen Wechselkurseffekte resultierten aus (x) einer Neubewertung von Drohverlustrückstellungen mit einem negativen Effekt von -0,9 Milliarden Euro gegenüber 2008, (y) im Vergleich zu 2008 insgesamt ungünstigeren Kursen von im Jahr 2009 fällig gewordenen Sicherungsgeschäften mit einem negativem Effekt von -0,9 Milliarden Euro, und (z) anderen Unterschieden aus Währungsumrechnung, einschließlich solcher aus dem Auseinanderfallen von auf in US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen, und den entsprechenden, auf in US-Dollar lautenden Kosten, was sich im Vergleich zu 2008 mit -0,7 Milliarden Euro negativ auswirkte.

Siehe „— 2.1.3.7 Währungsumrechnung“. Diese Abnahme des EBIT* 2009 bei Airbus Commercial wurde teilweise ausgeglichen durch (i) eine grundsätzlich gute Geschäftsleistung, die einen Anstieg der Auslieferungszahlen beinhaltet (498 Flugzeuge 2009, gegenüber 483 Flugzeugen 2008), obwohl die A380 die zugrunde liegende Performance aufgrund Ineffizienzen und Überkapazitäten wegen geringeren Auslieferungen weiterhin erheblich belastet, (ii) geringere Drohverlustrückstellungen beim A380 im Jahr 2009, und (iii) Einsparungen durch das Power8-Programm. Siehe „— 2.1.2.1. Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen 2007, 2008 und 2009“.

Bei Airbus Military sank das EBIT* von -0,5 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf -1,8 Milliarden Euro im Jahr 2009, hauptsächlich durch die A400M-Belastungen von -1,8 Milliarden Euro im Jahr 2009 gegenüber -0,5 Milliarden Euro im Jahr 2008 und dem schlechteren Mix bei mittleren und leichten Flugzeugen. Dieser Rückgang wurde 2009 durch ein besseres Geschäft mit Tankflugzeugen teilweise ausgeglichen.

Das EBIT* von Eurocopter sank um -10,2% von 293 Millionen Euro im Jahr 2008 auf 263 Millionen Euro im Jahr 2009, vor allem aufgrund (i) höherer Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für Innovation und Produktinvestitionen, (ii) des Margendrucks beim NH90-Programm, das trotz erster Prozessverbesserungen die Qualifikations- und Abnahmeprobleme widerspiegelt, und (iii) negativer Währungseffekte. Der Rückgang des EBIT* wurde durch positive Beiträge von Dienstleistungen und Kosteneinsparungsinitiativen teilweise ausgeglichen.

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Das EBIT* von Astrium erhöhte sich um 11,5% von 234 Millionen Euro im Jahr 2008 auf 261 Millionen Euro im Jahr 2009, vorwiegend dank der gesteigerten Ertragskraft bei Erdbeobachtungssatelliten und der Ariane-5-Produktion, aber auch aufgrund des Wachstums bei Telekommunikationsdiensten. Dieser Anstieg wurde teilweise durch negative Wechselkurseffekte aus der Abschwächung des britischen Pfunds gegenüber dem Euro kompensiert.

Das EBIT* der Division Verteidigung und Sicherheit stieg um 10,0% von 408 Millionen Euro im Jahr 2008 auf 449 Millionen Euro im Jahr 2009, vorwiegend dank einer Kombination aus Wachstum- und Margenverbesserung im Kern- und Exportgeschäft der Bereiche Militärflugzeugsysteme und Lenkflugkörperprogramme sowie operativer Verbesserungen. Diese Steigerung wurde teilweise ausgeglichen durch höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, z. B. in den Bereichen Radar und unbemannte Fluggeräte sowie 2009 durch die Ausgliederung der Aerostructures-Aktivitäten in Augsburg aus der Division Verteidigung und Sicherheit.

Das EBIT* der „Übrigen Aktivitäten“ sank um 51,2% von 43 Millionen Euro in 2008 auf 21 Millionen Euro in 2009. Die positive Kostenentwicklung bei Sogerma wurde durch negative Wechselkurseffekte bei ATR und ein geringeres EBIT* bei EADS North America überkompensiert.

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

Das EBIT* von Airbus erhöhte sich von -0,9 Milliarden Euro im Jahr 2007, ohne die ehemalige Division Militärische Transportflugzeuge, auf 1,8 Milliarden Euro im Jahr 2008 (neu bewertet). Diese Zunahme beruht im Wesentlichen auf (i) einer grundsätzlich guten Geschäftsleistung, die einen Anstieg der Auslieferungszahlen (483 Flugzeuge in 2008, gegenüber 453 im Jahr 2007) und Einsparungen aus dem Power8-Programm beinhaltet, und (ii) geringeren Programm- und Restrukturierungsaufwendungen als im Jahr 2007. Zur Erhöhung des EBIT* trug auch ein im Vergleich zu 2007 positiver Effekt von etwa 0,7 Milliarden Euro aus der Währungsumrechnung bei, der sich aus (x) einer Neubewertung von Drohverlustrückstellungen mit einem positiven Effekt von 1,3 Milliarden Euro gegenüber 2007 ergibt, teilweise kompensiert durch (y) im Vergleich zu 2007 insgesamt ungünstigere Kurse von im Jahr 2008 fällig gewordenen Sicherungsgeschäften, die sich mit -0,1 Milliarden Euro negativ auswirkten, und (z) anderen Unterschieden aus Währungsumrechnung in Höhe von -0,5 Milliarden Euro, einschließlich solcher aus dem Auseinanderfallen von auf in US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen, und

den entsprechenden auf in US-Dollar lautenden Kosten. Die Zunahme des EBIT* 2008 wurde teilweise ausgeglichen durch (i) die Auswirkung des A400M-Programms, (ii) höhere laufende Kosten im A380-Programm, das die weiterhin bestehenden Herausforderungen bei Airbus aus dem Hochlauf der industriellen Produktion widerspiegelt, und (iii) einen Preisverfall von etwa -0,3 Milliarden Euro bei Flugzeugauslieferungen. Die ehemalige Division Militärische Transportflugzeug verzeichnete in 2007 ein EBIT* von -155 Millionen Euro.

Das EBIT* der Division Eurocopter stieg um 38,9% von 211 Millionen Euro im Jahr 2007 auf 293 Millionen Euro im Jahr 2008 und spiegelt im Wesentlichen den starken Anstieg der Auslieferungen (588 im Jahr 2008, gegenüber 488 im Vorjahr) und einen günstigen Produkt-Mix wider. Der Anstieg des EBIT* wurde teilweise durch negative Fremdwährungseffekte und höhere Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen gemindert, hauptsächlich aus der gemeinsamen Entwicklung des Zivillubschraubers EC175 mit China.

Das EBIT* von Astrium stieg um 34,5% von 174 Millionen Euro im Jahr 2007 auf 234 Millionen Euro im Jahr 2008. Im Wesentlichen resultierte dies aus der gestiegenen Produktivität und dem Hochlauf der Produktion bei Astrium Space Transportation, einem höheren Beitrag aus Dienstleistungen aus der Konsolidierung von Spot Image bei Astrium (siehe „— 2.1.3.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“), die einen positiven EBIT*-Beitrag von 16 Millionen Euro ergab sowie einem Rückgang der Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Jahr 2008 dank der F&E-Steuerzuschüssen. Der Anstieg des EBIT* wurde teilweise durch negative Wechselkurseffekte aus der Abschwächung des britischen Pfunds gegenüber dem Euro kompensiert.

Das EBIT* der Division Verteidigung und Sicherheit stieg um 18,3% von 345 Millionen Euro im Jahr 2007 auf 408 Millionen Euro im Jahr 2008, primär dank der verbesserten Ertragskraft aller Bereiche. Diese Verbesserung wurde getragen von bewährten Programmen – wie Lenkflugkörper, Radar und abhörsichere Netzwerke – sowie von Initiativen zur weiteren Kostenreduzierung und gesunkenen Restrukturierungskosten.

Das EBIT* der Übrigen Aktivitäten sank von 84 Millionen Euro im Jahr 2007 auf 43 Millionen Euro im Jahr 2008, vorwiegend aufgrund der Konsolidierung von EADS EFW in Airbus Commercial ab 2009 (Zahlen für 2008 angepasst) und negativer Währungseffekte. Bei ATR und Socata ging das EBIT* im Jahr 2008 zurück, während es bei EADS Sogerma anstieg.

Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT*. Über 60% der konsolidierten Umsätze von EADS für das Jahr 2009 lauten auf US-Dollar. In Anbetracht der langfristigen Geschäftszyklen von EADS (ersichtlich aus ihrem mehrjährigen Auftragsbestand) sichert die Gesellschaft einen wesentlichen

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Teil ihres Nettowährungsrisikos ab, um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das EBIT* zu mindern. Siehe „— 2.1.8.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren – 1. Finanzmarktrisiken – Wechselkursrisiken“. Zusätzlich zu den Auswirkungen, welche die Sicherungsaktivitäten auf das EBIT* von EADS haben, wird dieses auch durch Wertanpassungen bestimmter Vermögenswerte und Schulden zum Abschlussstichtag beeinflusst.

Im Jahr 2009 wurden Cashflow Hedges für auf in US-Dollar lautende Umsätze von EADS in Höhe von ca. 16,5 Milliarden US-Dollar fällig. 2009 lag der durchschnittliche Wechselkurs, zu dem EADS ihre auf in US-Dollar lautenden Erlöse absicherte, bei 1,26 €/US\$ gegenüber 1,18 €/US\$ im Vorjahr. Diese Differenz wirkte sich 2009 im Vergleich zu 2008 in einem Rückgang des EBIT* von etwa -0,9 Milliarden Euro aus, dabei entfallen etwa -0,9 Milliarden Euro auf Airbus. Darüber hinaus führte die Wertanpassung von Drohverlustrückstellungen gegenüber 2008 zu einer Belastung des EBIT* um -0,9 Milliarden Euro. Weitere Unterschiede aus Währungsumrechnung, u. a. durch das Auseinanderfallen von auf in US-Dollar lautende, von

Kunden erhaltene Anzahlungen, und den entsprechenden, auf in US-Dollar lautenden Kosten, schmälerten das EBIT* um -0,7 Milliarden Euro gegenüber 2008.

Im Jahr 2008 wurden Cashflow Hedges für auf in US-Dollar lautende Umsätze von EADS in Höhe von ca. 16,4 Milliarden US-Dollar fällig. 2008 lag der durchschnittliche Wechselkurs, zu dem EADS ihre auf in US-Dollar lautenden Erlöse absicherte, bei 1,18 €/US\$ gegenüber 1,16 €/US\$ im Vorjahr. Diese Differenz wirkte sich 2008 im Vergleich zu 2007 in einem Rückgang des EBIT* von etwa -0,2 Milliarden Euro aus, dabei entfallen etwa drei Viertel auf Airbus. Zudem führten Fremdwährungseffekte, einschließlich solcher aus dem Auseinanderfallen von auf in US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen, und den entsprechenden, auf in US-Dollar lautenden Kosten, zu einer Belastung des EBIT* von etwa -0,5 Milliarden Euro im Vergleich zu 2007. Diese Rückgänge wurden durch die Neubewertungen von Drohverlustrückstellungen mehr als ausgeglichen, die aufgrund der massiven Auswirkungen des US-Dollar und des britische Pfund gegenüber 2007 einen positiven Effekt von 1,3 Milliarden Euro hatten.

2.1.5 Ertragslage von EADS

Die nachstehende Tabelle enthält eine Übersicht über die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen von EADS für die letzten drei Jahre.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen (IFRS) für die zum 31. Dezember 2009, 2008 und 2007 endenden Geschäftsjahre

(in Mio. €, ausgenommen Ergebnis je Aktie)	2009	2008	2007
Umsatzerlöse	42.822	43.265	39.123
Umsatzkosten	(38.383)	(35.907)	(34.802)
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.439	7.358	4.321
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	(2.196)	(2.186)	(2.178)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(2.825)	(2.669)	(2.608)
Sonstige betriebliche Erträge	170	189	233
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(102)	(131)	(97)
Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis	134	211	296
Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern	(380)	2.772	(33)
Zinsergebnis	(147)	36	(199)
Übriges Finanzergebnis	(445)	(508)	(538)
Ertragsteuern	220	(703)	333
Konzernergebnis	(752)	1.597	(437)
Davon entfallen auf:			
Die Eigentümer des Mutterunternehmens (Nettoergebnis)	(763)	1.572	(446)
Die nicht beherrschenden Anteile	11	25	9
Ergebnis je Aktie (ohne Verwässerungseffekt) (in €)	(0,94)	1,95	(0,56)
Ergebnis je Ak-tie (mit Verwässerungseffekt) (in €)	(0,94)	1,95	(0,55)

Nachstehend finden Sie einen Jahresvergleich der Ertragslage auf Basis der Gewinn- und Verlustrechnungen von EADS.

KONZERNUMSATZERLÖSE

Die Konzernumsatzerlöse sanken 2009 um -1,0% auf 42,8 Milliarden Euro gegenüber 43,3 Milliarden Euro im Vorjahr. Der Rückgang resultierte vor allem aus geringeren Umsätzen bei Airbus und „Übrigen Aktivitäten“ in 2009, teilweise ausgeglichen durch Umsatzsteigerungen bei Astrium und Eurocopter.

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

(in Mio. €)	2009	2008	2007
Airbus ⁽¹⁾	28.067	28.991	25.216
<i>Airbus Commercial</i> ^{(2),(3)}	26.370	26.524	-
<i>Airbus Military</i>	2.235	2.759	-
Militärische Transportflugzeuge ⁽¹⁾	-	-	1.140
Eurocopter	4.570	4.486	4.172
Astrium	4.799	4.289	3.550
Verteidigung und Sicherheit ⁽³⁾	5.363	5.668 ⁽⁴⁾	5.392
Summe Umsatzerlöse der Divisionen	42.799	43.434	39.470
Übrige Aktivitäten ⁽²⁾	1.096	1.338	1.407
Zentrale/Konsolidierung ⁽⁴⁾	(1.073)	(1.507)	(1.754)
Gesamt	42.822	43.265	39.123

- (1) Nach der Integration der früheren Division Militärische Transportflugzeuge als „Airbus Military“ in Airbus berichtet Airbus derzeit in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen. Die Zahlen für 2008 wurden entsprechend angepasst (jedoch nicht für 2007). Siehe „— 2.1.2 Überblick“.
- (2) EADS EFW (früher in „Übrige Aktivitäten“ konsolidiert), wird ab 2009 in Airbus erfasst. Die Zahlen für 2008 wurden entsprechend angepasst (jedoch nicht für 2007). Darüber hinaus werden nach dem Verkauf von 70% der Anteile an Socata an DAHER im Januar 2009, die verbleibenden 30% an Socata nach der Equity-Methode bilanziert in „Übrige Aktivitäten“ ausgewiesen. Die Zahlen für 2008 und 2007 wurden nicht angepasst. Siehe „— 2.1.2 Überblick“.
- (3) Die Umsätze des Standortes Augsburg (bisher in der Division Verteidigung und Sicherheit konsolidiert) werden ab 2009 in der Division Airbus Commercial konsolidiert. Die Zahlen für 2008 und 2007 wurden nicht angepasst. Siehe „— 2.1.2 Überblick“.
- (4) Unter „Zentrale/Konsolidierung“ werden vor allem die Berichtigungen und Eliminierungen von konzerninternen Geschäftsvorfällen aufgeführt.

Airbus

Die Konzernumsatzerlöse von Airbus sanken 2009 um -3,2% auf 28,1 Milliarden gegenüber 29,0 Milliarden Euro im Vorjahr. Der Rückgang resultierte vorwiegend aus geringeren Umsätzen bei Airbus Military sowie einem geringen Umsatzrückgang bei Airbus Commercial.

Airbus Commercial

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

Anzahl der Flugzeuge	2009	2008	2007
Single Aisle	402	386	367
Widebody	-	-	6
Langstrecken (Long-Range)	86	85	79
Großflugzeuge (Large Aircraft)	10	12	1
Gesamt	498	483	453

Die Konzernumsatzerlöse von Airbus Commercial sanken um -0,6% von 26,5 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 26,4 Milliarden Euro im Jahr 2009. Dieser leichte Rückgang ist hauptsächlich zurückzuführen auf (i) einen Preisverfall von etwa -0,4 Milliarden Euro bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln, (ii) einen um -0,4 Milliarden Euro schlechteren Beitrag durch Wechselkurseffekte und (iii) einen Rückgang der Aktivitäten bei Hawker. Zur Erörterung der Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das Ergebnis von EADS siehe

„— 2.1.3.6 Bilanzierung gesicherter Fremdwährungstransaktionen im Jahresabschluss“, „— 2.1.3.7 Währungsumrechnung“, „— 2.1.8.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren — 1. Finanzmarktrisiken - Wechselkursrisiken“.

Dieser Umsatzrückgang wurde teilweise durch eine größere Anzahl von Flugzeugauslieferungen ausgeglichen (498 in 2009 gegenüber 483 in 2008), insbesondere bei Single-Aisle Flugzeugen A318/A319/A320/A321.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Airbus Military

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Auslieferungen von militärischen Transportflugzeugen nach Produkttyp in den letzten drei Jahren.

Anzahl der Flugzeuge	2009	2008	2007
CN-235	4	7	7
C-212	-	1	-
C-295	12	11	7
P-3	-	-	1
Gesamt	16	19	15

Die Konzernumsatzerlöse von Airbus Military sanken um -19,0% von 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 2,2 Milliarden Euro im Jahr 2009. Der Rückgang resultierte vorwiegend aus einer um -1,0 Milliarde Euro geringeren Umsatzrealisierung im A400M-Programm, wobei die Zahlen für 2008 vom Power-On-Meilenstein

des A400M und von der Methode der Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen („Early Stage Method of Accounting“) profitierten. Dieser Rückgang wurde durch höhere Umsätze bei Tankflugzeugen und Aktivitäten bei mittleren und leichten Flugzeugen im Jahresverlauf 2009 teilweise ausgeglichen.

Eurocopter

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

Anzahl der Flugzeuge	2009	2008	2007
Tiger	7	15	10
Leichte Hubschrauber	284	302	275
Mittlere Hubschrauber	219	229	172
Schwere Hubschrauber	48	42	31
<i>Davon NH90</i>	15	14	8
Gesamt	558	588	488

Im Jahr 2009 stiegen die Konzernumsatzerlöse von Eurocopter um 1,9% von 4,5 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 4,6 Milliarden Euro im Jahr 2009, obwohl die Anzahl der ausgelieferten Hubschrauber insgesamt von 588 im Jahr 2008 auf 558 im Jahr 2009 sank.

Der Anstieg resultierte primär aus einem günstigen Mix in der Auslieferung von Serienhubschraubern und dem Wachstum bei Kundendienstaktivitäten, und wurde teilweise durch niedrigere Umsätze mit Regierungskunden und aus Entwicklungsaktivitäten ausgeglichen.

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

Astrium

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Aufstellung über die von der Division Astrium in den letzten drei Jahren ausgelieferten Telekommunikationssatelliten.

	2009	2008	2007
Telekommunikationssatelliten	4	6	2

Im Jahr 2009 erhöhten sich die von Astrium erzielten Konzernumsatzerlöse um 11,9% von 4,3 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 4,8 Milliarden Euro im Jahr 2009. Der Anstieg resultierte aus einem Umsatzwachstum aller Geschäftseinheiten und umfasste auch einen nicht-operativen Aufholeffekt von 0,2 Milliarden Euro für sog. „In-Orbit Incentive Schemes“ für kommerzielle Telekommunikationssatelliten mit geringer Gewinnspannenrealisierung.

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

Verteidigung und Sicherheit

Im Jahr 2009 sanken die von der Division Verteidigung und Sicherheit erzielten Konzernumsatzerlöse um -5,4% von 5,7 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 5,4 Milliarden Euro im Jahr 2009. Der Rückgang ergibt sich hauptsächlich aus der Ausgliederung der Aerostructures Aktivitäten in Augsburg aus der Division Verteidigung und Sicherheit im Jahr 2009 (-0,4 Milliarden Euro). Dies wurde teilweise durch höhere Umsätze aus dem Hochfahren der Tranche 2 Produktion und Exportauslieferungen des Eurofighter sowie integrierter Logistikunterstützung ausgeglichen.

Im Jahr 2008 lagen die Konzernumsätze der Division Verteidigung und Sicherheit bei 5,7 Milliarden Euro. Den Großteil dieser Umsatzerlöse steuerten die Bereiche Eurofighter, Radar und Lenkflugkörper bei. Der Anstieg von 5,1% gegenüber dem Umsatz von 5,4 Milliarden Euro im Jahr 2007 betrifft im Wesentlichen die weitere Entwicklung integrierter Sicherheitssysteme, abhörsicherer Netzwerke und unbemannter Luftfahrzeuge sowie die Umstellung auf die Methode der Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen für das A400M-Programm, die gegenüber 2007 zu einem Umsatzzuwachs um 171 Millionen Euro führte. Der Anstieg der Umsatzerlöse spiegelt auch den Kauf von PlantCML im Jahr 2008 wider.

Übrige Aktivitäten

Im Jahr 2009 sanken die vom Bereich Übrige Aktivitäten erzielten Konzernumsatzerlöse um -18,1% von 1,3 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 1,1 Milliarden Euro im Jahr 2009. Der Rückgang entspricht vor allem der Änderung des Konsolidierungskreises nach dem Verkauf von 70% von Socata an DAHER im Januar 2009. Siehe „— 2.1.3.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“.

KONZERNUMSATZKOSTEN

Im Jahr 2009 stiegen die Konzernumsatzkosten um 6,9% von 35,9 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 38,4 Milliarden Euro im Jahr 2009. Die Erhöhung resultierte weitgehend aus höheren Drohverlustrückstellungen im A400M Programm und negativen Fremdwährungseffekten, teilweise ausgeglichen durch geringere Belastungen für Drohverlustrückstellungen im A380 Programm, durch weitere Einsparungen aus Power8 im Jahr 2009 und durch positive Beiträge der Divisionen Verteidigung und Sicherheit und Astrium. Siehe „— 2.1.2.1. Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen 2007, 2008 und 2009“. Die Konzernumsatzkosten beinhalten in 2009 auch die Abschreibung von gemäß IAS 38 aktivierten Entwicklungskosten in Höhe von -146 Millionen Euro nach -56 Millionen Euro im Jahr 2008. Vor allem als Folge der vorstehend genannten Gründe sowie eines Rückgangs der Preise für ausgelieferte A330 Flugzeuge und eines negativen Einflusses des US-Dollars auf die Umsatzerlöse von Airbus ergab sich eine Verminderung des Bruttoergebnisses vom Umsatz von 17,0% im Jahr 2008 auf 10,4% im Jahr 2009.

Im Jahr 2008 stiegen die Konzernumsatzkosten um 3,2% von 34,8 Milliarden Euro im Jahr 2007 auf 35,9 Milliarden Euro im Jahr 2008. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der höheren Zahl von Flugzeugauslieferungen und der Umstellung auf die Methode der Bilanzierung für frühe Auftragsphasen von Fertigungsaufträgen im A400M-Programm, teilweise ausgeglichen durch im Vergleich zu 2007 geringere Programm- und Restrukturierungsaufwendungen und Währungseffekte aus „natürlicher Sicherung“ („Natural Hedging“). Die Konzernumsatzkosten beinhalten 2008 die Abschreibung von gemäß IAS 38 aktivierten Entwicklungskosten in Höhe von -56 Millionen Euro. Vor allem als Folge der vorstehend genannten Gründe und trotz des negativen Einflusses des US-Dollars auf die Umsatzerlöse von Airbus, ergab sich ein Anstieg des Bruttoumsatzergebnisses von 11,0% im Jahr 2007 auf 17,0% im Jahr 2008.

VERTRIEBS- UND ALLGEMEINE VERWALTUNGSKOSTEN DES KONZERNS

Im Jahr 2009 blieben die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten des Konzerns mit 2,2 Milliarden Euro auf dem Niveau des Vorjahres. Höhere Kosten bei Airbus und Astrium (vorwiegend aufgrund von Konsolidierungseffekten) wurden weitgehend durch geringere Aufwendungen der Division Verteidigung und Sicherheit und der „Übrigen Aktivitäten“ ausgeglichen. Siehe „— 2.1.2.1. Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen 2007, 2008 und 2009“.

Im Jahr 2008 blieben die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten des Konzerns mit 2,2 Milliarden Euro auf dem Niveau des Vorjahres. Höhere Kosten bei Astrium (hauptsächlich durch den Anstieg der Dienstleistungen und

die Konsolidierung von Spot Image), bei der ehemaligen Division Militärische Transportflugzeuge (aus dem Wachstum der Geschäftstätigkeit) sowie in anderen Bereichen wurden weitgehend durch den Wegfall von Power8-Restrukturierungsaufwendungen, die 2007 bei Airbus anfielen, kompensiert.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN DES KONZERNS

Im Jahr 2009 stiegen die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns („F&E“) um 5,8% von 2,7 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2009. Die Steigerung resultierte vorwiegend aus höheren Aufwendungen bei Airbus für die Entwicklung des A350-XWB-Programms und – in geringerem Maß – den höheren Aufwendungen bei Eurocopter und der Division Verteidigung und Sicherheit für Innovation und Produktinvestitionen. Dieser Anstieg wurde durch geringere F&E Kosten für das A380-Programm teilweise ausgeglichen. Siehe „— 2.1.3.5 Forschungs- und Entwicklungskosten“.

Im Jahr 2008 stiegen die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns um 2,3% von 2,6 Milliarden Euro im Jahr 2007 auf 2,7 Milliarden Euro im Jahr 2008. Der Großteil dieses Anstiegs ist den höheren Kosten bei Airbus und Eurocopter für die Entwicklung des A350 XWB und verschiedenen Hubschrauberprogrammen zuzuschreiben. Teilweise wurde diese Erhöhung durch geringere Forschungs- und Entwicklungskosten für das A380-Programm und einen Rückgang in den übrigen Divisionen sowie aufgrund höherer F&E-Steuerzuschüssen ausgeglichen.

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE UND SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN DES KONZERNS

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

Im Jahr 2009 betrug der positive Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen 68 Millionen Euro gegenüber 58 Millionen Euro im Jahr 2008. Der Anstieg resultierte vorwiegend aus dem Veräußerungsgewinn für den Standort Filton im Jahr 2009, teilweise ausgeglichen durch verschiedene andere Posten.

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

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

Die „Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“ umfassen grundsätzlich die Ergebnisse von Finanzanlagen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden sowie die Ergebnisse von nicht konsolidierten Beteiligungen.

2009 verzeichnete EADS einen Ertrag von 134 Millionen Euro aus „Anteilen am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“, verglichen mit 211 Millionen Euro im Jahr 2008. Der Rückgang um –77 Millionen Euro ergibt sich vor allem durch das geringere Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung von EADS an Dassault Aviation. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 11: Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis“.

2008 verzeichnete EADS einen Ertrag von 211 Millionen Euro aus „Anteilen am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“, verglichen mit 296 Millionen Euro im Jahr 2007. Der Rückgang um –85 Millionen Euro resultiert primär aus dem geringeren Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung von EADS an Dassault Aviation, das in 2008 keine IFRS-Nachholung beinhaltet, sowie aus dem einmaligen Gewinn aus dem Verkauf des 2,13%-Anteils von EADS an Embraer in 2007.

ZINSERGEBNIS DES KONZERNS

Das Zinsergebnis des Konzerns spiegelt den Saldo der Zinserträge und -aufwendungen wider, die sich aus finanziellen Vermögenswerten und Schulden ergeben, und beinhaltet Zinsaufwendungen für rückzahlbare Darlehen von europäischen Staaten, die zur Finanzierung von F&E Arbeiten gewährt wurden.

In 2009 wies EADS einen konsolidierten Nettozinsaufwand von –147 Millionen Euro aus, nach einem Nettozinsergebnis von 36 Millionen Euro im Vorjahr. Der Rückgang geht vorwiegend auf geringere Zinserträge für die Nettobarmittel von EADS im Jahresverlauf 2009 zurück, was durch die niedrigeren Zinsaufwendungen für die Finanzschulden des Konzerns teilweise ausgeglichen wurde.

Im Jahr 2008 wies EADS ein konsolidiertes Nettozinsergebnis von 36 Millionen Euro aus, nach einem Nettozinsaufwand von –199 Millionen Euro im Vorjahr. Die Verbesserung resultiert hauptsächlich aus einem höheren durchschnittlichen Bestand an Nettobarmitteln im Jahr 2008 und einem Anstieg der Anlagen in kurz- und mittelfristigen Wertpapieren.

ÜBRIGES FINANZERGEBNIS DES KONZERNS

Im Jahr 2009 verbesserte sich das übrige Finanzergebnis des Konzerns auf –445 Millionen Euro gegenüber –508 Millionen Euro im Jahr 2008. Diese positive Veränderung um 63 Millionen Euro ergibt sich aus einer günstigeren Auswirkung der Währungsumrechnung von auf in US-Dollar und britische Pfund lautenden flüssigen Mitteln in den Abschlüssen der in Euro bilanzierenden Konzerngesellschaften sowie aus der Wirkung der Marktbewertung von „eingebetteten Derivaten“. Als „eingebettete Derivate“ werden für Bilanzierungszwecke solche Finanzinstrumente angesehen, die in auf US-Dollar lautenden Bestellungen von Ausrüstungen „eingebettet“ sind, für die der US-Dollar nicht eindeutig die international übliche Handelswährung für diese Ausrüstungsgegenstände ist, und auch nicht die funktionale Währung eines der Transaktionspartner darstellt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 12: Finanzierungsaufwendungen“. Diese Position beinhaltet auch die negativen Effekte aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie aus der Bewertung von Options-Prämien.

Im Jahr 2008 verbesserte sich das übrige Finanzergebnis des Konzerns auf –508 Millionen Euro gegenüber –538 Millionen Euro im Jahr 2007. Diese positive Veränderung um 30 Millionen Euro ergibt sich vorwiegend aus (i) einem negativen Effekt in Höhe von –28 Millionen Euro in 2008 aus der Währungsumrechnung von auf in US-Dollar und britische Pfund lautenden flüssigen Mitteln in den Abschlüssen der in Euro bilanzierenden Konzerngesellschaften, im Vergleich zu einem negativen Effekt von –274 Millionen Euro im Jahr 2007, (ii) einem negativen Effekt in Höhe von –230 Millionen Euro im Jahr 2008 aus der Aufzinsung von Rückstellungen hauptsächlich bei Airbus, gegenüber einem negativen Effekt von –202 Millionen Euro im Jahr 2007, und (iii) einem negativen Effekt in Höhe von –121 Millionen Euro aus der Marktbewertung von „eingebetteten Derivaten“, gegenüber einem negativen Effekt von –5 Millionen Euro im Jahr 2007.

KONZERNERTRAGSTEUERN

Im Jahr 2009 ergab sich ein Steuerertrag in Höhe von 220 Millionen Euro gegenüber einem Steueraufwand von –703 Millionen Euro im Jahr 2008. Der Steuerertrag resultiert aus einem steuerpflichtigen Verlust von –972 Millionen Euro im Jahr 2009 im Vergleich zu einem steuerlichen Ertrag von 2.300 Millionen Euro im Vorjahr. Aufgrund der von Wertminderung von aktiven latenten Steuern lag der effektive Steuersatz 2009 bei 23%. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 13: Ertragsteuern“.

Im Jahr 2008 ergab sich ein Steueraufwand in Höhe von –703 Millionen Euro gegenüber einem Steuerertrag von 333 Millionen Euro im Jahr 2007. Der Aufwand resultiert aus einem steuerpflichtigen Gewinn von 2.300 Millionen Euro in 2008 im Vergleich zu einem steuerlichen Verlust von –770 Millionen Euro im Vorjahr. 2008 lag der effektive Steuersatz bei 31%.

AUF NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE ENTFALLENDEN KONZERNERGEBNIS

Im Jahr 2009 betrug das auf nicht beherrschende Anteile entfallende Ergebnis des Konzerns 11 Millionen Euro gegenüber 25 Millionen Euro im Jahr 2008. Der Rückgang des auf nicht beherrschende Anteile entfallenden Ergebnisses in 2009 resultiert primär aus dem Rückgang des Ergebnisses der nicht beherrschenden Anteile bei den Tochtergesellschaften von Airbus Financial Services.

Im Jahr 2008 betrug das auf nicht beherrschende Anteile entfallende Ergebnis des Konzerns 25 Millionen Euro gegenüber 9 Millionen Euro im Jahr 2007. Der Anstieg des auf Anteile in Fremdbesitz entfallenden Ergebnisses im Jahr 2008 ergibt sich im Wesentlichen aus höheren Ergebnissen nicht beherrschender Anteile bei Airbus Financial Services und den Ergebnissen nicht beherrschender Anteile bei Spot Image als Folge der erstmaligen Konsolidierung. Siehe „— 2.1.3.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“.

AUF DIE EIGENTÜMER DES MUTTERUNTERNEHMENS ENTFALLENDEN KONZERNERGEBNIS

Infolge der vorstehend erläuterten Einflüsse erzielte EADS im Jahr 2009 ein Konzernergebnis von –763 Millionen Euro gegenüber einem Konzernergebnis von 1.572 Millionen Euro im Jahr 2008 und von –446 Millionen Euro im Jahr 2007.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das Ergebnis je Aktie ohne Verwässerungseffekt sank um –2,89 Euro je Aktie von einem Gewinn je Aktie von 1,95 Euro in 2008 auf einen Verlust je Aktie von –0,94 Euro in 2009. Am 31. Dezember 2009 waren 810.908.611 Aktien ausstehend. Der zur Berechnung des Ergebnisses je Aktie verwendete Nenner belief sich auf 809.698.631 Aktien; dies entspricht der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien. Für 2007 ergab sich für EADS ein Ergebnis je Aktie ohne Verwässerungseffekt von –0,56 Euro.

Das Ergebnis je Aktie mit Verwässerungseffekt sank um –2,89 Euro je Aktie von einem Gewinn 1,95 Euro je Aktie in 2008 auf einen Verlust je Aktie von –0,94 Euro in 2009. Der zur Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie verwendete Nenner belief sich auf 811.190.113 Aktien; dies entspricht der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien, bereinigt um die angenommene Umwandlung aller potenziellen Stammaktien. Für 2007 ergab sich für EADS ein Ergebnis je Aktie mit Verwässerungseffekt von –0,55 Euro.

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

2.1.6 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht beherrschender Anteile)

Die folgende Tabelle fasst die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2009 zusammen.

(in Mio. €)

Stand am 31. Dezember 2008	11.126
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	(483)
Kumuliertes sonstiges Ergebnis	890
<i>Davon Unterschiede aus Währungsumrechnung</i>	<i>(262)</i>
Konzernergebnis	(752)
Kapitalerhöhung	17
Anteilsbasierte Vergütung (IFRS 2)	19
Barausschüttung an die Aktionäre der EADS N.V./Dividendenausschüttungen für nicht beherrschende Anteile	(166)
Änderung von nicht beherrschenden Anteilen	(5)
Änderung eigener Anteile	(5)
Stand am 31. Dezember 2009	10.641

Der Rückgang des Konzern-Eigenkapitals im Jahr 2009 ergibt sich hauptsächlich aus dem Konzernergebnis und den Veränderungen der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste. Veränderungen in der Position „kumuliertes sonstiges Ergebnis“ konnten dies teilweise ausgleichen. Nachstehend werden das kumulierte sonstige Ergebnis und seine Wirkung auf das Konzern-Eigenkapital erläutert. Zur Erörterung der anderen, das Konzern-Eigenkapital betreffenden Einzelpositionen, siehe „EADS Konzernabschluss (IFRS) — Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnungen (IFRS) für die zum 31. Dezember 2009, 2008 und 2007 endenden Geschäftsjahre“.

Im Jahr 2009 stieg das kumulierte sonstige Ergebnis um 890 Millionen Euro. Die Veränderung des kumulierten sonstigen Ergebnisses war vor allem auf die zum Jahresende positive Marktbewertung (nach Steuern) des Teils des EADS Sicherungsportfolios zurückzuführen, der gemäß IAS 39 für Cashflow Hedge-Accounting qualifiziert ist.

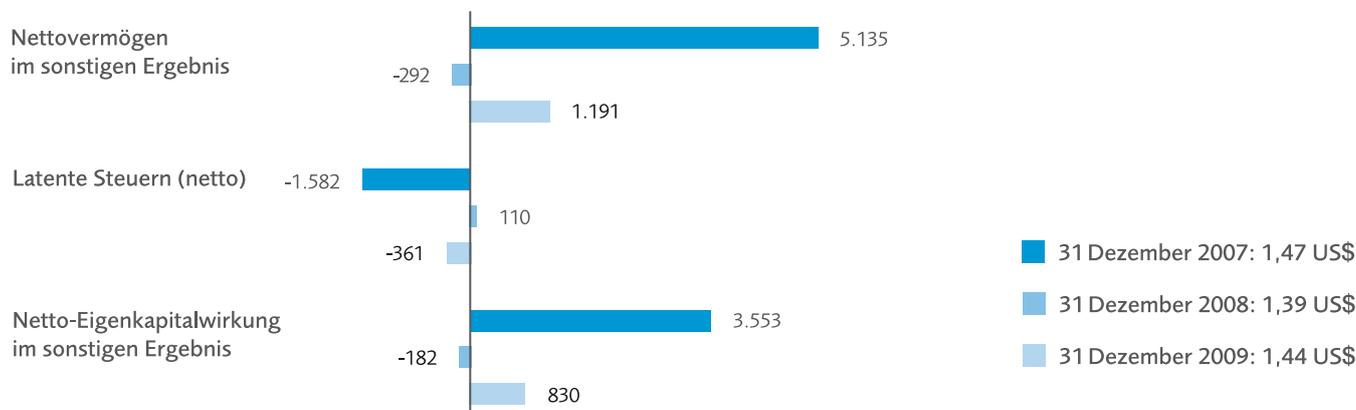
AUSWIRKUNGEN VON IAS 39 AUF DAS KUMULIERTE SONSTIGE ERGEBNIS

Zum 31. Dezember 2009 belief sich der Nominalbetrag des ausstehenden Portfolios von Sicherungsinstrumenten, die gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäfte qualifiziert sind („Cashflow Hedges“), auf ca. 60,8 Milliarden US-Dollar, die gegenüber

dem Euro und dem britischen Pfund gesichert wurden. Die Marktbewertung des Sicherungsportfolios der Cashflow Hedges von EADS zum Jahresende führte auf Basis eines Stichtagskurses von 1,44 €/US\$ zu einer positiven Bewertungsänderung (vor Steuern) im kumulierten sonstigen Ergebnis in Höhe von 1,5 Milliarden Euro gegenüber dem 31. Dezember 2008. Im Vergleich dazu ergab sich zum 31. Dezember 2008 auf Basis eines Stichtagskurses von 1,39 €/US\$ eine negative Bewertungsänderung (vor Steuern) im kumulierten sonstigen Ergebnis in Höhe von -5,4 Milliarden Euro gegenüber dem 31. Dezember 2007.

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

Auswirkungen im kumulierten sonstigen Ergebnis in Millionen Euro



Infolge der positiven Veränderung der Marktbewertung des Cashflow Sicherungsportfolios im Jahr 2009 ergab sich im kumulierten sonstigen Ergebnis ein Nettovermögenswert von 1,2 Milliarden Euro, verglichen mit einer Nettoverbindlichkeit von -0,3 Milliarden Euro im Jahr 2008. Der entsprechende Steuereffekt von -0,5 Milliarden Euro führte zum 31. Dezember 2009 zu einer im Saldo passiven latenten Steuer von -0,4 Milliarden Euro gegenüber einer im Saldo aktiven latenten Steuer in Höhe von 0,1 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2008.

AUSWIRKUNG VON UNTERSCHIEDEN AUS WÄHRUNGSUMRECHNUNG IM KUMULIERTEN SONSTIGEN ERGEBNIS

Die im Jahr 2009 negativen Auswirkungen der Unterschiede aus Währungsumrechnung auf das kumulierte sonstige Ergebnis in Höhe von -262 Millionen Euro ergeben sich weitgehend aus dem negativen Effekt eines schwächeren US-Dollars und eines stärkeren britischen Pfunds (insgesamt ein negativer Effekt von

-154 Millionen Euro) sowie mit einem negativen Effekt von -75 Millionen Euro aus den Folgen der Verschmelzung von Airbus GIE (ein in US-Dollar bilanzierendes Unternehmen) mit Airbus S.A.S. (ein in Euro bilanzierendes Unternehmen). Vor der Verschmelzung wurden die Transaktionen der Airbus GIE, mit Ausnahme der durch Finanzinstrumente gesicherten Geschäfte, zu Wechselkursen der Periode umgerechnet. Seit dem 1. Januar 2004 werden frühere Transaktionen der ehemaligen Airbus GIE unter Verwendung der historischen Umrechnungskurse bilanziert. Als Konsequenz führen die früheren Transaktionen der ehemaligen Airbus GIE nicht mehr zu zusätzlichen Unterschieden aus der Währungsumrechnung im Eigenkapital. Die zum 31. Dezember 2003 im Eigenkapital ausgewiesenen Unterschiede aus Währungsumrechnung aus nicht monetären Bilanzposten, die sich auf Geschäfte beziehen, die ab dem 1. Januar 2004 durchgeführt wurden (im Wesentlichen die Lieferung von Flugzeugen), werden schrittweise entsprechend dieser Auslieferungen ergebniswirksam aufgelöst. Siehe „— 2.1.3.7 Währungsumrechnung“.

2.1.7 Liquidität und Kapitalausstattung

Es ist Ziel des Konzerns, jederzeit einen ausreichenden Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten zu halten, um derzeitigen und künftigen Verpflichtungen nachkommen zu können und eine günstige Bonitätseinstufung aufrechtzuhalten. Der Konzern erreicht dieses Ziel mit der:

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

EADS profitiert von einem hohen Bestand an liquiden Mitteln. Zum 31. Dezember 2009 wies das Unternehmen konsolidierte Bruttobarmittel in Höhe von 15,1 Milliarden Euro (davon Wertpapiere mit 8,1 Milliarden Euro) aus. EADS definiert die Nettoliquidität des Konzerns als Unterschied aus (i) Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, (ii) Wertpapieren, und (iii) Finanzierungsverbindlichkeiten (wie in der Konzernbilanz ausgewiesen). Am 31. Dezember 2009 lag die Nettoliquidität des Konzerns bei 9,8 Milliarden Euro (9,2 Milliarden Euro am 31. Dezember 2008).

Die Liquidität wird zudem durch eine syndizierte Absicherungsfazilität von 3,0 Milliarden Euro gestützt, die zum 31. Dezember 2009 nicht gezeichnet ist und keine finanziellen

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Beschränkungen aufweist sowie durch ein Programm mit Euro Medium Term Notes und ein Programm von kurzfristigen Schuldtiteln, wie nachstehend erläutert. Die Einflüsse auf den Zahlungsmittelbestand von EADS und somit das Liquiditätsrisiko werden nachstehend dargestellt.

2.1.7.1 CASHFLOWS

Im Allgemeinen finanziert EADS den Produktionsbetrieb und die Produktentwicklungsprogramme, insbesondere die

Entwicklung neuer Verkehrsflugzeuge, über eine Kombination aus durch betriebliche Tätigkeit generierten Zahlungseingängen, Vorauszahlungen von Kunden, Partnerschaften mit Zulieferern zur Risikoteilung, und rückzahlbaren Darlehen europäischer Staaten. Die militärischen Aktivitäten von EADS profitieren daneben von staatlich finanzierten F&E-Entwicklungsaufträgen. Falls erforderlich, könnte EADS Geldmittel an den Kapitalmärkten aufnehmen.

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

(in Mio. €)	2009	2008	2007
Nettoliquidität des Konzerns am 1. Januar	9.193	7.024	4.229
Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit ⁽¹⁾	2.423	4.571	3.862
Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden (Working Capital) ⁽²⁾	15	(172)	1.236
<i>Davon Kundenfinanzierung</i>	<i>(406)</i>	<i>(327)</i>	<i>61</i>
<i>Davon Paradigm-Refinanzierung</i>	<i>(22)</i>	<i>58</i>	<i>1.158</i>
Cashflow (für) Investitionstätigkeit ⁽³⁾	(1.853)	(1.840)	(1.744)
<i>Davon aus industriellen Investitionen</i>	<i>(1.957)</i>	<i>(1.837)</i>	<i>(2.028)</i>
<i>Davon Sonstige</i>	<i>104</i>	<i>(3)</i>	<i>284</i>
Barausschüttung an die Aktionäre der EADS N.V./an nicht beherrschende Anteile	(166)	(107)	(98)
Kapitalerhöhung	17	24	46
Änderung eigener Anteile	(5)	39	-
Zuführungen zu Planvermögen von Pensionsprogrammen	(173)	(436)	(303)
Sonstige Änderungen der Finanzlage	346	90	(204)
Nettoliquidität des Konzerns am 31. Dezember	9.797	9.193	7.024
Free Cashflow⁽³⁾	585	2.559	3.354
<i>Davon Free Cashflow vor Kundenfinanzierung</i>	<i>991</i>	<i>2.886</i>	<i>3.293</i>

(1) Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit, ohne Veränderungen des Working Capital.

(2) Inklusive Zahlungsmittelabflüsse von 302 Millionen Euro für Optionsprämien in 2008.

(3) Beinhaltet nicht (i) Käufe oder Veräußerungen von „zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren“ (2007: Zugang von –2.641 Millionen Euro; 2008: Zugang von –2.676 Millionen Euro; 2009: Zugang von –821 Millionen Euro), die ausschließlich für Zwecke dieser Nettoliquiditätsdarstellung als Zahlungsmittel und nicht als Finanzanlagen klassifiziert werden; (ii) Veränderungen der Zahlungsmittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises (2007: –249 Millionen Euro); oder (iii) Zuführungen zum Planvermögen von Pensionsprogrammen (2007: –303 Millionen Euro; 2008: –436 Millionen Euro; 2009: –173 Millionen Euro).

Zum 31. Dezember 2009 lag die Nettoliquidität des Konzerns bei 9,8 Milliarden Euro, d. h. um 6,6% über dem Wert des Vorjahres. Der Anstieg resultiert vorwiegend aus einem Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit in Höhe von 2,4 Milliarden Euro. Er wurde teilweise durch Investitionstätigkeiten in Höhe von –1,9 Milliarden Euro und andere Punkte kompensiert.

Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit sank in 2009 um 47,0% auf 2,4 Milliarden Euro, überwiegend aufgrund niedrigerer während des Jahres erzielter Erlöse.

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden (Working Capital)

Das Working Capital setzt sich zusammen aus Vorräten, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstigen Vermögenswerten und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten

abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstigen Verbindlichkeiten (einschließlich Kundenanzahlungen), passiven Rechnungsabgrenzungsposten und Kundenfinanzierung. Veränderungen im Working Capital ergaben in 2009 eine leicht positive Auswirkung auf die Nettoliquidität (15 Millionen Euro) und in 2008 eine negative Auswirkung auf die Nettoliquidität (–0,2 Milliarden Euro). Der Hauptbeitrag zur positiven Veränderung des Working Capital in 2009 ergab sich aus Vorauszahlungen von Kunden (2,9 Milliarden Euro), die wie erwartet bei Airbus aufgrund der schwächeren Aktivitäten bei Verkehrsflugzeugen gegenüber 2008 leicht abnahmen, während sie bei den übrigen Divisionen aufgrund der starken Auftragseingänge von staatlichen Stellen anstiegen. Diese positive Veränderung des Jahres wurde beinahe vollständig ausgeglichen durch (i) die Veränderung der Vorräte (–2,0 Milliarden Euro) aus einem Anstieg der Vorräte in allen Divisionen, insbesondere bei Airbus, (ii) die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (–0,5 Milliarden Euro) und (iii) Kundenfinanzierungen (–0,4 Milliarden Euro).

Die Hauptfaktoren, die 2008 zur negativen Veränderung des Working Capital beitrugen, waren (i) die Veränderung der Vorräte (-1,2 Milliarden Euro) aus einem Anstieg der Vorräte bei Airbus, Eurocopter und der Division Verteidigung und Sicherheit, und (ii) die Veränderungen der sonstigen Vermögenswerte und Schulden (-1,0 Milliarde Euro), im Wesentlichen aus der Zahlung von Optionsprämien (-0,3 Milliarden Euro) und (iii) Kundenfinanzierungen (-0,3 Milliarden Euro). Die negative Veränderung des Working Capital während des Jahres wurde zum Großteil durch Vorauszahlungen von Kunden (2,4 Milliarden Euro) ausgeglichen, wobei etwa die Hälfte auf Kundenvorauszahlungen in anderen Divisionen als Airbus anfiel.

Rückzahlbare Darlehen europäischer Staaten.

Am 31. Dezember 2009 betragen die in der Bilanz unter den Posten „langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ und „kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ ausgewiesenen rückzahlbaren Darlehen europäischer Staaten insgesamt 5,3 Milliarden Euro einschließlich aufgelaufener Zinsen.

2009 betragen die neu erhaltenen rückzahlbaren Darlehen europäischer Staaten insgesamt 0,4 Milliarden Euro und die Rückzahlungen insgesamt -0,4 Milliarden Euro. Im Jahr 2009 wurden dafür Zinsen in Höhe von -0,2 Milliarden Euro abgezogen.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Aufstellung der insgesamt ausstehenden, von europäischen Staaten erhaltenen rückzahlbaren Darlehen nach Produkt/Projekt.

(in Mrd. €)	2009	2008	2007
Longrange & Wide Body	1,2	1,1	1,3
A380	3,6	3,4	3,5
Eurocopter	0,2	0,1	0,2
Sonstige	0,3	0,3	0,3
Gesamt	5,3	4,9	5,3

Cashflow für Investitionstätigkeit

Das Management teilt den Cashflow für Investitionstätigkeit in zwei Kategorien ein: (i) industrielle Investitionen, und (ii) Sonstige.

Industrielle Investitionen. Industrielle Investitionen (Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte) beliefen sich im Jahr 2009 auf 2,0 Milliarden Euro gegenüber 1,8 Milliarden Euro für 2008 und 2,0 Milliarden Euro für 2007. Im Jahr 2009 entfielen Investitionen in Höhe von 1,3 Milliarden Euro auf Airbus-Programme (im Wesentlichen für das Projekt A350 XWB) und in Höhe von 0,7 Milliarden Euro auf weitere Programme in anderen Divisionen, einschließlich Astroterra von Astrium und EC175 von Eurocopter.

Für den Zeitraum von 2010 bis 2011 wird erwartet, dass die Investitionsaufwendungen von EADS zu einem Großteil im Zusammenhang mit dem Airbus-Geschäft – insbesondere für das A350-XWB-Programm – breit gestreut auf den Heimatmärkten von EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien anfallen werden.

Sonstige. Im Jahr 2009 beinhaltet der Betrag von 104 Millionen Euro vor allem den Verkauf des Airbus-Standorts in Filton (GB) an GKN. 2008 wurde in dieser Kategorie ein negativer Betrag von -3 Millionen Euro ausgewiesen. Der Betrag von 284 Millionen Euro im Jahr 2007 spiegelt vor allem den Verkauf von Gebäuden und von Beteiligungen an kleinen Gesellschaften sowie den Verkauf der Anteile an Embraer wider.

Free Cashflow

Aus den oben dargelegten Einflüssen ergab sich ein positiver Free Cashflow von 0,6 Milliarden Euro für 2009, gegenüber

2,6 Milliarden Euro für 2008 und 3,4 Milliarden Euro für 2007. Der positive Free Cashflow vor Kundenfinanzierung betrug 1,0 Milliarden Euro im Jahr 2009, gegenüber 2,9 Milliarden Euro für 2008 und 3,3 Milliarden Euro für 2007.

Zuführungen zu Planvermögen von Pensionsprogrammen

Der Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von -0,2 Milliarden Euro im Jahr 2009 betrifft primär Planvermögen in Großbritannien und Unterstützungsfonds in Deutschland. Der Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von -0,4 Milliarden Euro im Jahr 2008 betrifft vor allem einen Beitrag zum Contractual Trust Arrangement (CTA) zur Zuweisung und Bildung von Pensionsplanvermögen gemäß IAS 19. Im Jahr 2007 betraf der Zahlungsmittelabfluss von -0,3 Milliarden Euro die Einführung des CTA. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 26B): Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. EADS könnte im Lauf der Zeit zusätzliche Beiträge zum Planvermögen leisten, um die Rückstellungen für Pensionen in der Bilanz zu reduzieren.

Sonstige Änderungen der Finanzlage

Im Jahr 2009 gibt die positive Veränderung in Höhe von 346 Millionen Euro vor allem Währungseffekte aus Finanzierungsverbindlichkeiten wider. Im Jahr 2008 spiegelt die positive Veränderung in Höhe von 90 Millionen Euro grundsätzlich die Währungseffekte aus Finanzierungsverbindlichkeiten. 2007 resultierte der Zahlungsmittelabfluss von -204 Millionen Euro hauptsächlich aus der Änderung der Konsolidierungsquote von MBDA von 50% in 2006 auf 37,5% in 2007.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



2.1.7.2 ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE UND WERTPAPIERE DES KONZERNS

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie das Wertpapierportfolio des Konzerns sind vorwiegend in nichtspekulativen Finanzinstrumenten angelegt, die meist eine hohe Liquidität aufweisen, wie z. B. Geldmarktzertifikate, täglich fällige Einlagen, kurzfristige Schuldtitel, andere Geldmarktinstrumente und Anleihen. Siehe „— 2.1.8.2 Zinssätze“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35A): Informationen über Finanzinstrumente – Finanzielles Risikomanagement“.

EADS verfügt über ein vollautomatisches grenzüberschreitendes Cash-Pooling-System (das Frankreich, Deutschland, Spanien, die Niederlande, Großbritannien und die USA abdeckt). Das Cash-Pooling-System erleichtert es dem Management, die Liquiditätslage der einzelnen Tochtergesellschaften des

Konzerns jederzeit zuverlässig zu beurteilen und ermöglicht es dem Management, die flüssigen Mittel gemäß den sich ständig ändernden kurzfristigen Bedürfnissen innerhalb des Konzerns optimal zuzuweisen.

Die Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (einschließlich der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere) beinhaltet im Jahr 2009 0,8 Milliarden aus der 37,5%-Konsolidierung von MBDA, gegenüber 0,7 Milliarden Euro für 2008 und 0,6 Milliarden Euro für 2007.

2.1.7.3 FINANZIERUNGSVERBINDLICHKEITEN DES KONZERNS

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der kurz- und langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten des EADS-Konzerns am 31. Dezember 2009.

31. Dezember 2009

(in Mio. €)	Unter 1 Jahr	Über 1 Jahr bis zu 5 Jahren	Über 5 Jahre	Summe
Anleihen	974	-	1.500	2.474
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	90	629	182	901
Darlehen	205	237	154	596
Finanzierungs-Leasing	17	49	116	182 ⁽¹⁾
Sonstige	1.143	-	-	1.143
Summe	2.429	915	1.952	5.296⁽²⁾

(1) Dieser Betrag spiegelt die Auswirkung aus der Aufrechnung der verpfändeten Bankeinlagen mit den Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 306 Millionen Euro wider.

(2) Die Finanzverbindlichkeiten beinhalten die Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit auf Airbus in Höhe von 652 Millionen Euro.

Die ausstehenden Finanzierungsverbindlichkeiten erhöhten sich von 4,5 Milliarden Euro am 31. Dezember 2008 auf 5,3 Milliarden Euro am 31. Dezember 2009. Die Finanzierungsverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Absatzfinanzierungsgeschäften, die am 31. Dezember 2009 insgesamt 733 Millionen Euro betragen und vorwiegend variabel verzinst sind. Siehe „— 2.1.7.4 Absatzfinanzierung“.

EMTN-Programm. EADS hat derzeit ein Euro Medium Term-Note („EMTN“)-Programm in Höhe von 3 Milliarden Euro platziert. Im Jahr 2003 wurden erstmals für 1,0 Milliarde Euro Eurobonds mit einer Fälligkeit im Jahr 2010 und einem festen Zinssatz von 4,625% emittiert (Effektivzinssatz: 4,7%), der später in eine variable Verzinsung von 3-Monats-EURIBOR + 1,02% transformiert wurde. Im Laufe des Jahres 2003 gab EADS für 0,5 Milliarden Euro weitere Eurobonds mit einem Zinssatz von 5,5% (Effektivzinssatz: 5,6%) heraus, die 2018 fällig werden. Der Zinssatz wurde 2005 in eine variable Verzinsung von 3-Monats-EURIBOR + 1,72% transformiert.

Im Jahr 2009 – zur Refinanzierung der ersten EMTN-Tranche von 1,0 Milliarde Euro die in 2010 fällig wird – begab EADS für 1,0 Milliarde Euro Eurobonds mit Fälligkeit 2016 und einem Zinssatz von 4,625% (Effektivzinssatz: 4,6%). Der Zinssatz wurde

später in eine variable Verzinsung von 3-Monats-EURIBOR + 1,57% transformiert.

Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Im Jahr 2004 gewährte die Europäische Investitionsbank EADS ein langfristiges Darlehen in Höhe von 421 Millionen US\$ zu einem Zinssatz von 5,1% (Effektivzinssatz: 5,1%).

Kurzfristige Schuldtitel. EADS hat die Möglichkeit, regelmäßig im Rahmen des Programms „*billet de trésorerie*“ kurzfristige Schuldtitel zu begeben. Diese Schuldtitel wären fest oder variabel verzinslich und hätten Laufzeiten zwischen 1 Tag und 12 Monaten. Das Programm wurde 2003 aufgelegt und hat ein genehmigtes Ausgabevolumen von maximal 2 Milliarden Euro. Am 31. Dezember 2009 gab es keine kurzfristigen ausstehenden Schuldtitel im Rahmen dieses Programms.

2.1.7.4 ABSATZFINANZIERUNG

EADS zieht Barverkäufe vor und bestärkt die Kunden darin, unabhängige Finanzierungen abzuschließen, um Kredit- oder Vermögensrisiken im Zusammenhang mit ausgelieferten Produkten zu vermeiden. Um Produktverkäufe, vorwiegend bei Airbus, Eurocopter und ATR, zu unterstützen, kann sich EADS

allerdings an der Finanzierung von Kunden beteiligen. Dies wird im Einzelfall entschieden und kann entweder direkt oder mittels einer Garantie an Dritte erfolgen.

Als Antwort auf die häufigen Kundenanfragen nach einer Finanzierung, und als Reaktion auf die gegenwärtige Volatilität an den Finanz- und Kreditmärkten, erwartet EADS einen Anstieg ihrer Aufwendungen für die Kundenfinanzierung von Verkehrsflugzeugen, hauptsächlich in Form von Finanzierungs-Leasing und gesicherten Darlehen. Sie wird dennoch versuchen, den Betrag so niedrig wie möglich zu halten.

Spezielle und erfahrene Teams strukturieren solche Finanzierungstransaktionen und beobachten genau das von EADS in Bezug auf die Finanz- und Vermögenswerte eingegangene Risiko und dessen Entwicklung hinsichtlich der Qualität, der Höhe und des Bedarfs an Barmitteln. EADS strebt eine Strukturierung aller ihren Kunden angebotenen Finanzierungen entsprechend marktüblichen vertraglichen Bedingungen an, um spätere Verkäufe oder Reduzierungen der entsprechenden Finanzierung zu erleichtern.

(in Mio. €)	2009	2008	2007
Finanzierungs-Leasing	1	14	35
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	590	664	742
Darlehen	142	158	183
Summe Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung	733	836	960

Die Summe der Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung zum 31. Dezember 2009, 2008 und 2007 enthält jeweils die Saldierung von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung mit verpfändeten Bankeinlagen, die dafür als Sicherheit dienen, in Höhe von 306 Millionen Euro (2009), 373 Millionen Euro (2008) und 677 Millionen Euro (2007). Von den verbleibenden Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 733 Millionen Euro zum 31. Dezember 2009 entfallen 652 Millionen Euro auf Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit, bei denen die Rückzahlungsverpflichtungen von EADS auf Zahlungseingänge von Transaktionskontrahenten begrenzt sind. Ein wesentlicher Teil der finanziellen Vermögenswerte aus nicht stornierbaren Kundenforderungen weisen Bedingungen auf, die denen der ihnen zugrunde liegenden Finanzierungsverbindlichkeiten entsprechen. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 27: Finanzierungsverbindlichkeiten“. Siehe auch „— 2.1.3.8 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Des Weiteren erhielt Airbus 1999 von der Deutschen Bank eine „Reinvestment Note“ in Höhe von 800 Millionen US-Dollar, die zum 31. Dezember 2009 mit 305 Millionen Euro valutiert ist (2008: 372 Millionen Euro, 2007: 396 Millionen Euro).

Bei der Bestimmung der Höhe und der Bedingungen einer Finanzierungstransaktion berücksichtigen Airbus und ATR sowohl das Rating der Luftfahrtgesellschaft, als auch spezifische Risikofaktoren im Hinblick auf das vorgesehene Betriebsumfeld des Flugzeugs und seinen zu erwartenden künftigen Wert. Als Anhaltspunkte für die den Kunden angebotenen finanziellen Bedingungen dienen auch die Marktrenditen und die derzeit üblichen Bankkonditionen.

Etwa 14% der gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns von 5,3 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2009 stammen aus der Bereitstellung von Mitteln für die Absatzfinanzierung von EADS; sie sind langfristig und haben prognostizierbare Zahlungspläne.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Zusammenstellung der gesamten Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung.

Absatzfinanzierungen werden in der Regel durch Rechte an den finanzierten Flugzeugen gesichert. Zusätzlich profitieren Airbus, Eurocopter und ATR von Sicherungsklauseln und speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Sicherungspaketen, die die für jede Transaktion erkannten Risiken und rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen.

EADS teilt die Risiken aus der Absatzfinanzierung in zwei Kategorien ein: (i) das Kundenfinanzierungsrisiko – hier bildet die Kreditwürdigkeit des Kunden, d. h. seine Fähigkeit, seine Verpflichtungen im Rahmen eines Finanzierungsabkommens zu erfüllen, das Risiko; und (ii) das Wertisiko – hier besteht das Risiko im Wertverlust des finanzierten Flugzeugs. Siehe auch „Risikofaktoren — 1. Finanzmarktrisiken — Absatzfinanzierungsrisiko“.

Kundenfinanzierungsrisiko

Bruttorisiko: Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung ist die Summe aus (i) dem Nettobuchwert von Flugzeugen unter Operating-Leasing; (ii) dem ausstehenden Hauptbetrag aus dem Finanzierungs-Leasing oder Darlehen; und (iii) dem Barwert der maximalen Verpflichtungen aus Finanzierungsgarantien.

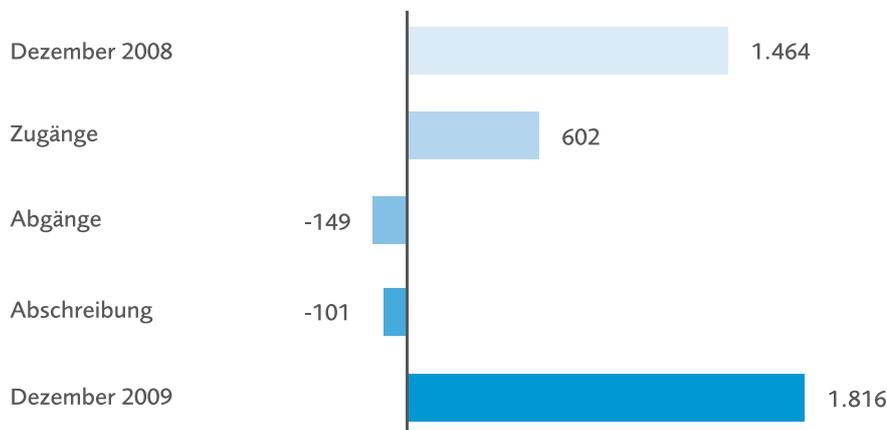
Das Bruttoisiko aus der Kundenfinanzierung bei Operating-Leasing, Finanzierungs-Leasing und Darlehen unterscheidet sich aus folgenden Gründen vom Bilanzwert der entsprechenden Vermögenswerte und den damit verbundenen außerbilanziellen Eventualverpflichtungen: (i) Vermögenswerte werden entsprechend den IFRS bilanziert, beziehen sich jedoch möglicherweise auf Transaktionen mit nur begrenzter Rückgriffsmöglichkeit auf Airbus, Eurocopter oder ATR; (ii) der Wert der Vermögenswerte ist in der Konzernbilanz abgeschrieben oder wertberichtet; (iii) das außerbilanzielle

Bruttoisiko wird mit dem Barwert der künftigen Zahlungen berechnet, wohingegen im Konzernabschluss die gesamten künftigen Zahlungen mit ihrem Nominalwert angesetzt werden; und (iv) das Risiko aus bestimmten, in der Bilanz angesetzten Wertgarantien aus dem Operating-Leasing wird dem Wertrisiko und nicht dem Kundenfinanzierungsrisiko zugeordnet.

Das Bruttoisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus lag am 31. Dezember 2009 bei 1,8 Milliarde US\$ (1,3 Milliarden Euro).

Das folgende Diagramm stellt die Entwicklung dieses Risikos im Jahr 2009 dar (in Millionen US\$):

Entwicklung des Bruttoisikos von Airbus in 2009



Das Bruttoisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus verteilte sich am 31. Dezember 2009 auf 92 Flugzeuge, die zu jedem Zeitpunkt von etwa 26 Fluggesellschaften betrieben werden. Ferner kann das Risiko auch andere Vermögenswerte in Verbindung mit Flugzeugen, wie zum Beispiel Ersatzteile, betreffen. 90% des Bruttoisikos aus der Kundenfinanzierung von Airbus verteilen sich auf 9 Fluggesellschaften in 6 Ländern (ohne Deckungsverpflichtungen).

Das Bruttoisiko aus der Kundenfinanzierung von ATR lag am 31. Dezember 2009 bei 0,5 Milliarden US\$ (0,2 Milliarden Euro). Das Risiko verteilt sich auf 164 Flugzeuge. ATR wird bei EADS mit 50% quotale konsolidiert, EADS teilt das Risiko mit ihrem Partner Alenia.

Das Bruttoisiko aus der Kundenfinanzierung von Eurocopter lag am 31. Dezember 2009 bei 0,1 Milliarden Euro. Dieses Risiko verteilt sich auf etwa 50 Hubschrauber.

Nettorisiko: Das Nettorisiko ist die Differenz zwischen dem Bruttoisiko und dem geschätzten Wert der Kreditsicherheiten. Der Wert der Sicherheiten wird mit Hilfe eines dynamischen Modells auf Grundlage des Barwerts der zu erwartenden künftigen Mieterträge des Flugzeugs auf dem Leasing-Markt und der potenziellen Kosten bei Eintritt des Sicherungsfalls berechnet. Dieses Bewertungsmodell führt zu Ergebnissen, die in der Regel unter den von unabhängigen Stellen geschätzten Restwerten liegen, um die nach Meinung des Managements vorsichtige Einschätzung der Marktbedingungen, sowie die Kosten für die Wiederinbesitznahme und Umwandlung zu berücksichtigen. Siehe „— 2.1.3.8 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Überleitung vom Brutto- zum Nettofinanzierungsrisiko (das die Wertgarantien nicht einschließt) zum 31. Dezember 2009, 2008 und 2007. Es umfasst

100% der Risikopositionen aus der Kundenfinanzierung von Airbus und Eurocopter, sowie 50% der Risikoposten von ATR, entsprechend der Beteiligung von EADS an ATR.

(in Mio. €)	Anmerkung*	Airbus			ATR 50%			EC	EADS gesamt		
		31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Operating-Leasing	15	341	366	506	-	67	94	-	341	433	600
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	17	1.569	1.329	1.017	4	23	19	29	1.602	1.352	1.036
Sonstige		-	-	-	108	88	81	-	108	88	81
Bilanzielle Kundenfinanzierungspositionen		1.910	1.695	1.523	112	178	194	29	2.051	1.873	1.717
Außerbilanzielle Kundenfinanzierungspositionen	34	446	484	526	47	46	42	47	540	530	568
Bilanzielle Transaktionen ohne Rückgriffsmöglichkeit		(985)	(1.012)	(931)	-	-	-	-	(985)	(1.012)	(931)
Außerbilanzielle Anpassungen		(111)	(115)	(128)	-	-	-	-	(111)	(115)	(128)
Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung	34	1.260	1.052	990	159	224	236	76	1.495	1.276	1.226
Wert der Sicherheiten	34	(772)	(476)	(411)	(145)	(203)	(211)	(55)	(972)	(679)	(622)
Nettorisiko		488	576	579	14	21	25	21	523	597	604
Wertberichtigungen und Vorsorgen auf:											
Operating-Leasing	34	(70)	(52)	(102)	-	-	-	-	(70)	(52)	(102)
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	34	(158)	(244)	(191)	-	-	-	-	(158)	(244)	(191)
Bilanzielle Verpflichtungen	34	-	-	-	(14)	(21)	(25)	(21)	(35)	(21)	(25)
Außerbilanzielle Verpflichtungen	34	(260)	(280)	(286)	-	-	-	-	(260)	(280)	(286)
Wertberichtigungen und Vorsorgen		(488)	(576)	(579)	(14)	(21)	(25)	(21)	(523)	(597)	(604)
Restrisiko		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* Die angegebenen Ziffern beziehen sich auf die Nummer der Anmerkung im Anhang zum Konzernabschluss (IFRS).

Der Konzern-Bruttowert der in vorstehender Tabelle aufgeführten Operating-Leasings (341 Millionen Euro im Jahr 2009, 433 Millionen Euro im Jahr 2008 und 600 Millionen Euro im Jahr 2007) wird unter den Sachanlagen zum Nettobuchwert vor Wertminderungen ausgewiesen. Zugehörige Wertminderungen (-70 Millionen Euro im Jahr 2009, -52 Millionen Euro im Jahr 2008 und -102 Millionen Euro im Jahr 2007) sind in diesem Nettobuchwert abgesetzt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „— Anmerkung 34: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Ebenso ist in vorstehender Tabelle der Konzern-Bruttowert der Finanzierungs-Leasings und Darlehen (1.602 Millionen Euro im Jahr 2009, 1.352 Millionen Euro im Jahr 2008 und 1.036 Millionen Euro im Jahr 2007) dargestellt. Konzern-Finanzierungs-Leasings (845 Millionen Euro im Jahr 2009,

848 Millionen Euro im Jahr 2008 und 690 Millionen Euro im Jahr 2007) werden zum Buchwert vor Wertminderungen in den langfristigen Finanzanlagen ausgewiesen. Darlehen (757 Millionen Euro im Jahr 2009, 504 Millionen Euro im Jahr 2008 und 346 Millionen Euro im Jahr 2007) sind mit dem noch nicht getilgten Bruttobetrag ebenfalls den langfristigen Finanzanlagen zugewiesen. Die insgesamt zugehörigen Wertminderungen (-158 Millionen Euro im Jahr 2009, -244 Millionen Euro im Jahr 2008 und -191 Millionen Euro im Jahr 2007) sind von den Buchwerten abgesetzt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 17: Beteiligungen an nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“.

Das außerbilanzielle Kundenfinanzierungsrisiko bei Airbus, ATR (von EADS mit 50% konsolidiert) und Eurocopter betrug 540 Millionen Euro im Jahr 2009, 530 Millionen Euro

im Jahr 2008 und 568 Millionen Euro im Jahr 2007. Diese Beträge stellen den gesamten Nennbetrag künftiger Zahlungen aus Ober-/Unterleasingverhältnissen dar. Der entsprechende Barwert der künftigen Zahlungen (nach Abzinsung und unter Berücksichtigung mildernder Faktoren) ist mit 429 Millionen Euro im Jahr 2009, 415 Millionen Euro im Jahr 2008 und 440 Millionen Euro im Jahr 2007 im Bruttofinanzierungsrisiko enthalten. Das entsprechende Nettorisiko ist in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2009 durch eine Rückstellung von 260 Millionen Euro in voller Höhe berücksichtigt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Wertrisiko. Ein wesentlicher Teil des Wertrisikos von EADS resultiert aus ausstehenden Wertgarantien, vorwiegend bei Airbus. Das Management hält die damit verbundenen finanziellen Risiken für überschaubar. Drei Faktoren tragen zu dieser Einschätzung bei: (i) die Garantie umfasst nur einen Teil des geschätzten künftigen Werts des Flugzeugs, und ihr Wert ist im Verhältnis zum geschätzten künftigen Wert jedes Flugzeugs vorsichtig ermittelt; (ii) das Risiko aus der Wertgarantie ist auf eine große Anzahl von Flugzeugen und Kunden verteilt; und (iii) die Ausübungszeitpunkte ausstehender Wertgarantien erstrecken sich bis 2021, so dass in jedem Jahr nur ein geringer Teil des Risikos anfällt. Da der Ausübungszeitpunkt für Wertgarantien durchschnittlich im 12. Jahr nach der Auslieferung des Flugzeugs liegt, können die im Jahr 2009 gegebenen Wertgarantien im Allgemeinen nicht vor 2021 ausgeübt werden, so dass mit einer Zunahme des kurzfristigen Risikos nicht zu rechnen ist. Zusätzlich müssen die Wertgarantien üblicherweise innerhalb eines vorher bestimmten Zeitraums geltend gemacht werden. Dabei müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein.

Bruttorisiko. Der Bruttowerisiko ist definiert als die Summe der maximalen Garantieverpflichtungen aus den laufenden Wertgarantien (im Gegensatz zu den maximal garantierten Vermögenswerten). Am 31. Dezember 2009 betrug das Bruttowerisiko 2,5 Milliarden US\$ (1,8 Milliarden Euro). Der außerbilanzielle Teil des Bruttowertrisikos, d. h. Wertgarantien, deren Barwert weniger als 10% des Verkaufspreises des entsprechenden Flugzeugs beträgt, belief sich auf 1.015 Millionen Euro. Darin nicht enthalten sind 430 Millionen Euro, für die das Risiko als sehr gering erachtet wird. Häufig ist das Risiko auf einen bestimmten Teil des Restwerts des Flugzeugs beschränkt. Der verbleibende Teil des Bruttowertrisikos ist in der Bilanz erfasst.

Nettorisiko. Der Barwert der Risiken aus Wertgarantien, für die eine Inanspruchnahme als wahrscheinlich erachtet wird, ist vollständig durch eine Rückstellung abgedeckt, die im Gesamtbetrag der Rückstellungen für Wertgarantien in Höhe von 657 Millionen Euro enthalten ist. Diese Rückstellung deckt einen möglicherweise vorhandenen Fehlbetrag zwischen dem erwarteten Wert des Flugzeugs zum Ausübungszeitpunkt der

Garantie und dem Garantiewert, unter Berücksichtigung von Gegengarantien, ab. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Nr. 26C): Sonstige Rückstellungen“.

Deckungsverpflichtungen. Der Konzern ist auch Deckungsverpflichtungen („Backstop Commitments“) für bei Airbus und ATR bestellte und optierte Flugzeuge eingegangen. Diese Verpflichtungen werden solange nicht als Teil des Bruttorisikos angesehen, bis die Finanzierung tatsächlich erfolgt ist, was erst nach Auslieferung des Flugzeugs der Fall ist. Die Gründe hierfür liegen in folgenden Tatsachen: (i) Erfahrungen aus der Vergangenheit belegen die Annahme, dass die Durchführung aller vorgeschlagenen Finanzierungen eher unwahrscheinlich ist (obwohl die Möglichkeit besteht, dass Kunden, für die keine Deckungsverpflichtung abgegeben wird, dennoch eine Absatzfinanzierung vor Auslieferung des Flugzeugs beantragen), (ii) bis das Flugzeug ausgeliefert wird, halten Airbus oder ATR den Vermögenswert und sind in diesem Zusammenhang keinem ungewöhnlichen Risiko ausgesetzt (abgesehen von den entsprechenden unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen), und (iii) Dritte können sich an der Finanzierung beteiligen.

Bestellungen und Deckungsverpflichtungen. In den letzten drei Jahren (2007, 2008 und 2009) betrug die durchschnittliche Anzahl neu bestellter Flugzeuge, für die eine Deckungsverpflichtung abgegeben wurde, 5,0% der durchschnittlichen Gesamtbestellungen über diesen Zeitraum, d. h. im Durchschnitt wurde bei 796 Bestellungen pro Jahr für 42 Flugzeuge eine Unterstützung geleistet. Bei diesen finanziellen Verpflichtungen ist es nicht absehbar, ob sie beim vertraglich vereinbarten Auslieferungszeitpunkt des Flugzeugs zum Tragen kommen. Darüber hinaus können die Höhe der finanziellen Unterstützung, ebenso wie die Bedingungen und Konditionen, die dem Kunden angeboten werden, variieren.

Auslieferungen und finanzielle Unterstützung bei Auslieferung. In den letzten drei Jahren (2007, 2008 und 2009) betrug die durchschnittliche Anzahl ausgelieferter Flugzeuge, für die eine finanzielle Unterstützung durch Airbus gewährt wurde, 3% der durchschnittlichen Gesamtauslieferungen über diesen Zeitraum, d. h. im Durchschnitt wurde bei 478 Auslieferungen pro Jahr für 12 Flugzeuge eine Finanzierung gewährt. Diese finanzielle Unterstützung kann in Form von Senior- oder Junior-Darlehen oder Garantien bereitgestellt werden. Eine derartige Unterstützung kann ihren Ursprung in einer vertraglichen Deckungsverpflichtung von EADS zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrags (siehe oben) haben, oder kann aus einer Anfrage zur finanziellen Unterstützung durch den Kunden resultieren, die vor Auslieferung des Flugzeugs gestellt wurde.

Zu weiteren Angaben zur Absatzfinanzierungspolitik und den Bilanzierungsverfahren von EADS siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

2.1.8 Sicherungsgeschäfte

2.1.8.1 WECHSELKURSE

Mehr als 60% der Umsatzerlöse erzielt EADS in US-Dollar. Dabei ist etwa die Hälfte des Währungsrisikos durch in US-Dollar anfallende Kosten „auf natürliche Weise gesichert“. Die verbleibenden Kosten fallen hauptsächlich in Euro und in geringerem Umfang in britischen Pfund an. Folglich sind die Gewinne in dem Ausmaß, in dem es EADS unterlässt, ihr aktuelles und künftiges Nettowährungsrisiko vom Zeitpunkt des Auftragsengangs bis zu Auslieferung durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Wechselkursschwankungen des US-Dollars gegenüber diesen Währungen abhängig, und in einem geringeren Ausmaß von den Wechselkursschwankungen des britischen Pfunds gegenüber dem Euro. Entsprechend der Politik von EADS, Gewinne nur aus ihrem operativen Geschäft und nicht aus Spekulationen auf Währungskursänderungen zu erzielen, nutzt EADS Sicherungsstrategien ausschließlich, um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf ihr EBIT* zu mildern. Siehe „— 2.1.4.3 EBIT* Leistung nach Divisionen — Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT*“. Siehe auch „Risikofaktoren — 1. Finanzmarktrisiken – Wechselkursrisiken“.

Da EADS Finanzinstrumente nur zur Absicherung ihres Nettowährungsrisikos einsetzt, ist der Teil ihrer US-Dollar-Umsätze, der nicht durch Finanzinstrumente abgesichert ist (etwa 29% der Konzern-Umsatzerlöse), Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Von diesem nicht gesicherten Teil der Umsätze wird ein bestimmter Prozentsatz (in Verbindung mit Kundenanzahlungen vor Auslieferung) mit dem Stichtagskurs zum Zeitpunkt des Zahlungseingangs bei EADS in Euro umgerechnet. Der übrige, nicht gesicherte Teil der US-Dollar-Umsätze (der den Zahlungen bei Auslieferung entspricht) unterliegt den Wechselkursschwankungen des Stichtagskurses zum Zeitpunkt der Lieferung. Siehe „— 2.1.3.7 Währungsumrechnung“.

Risiko beim Flugzeugabsatz. Bei Produkten wie z. B. Flugzeugen sichert EADS typischerweise die erwarteten Umsätze in US-Dollar. Als gesicherte Posten werden die ersten erwarteten und mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden Cashflows eines bestimmten Monats definiert, die der Abschlusszahlung bei Auslieferung entsprechen. Die Höhe der erwarteten, zu sichernden Zahlungsmittelengänge kann bis zu 100% der Netto-US-Dollar-Position zu Beginn ausmachen. Für EADS tritt eine erwartete künftige Transaktionen mit hoher Wahrscheinlichkeit ein, wenn die künftige Lieferung als Festauftrag im Auftragsbuch erfasst ist oder wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit aufgrund der Vertragslage hoch ist (z. B. wenn eine schriftliche Absichtserklärung vorliegt). Der Sicherungsanteil wird angepasst, um makroökonomischen Entwicklungen, die Wechselkurse und

Zinssätze beeinflussen, sowie der Stabilität des Geschäftszyklus Rechnung zu tragen.

Risiko in anderen als Flugzeuggeschäften. Für andere als Flugzeug-Geschäfte, sichert EADS typischerweise Zu- und Abflüsse von Fremdwährungen aus Einkaufs- und Verkaufsverträgen nach derselben Logik, üblicherweise in geringerem Umfang.

Risiko in der Gelddisposition. Im Zusammenhang mit Gelddispositionen geht EADS Fremdwährungs-Swaps (Nennbetrag 4,2 Milliarden Euro am 31. Dezember 2009) ein, um kurzfristige Fluktuationen der nicht auf Euro lautenden Salden auf Ebene der Geschäftseinheiten auszugleichen. Die jährlichen Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte dieser Swaps werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im „Übrigen Finanzergebnis“ ausgewiesen. Diese Veränderungen können sich wesentlich auf das Konzernergebnis von EADS auswirken.

Eingebettete Derivate. EADS hat auch Fremdwährungsderivate, die in bestimmte Kauf- und Leasingverträge eingebettet sind, die auf eine Währung lauten, die nicht die funktionale Währung einer der wesentlichen Vertragsparteien ist, vorrangig in US-Dollar und britischen Pfund. Gewinne oder Verluste aus diesen eingebetteten Fremdwährungsderivaten werden im „Übrigen Finanzergebnis“ ausgewiesen. Diese Veränderungen können sich wesentlich auf das Konzernergebnis von EADS auswirken. Darüber hinaus sichert EADS Währungsrisiken aus nicht auf Euro lautenden Finanzgeschäften ab, wie z. B. Finanzierungstransaktionen oder Wertpapiere.

Sicherungsportfolio. EADS verwaltet ein langfristiges Sicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, mit dem US-Dollar-Umsätze gesichert werden, die hauptsächlich aus dem Airbus-Geschäft stammen (und zu einem geringeren Umfang von ATR, Eurocopter, Astrium und der Division Verteidigung und Sicherheit). Das Nettorisiko wird definiert als das gesamte Währungsrisiko (auf US-Dollar lautende Umsatzerlöse) abzüglich des Teils, der durch Kosten in US-Dollar „natürlich“ gesichert ist. Das Sicherungsportfolio deckt den überwiegenden Teil der Sicherungsgeschäfte des Konzerns ab.

Für Bilanzierungszwecke bestimmt EADS meist einen Teil der sicheren künftigen Cashflows als gesicherte Position, um das erwartete Netto-Fremdwährungsrisiko abzusichern. Folglich wirken sich Verschiebungen oder Stornierungen von Geschäftsvorfällen und damit zusammenhängenden Zahlungsmittelströmen nicht auf das Sicherungsverhältnis aus,

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

solange die tatsächlichen Brutto-Fremdwährungszuflüsse (pro Monat) das Sicherungsvolumen übersteigen. EADS nutzt primär Devisentermingeschäfte, synthetische Termingeschäfte sowie Optionen als Sicherungsinstrumente.

Die folgende Tabelle zeigt die Nominalwerte der Fremdwährungssicherungen zum 31. Dezember 2009 und die durchschnittlichen US-Dollarkurse, die auf das jeweilige EBIT* anzuwenden sind.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015+	Summe
Summe der Sicherungen (in Mrd. US\$)	16,8⁽¹⁾	15,6⁽¹⁾	12,4	8,5	4,5	3,0	60,8
Terminkurse (in US\$) ⁽²⁾							
€/US\$	1,35	1,39	1,40	1,41	1,42	1,42	
£/US\$	1,73	1,85	1,69	1,60	1,64	1,71	

(1) Einschließlich Optionen von 0,9 Milliarden US\$ bzw. 1,0 Milliarde US\$ für 2010 bzw. 2011.

(2) Ohne Optionen.

Zu weiteren Informationen über Nominalwerten von derivativen Finanzinstrumenten für Fremdwährungen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35C): Informationen über Finanzinstrumente — Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten“.

2.1.8.2 ZINSSÄTZE

EADS verwendet ein Konzept der Aktiv-Passiv-Steuerung, um ihre Zinsrisiken zu begrenzen. Der Konzern versucht, das Risikoprofil seiner Vermögenswerte mit den entsprechenden Strukturen der Verbindlichkeiten in Übereinstimmung zu bringen. Das verbleibende Nettozinsrisiko wird durch verschiedene Instrumente gesteuert, um die Risiken und finanziellen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Daher verwendet EADS gegebenenfalls auch Zinsderivate zu Sicherungszwecken.

Sicherungsinstrumente, die sich ausdrücklich auf die Sicherung von Schuldverschreibungen beziehen (wie die im Rahmen des EMTN-Programms ausgegebenen), haben maximal die gleichen Nominalwerte und gleichen Fälligkeiten wie das entsprechende gesicherte Grundgeschäft.

Zur Verwaltung ihrer liquiden Mittel investiert EADS vorwiegend in kurzfristige und/oder zinsvariable Instrumente, um damit Zinsrisiken im Liquiditäts- und Wertpapierportfolio weiter zu minimieren.

Informationen über Nominalwerte von Zinsderivaten des Konzerns finden Sie unter „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35C): Informationen über Finanzinstrumente – Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten“.

Zu weiteren Informationen zum Marktrisiko und den Wegen, durch die EADS versucht, dieses Risiko zu steuern, siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35A): Informationen über Finanzinstrumente — Finanzielles Risikomanagement“.

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

2.2 Jahresabschlüsse

Der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS zum 31. Dezember 2009, gemeinsam mit den Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, sind diesem Registrierungsdocument angehängt und gelten als in das Registrierungsdocument einbezogen und bilden einen Bestandteil desselben.

Zudem gelten die englischsprachigen Versionen der folgenden Dokumente als in das Registrierungsdocument einbezogen und bilden einen Bestandteil desselben:

- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2007, gemeinsam mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, so wie in „Part 1/1.2 Financial Statements“ des in englischer Sprache abgefassten Registrierungsdocuments, eingereicht bei und am 24. April 2008 von der AFM gebilligt und in englischer Sprache bei der Handelskammer Amsterdam vorgelegt; und
- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2008, gemeinsam mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, so wie in

„Part 1/1.2 Financial Statements“ des in englischer Sprache abgefassten Registrierungsdocuments, eingereicht bei und am 22. April 2009 von der AFM gebilligt und in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt.

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

Kopien der oben genannten Registrierungsdocuments sind in englischer Sprache auf der Website der AFM über www.afm.nl erhältlich. Die oben genannten Abschlüsse sind ebenso in englischer Sprache bei der Handelskammer in Den Haag einsehbar.

EADS bestätigt, dass die beigefügten Bestätigungsvermerke der Abschlussprüfer (ebenso wie die, die durch Verweis in das Registrierungsdocument einbezogen sind) exakt wiedergegeben sind und dass, soweit EADS Kenntnis hat und dies anhand der von den Abschlussprüfern erteilten Auskünfte beurteilen kann, keinerlei Fakten weggelassen wurden, die die Bestätigungsvermerke unrichtig oder irreführend machen würden.

2.3 Honorare der Abschlussprüfer

Leistungen, die von den gesetzlichen Abschlussprüfern und Mitgliedern ihres Netzwerks für die Geschäftsjahre 2009, 2008 und 2007 für den Konzern erbracht wurden:

	KPMG Accountants N.V.						Ernst & Young Accountants					
	2009		2008		2007		2009		2008		2007	
	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%
Prüfung												
Prüfprozess, Bestätigungen, Prüfung des Einzel- und des Konzernabschlusses	5.238	72,3	4.872	67,5	5.291	73,2	4.389	79,9	4.684	84,7	4.571	86,7
Zusatzaufgaben	1.258	17,4	821	11,4	491	6,8	969	17,6	548	9,9	284	5,4
Zwischensumme	6.496	89,7	5.693	78,9	5.782	80,0	5.358	97,5	5.232	94,6	4.855	92,1
Andere Leistungen, soweit relevant												
Recht, Steuern, Personal	354	4,9	1.191	16,5	897	12,4	137	2,5	160	2,9	333	6,3
Informationstechnologie	200	2,7	251	3,5	117	1,6	-	-	-	-	-	-
Sonstiges (zu spezifizieren, wenn > 10% der Prüfgebühren)	194	2,7	82	1,1	428	6,0	-	-	138	2,5	82	1,6
Zwischensumme	748	10,3	1.524	21,1	1.442	20,0	137	2,5	298	5,4	415	7,9
Gesamt	7.244	100,0	7.217	100,0	7.224	100,0	5.495	100,0	5.530	100,0	5.270	100,0

2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern

	Datum der Ersternennung	Ende der aktuellen Vertragslaufzeit*
KPMG Accountants N.V. Fascinato Boulevard 200, 3065 WB Rotterdam — Niederlande vertreten durch L.A. Blok	10. Mai 2000	1. Juni 2010
Ernst & Young Accountants LLP Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam — Niederlande vertreten durch F.A.L. van der Bruggen	24. Juli 2002	1. Juni 2010

* Der für den 1. Juni 2010 einberufenen Jahreshauptversammlung wird eine Beschlussvorlage zur Abstimmung vorgelegt, um Ernst & Young Accountants LLP und KPMG Accountants N.V. als Abschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2010 zu bestellen.

KPMG Accountants N.V., Ernst & Young Accountants LLP und ihre entsprechenden Vertreter sind in der Royal NIVRA (Nederlands Instituut van Register Accountants) eingetragen.

3

Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

3.1	Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	114
3.1.1	Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	114
3.1.2	Rechtsform	114
3.1.3	Geltendes Recht und Informationspflichten	114
3.1.4	Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	117
3.1.5	Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	117
3.1.6	Handels- und Gesellschaftsregister	117
3.1.7	Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	117
3.1.8	Geschäftsjahr	118
3.1.9	Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	118
3.1.10	Aktionärsversammlung	118
3.1.11	Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	120
3.1.12	Obligatorische Übernahmeangebote	122
3.2	Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	124
3.2.1	Ausgegebenes Grundkapital	124
3.2.2	Genehmigtes Kapital	124
3.2.3	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	124
3.2.4	Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	125
3.2.5	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	126
3.3	Aktienbesitz und Stimmrechte	127
3.3.1	Aktionärsstruktur	127
3.3.2	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	129
3.3.3	Art der Aktien	134
3.3.4	Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	134
3.3.5	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	136
3.3.6	Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe	136
3.3.7	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	138
3.4	Dividenden	142
3.4.1	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	142
3.4.2	Dividendenpolitik von EADS	142
3.4.3	Nicht eingeforderte Dividenden	142
3.4.4	Besteuerung	143
3.5	Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren	144

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft

Handelsname: EADS

Geschäftssitz (statutaire zetel): Amsterdam

Firma: European Aeronautic Defence and Space Company
EADS N.V.

Tel.: + 31 (0)71 5245 600

Eingetragener Sitz der Gesellschaft: Mendelweg 30,
2333 CS Leiden, Niederlande

Fax: +31 (0)71 5232 807

3.1.2 Rechtsform

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

Als weltweit tätige Gesellschaft handelt EADS in den einzelnen Ländern entsprechend den dort geltenden gesetzlichen Vorschriften.

3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten

Die Gesellschaft unterliegt dem niederländischen Recht, insbesondere dem Buch 2 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches und ihrer Satzung (nachstehend „**Satzung**“ genannt).

Gemäß der Transparenz-Richtlinie muss EADS diese vorgeschriebenen Informationen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft in einer Form bekannt geben, die in nicht diskriminierender Weise einen schnellen Zugang zu ihnen gewährleistet. Zu diesem Zweck kann EADS einen professionellen Dienstleister (wire) einsetzen. Außerdem müssen die vorgeschriebenen Informationen gleichzeitig bei der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde hinterlegt werden. Danach muss EADS sicherstellen, dass die vorgeschriebenen Informationen während mindestens fünf Jahren öffentlich zugänglich sind.

Die Gesellschaft unterliegt verschiedenen Rechtsvorschriften des niederländischen Gesetzes zur Überwachung des Effektenhandels (*Wet op het financieel toezicht*, „**WFT**“). Außerdem unterliegt die Gesellschaft im Hinblick darauf, dass ihre Aktien an regulierten Märkten in Frankreich, Deutschland und Spanien zum Handel zugelassen sind, dem Recht dieser drei Rechtsordnungen. Im Folgenden werden die für die Gesellschaft wichtigsten Gesetze und Vorschriften bezüglich der Veröffentlichung von Informationen in diesen drei Rechtsordnungen, sowie in den Niederlanden, zusammengefasst.

Schließlich müssen vorgeschriebene Informationen für die zentrale Speicherung im Rahmen eines amtlich bestellten Systems zur Verfügung gestellt werden, das vom Herkunftsmitgliedstaates des Emittenten offiziell bezeichnet ist.

3.1.3.1 PERIODISCHE OFFENLEGUNGSPFLICHTEN

Gemäß der Richtlinie 2004/109/EG zur Harmonisierung von Transparenzanforderungen in Bezug auf Informationen über Emittenten, deren Wertpapiere zum Handel auf einem geregelten Markt zugelassen sind (die „**Transparenz-Richtlinie**“), muss EADS bestimmte regelmäßige und aktuelle Informationen (die „**vorgeschriebenen Informationen**“) offen legen.

Niederländische Vorschriften

Im Sinne der Transparenz-Richtlinie wird die Aufsicht über EADS durch den Mitgliedstaat vorgenommen, in dem das Unternehmen seinen eingetragenen Firmensitz hat, das heißt, durch die Niederlande. Die AFM ist die zuständige Finanzmarktaufsichtsbehörde, die für die Einhaltung der Compliance durch EADS abschließend verantwortlich ist.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Im Rahmen der in niederländisches Recht umgesetzten Transparenz-Richtlinie muss EADS eine Reihe regelmäßiger Veröffentlichungspflichten erfüllen, wie beispielsweise:

- die Veröffentlichung eines Jahresfinanzberichts, zusammen mit einem Prüfbericht der von den gesetzlichen Abschlussprüfern erstellt wurde, innerhalb von vier Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres;
- die Veröffentlichung eines Halbjahresfinanzberichts, der die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres abdeckt, innerhalb von zwei Monaten nach Ablauf der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres; und
- die Veröffentlichung von Quartalsberichten innerhalb von zehn Wochen nach Beginn und sechs Wochen vor Ende der ersten oder zweiten Sechsmonatsperiode des Geschäftsjahres.

Außerdem muss die Gesellschaft innerhalb von fünf Tagen nach Genehmigung durch die Aktionäre der Gesellschaft, ihren geprüften konsolidierten Jahresabschluss, den Geschäftsbericht, den Bestätigungsvermerk der Abschlussprüfer und weitere Informationen bezüglich der Finanzabschlüsse bei der AFM einreichen.

Die Gesellschaft hat in diesem Registrierungsdocument zudem eine Liste bestimmter Gesellschafts- und Finanzdokumente und anderweitiger Informationen, die sie während der letzten 12 Monate veröffentlicht oder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat, und Angaben dazu, wo diese Unterlagen bezogen werden können, zur Verfügung gestellt (siehe „— 3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren“).

Französische Vorschriften

Da die Transparenz-Richtlinie in Frankreich am 20. Januar 2007 eingeführt wurde, besteht für EADS keine weitere Pflicht mehr, bestimmten Offenlegungspflichten gemäß den allgemeinen Vorschriften der AMF nachzukommen.

Entsprechend den in der Transparenz-Richtlinie verlangten Anforderung, vorgeschriebene Informationen in der Europäischen Gemeinschaft zu veröffentlichen, muss EADS in Frankreich die gleichen Informationen wie im Ausland zur Verfügung stellen.

Deutsche Vorschriften

Seit die Transparenz-Richtlinie in Deutschland am 20. Januar 2007 eingeführt wurde, besteht für EADS nicht mehr die Pflicht, bestimmten deutschen Offenlegungspflichten gemäß dem deutschen Börsengesetz und der deutschen Börsenzulassungsverordnung nachzukommen.

Aufgrund der Notierung der Aktien der Gesellschaft am regulierten Markt (genauer im Untersegment des regulierten Marktes, dem *Prime Standard*) an der Frankfurter

Wertpapierbörse unterliegt die Gesellschaft den nachfolgend beschriebenen Zulassungsfolgepflichten. Zusätzlich wird die Gesellschaft auch im Auswahlinde MDAX, dem MidCap-Index der *Deutsche Börse AG*, geführt.

Gemäß § 65 und § 66 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse führt die Notierung im *Prime Standard* des regulierten Marktes zu der Verpflichtung der Gesellschaft, einen konsolidierten Jahresabschluss sowie Quartalsberichte zu veröffentlichen.

Außerdem ist die Gesellschaft aufgrund der Notierung am regulierten Markt (*Prime Standard*) verpflichtet, zu Beginn jedes Geschäftsjahrs für das jeweilige Geschäftsjahr einen aktualisierten Unternehmenskalender zu erstellen. Die Gesellschaft ist zudem verpflichtet, mindestens einmal pro Jahr zusätzlich zur Bilanzpressekonferenz eine Analystenveranstaltung abzuhalten.

Die Gesellschaft hat, von bestimmten Ausnahmen abgesehen, die Zulassung von Aktien, die zu einem späteren Zeitpunkt ausgegeben wurden, zum regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse zu beantragen (vgl. § 69 der deutschen Börsenzulassungsverordnung).

Spanische Vorschriften

Seit die Transparenz-Richtlinie im Rahmen einer Richtlinie im April bzw. Dezember 2007 rechtswirksam in die spanische Gesetzgebung übernommen wurde, ist EADS künftig nicht mehr zur Einhaltung bestimmter Offenlegungspflichten gemäß dem spanischen Wertpapiergesetz verpflichtet, das in Form des Königlichen Erlasses 1362/2007 vom 19. Oktober 2007 eingeführt wurde.

Gemäß der in der Transparenz-Richtlinie dargelegten Anforderung, vorgeschriebene Informationen innerhalb der gesamten Europäischen Gemeinschaft zu veröffentlichen, muss EADS in Spanien die gleichen Informationen wie im Ausland zeitgleich zur Verfügung stellen.

3.1.3.2 LAUFENDE OFFENLEGUNGSPFLICHTEN

In Übereinstimmung mit der Transparenz-Richtlinie beinhalten die vorgeschriebenen Informationen insbesondere Insiderinformationen gemäß der Definition in Artikel 6 der Richtlinie 2003/6/EG zu Insidergeschäften und Marktmanipulation (die „**Marktmissbrauchsrichtlinie**“) definiert. Solche Informationen müssen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft verbreitet werden (siehe Einleitung zu Abschnitt „— 3.1.3.1 Periodische Offenlegungspflichten“).

Insider-Informationen sind präzise Informationen, die nicht öffentlich zugänglich gemacht worden sind und die direkt oder indirekt eine oder mehrere Emittenten von Finanzinstrumenten oder ein oder mehrere Finanzinstrumente betreffen, und die, wenn sie öffentlich gemacht wurden, geeignet wären, die

Kursentwicklung solcher Finanzinstrumente oder den Kurs sich darauf beziehender derivativer Finanzinstrumente deutlich zu beeinflussen.

Insider-Informationen müssen den Märkten so rasch wie möglich offen gelegt werden. Es liegt aber in der Verantwortung des Emittenten, die öffentliche Bekanntgabe von Insider-Informationen zu verzögern, um seine berechtigten Interessen nicht zu beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung die Öffentlichkeit nicht irreführt und dass der Emittent in der Lage ist, die Vertraulichkeit dieser Information sicherzustellen.

Niederländische Vorschriften

Nach der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in niederländisches Recht muss EADS vorgeschriebene Informationen offenlegen und zudem vorgeschriebene Informationen bei der AFM einreichen, die alle maßgeblichen Informationen in einem öffentlich zugänglichen Register verwahren wird. Wann immer sie Insiderinformationen entsprechend den maßgeblichen Gesetzen offen legt, wird EADS sämtliche derartigen Informationen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft offen legen und zugänglich machen.

Nach niederländischem Recht muss die Gesellschaft auch Änderungen an den mit diesen Aktien verbundenen Rechten, sowie jede Änderung an Rechten, die mit den von der Gesellschaft ausgegebenen Rechten zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft verbunden sind, veröffentlichen.

Französische Vorschriften

In Frankreich werden Insider-Informationen, wie oben definiert, durch Verbreitung in der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht, wie dies im Rahmen des niederländischen Rechts durch Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt wird, um zu gewährleisten, dass die in Frankreich und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

Deutsche Vorschriften

In Deutschland werden Insider-Informationen, wie oben definiert, durch Verbreitung in der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht, wie dies im Rahmen des niederländischen Rechts durch Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt wird, um zu gewährleisten, dass die in Deutschland und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

Spanische Vorschriften

Gemäß Artikel 82 des spanischen Wertpapiergesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten („ein **maßgebliches Ereignis**“), so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Alle derartigen maßgeblichen Ereignisse müssen der CNMV, gleichzeitig mit ihrer Verbreitung auf anderen Wegen, angezeigt werden,

sobald die maßgebliche Tatsache bekannt ist, die maßgebliche Entscheidung getroffen oder der maßgebliche Vertrag ausgefertigt wurde. EADS kann, auf eigene Verantwortung, die Veröffentlichung eines maßgeblichen Ereignisses verzögern, wenn sie der Ansicht ist, dass eine solche Veröffentlichung ihre legitimen Interessen beeinträchtigen würde, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung der Veröffentlichung für die Öffentlichkeit nicht irreführend ist, und dass EADS in der Lage ist, die Vertraulichkeit der maßgeblichen Information zu gewährleisten. Trotzdem hat die Gesellschaft die CNMV umgehend zu informieren, wenn sie sich zu einer Verzögerung der Veröffentlichung eines maßgeblichen Ereignisses entscheidet. Darüber hinaus muss EADS gemäß spanischem Wertpapiergesetz Einzelheiten aller maßgeblichen Ereignisse auf ihrer Webseite bekannt geben. EADS muss sich bemühen, die gleichzeitige Offenlegung der maßgeblichen Informationen für alle Arten von Anlegern in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in denen sie an einer Börse notiert ist, zu gewährleisten.

Laut einer Verfügung vom 1. Juni 2009 muss EADS mindestens einen offiziellen Sprecher zur Beantwortung aller Anfragen ernennen, die die CNMV gegebenenfalls im Zusammenhang mit einem maßgeblichen Ereignis haben könnte, das von EADS veröffentlicht wurde. Dieser Unternehmenssprecher muss in der Lage sein, im Auftrag von EADS Fragen offiziell zu beantworten und muss Zugang zur gehobenen Unternehmensleitung haben, um alle von der CNMV angeforderten Informationen zu prüfen.

In einem Rundschreiben vom 4. November 2009 wird darüber hinaus das Vorgehen zur Mitteilung der Ernennung des CNMV-Sprechers sowie dessen Nachfolger erläutert. Darin ist auch vorgesehen, dass die Bekanntgabe aller maßgeblichen Ereignisse über das CIFRADOCS-System (das elektronische System der CNMV für Mitteilungen und Kommunikationen) zu erfolgen hat und dass die Veröffentlichung auf einem anderen Wege nur unter außergewöhnlichen Umständen vorbehaltlich der Genehmigung der allgemeinen Marktaufsichtsbehörde (*Dirección General de Mercados*) erlaubt ist.

Gemäß dem spanischen Wertpapiergesetz und seinen sich weiter entwickelnden Regeln und Richtlinien ist EADS auch verpflichtet:

- (i) über eine Geschäftsordnung des Board of Directors zu verfügen, die bei der CNMV eingereicht und auf der Webseite von EADS veröffentlicht werden muss;
- (ii) eine Beschreibung der entsprechenden niederländischen Rechtsvorschriften und Bestimmungen in der Satzung der Gesellschaft, die die Vorgehensweise bei Hauptversammlungen regeln, bei der CNMV einzureichen und diese Beschreibung auf ihrer Webseite zu veröffentlichen;

1

2

3

4

5



Verzeichnis



- (iii) eine Webseite zu unterhalten, die zumindest die in den spanischen Richtlinien vorgeschriebenen Informationen enthält;
- (iv) einen jährlichen Corporate Governance Bericht bei der CNMV vorzulegen; und
- (v) hinsichtlich der Bestimmungen in den Aktionärsverträgen, die sich auf die Ausübung der Stimmrechte auf Aktionärsversammlungen beziehungsweise Einschränkungen oder Bedingungen hinsichtlich der freien Übertragbarkeit

von Aktien oder Wandelschuldverschreibungen beziehen, (a) vorausgesetzt die Gesellschaft ist Teil des Aktionärsvertrags, die diese Bestimmungen sodann als maßgebliches Ereignis veröffentlicht, diese Bestimmungen bei der CNMV einzureichen, (b) die Bestimmungen auf der Webseite von EADS zu veröffentlichen, es sei denn, die CNMV befreit EADS von dieser Verpflichtung und (c) Einzelheiten dieser Vorschriften im Jährlichen Corporate Governance Bericht darzulegen, auf den oben unter Punkt (iv) Bezug genommen wird.

3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde am 29. Dezember 1998 auf unbestimmte Dauer gegründet.

3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft

Gemäß Artikel 2 der Satzung besteht der Unternehmensgegenstand von EADS darin, Beteiligungen an in den folgenden Bereichen tätigen juristischen Personen, Personengesellschaften, Unternehmensverbänden und Unternehmen zu halten, zu koordinieren, zu verwalten, zu finanzieren, Haftung für sie zu übernehmen, Sicherheiten zu leisten und deren Verbindlichkeiten abzusichern:

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

3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister

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

3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen

Die Satzung ist in niederländischer Sprache bei der Handelskammer von Den Haag einsehbar.

In Frankreich ist die Satzung bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, Frankreich, Tel.: + 33 1 42 24 24 24).

In Deutschland ist die Satzung bei der Hauptniederlassung von EADS in Deutschland erhältlich (Willy-Messerschmitt-Str. – Tor 1, 81663 München, Deutschland, Tel.: + 49 89 60 70).

In Spanien ist die Satzung bei der CNMV und der Hauptniederlassung von EADS in Spanien (Avda. Aragón 404, 28022 Madrid, Spanien, Tel.: + 34 91 585 70 00).

3.1.8 Geschäftsjahr

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

3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen

3.1.9.1 DIVIDENDEN

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

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

Die Dividendenfestsetzung, eine Abschlagsdividende oder eine andere Ausschüttung an die Aktionäre muss diesen binnen sieben Tagen nach einem solchen Beschluss mitgeteilt werden. Festgesetzte Dividenden sind innerhalb von vier Wochen nach der Dividendenfestsetzung auszuzahlen, es sei denn, das Board

of Directors hat ein anderes Datum vorgeschlagen und die Aktionärsversammlung hat hierzu ihre Zustimmung erteilt.

Dividenden, Abschlagsdividenden oder sonstige Ausschüttungen werden per Banküberweisung auf die Bank- oder Girokonten überwiesen, die der Gesellschaft von den Aktionären oder in deren Namen innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach der Bekanntmachung der Dividendenausschüttung schriftlich mitgeteilt wurden.

3.1.9.2 RECHTE BEI AUFLÖSUNG DER GESELLSCHAFT

Im Fall der Auflösung und Liquidation der Gesellschaft wird das Vermögen, das nach Zahlung der Schulden und Liquidationskosten verbleibt, an die Aktionäre entsprechend ihrer Beteiligung verteilt.

3.1.10 Aktionärsversammlung

3.1.10.1 EINBERUFUNG VON AKTIONÄRSVERSAMMLUNGEN

Aktionärsversammlungen werden so oft einberufen, wie das Board of Directors dies für erforderlich hält, oder auf Antrag von Aktionären, die einzeln oder zusammen mindestens 10% des gesamten ausgegebenen Kapitals der Gesellschaft halten.

Die Aktionärsversammlung ist vom Board of Directors durch Bekanntmachung in mindestens einer niederländischen, landesweit erscheinenden Tageszeitung, einer internationalen Tageszeitung sowie in je einer Tageszeitung in den Ländern anzukündigen, in denen die Aktien der Gesellschaft an der Börse zugelassen sind. Die Bekanntmachung hat mindestens 15 Tage vor dem Tag der Aktionärsversammlung, wobei der Tag der Ankündigung nicht mitgezählt wird, zu erfolgen und muss die Tagesordnung enthalten oder angeben, dass die Tagesordnung in den Geschäftsräumen der Gesellschaft und anderen in der Bekanntmachung bekannt gemachten Orten eingesehen werden kann.

Die ordentliche Aktionärsversammlung findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres statt.

Aktionärsversammlungen finden in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam oder *Haarlemmermeer* (Flughafen Schiphol) statt.

Das Board of Directors kann beschließen, dass die Aktionäre auch von anderen in der Einberufung genannten Orten an der Aktionärsversammlung per Video-Konferenz oder über andere elektronische Medien teilnehmen können.

Der Tag der ordentlichen Aktionärsversammlung muss vom Board of Directors mindestens zwei Monate vorher angekündigt werden. Auf Antrag von Aktionären, die zusammen mindestens 1% des ausgegebenen Aktienkapitals halten, (oder Aktien mit einem Gesamtwert von 50 Millionen Euro) hat das Board of Directors Tagesordnungspunkte in die Tagesordnung der ordentlichen Aktionärsversammlung aufzunehmen, wenn der Antrag mindestens sechs (6) Wochen vor dem geplanten Datum der Aktionärsversammlung gegenüber dem Board of Directors gestellt wurde, es sei denn, das Board of Directors ist der Ansicht, dass wichtige Interessen der Gesellschaft der Aufnahme dieser Punkte auf die Tagesordnung entgegenstehen.

Anträge gemäß vorstehendem Absatz müssen schriftlich eingereicht werden. Das Board of Directors kann beschließen, dass der Begriff „schriftlich“ auch elektronisch aufgezeichnete Anträge umfasst.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



3.1.10.2 RECHT ZUR TEILNAHME AN AKTIONÄRSVERSAMMLUNGEN

Jeder Inhaber von einer oder mehr Aktien kann an Aktionärsversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben. Siehe „— 3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten“.

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

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so kann das Board of Directors in der Einberufung bestimmen, dass diejenigen Personen an der Aktionärsversammlung teilnehmen, das Wort ergreifen und sich an der Abstimmung beteiligen können, die an dem in der Einberufung bestimmten Datum zur Ausübung dieser Rechte autorisiert und als solche in dem zu diesem Zweck erstellten Aktionärsregister eingetragen sind, unabhängig davon, wer dazu autorisiert ist, diese Rechte am Tag der Aktionärsversammlung auszuüben.

Alle Personen, die berechtigt sind, die oben genannten Rechte (entweder persönlich oder aufgrund einer schriftlichen Vollmacht) auszuüben und die in einer Weise an der Aktionärsversammlung von einem anderen Ort aus teilnehmen, dass der oder die Versammlungsleiter zu der Überzeugung gelangt/gelangen, dass die besagte(n) Person(en) ordnungsgemäß an der Aktionärsversammlung teilnimmt/teilnehmen, gilt/gelten als anwesend oder vertreten, kann/können sich an der Abstimmung beteiligen und wird/werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt (siehe „— 3.1.10.1 Einberufung von Aktionärsversammlungen“).

Aktionäre, die Inhaberaktien halten, und solche Personen, die die oben genannten Rechte aus diesen Aktien wahrnehmen wollen, um an der Aktionärsversammlung teilzunehmen oder eine Stimme abgeben zu können, müssen ihre Aktienzertifikate oder Dokumente, die ihre Rechte verbriefen, gegen Ausstellung einer Hinterlegungsbescheinigung an den vom Board of Directors bestimmten und in der Einberufung der Aktionärsversammlung angegebenen Orten hinterlegen.

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

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so müssen die Inhaber von Namensaktien dem Board of Directors in dem oben genannten bekannt gemachten Zeitraum ihre Absicht, an der Versammlung teilzunehmen, schriftlich mitteilen (das Board

muss eine solche schriftliche Mitteilung spätestens an dem Tag erhalten, an dem die Sitzung stattfindet, und das in der Mitteilung angeführt ist).

Die Inhaber der in dem in Amsterdam geführten Aktionärsregister registrierten Aktien können diese durch Euroclear France S.A. halten. In diesem Fall werden die Aktien im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsverzeichnis registriert.

Aktionäre, die ihre EADS-Aktien durch Euroclear France S.A. halten und an einer Aktionärsversammlung teilnehmen wollen, müssen bei ihrer Depotbank eine Eintrittskarte beantragen und von Euroclear France S.A. eine Stimmvollmacht gemäß den Angaben in der Aktionärsversammlungseinberufung erhalten. Ein Aktionär kann auch beantragen, direkt (und nicht durch Euroclear France S.A.) in das Aktionärsregister aufgenommen zu werden. Allerdings sind die Aktien nur dann an der Börse handelbar, wenn sie im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsregister geführt werden.

Um ihr Stimmrecht auszuüben, können die Aktionäre auch über ihre Depotbank Weisungen an Euroclear France S.A. oder eine hierzu bestimmte andere Person gemäß den Angaben in der Aktionärsversammlungseinberufung erteilen.

Gemäß Satzung kann EADS ein „Registrierungsdatum“ festlegen, an welchem die Personen, die berechtigt sind, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und abzustimmen, zu diesem Zweck registriert werden, unabhängig davon, wer am Tag tatsächlich Aktien des Unternehmens hält. Zudem kann sie elektronische Kommunikationswege für die Einberufung von, die Teilnahme an und die Stimmabgabe bei Aktionärsversammlungen bereitstellen. Die Einführung dieser elektronischen Kommunikationsmittel hängt von der Verfügbarkeit der notwendigen technischen Mittel und der Marktpraxis ab.

3.1.10.3 MEHRHEIT UND QUORUM

Alle Beschlüsse der Aktionärsversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, mit Ausnahme der Fälle, für die laut Satzung oder niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit der Aktionärsversammlung vor. Das niederländische Recht erfordert für die Annahme bestimmter Beschlüsse eine spezielle Mehrheit; unter anderen sind dies bei Kapitalherabsetzungen, Ausschluss oder Beschränkung von Bezugsrechten bei der Ausgabe von Aktien, Fusionen oder Spaltungen eine qualifizierte Mehrheit; in diesen Fällen ist eine Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich, sofern weniger als 50% des ausgegebenen stimmungsberechtigten Kapitals bei der Versammlung anwesend oder vertreten ist (in den übrigen Fällen genügt die einfache Mehrheit). Darüber hinaus sieht die Satzung vor, dass Beschlüsse zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung der Gesellschaft

nur mit einer Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der auf der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen gefasst werden können, unabhängig von dem Anteil des vertretenen Kapitals.

Pfandnehmer von Aktien und Nießbraucher, die nicht über Stimmrechte verfügen, sind nicht berechtigt, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen. Die Besitzer von Aktien ohne Stimmrecht, die mit einem Pfandrecht oder Nießbrauch belastet sind, sind hingegen berechtigt, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen.

3.1.10.4 BEDINGUNGEN FÜR DIE AUSÜBUNG VON STIMMRECHTEN

Jeder Aktionär verfügt auf den Aktionärsversammlungen über eine Stimme für jede von ihm gehaltene Aktie. Die Hauptaktionäre von EADS – wie in „— 3.3.2 Beziehungen zu den Hauptaktionären“ dargelegt – haben gegenüber anderen Aktionären keine besonderen Stimmrechte.

Ein Aktionär, dessen Aktien verpfändet sind oder mit einem Nießbrauch belastet sind, verfügt über die mit diesen Aktien

verbundenen Stimmrechte, es sei denn, gesetzliche oder in der Satzung enthaltene Bestimmungen stehen dem entgegen, oder der Aktionär hat im Fall eines Nutzungsrechtes dem Nutznießer die Stimmrechte eingeräumt. Laut Satzung und vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch den Board of Directors kann dem Pfandnehmer das Recht zur Ausübung des Stimmrechts für die verpfändeten Aktien eingeräumt werden.

Artikel 25 (Absatz 2 und 3) der Satzung sieht vor, dass *„das Stimmrecht einem Nutznießer eingeräumt werden kann. Das Stimmrecht kann einem Pfandnehmer eingeräumt werden, aber nur mit der vorherigen Genehmigung durch das Board of Directors. Auf Aktien die von der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft gehalten werden, kann an der Aktionärshauptversammlung keine Stimme abgegeben werden; auch nicht auf eine Aktie auf die Hinterlegungszertifikate gehalten werden. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.“*

3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Gemäß WFT ist jeder Rechtsträger, der direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital oder den Stimmrechten von EADS erwirbt oder veräußert, verpflichtet, die AFM mittels eines Standardformulars unverzüglich in Kenntnis zu setzen, wenn der Prozentsatz der Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft oder die Stimmrechte des besagten Rechtsträgers nach diesem Erwerb oder dieser Veräußerung die folgenden Schwellenwerte hinsichtlich der Kapitalbeteiligung oder den Stimmrechten über- oder unterschreiten: 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 40%, 50%, 60%, 75% und 95%. Jeder Rechtsträger, dessen Beteiligung am Kapital oder den Stimmrechten von EADS einem oder mehreren der oben angegebenen Schwellenwerte entspricht bzw. diese aufgrund einer Veränderung des ausstehenden Grundkapitals von EADS oder der mit den Anteilen verbundenen Stimmrechte gemäß Mitteilung von EADS an die AFM über- oder unterschreitet, hat die AFM spätestens am vierten Handelstag nach der Veröffentlichung der Mitteilung von EADS durch die AFM in Kenntnis zu setzen. EADS muss unter anderem die AFM umgehend informieren, wenn ihr ausstehendes Grundkapital oder ihre Stimmrechte sich seit der letzten Mitteilung der Gesellschaft um mindestens 1% geändert haben.

Falls am Ende eines Kalenderjahres die Zusammensetzung der Bestände eines Anlegers in Folge der Umwandlung bestimmter Wertpapierarten oder nach der Ausübung von Rechten zur Erlangung von Stimmrechten von den vorherigen Offenbarungen abweicht, muss dieser Anleger innerhalb von vier Wochen nach

Ablauf jedes Kalenderjahres eine aktualisierte Offenbarung vorlegen, indem er der AFM hierzu schriftlich Mitteilung erstattet. Die Erklärungen werden von der AFM auf ihrer Website (www.afm.nl) veröffentlicht. Gemäß Satzung müssen die Aktionäre zudem die Gesellschaft in Kenntnis setzen, wenn die entsprechenden Grenzwerte überschritten werden.

Die Satzung sieht ferner vor, dass eine Person, die direkt oder indirekt alleine oder mit Dritten gemeinsam handelnd, mehr als ein Zehntel der ausgegebenen Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft erwirbt, verpflichtet ist, die Gesellschaft von ihren Absichten (i) Aktien der Gesellschaft in den folgenden 12 Monaten zu erwerben oder zu veräußern, (ii) den Erwerb von Aktien oder Stimmrechten der Gesellschaft fortzusetzen oder einzustellen, (iii) die Beherrschung der Gesellschaft zu erlangen oder (iv) die Ernennung eines Mitglieds des Board of Directors der Gesellschaft durchzusetzen zu wollen, in Kenntnis zu setzen. Die Gesellschaft wird der AFM die Informationen, die sie in diesem Zusammenhang erhalten hat, zur Verfügung stellen.

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

VERÖFFENTLICHUNGSPFLICHTEN FÜR MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS UND DES EXECUTIVE COMMITTEE

Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Zusätzlich zu den WFT-Anforderungen bezüglich der Mitteilungspflicht zu Beteiligungen sind die Mitglieder des Board of Directors verpflichtet, innerhalb von zwei Wochen nach ihrer Ernennung als Director, wenn die festgelegten Grenzwerte erreicht oder über- bzw. unterschritten werden, oder wenn die Beteiligungen unter diese Grenzwerte fallen, der AFM die Anzahl der Aktien von EADS und die zugehörigen Stimmrechte⁽¹⁾ zu melden, die sie halten oder eine von ihnen kontrollierte juristische Person hält, und zwar unabhängig davon, ob diese Beteiligungen die festgelegten Grenzwerte erreichen oder übersteigen. In der Folge ist jedes Mitglied des Board of Directors verpflichtet, die AFM über Änderungen dieser Anzahl EADS-Aktien und der damit verbundenen Stimmrechte zu unterrichten.

Mitteilungspflichten bezüglich Transaktionen, die im Zusammenhang mit jeglichen von der Gesellschaft emittierten Wertpapieren ausgeführt werden

Auf der Grundlage von Artikel 5:60 des WFT müssen bestimmte Personen, die innerhalb der Gesellschaft Führungsverantwortung tragen, und sofern anwendbar, mit diesen Personen eng verbundene Personen (zusammen „Insider“ gemäß der unten stehenden Definition) die Aufsichtsbehörde für Finanzmärkte (die „AFM“) über alle Transaktionen, die auf eigene Rechnung vorgenommen werden und in Zusammenhang mit Aktien der Gesellschaft oder mit Derivaten oder anderen an diese Aktien gebundenen Finanzinstrumenten stehen, in Kenntnis setzen. Diese Personen informieren die AFM innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen über solche Geschäfte, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von 5.000 Euro.

Zu den „Insidern“ von EADS gehören (i) Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee der Gesellschaft, (ii) Personen, die mit den unter (i) erwähnten Personen eng verbunden sind (einschließlich ihrer Ehegatten, unterhaltsberechtigten Kinder und anderer Verwandter, die im selben Haushalt leben), und (iii) juristische Personen, Treuhänder sowie Partnerschaften, deren Führungsverantwortlichkeiten von den unter (i) oder (ii) aufgeführten Personen wahrgenommen werden, oder die von einer solchen Person direkt oder indirekt kontrolliert werden, oder die zugunsten einer solchen Person gegründet wurden, oder deren wirtschaftliche Interessen denjenigen solcher Personen im Wesentlichen gleichgestellt sind.

EADS hat bestimmte interne Vorschriften gegen Insider-Geschäfte (nachstehend „Insidergeschäftsvorschriften“ genannt) erlassen, damit die Befolgung der vorstehenden Auflagen und anderer, in Bezug auf den Aktienhandel in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien anwendbarer Vorschriften gewährleistet ist. Gemäß den Insidergeschäftsvorschriften sind (i) allen Mitarbeitern und Directors Transaktionen mit Aktien von EADS bzw. Aktienoptionen untersagt, wenn sie über Insiderinformationen verfügen, und (ii) dürfen bestimmte Personen nur innerhalb sehr begrenzter Zeiträume mit Aktien von EADS oder Aktienoptionen handeln und haben im Hinblick auf bestimmte Transaktionen spezifische Informationsverpflichtungen gegenüber dem von der Gesellschaft benannten ITR Compliance Officer für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften und gegenüber der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde. Die aktuelle Version der Insidergeschäftsvorschriften (Stand 1. Januar 2007) ist auf der Webseite der Gesellschaft verfügbar.

Das Board of Directors von EADS hat den EADS Chief Financial Officer, Hans Peter Ring, zum ITR Compliance Officer ernannt. Der ITR Compliance Officer ist für die Durchsetzung der internen Insider-Vorschriften und für die Berichterstattung an die AFM verantwortlich.

Gemäß Artikel 5:59 Paragraph 7 des WFT muss die Gesellschaft eine Liste aller Personen führen, die im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses oder in anderer Weise für sie arbeiten und Zugang zu Insiderinformationen haben. Nach französischem, deutschem und spanischem Recht existieren entsprechende Anforderungen.

Gemäß § 15a des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes müssen Personen, die innerhalb der Gesellschaft wesentliche Führungsverantwortung tragen (d.h. für EADS die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee), oder mit diesen Personen eng verbundene Personen, eigene Geschäfte mit Aktien des Unternehmens oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten, insbesondere Derivate, offen legen. Diese Personen haben die Gesellschaft und die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen über solche Geschäfte zu informieren, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von 5.000 Euro. Mit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Recht am 20. Januar 2007 muss EADS solche Mitteilungen nicht mehr auf ihrer Website oder in einem deutschen überregionalen Börsenpflichtblatt veröffentlichen.

(1) In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff „Aktien“ zum Beispiel auch Einlagenzertifikate für Aktien und Rechte aus einem Vertrag zum Erwerb von Aktien oder Einlagenzertifikaten für Aktien, insbesondere Kaufoptionen, Optionsscheine und Wandelanleihen. Der Begriff „Stimmrechte“ umfasst auch tatsächliche oder bedingte Rechte auf Stimmrechte (die z.B. in Kaufoptionen, Optionsscheine oder Wandelanleihen eingebettet sind).

3.1.12 Obligatorische Übernahmeangebote

3.1.12.1 ÜBERNAHME-RICHTLINIE

Die Richtlinie 2004/25/EG betreffend Übernahmeangebote (die „Übernahme-Richtlinie“) regelt, welche Gesetze für EADS im Fall eines Übernahmeangebots für Aktien der Gesellschaft Anwendung finden. Die Übernahme-Richtlinie bezieht sich auf die Regeln der Niederlande und die Regeln des Mitgliedstaates der Europäischen Union der zuständigen Behörde, die von EADS unter den verschiedenen Marktbehörden, die die Märkte überwachen, in denen ihre Aktien notiert sind, ausgewählt werden müssen.

Für EADS werden Angelegenheiten in Bezug auf die im Fall eines Angebots angebotenen Gegenleistungen, insbesondere der Preis, und Angelegenheiten in Bezug auf das Angebotsprozedere, insbesondere Informationen zu der Entscheidung des Anbieters, ein Angebot zu machen, der Inhalt des Angebotsdokuments und die Offenlegung des Angebots, von den Gesetzen jenes Mitgliedsstaats der Europäischen Gemeinschaft bestimmt, der über eine zuständige Behörde verfügt, die von EADS zu einem späteren Zeitpunkt ausgewählt wird.

Angelegenheiten in Zusammenhang mit den an die Mitarbeiter von EADS weiterzuleitenden Informationen und in Zusammenhang mit dem Gesellschaftsrecht, insbesondere der prozentuelle Anteil der Stimmrechte, durch den die Kontrolle über das Unternehmen verliehen wird, und jede Abweichung von der Verpflichtung, ein Gebot zu unterbreiten, die Bedingungen, unter denen das Board of Directors von EADS Maßnahmen ergreifen kann, die zu einer Ablehnung des Gebots führen können, sowie die anwendbaren Richtlinien und die zuständige Behörde unterliegen niederländischem Recht (siehe Abschnitt — 3.1.12.2 Niederländisches Recht und — 3.1.12.3 Satzung). Das niederländische Recht enthält auch Vorschriften zu den angebotenen Gegenleistungen, insbesondere den Preis und die Festlegung eines angemessenen Marktpreises durch die Enterprise Chamber des Berufungsgerichts in Amsterdam auf Antrag des Bieters, der Zielgesellschaft oder jedes Aktieninhabers.

3.1.12.2 NIEDERLÄNDISCHES RECHT

Das Gesetz, mit dem die Übernahme-Richtlinie (das „Übernahmegesetz“) ins niederländische Recht übernommen wurde, trat am 28. Oktober 2007 in Kraft. Entsprechend dem Übernahmegesetz sind Aktionäre verpflichtet, ein bedingungsloses öffentliches Angebot für alle emittierten und ausstehenden Aktien des Aktienkapitals von EADS zu machen, wenn sie – einzeln oder gemeinsam mit Dritten handelnd (wie weiter unten definiert), direkt oder indirekt – über wenigstens 30% der Stimmrechte bei der Gesellschaft (wesentliche Kontrolle) verfügen. Zusätzlich zu anderen bestehenden Ausnahmen,

die nachstehend angeführt sind, trifft die Verpflichtung, ein öffentliches Angebot zu legen, nicht auf Personen zu, die zu dem Zeitpunkt, als das Übernahmegesetz wirksam wurde, bereits – einzeln oder gemeinsam mit Dritten handelnd – wenigstens 30% der Stimmrechte bei der Gesellschaft besaßen.

Gemäß Übernahmegesetz bezieht sich „gemeinsam mit Dritten handelnd“ auf natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften, wenn diese auf der Grundlage einer Vereinbarung kooperieren, mit dem Ziel, eine wesentliche Kontrolle (wie oben definiert) in der Zielgesellschaft zu erreichen, oder wenn sie mit der Zielgesellschaft mit der Zielsetzung zusammenarbeiten, den Erfolg eines bereits verkündeten öffentlichen Angebots für die Aktien dieser Zielgesellschaft zu verhindern. Folgende Kategorien natürlicher Personen, juristischer Personen oder Gesellschaften werden gemäß Übernahmegesetz als „gemeinsam mit Dritten handelnd“ angesehen: (i) juristische Personen oder Gesellschaften, die eine Firmengruppe gemäß Definition in Abschnitt 2:24b des niederländischen Handelsgesetzbuches bilden, (ii) juristische Personen oder Gesellschaften und ihre Tochtergesellschaften, und (iii) natürliche Personen und ihre Tochtergesellschaften.

Zusätzlich zu der oben angeführten Ausnahme, betrifft die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Angebots auch nicht natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften, die u.a.:

- aufgrund einer bedingungslosen Erklärung (*gestand doen*) ein öffentliches Angebot für alle Aktien (oder Hinterlegungszertifikate) in der Zielgesellschaft zu machen, eine wesentliche Kontrolle erwirbt;
- eine von der Zielgesellschaft unabhängige juristische Person ist, die, nachdem von dritter Seite ein öffentliches Angebot bekannt gegeben wurde, wesentliche Kontrolle erwirbt, vorausgesetzt, diese Person (i) hält die Aktien an der Zielgesellschaft für einen maximalen Zeitraum von zwei Jahren und zu dem Zweck, die Zielgesellschaft zu schützen, und (ii) das Unternehmensziel dieser Person ist der Erhalt der Interessen der Zielgesellschaft;
- eine von der Zielgesellschaft unabhängige juristische Person ist, die Hinterlegungszertifikate für die Aktien in der Zielgesellschaft ausgestellt hat;
- wesentliche Kontrolle erwirbt aufgrund: (i) eines konzerninternen Aktientransfers, der eine wesentliche Kontrolle darstellt, oder (ii) eines Transfers zwischen einer Muttergesellschaft und ihrer Tochtergesellschaft;

1

2

3

4

5



Verzeichnis



- gemeinsam mit Dritten handelnd eine wesentliche Kontrolle erwerben, wenn es sich dabei um eine oder mehrere natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften handelt, wobei in einem solchen Fall die Verpflichtung zur Legung eines öffentlichen Angebots bei jener natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft liegt, die bei der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft die meisten Stimmrechte ausüben kann;
- als Treuhänder handelt (wenn und insoweit sie Stimmrechte nicht nach eigenem Ermessen ausüben kann).

Die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots kommt ebenfalls nicht zur Anwendung, wenn:

- die natürliche Person, juristische Person oder Gesellschaft nach dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle diese innerhalb einer Frist von dreißig Tagen verliert, sofern (i) der Verlust dieser Kontrolle nicht aufgrund eines Transfers auf eine natürliche Person, juristische Person oder Gesellschaft entsteht, auf die eine der obigen Ausnahmen zutrifft, oder (ii) der Erwerber der wesentlichen Kontrolle seine Stimmrechte innerhalb dieses dreißigtägigen Zeitraums nicht ausgeübt hat; oder
- die Hauptversammlung der Zielgesellschaft erklärt sich vorab mit dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle – und jedem nachfolgenden Erwerb von Aktien – durch einen Dritten mit 95% der zu Gunsten eines solchen Vorschlags abgegebenen Stimmen einverstanden, ohne Stimmen von solchen Dritten und ihren gemeinsam handelnden Parteien.

Gemäß Übernahmegesetz hat ein Minderheitsaktionär auch das Recht, einen Anbieter, der wenigstens 95% des emittierten Aktienkapitals und die zugehörigen Stimmrechte besitzt, zum Kauf seiner Aktien aufzufordern. Diese Forderung muss vor der Enterprise Chamber des Berufungsgerichts in Amsterdam innerhalb von drei Monaten nach Abschluss der Annahmefrist für das öffentliche Angebot gestellt werden.

3.1.12.3 SATZUNG

Unbeschadet der Bestimmungen des Übernahmegesetzes, wie in Abschnitt — 3.1.12.2 oben dargelegt, enthält die Satzung der Gesellschaft eine Reihe von Bestimmungen, welche die Anforderung zur Abgabe eines öffentlichen Angebots für Aktien der Gesellschaft auslösen könnten.

Falls der direkte oder indirekte Erwerb von Aktien der Gesellschaft dazu führt, dass ein Rechtsträger, alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß Abschnitt 5:45 WFT), direkt oder indirekt eine Beteiligung erwirbt, die ihm die Kontrolle von 33 1/3% oder mehr des ausgegebenen Grundkapitals oder der Stimmrechte der Gesellschaft ermöglicht, ist dieser Rechtsträger oder sind diese Rechtsträger

gemäß Artikel 15 der Satzung verpflichtet, den Aktionären ein uneingeschränktes öffentliches Übernahmeangebot zum Erwerb aller Aktien zu unterbreiten oder dafür Sorge zu tragen, dass ein solches Angebot abgegeben wird. Dieses Angebot muss allen geltenden Vorschriften oder sonstigen gesetzlichen Bestimmungen der Länder entsprechen, in denen die Aktien der Gesellschaft börsennotiert sind.

Wird ein solches Angebot nicht innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach der Mitteilung an die Gesellschaft, dass eine Beteiligung an der Gesellschaft in Höhe von 33 1/3% erreicht oder überschritten ist, abgegeben (oder entspricht das Angebot nicht den geltenden Vorschriften oder gesetzlichen Bestimmungen der Länder, in denen die Aktien der Gesellschaft notiert sind) oder, sollte keine Bekanntgabe des Angebots innerhalb einer Frist von 15 Tagen nach Erhalt einer Mitteilung vom Board of Directors der Gesellschaft, die bestätigt, dass die Pflicht zur Abgabe des öffentlichen Übernahmeangebots besteht, erfolgen, haben laut Artikel 16 der Satzung alle Personen, die verpflichtet sind, das besagte Übernahmeangebot abzugeben, den Prozentsatz der Aktien, den sie über die 33 1/3% hinaus am ausgegebenen Grundkapital von EADS (der „**überschüssige Prozentsatz**“) halten, innerhalb einer Frist, die in einer vom Board of Directors zugesandten Umtauschmitteilung angegeben ist, in Einlagenzertifikate umzutauschen, die von der *Stichting Administratiekantoor EADS* (die „**Stiftung**“) auszugeben sind. Ab dem Datum, das in der vom Board of Directors zugesandten Mitteilung angegeben ist, wird das Recht auf Teilnahme an den Aktionärsversammlungen und den Abstimmungen sowie die Dividendeberechtigung hinsichtlich des überschüssigen Prozentsatzes ausgesetzt. Wenn die Person, die verpflichtet ist, ihre dem überschüssigen Prozentsatz entsprechenden Aktien in Depotzertifikate der Stiftung umzutauschen, diesen Umtausch binnen einer Frist von 14 Tagen nach einer weiteren Mitteilung des Board of Directors nicht durchgeführt hat, so erhält die Gesellschaft das unwiderrufliche Recht, diese Aktien in von der Stiftung ausgegebene Depotzertifikate umzutauschen. In der Satzung der Stiftung ist vorgesehen, dass die Stiftung nicht berechtigt ist, als Aktionär an den Hauptversammlungen der Gesellschaft teilzunehmen, das Wort zu ergreifen und für die von ihr gehaltenen Aktien das Stimmrecht auszuüben, es sei denn, das Board of Directors der Stiftung ist der Auffassung, dass eine derartige Handlung zur Erfüllung der in der Satzung vorgesehenen Bestimmungen für das obligatorische Übernahmeangebot erforderlich ist.

Gemäß Artikel 17 der Satzung kommt die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots in den folgenden Fällen nicht zur Anwendung:

- bei einer Übertragung von Aktien auf die Gesellschaft selbst oder auf die Stiftung;
- bei einer Depot-, Clearing- oder Abrechnungsstelle, die in dieser Eigenschaft handelt, vorausgesetzt, die Bestimmungen

des vorstehend bezeichneten Artikels 16 der Satzung finden Anwendung bezüglich der Aktien, die für Personen gehalten werden, die gegen die Bestimmung der oben beschriebenen Artikel 15 und 16 der Satzung verstoßen haben;

- bei einer Übertragung von Aktien durch die Gesellschaft oder einer Ausgabe von Aktien durch die Gesellschaft im Rahmen einer Fusion oder Akquisition einer anderen Gesellschaft oder deren Geschäfts;
- bei einer Übertragung von Aktien von einer Partei auf eine andere, die Partei einer Vereinbarung im Sinne der Definition im WMZ von „Konzertierten Parteien“ ist, sofern die Vereinbarung vor dem 31. Dezember 2000 abgeschlossen wird (in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung), wobei diese Ausnahme nicht auf

eine neue Partei zutrifft, die allein oder gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften und/oder Konzerngesellschaften mindestens 33 1/3% der Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft hält; diese Ausnahme bezweckt den Ausschluss der Vertragsparteien des Participation Agreement (siehe „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“), in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung, von der Verpflichtung, im Falle einer Übertragung der Aktien untereinander ein obligatorisches Übernahmeangebot abgeben zu müssen; oder

- bei einer Übertragung von einem Aktionär auf eine Tochtergesellschaft, an der er mehr als 50% des Kapitals hält, oder von einem Aktionär auf eine Gesellschaft, die mehr als 50% des Kapitals eines solchen übertragenden Aktionärs hält.

3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals

3.2.1 Ausgegebenes Grundkapital

Zum 31. Dezember 2009 belief sich das ausgegebene Grundkapital der Gesellschaft auf 816.105.061 Euro, bestehend aus voll eingezahlten 816.105.061 Aktien mit einem Nennwert von 1,00 Euro pro Aktie.

3.2.2 Genehmigtes Kapital

Zum 31. Dezember 2009 belief sich das genehmigte Kapital der Gesellschaft auf 3 Milliarden Euro, bestehend aus 3.000.000.000 Aktien mit einem Wert von 1,00 Euro pro Aktie.

3.2.3 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte

Jeder Aktionär hat im Falle der Ausgabe neuer Aktien ein Bezugsrecht auf neue Aktien entsprechend seiner zum Zeitpunkt der Aktienausgabe bestehenden Beteiligung vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen, sofern dieses Recht nicht wie nachstehend beschrieben durch Beschluss der Aktionärsversammlung eingeschränkt oder ausgeschlossen wird. Kein Bezugsrecht wird bei Ausgabe von Aktien

gegen nicht in bar erfolgte Vergütung und bei Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft gewährt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



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

Das Bezugsrecht für neu ausgegebene Aktien kann durch Beschluss der Aktionärsversammlung beschränkt oder ausgeschlossen werden. Das Bezugsrecht kann auch vom Board of Directors beschränkt oder ausgeschlossen werden, sofern die Aktionärsversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren dazu ermächtigt, die neuen Aktien unter Beschränkung oder Ausschluss von Bezugsrechten auszugeben. Aktionärsversammlungsbeschlüsse dieser Art müssen mit einer Zweidrittel-Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst werden, wenn bei besagter Versammlung weniger als die Hälfte des ausgegebenen Grundkapitals anwesend oder vertreten ist.

Im Einklang mit dem siebten Beschluss der Jahreshauptversammlung von EADS vom 27. Mai 2009 wurde das Board of Directors ermächtigt, (i) von Zeit zu Zeit Aktien zu emittieren und Zeichnungsrechte für Aktien auszugeben, die Bestandteil des genehmigten Grundkapitals der Gesellschaft sind, wobei diese Ermächtigung auf 1% des genehmigten Grundkapitals der Gesellschaft zu beschränken ist, und (ii) Vorzugszeichnungsrecht jeweils für einen Zeitraum bis einschließlich des Tages der Aktionärsversammlung im Jahr 2011 zu beschränken oder auszuschließen sind.

Die Aktionärsversammlung kann das ausgegebene Grundkapital durch die Annullierung von Aktien oder durch Herabsetzung des Nennwerts der Aktien im Wege einer entsprechenden Satzungsänderung herabsetzen, wobei eine solche Satzungsänderung einer Mehrheit von mindestens zwei Drittel der bei der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen bedarf.

3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren

Außer den Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt werden (siehe „Corporate Governance — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), gibt es keine Wertpapiere, die sofort oder langfristig Zugriff auf das Aktienkapital von EADS ermöglichen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die mögliche Verwässerung, die bei Ausübung aller Aktienoptionen, die bis zum 31.12.09 ausgegeben wurden, eintreten würde:

	Anzahl Aktien	% des verwässerten Kapitals	Anzahl der Stimmrechte	% der verwässerten Stimmrechte*
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die bis zum 31. Dezember 2009 ausgegeben wurden	816.105.061	96,9%	812.989.265	96,9%
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten	25.785.645	3,1%	25.785.645	3,1%
Potenzielles Grundkapital von EADS insgesamt	841.890.706	100%	838.774.910	100%

* Der potenzielle Verwässerungseffekt durch Ausübung dieser Aktienoptionen bezogen auf Stimmrechte bzw. Kapital kann durch Aktienrückkaufprogramme der Gesellschaft bzw. die anschließende Einziehung von zurückgekauften Aktien reduziert werden. Siehe „3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen“.

3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft

Datum	Transaktionsart	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen/ eingezogenen Aktien	Agio*	Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach der Transaktion	Emittiertes Gesamtkapital nach der Transaktion
29. Dezember 1998	Gründung	1.000 NLG	100	-	100	100.000 NLG
3. April 2000	Umstellung auf €	1 €	50.000	-	50.000	50.000 €
8. Juli 2000	Aktienemission gegen Einlagen von Aerospatiale Matra, DASA AG und SEPI	1 €	715.003.828	1.511.477.044 €	715.053.828	715.053.828 €
13. Juli 2000	Aktienemission zwecks öffentlichem Angebot und Notierung	1 €	80.334.580	1.365.687.860 €	795.388.408	795.388.408 €
21. September 2000	Aktienemission zwecks Angebots von Aktien an Mitarbeiter, das im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot und der Notierung der Aktien der Gesellschaft erfolgte	1 €	11.769.259	168.300.403 €	807.157.667	807.157.667 €
5. Dezember 2001	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebot (<i>note d'opération</i> von der COB** am 13. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1209 genehmigt)	1 €	2.017.894	19.573.571,80 €	809.175.561	809.175.561 €
4. Dezember 2002	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebot (<i>note d'opération</i> von der COB am 11. Oktober 2002 unter der Nummer 02-1081 genehmigt)	1 €	2.022.939	14.470.149,33 €	811.198.500	811.198.500 €
5. Dezember 2003	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebot (<i>note d'opération</i> von der COB am 25. September 2003 unter der Nummer 03-836 genehmigt)	1 €	1.686.682	19.363.109,36 €	812.885.182	812.885.182 €
20. Juli 2004	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 6. Mai 2004	1 €	5.686.682	-	807.198.500	807.198.500 €
3. Dezember 2004	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebot (<i>note d'opération</i> von der AMF am 10. September 2004 unter Nummer 04-755 genehmigt)	1 €	2.017.822	34.302.974 €	809.216.322	809.216.322 €
Im Jahr 2004	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	362.747	6.133.436 €	809.579.069	809.579.069 €
25. Juli 2005	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 11. Mai 2005	1 €	1.336.358	-	808.242.711	808.242.711 €
29. Juli 2005	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebot (<i>note d'opération</i> von der AMF am 4. Mai 2005 unter Nummer 05-353 genehmigt)	1 €	1.938.309	34.618.198,74 €	810.181.020	810.181.020 €
Im Jahr 2005	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	7.562.110	144.176.031,61 €	817.743.130	817.743.130 €
20. Juli 2006	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2006	1 €	6.656.970	-	811.086.160	811.086.160 €
Im Jahr 2006	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	4.845.364	89.624.589 €	815.931.524	815.931.524 €
Im Jahr 2007	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2007	1 €	4.568.405	-	811.363.119	811.363.119 €
9. Mai 2007	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	1 €	2.037.835	33.482.173 €	813.400.954	813.400.954 €
Im Jahr 2007	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	613.519	9.438.683 €	814.014.473	814.014.473 €
Im Jahr 2008	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 26. Mai 2008	1 €	1.291.381	-	812.723.092	812.723.092 €
25. Juli 2008	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	1 €	2.031.820	22.084.500 €	814.754.912	814.754.912 €
Im Jahr 2008	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	1 €	14.200	208.030 €	814.769.112	814.769.112 €
31. Juli 2009	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 27. Mai 2009	1 €	22.987	-	814.746.125	814.746.125 €
18. Dezember 2009	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	1 €	1.358.936	13.263.215 €	816.105.061	816.105.061 €

* Die Kosten (abzüglich Steuern) im Zusammenhang mit dem öffentlichen Erstzeichnungsangebot der Gesellschaft im Juli 2000 wurden mit dem Aktienagio in Höhe von 55.849.772 € verrechnet.

** Vorgänger der AMF.

*** Weitere Informationen über Aktienoptionspläne, unter denen diese Optionen Mitarbeitern von EADS gewährt wurden, entnehmen Sie bitte „Corporate Governance — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

3.3.1 Aktionärsstruktur

EADS vereinigt die Aktivitäten von Aerospatiale Matra („**Aerospatiale Matra**“ oder „**ASM**“), der Daimler Aerospace AG („**DASA AG**“) – mit Ausnahme bestimmter Vermögenswerte und Verbindlichkeiten – und der Construcciones Aeronauticas SA („**CASA**“) in Folge einer Reihe von im Juli 2000 abgeschlossenen Transaktionen.

In diesem Bericht bezieht sich der Begriff „**Abschluss**“ auf den Abschluss der im Juli 2000 von Aerospatiale Matra, der DASA AG und *Sociedad Estatal de Participaciones Industriales* („**SEPI**“, (eine spanische Staatsholdinggesellschaft) vorgenommenen Einbringungen in EADS, um ihre Aktivitäten in EADS zu vereinigen.

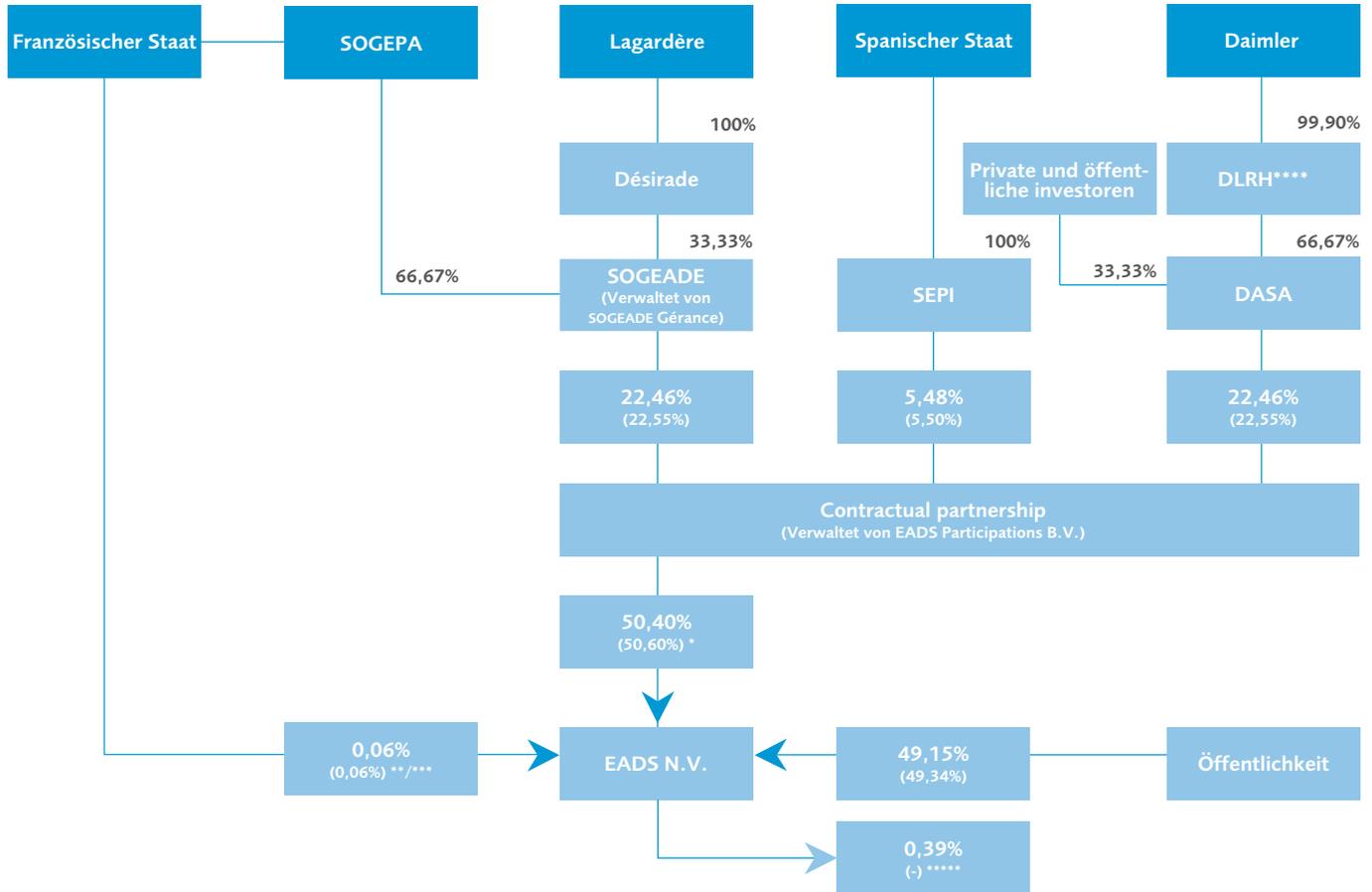
Der Begriff „**indirekte EADS-Aktien**“ bezieht sich auf von der Daimler AG („**Daimler**“), SEPI und *Société de Gestion de l'Aéronautique, de la Défense et de l'Espace* („**Sogead**“) gehaltene Aktien, für die die EADS Participations B.V. alle damit verbundenen Stimmrechte ausübt, sowie Lagardère SCA („**Lagardère**“) und die *Société de Gestion de Participations Aéronautiques* („**Sogepa**“) bzw. die Gesellschaften ihrer Firmengruppe, deren EADS-Aktien indirekt über Sogead gehalten werden und durch Transparenz ihre jeweilige Beteiligung an Sogead erkennen lassen.

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

Per 31. Dezember 2009 wurden 22,46% des EADS-Grundkapitals von der DASA AG, einer 66,67%-igen Tochtergesellschaft der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG („**DLRH**“), die eine 99,90%-ige Tochtergesellschaft von Daimler ist, gehalten. Die restlichen 33,33% der DASA AG werden von einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren gehalten. Sogead, eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital zum 31. Dezember 2009 zu 66,67% Sogepa (einer französischen Staatsholdinggesellschaft) und zu 33,33% Désirade gehört, hält 22,46% der EADS-Aktien. Désirade ist eine französische *Société par actions simplifiée*, die zu 100% Lagardère gehört. Demnach befanden sich 44,92% des Grundkapitals von EADS im Besitz von Daimler und Sogead, die EADS über eine von EADS Participations B.V. gemanagte Personengesellschaft nach niederländischem Recht („**Contractual Partnership**“) gemeinsam beherrschen. SEPI, die ebenfalls eine Vertragspartei in der Contractual Partnership ist, hielt 5,48% des Grundkapitals von EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) und die Gesellschaft hielten 49,15% bzw. 0,39% des Grundkapitals von EADS. Die *République Française* (der „**französische Staat**“) hielt direkt 0,06% des Grundkapitals von EADS, wobei dieser Aktienbestand spezifischen Bestimmungen unterliegt.

Das nachstehende Diagramm veranschaulicht die Eigentümerstruktur von EADS zum 31. Dezember 2009 (% des Kapitals/der Stimmrechte) vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden. Siehe „Corporate Governance – 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

Eigentümerstruktur von EADS zum 31.12.09



* EADS Participations B.V. übt die mit den von Sogead, Daimler und Sepi verpfändeten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte aus, wobei die drei Partner den Rechtstitel an ihrem jeweiligen Aktienbesitz behalten.
 ** Der französische Staat übt die mit diesen EADS-Aktien (die bei der Caisse des Dépôts hinterlegt sind) verbundenen Stimmrechte in derselben Weise aus wie EADS Participations B.V. die in der Contractual Partnership gepoolten Stimmrechte ausübt.
 *** Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.
 **** DLRH befindet sich zu 99,90% im Besitz von Daimler; der restliche Aktienbestand wird von einzelnen Minderheitsaktionären gehalten.
 ***** Zum 31. Dezember 2009 hält die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt zu über 50% des Aktienkapitals beteiligt ist, 3.115.796 eigene Aktien. Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Angaben zu der Anzahl der Aktien und Stimmrechte, die die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee halten, finden sich im Abschnitt „Corporate Governance — 4.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte“.

Etwa 2,0% des Aktienkapitals (und der Stimmrechte) der Gesellschaft werden per 31. Dezember 2009 von EADS-Mitarbeitern gehalten.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

Die wesentlichen Vereinbarungen, die die Beziehungen zwischen den Gründern von EADS regeln, sind zum einen der den Zusammenschluss zu EADS zwischen Daimler, der DASA AG, Lagardère, Sogepa, Sogead und SEPI markierende Beteiligungsvertrag („**Participation Agreement**“) und ein dem niederländischen Recht unterliegender Gesellschaftsvertrag, der bei der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS zwischen Sogead, DASA AG, SEPI und EADS Participations B.V. (nachstehend „**Contractual Partnership-Vertrag**“ genannt) abgeschlossen worden ist und bestimmte Bedingungen des Participation Agreement wiederholt sowie eine bestimmte Anzahl weiterer Verträge (vor allem ein Aktionärsvertrag (der „**Sogead-Aktionärsvertrag**“), der nach dem Zusammenschluss zwischen Sogepa und Lagardère abgeschlossen wurde, und ein Vertrag zwischen dem französischen Staat, Daimler und DCLRH). EADS Participations B.V. ist eine nach niederländischem Recht errichtete Gesellschaft in Privatbesitz mit beschränkter Haftung (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*) und ist die geschäftsführende Gesellschafterin der Contractual Partnership. Die von Daimler, Sogead und SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien wurden an die EADS Participations B.V. verpfändet, der in Übereinstimmung mit dem Contractual Partnership Vertrag das ausschließliche Recht zugesprochen wurde, die mit den verpfändeten Aktien verbundenen Stimmrechte auszuüben (darunter das Teilnahme- und Mitspracherecht bei Aktionärsversammlungen).

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

- die Zusammensetzung des Boards of Directors von EADS, der EADS Participations B.V. und der Sogead Gérance (geschäftsführende Gesellschafterin (*gérant commandité*) der Sogead);
- die Übertragungsbeschränkungen der Aktien an EADS und Sogead;
- die Vorkaufs- und Miterwerbsrechte von Daimler, Sogead, Sogepa und Lagardère;
- die Abwehr feindlicher Übernahmeveruche Dritter;
- die Folgen eines Beherrschungswechsels bei Daimler, Sogead, Lagardère, Sogepa oder SEPI;
- eine Verkaufsoption, die Sogead Daimler unter bestimmten Bedingungen für ihre EADS-Aktien gewährt;
- bestimmte Rechte des französischen Staates bezüglich gewisser strategischer Entscheidungen über u.a. die Geschäfte von EADS mit ballistischen Raketen; und

- bestimmte Beschränkungen der Beteiligung des französischen Staates an EADS.

Weitere Informationen zu den Verträgen zwischen den Hauptaktionären von EADS finden sich weiter unten.

DIE ORGANISATION DER EADS PARTICIPATIONS B.V.

Das Board of Directors von EADS Participations B.V. wird zu gleichen Teilen von Daimler und Sogead nominiert (wobei Sogead bei seinen Ernennungen Vorschläge von Lagardère berücksichtigt). Daimler und Sogead nominieren jeweils zwei Directors, außer wenn etwas Anderweitiges vereinbart wurde, und die Daimler-Directors und die Sogead-Directors haben gemeinsam das Recht, den Chairman und den Chief Executive Officer zu bestellen und abzurufen. Zusätzlich hat SEPI das Recht, einen Director zu nominieren, sofern der Anteil von SEPI an EADS mindestens 5% beträgt, jedenfalls jedoch bis zur ordentlichen Aktionärsversammlung im Jahr 2012. Der Chairman muss entweder Franzose oder Deutscher sein und der Chief Executive Officer hat dann der jeweils anderen Nationalität anzugehören.

Diese Struktur verleiht Daimler und Sogead dieselben Rechte zur Ernennung der Mehrzahl der Mitglieder des Board of Directors, die Entscheidungsträger der EADS Participations B.V. sind. Alle Beschlüsse des Board of Directors von EADS Participations B.V. erfordern die Zustimmung von mindestens vier Directors, einschließlich der Zustimmung aller Directors von Sogead und von Daimler. Um das notwendige Quorum für die Abwicklung eines Geschäfts bei einer Sitzung des Board of Directors von EADS Participations B.V. zu erreichen, muss mindestens ein Mitglied des Board of Directors von Sogead und ein Mitglied des Board of Directors von Daimler anwesend sein.

ÜBERTRAGUNG DER EADS-AKTIEN

Daimler, Sogead, SEPI, Lagardère und Sogepa sind jeweils vorbehaltlich der folgenden Bedingungen zum Verkauf ihrer EADS-Aktien am Markt berechtigt:

- wenn eine Partei EADS-Aktien verkaufen möchte, hat sie gemäß den nachstehenden Bestimmungen vor dem Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien zuerst ihre direkt gehaltenen EADS-Aktien zu veräußern;
- beim Verkauf indirekter EADS-Aktien sind Daimler (im Fall eines Verkaufs seitens Sogead), Sogead (im Fall eines Verkaufs seitens Daimler) oder Sogead und Daimler (im Fall eines Verkaufs seitens SEPI) berechtigt, ein Vorerwerbsrecht auszuüben oder ihre jeweiligen indirekten EADS-Aktien in demselben Verhältnis wie die entsprechenden indirekten EADS-Aktien der betroffenen Parteien am Markt zu verkaufen;

- jeglicher Transfer indirekter EADS-Aktien durch Sogepa oder Lagardère unterliegt dem Vorkaufsrecht zugunsten von Lagardère oder Sogepa, je nach Sachlage. Wird dieses Vorerwerbsrecht nicht ausgeübt, können die indirekten EADS-Aktien (a) mit der Zustimmung von Lagardère beziehungsweise Sogepa und auch mit der Zustimmung von Daimler an einen zu benennenden Dritten verkauft werden und (b) wenn diese Zustimmung nicht erteilt wird, können die indirekten EADS-Aktien vorbehaltlich des oben erwähnten Vorerwerbsrecht von Daimler an der Börse veräußert werden;
- Lagardère und Sogepa haben das Recht, im Fall eines Verkaufs von indirekten EADS-Aktien durch Sogepa bzw. Lagardère anteilig ebenfalls einen Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien vorzunehmen (so genanntes „Tag-along“); und
- die vorgenannten Vorkaufs- und Tag-along-Rechte von Lagardère und Sogepa gelten nicht für eine Übertragung von EADS-Aktien, die von ihnen direkt gehalten werden.

Alle Verkäufe der EADS-Aktien am Markt gemäß dem Participation Agreement sollen in einer geordneten Art und Weise stattfinden, um zu gewährleisten, dass möglichst wenige Marktstörungen im Hinblick auf die EADS-Aktien auftreten. Zu diesem Zweck sollten sich die Parteien vor allen derartigen Verkäufen untereinander abstimmen.

BEHERRSCHUNG VON EADS

Wenn ein Dritter, den Daimler oder Sogepa ablehnen (ein „**unfreundlicher Dritter**“), im Besitz einer direkten oder indirekten Beteiligung an EADS-Aktien in Höhe von 12,5% oder mehr ist, die im Rahmen der Contractual Partnership gebündelt sind (eine „**qualifizierte Beteiligung**“), haben die Parteien des Participation Agreements ihre Beherrschungs- und Einflussmittel uneingeschränkt einzusetzen, um den unfreundlichen Dritten daran zu hindern, seine Rechte oder Befugnisse bezüglich EADS zu erhöhen, außer wenn eine unerwünschte Offerte (wie nachstehend definiert) von dem unfreundlichen Dritten vorliegt, oder bis zu dem Zeitpunkt, an dem Daimler und Sogepa den unfreundlichen Dritten übereinstimmend nicht mehr als unfreundlichen Dritten ansehen oder der unfreundliche Dritte keine qualifizierte Beteiligung mehr besitzt.

Den Parteien des Participation Agreements ist es gestattet, ein Angebot (entweder in Form eines Übernahmeangebotes oder eines sonstigen Angebotes) eines unfreundlichen Dritten anzunehmen, das Daimler oder Sogepa ablehnen (eine „**unerwünschte Offerte**“), wenn dabei nicht die Bestimmungen verletzt werden, die unter anderem vorsehen, dass die Partei, die das Angebot annehmen möchte, ihre EADS-Aktien zuerst Daimler und/oder Sogepa anbieten muss, so dass Daimler und/oder Sogepa im Hinblick auf alle oder einige EADS-Aktien, die von der Partei gehalten werden, die das unerwünschte Angebot annehmen möchte, von ihren Vorkaufsrechten Gebrauch machen können.

Jeder Verkauf von EADS-Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, seitens Daimler, Sogepa oder Lagardère unterliegt dem jeweiligen Vorerwerbsrecht von Sogepa, Daimler und Sogepa, wenn es sich bei dem unfreundlichen Dritten um einen Aktionär und Erwerber von am Markt angebotenen EADS-Aktien handelt. Wenn Sogepa bei einem Verkauf seitens Lagardère ihr Vorerwerbsrecht nicht ausübt, kann Daimler ein Vorerwerbsrecht ausüben.

AUFLÖSUNG DER CONTRACTUAL PARTNERSHIP UND EADS PARTICIPATIONS B.V.

Die Contractual Partnership und EADS Participations B.V. werden u.a. bei Eintreten der folgenden Umstände aufgelöst und liquidiert (jeweils ein „**Auflösungsereignis**“):

- (i) Wenn der Anteil der indirekten EADS-Aktien von Daimler oder Sogepa unter 10% der gesamten EADS-Aktien liegt, es sei denn, die Differenz zwischen dem Aktienbesitz von Daimler und Sogepa (berechnet als prozentuales Verhältnis zwischen der Anzahl der von jedem Unternehmen gehaltenen indirekten EADS-Aktien und der Gesamtzahl der EADS-Aktien) beträgt 5% oder weniger. In diesem Fall erfolgt eine Auflösung und Liquidierung nur dann, wenn der Anteil der von Daimler oder Sogepa gehaltenen indirekten EADS-Aktien an der gesamten Zahl von EADS-Aktien 5% oder weniger beträgt; oder
- (ii) Wenn nach einem Beherrschungswechsel von Lagardère, Sogepa, Sogepa oder Daimler kein Dritter binnen 12 Monaten nach dem Beherrschungswechsel gemäß den Bestimmungen des Participation Agreements ein Angebot zum Kauf von Sogepa-Aktien oder der indirekten EADS-Aktien abgibt, die von der Partei gehalten werden, bei der ein Beherrschungswechsel stattgefunden hat (die „**geänderte Partei**“), und das die geänderte Partei anzunehmen bereit ist (siehe nachstehend unter „Beherrschungswechsel“). Wenn auf einen Beherrschungswechsel von SEPI kein Drittangebot zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI erfolgt, führt dies nicht zu einer Auflösung der Contractual Partnership oder von EADS Participations B.V., sondern dazu, dass SEPI ihre wichtigsten Rechte bzw. Verpflichtungen unter dem Participation Agreement oder dem Contractual Partnership Agreement verliert.

Bei Auftreten eines Auflösungsereignisses wird EADS Participations B.V. die Weiterführung ihrer Geschäfte mit Ausnahme jener, die für ihre Liquidation oder die Liquidation der Contractual Partnerships erforderlich sind, einstellen.

BEHERRSCHUNGSWECHSEL

Das Participation Agreement sieht u.a. vor, dass (a) bei einem Beherrschungswechsel von Lagardère oder Sogepa auf Wunsch von Daimler, (b) bei einem Beherrschungswechsel von Sogepa auf Wunsch von Daimler, (c) bei einem Beherrschungswechsel von Daimler auf Wunsch von Sogepa, (d) bei einem

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Beherrschungswechsel von SEPI auf Wunsch von Sogead oder Daimler Folgendes zu geschehen hat:

- (i) Die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel stattfindet, wird sich nach besten Kräften bemühen, ihre Sogead-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei Lagardère oder Sogepa) oder ihre indirekten EADS-Aktien (falls es sich bei der Partei, bei der ein Beherrschungswechsel stattfindet, um Daimler, Sogead oder SEPI handelt) an einen Drittkäufer zu Bedingungen wie unter fremden Dritten zu verkaufen. Wenn es sich bei der Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eintritt, um Lagardère oder Sogepa handelt, wird der Drittkäufer mit der Zustimmung von Daimler benannt, wobei diese Zustimmung nicht unbillig verweigert werden darf; und
- (ii) Im Fall eines Kaufangebots eines Dritten für die von Lagardère oder Sogepa gehaltenen Sogead-Aktien oder für die von Daimler, Sogead oder SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien (je nachdem was zutrifft), das die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, anzunehmen bereit ist, ist dieses Angebot umgehend (a) Daimler im Fall eines Beherrschungswechsels bei Lagardère oder Sogepa, (b) Sogead im Fall eines Beherrschungswechsels bei Daimler, (c) Daimler im Fall eines Beherrschungswechsels bei Sogead, oder (d) Daimler oder Sogead im Fall eines Beherrschungswechsels bei SEPI mitzuteilen (die Partei, die gemäß (a), (b), (c) oder (d) benachrichtigt wird, wird als die „**unveränderte Partei**“ bezeichnet). Der unveränderten Partei steht ein Vorerwerbsrecht an den zum Kauf angebotenen Sogead-Aktien oder den indirekten EADS-Aktien zu dem von dem Dritten angebotenen Preis zu. Im Fall (d) sind Daimler und Sogead, wenn sie sich dafür entschieden haben, dass SEPI einen Dritterwerber beizubringen hat, zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI entsprechend dem Verhältnis an EADS-Aktien, die sich zum entsprechenden Zeitpunkt in ihrem Besitz befinden, berechtigt. Teilt die unveränderte Partei ihre Absicht, die Sogead-Aktien oder indirekten EADS-Aktien zu kaufen, nicht binnen 30 Tagen nach dem Kaufangebot mit, ist die veränderte Partei verpflichtet, diese Sogead-Aktien oder indirekten EADS-Aktien dem Dritten zu den Bedingungen zu verkaufen, die im ursprünglichen Angebot des Dritten enthalten waren.

Bei dem Drittkäufer darf es sich weder um einen Konkurrenten von EADS, Sogead oder Daimler (je nachdem was zutrifft) noch um ein Mitglied des Konzerns handeln, der die Kontrolle der veränderten Partei übernommen hat.

ANDERE VERTRAGSSTÖRUNGEN

Das Participation Agreement sieht bestimmte Maßnahmen bei anderen Vertragsstörungen (außer einem Beherrschungswechsel) (d.h. bei Insolvenz oder bei einer wesentlichen Verletzung des Participation Agreements) vor. Insbesondere dann, wenn eine solche Vertragsstörung Daimler, Sogead oder SEPI zuzurechnen ist, ist die Partei, die die Vertragsstörung nicht zu vertreten hat,

bzw. bei der das Ereignis nicht eingetreten ist, (jeweils Sogead, Daimler oder Sogead und Daimler) zum Kauf der EADS-Aktien der den Vertrag störenden Partei und deren Beteiligung an EADS Participations B.V. berechtigt. Tritt bei Lagardère oder Sogepa eine Vertragsstörung ein, ist diese Partei verpflichtet, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihre Beteiligung am Kapital von Sogead zu Bedingungen wie unter fremden Dritten an einen Drittkäufer zu veräußern (bei dem es sich nicht um einen Konkurrenten von EADS oder Daimler handeln darf). Bei einem Verkauf durch Lagardère hat Sogepa mit Zustimmung von Daimler (die nicht unbillig verweigert werden darf) den Drittkäufer zu benennen. Erfolgt ein derartiger Verkauf durch Sogepa, ist die Zustimmung von Daimler erforderlich, die nicht unbillig verweigert werden darf.

SONDERRECHTE UND -PFLICHTEN DES FRANZÖSISCHEN STAATS

Der französische Staat, der nicht Partei des Participation Agreements ist, schloss am 14. Oktober 1999 (mit späteren Änderungen) einen separaten Vertrag nach französischem Recht mit Daimler und DLRH ab, demzufolge sich der französische Staat verpflichtet:

- seine über Sogepa, Sogead und EADS Participations B.V. gehaltene Beteiligung am gesamten ausgegebenen Kapital von EADS auf höchstens 15% zu beschränken; und
- dass in Zukunft weder er selbst noch eines seiner Unternehmen EADS-Aktien direkt halten;
- ausgenommen davon sind (i) jene EADS-Aktien, die aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 durch den französischen Staat im Anschluss an die Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens noch gehalten werden und die auf dem Markt zu veräußern sind; (ii) jene Aktien, die von Sogepa oder dem französischen Staat gehalten werden und gemäß dem Participation Agreement oder der Gesellschaftervereinbarung der Sogead-Aktionäre (siehe unten) verkauft oder erworben werden können; und (iii) jene Aktien, die ausschließlich zu Anlagezwecken gehalten werden.

Darüber hinaus hat EADS in einem zwischen EADS und dem französischen Staat abgeschlossenen Vertrag (der „**Vertrag über ballistische Raketen**“) dem französischen Staat folgende Rechte eingeräumt: (a) ein Vetorecht und darauf folgende Kaufmöglichkeit bezüglich des mit ballistischen Raketen verbundenen Geschäfts von EADS, wobei das Veto dann eingelegt und die Kaufmöglichkeit wahrgenommen werden kann, wenn (i) Dritte, die nicht mit den Firmengruppen Daimler und/oder Lagardère verbunden sind, direkt oder indirekt, entweder alleine oder gemeinsam handelnd, über 10% des Grundkapitals oder der Stimmrechte von EADS oder ein Mehrfaches davon erwerben oder wenn (ii) der Verkauf der mit ballistischen Raketen zusammenhängenden Vermögenswerte oder der Aktien von Gesellschaften, die dieses Geschäft betreiben, nach

der Kündigung des Sogea-Actionärsvertrags erwogen wird; und (b) das Recht, Einwände gegen die Übertragung solcher Vermögenswerte oder Aktien zu erheben, solange der Sogea-Actionärsvertrag in Kraft ist.

SOGEADE

Bei Sogea handelt es sich um eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Aktienkapital zwischen Sogepa (66,67%) und Désirade, einer französischen *société par actions simplifiée*, (33,33%) aufgeteilt ist. Das Aktienkapital von Désirade selbst gehört gänzlich Lagardère. Lagardère besitzt deshalb indirekt 33,33% von Sogea.

Die Komplementärin (*associé commandité*) von Sogea, Sogea Gérance, ist eine französische *société par actions simplifiée*, die Managerin von Sogea ist, und deren Aktienkapital zu gleichen Teilen zwischen Sogepa und Lagardère SCA aufgeteilt ist.

Das Board of Directors von Sogea Gérance besteht aus acht Direktoren, von denen je vier von Lagardère (wobei einer dieser als Chairman of the Board zu designieren ist) und Sogepa nominiert werden. Die Beschlüsse des Board of Directors von Sogea Gérance werden mit einer einfachen Mehrheit der Mitglieder gefasst, mit Ausnahme der folgenden Angelegenheiten, die die Zustimmung einer qualifizierten Mehrheit von sechs der acht Mitglieder erfordern: (a) der Erwerb oder Verkauf von Aktien oder Vermögenswerten, die einen Wert von über 500 Millionen Euro besitzen; (b) Vereinbarungen über strategische Allianzen oder industrielle oder finanzielle Zusammenarbeit; (c) eine Erhöhung des Grundkapitals von EADS um mehr als 500 Millionen Euro ohne Vorzugsrecht auf Zeichnung; (d) jegliche Entscheidung über die Schaffung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde (jeweils eine „**Sogea Reserved Matter**“) zusammenhängen. Die unter (d) oben erwähnten Entscheidungen werden auch von dem Vertrag über ballistische Raketen geregelt (siehe oben „Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats“).

Wird in einer Abstimmung des Board of Directors von Sogea Gérance über diese Angelegenheiten keine qualifizierte Mehrheit von sechs Mitgliedern erreicht, weil eines der von Sogepa bestellten Mitglieder eine Nein-Stimme abgibt, sind die von Sogea benannten Mitglieder des Boards der EADS Participations B.V. verpflichtet, gegen den Vorschlag zu stimmen. Somit kann der französische Staat als Eigentümer von Sogepa während der Laufzeit der Sogea-Actionärsvereinbarung gegen alle diesbezüglichen Entscheidungen von EADS Participations B.V. und damit von EADS ein Veto einlegen.

Ferner in Fällen, in denen das Board of Directors von EADS Participations B.V. und/oder das Board of Directors von EADS aufgefordert wird, folgende Angelegenheiten anzusprechen:

- (a) Bestellung/Abberufung des Chairman und des Chief Executive Officer von EADS sowie Bestellung/Abberufung des Chief Executive Officer von Airbus;
- (b) Investitionen, Projekte, Einführung neuer Produkte oder Veräußerungen innerhalb des Konzerns, wenn pro Einzelfall ein Wert/Betrag von 500 Millionen Euro überschritten wird;
- (c) Strategische und Kooperationsvereinbarungen;
- (d) Änderungen des autorisierten Aktienkapitals von EADS sowie Anhebungen des emittierten Kapitals von EADS, mit Ausnahme von Kapitalerhöhungen zu ESOP-Zwecken oder für andere Wertpapieremissionen zugunsten der Mitarbeiter, sofern diese pro Jahr oder pro Plan unter 2% des emittierten Kapitals liegen;
- (e) Änderungen (1) der Satzung von EADS, (2) der internen Richtlinien des Board of Directors und (3) der internen Richtlinien für das Executive Committee;
- (f) Änderungen des Namens, des eingetragenen Firmensitzes oder der nationalen Zugehörigkeit von EADS, und
- (g) Wesentliche Entscheidungen im Zusammenhang mit den Geschäften von EADS im Bereich der ballistischen Raketen.

Das Board von Sogea Gérance wird zuvor zusammenkommen, um über die Angemessenheit der oben genannten Angelegenheiten zu entscheiden. Die diesbezügliche Entscheidung des Boards von Sogea Gérance' s muss schriftlich erfolgen und von einer qualifizierten Mehrheit, das sind sechs von acht Directors, genehmigt werden, wobei festgehalten wird, dass die von Sogea nominierten Directors im Board der EADS Participations B.V. keinesfalls ein eine solche Entscheidung gebunden sind. Diese Vorgehensweise ist nicht erforderlich, wenn die fragliche Angelegenheit, im Einklang mit dem oben Gesagten, als Sogea Reserved Matter (Angelegenheit in der Kompetenz von Sogea) überprüft wurde.

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

Unter bestimmten Bedingungen, insbesondere bei einem Beherrschungswechsel von Lagardère, hat Lagardère einem beliebigen, nichtstaatlichen, von Sogepa zu bestimmenden und von Daimler zu genehmigenden Dritten eine Option zum Kauf ihrer mittelbar gehaltenen Sogea-Aktien zu gewähren. Diese Kaufoption kann während der Laufzeit der Sogea-Actionärsvereinbarung zum Marktpreis der EADS-Aktien ausgeübt werden.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Die Sogead-Aktionärsvereinbarung endet, wenn Lagardère oder Sogepa nicht mehr im Besitz von mindestens 20% des Sogead-Kapitals sind, mit der Ausnahme, dass: (a) die vorstehenden Bestimmungen, die sich auf die von Lagardère gewährte Kaufoption beziehen, bis zum Ende des Participation Agreements in Kraft bleiben, (b) Sogepa ein Mitglied des Board of Directors von Sogead Gérance benennen kann, solange es mindestens eine Sogead-Aktie hält, wobei jegliche Entscheidung über die Ernennung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde zusammenhängen, die Zustimmung dieses Board Mitglieds erfordert, und (c) die Sogead Aktionärsvereinbarung endet, wenn Daimler eine Auflösung von EADS Participations B.V. verursacht. In dem letzten Fall sind die Parteien verpflichtet, eine neue Gesellschaftervereinbarung auszuhandeln, die der vom 14. April 1999 bezüglich Aerospatiale Matra entspricht und zum Zeitpunkt der Auflösung von EADS Participations B.V. ihre jeweiligen Beteiligungen an Sogead berücksichtigt.

VERKAUFSoPTION

Im Participation Agreement hat Sogead Daimler eine Option zum Verkauf ihrer EADS-Aktien gewährt, die Daimler ausüben kann (i) im Falle eines Patts aufgrund der Ausübung der Sogepa gewährten Rechte hinsichtlich bestimmter strategischer Entscheidungen (wie vorstehend unter der Beschreibung von Sogead aufgeführt) mit Ausnahme jener über die Geschäfte mit ballistischen Raketen, oder (ii) während bestimmter Zeiträume, vorausgesetzt, dass in beiden Fällen der französische Staat immer noch direkte oder indirekte Beteiligungen an EADS-Aktien hält. Die Verkaufsoption kann von Daimler nur im Hinblick auf alle EADS-Aktien ausgeübt werden.

Der Ausübungspreis der Option wird auf der Basis des durchschnittlichen Börsenkurses der Aktien von EADS ermittelt.

Übt Daimler die ihr von Sogead gewährte Verkaufsoption aus, erwirbt grundsätzlich Sogead die EADS-Aktien von Daimler. Lagardère kann jedoch nach der Ausübung der Verkaufsoption durch Daimler von Sogepa verlangen, dass Sogepa an die Stelle von Sogead tritt. Daimler hat sich mit diesem Substitutionsrecht einverstanden erklärt. Übt Lagardère das Substitutionsrecht nicht aus, ist Lagardère verpflichtet, die für diesen Erwerb erforderlichen Mittel anteilmäßig bereitzustellen. Sogepa ist entsprechend ihrer Beteiligung an Sogead zu einer anteiligen Finanzierung verpflichtet. Falls Lagardère sich gegen die Beteiligung an der Finanzierung entscheiden sollte, ist (a) Sogepa verpflichtet, an die Stelle von Sogead zu treten und die Aktien zu kaufen, die Daimler bei der Ausübung ihrer Verkaufsoption veräußert, und (b) können Sogepa oder Lagardère die Auflösung von Sogead und EADS Participations B.V. sowie die Beendigung der Sogead-Aktionärsvereinbarung verlangen (unbeschadet der Beendigungsbestimmungen der Sogead-Aktionärsvereinbarung,

die vorstehend im Abschnitt „Sogead“ beschrieben werden). In diesem Fall kann Lagardère ihre EADS-Aktien uneingeschränkt am Markt oder als Paketverkauf an einen Dritten veräußern.

PFANDRECHT AN EADS-AKTIE, DAS DER EADS PARTICIPATIONS B.V. GEWÄHRT WIRD

Beim Zusammenschluss zu EADS haben Sogead, Daimler und SEPI zur Sicherung ihrer Verpflichtungen aus der Contractual Partnership und des Participation Agreements zugunsten der EADS Participations B.V. und der übrigen Parteien der Contractual Partnership ein Pfandrecht an ihren jeweiligen indirekten EADS-Aktien gewährt.

DADC

EADS gehören 75% der Aktien der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG („DADC“) (die übrigen 25% gehören DLRH). Das Stammkapital der Dornier GmbH gehört zu 97,1% der DADC und zu 2,9% der Familie Dornier. In Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH stehen DADC mehr als 95,2% und der Familie Dornier weniger als 4,8% der Stimmrechte zu. DADC und Dornier GmbH haben einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

In vielen Fällen ist bei einem Beschluss der Gesellschafter der Dornier GmbH eine Mehrheit von 100% der auf der Gesellschafterversammlung abgegebenen Stimmen erforderlich, insbesondere bei Beschlüssen über die Auflösung der Gesellschaft, über Satzungsänderungen, die die Rechte der Minderheitsgesellschafter aufheben, beschränken oder beeinträchtigen, über eine Kapitalherabsetzung, über Verschmelzungen (es sei denn, Dornier GmbH ist die aufnehmende Gesellschaft), über die Übertragung von Beteiligungen an deren Unternehmen oder die Übertragung ganzer Tätigkeitsbereiche mit Ausnahme einer Übertragung von Vermögen gegen Aktien, als Sacheinlage oder an ein Unternehmen, das mit Daimler zumindest assoziiert ist, was vorausgesetzt wird, wenn Daimler mindestens 20% des Kapitals kontrolliert. Das Zustimmungserfordernis gilt auch für alle Übertragungen von Aktien an der Dornier GmbH, die Unternehmen des Daimler-Konzerns (einschließlich der mit dem Daimler-Konzern assoziierten Unternehmen) gehören, vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, darunter der Übertragung an andere Unternehmen des Daimler-Konzerns (einschließlich der mit dem Daimler-Konzern assoziierten Unternehmen). Außerdem erhält die Familie Dornier von der Dornier GmbH eine garantierte Dividende (je nach Art der Aktien) von 8,7% oder 15% des Nennwerts ihrer Aktien zuzüglich etwaiger Körperschaftsteuergutschriften. Die garantierte Dividende ist indexgebunden. Daimler hat für die Zahlung der Mindestdividende an die Aktionäre der Familie Dornier einzustehen. Hinsichtlich des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags, der zurzeit zwischen DADC und der Dornier GmbH besteht, haben die Gesellschafter der Familie Dornier auf Zahlungen Anspruch, die mindestens dem Betrag entsprechen, auf den sie Anspruch hätten, wenn der

Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag nicht bestehen würde. DADC hat diese Einstandspflicht im Innenverhältnis übernommen.

Am 30. November 1988 schlossen Daimler und die Familie Dornier einen separaten Vertrag, um die Rechte von Daimler zu stärken und zugleich die wirtschaftlichen Interessen der Minderheitsgesellschafter zu schützen. Letztere können insbesondere verlangen, dass ihre Geschäftsanteile an der Dornier GmbH (i) gegen bar oder (ii) im Tausch gegen Daimler-Aktien oder (iii) im Tausch gegen Aktien eines Unternehmens, in oder unter dem Daimler seine Luft- und Raumfahrtaktivitäten konzentriert, von Daimler oder einem anderen, mit Daimler assoziiert, und von Daimler benannten Unternehmen, erworben werden. Am 29. März 2000 schlossen Daimler, DLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und DASA AG einen Vertrag ab, dem zufolge Daimler das Recht hat, von DADC zu verlangen, dass sie die auf diese Weise von den Gesellschaftern der Familie Dornier angebotenen Gesellschafteranteile erwirbt. Daimler wird der DADC den zu zahlenden Mehrbetrag, der über den Verkehrswert der Aktien hinausgeht, ersetzen. Überdies wird DADC einige weitere Rechte und Pflichten hinsichtlich des Schutzes der Interessen der Familie Dornier wahrnehmen.

Am 29. Dezember 2004 vereinbarten Silvius Dornier und Daimler die Übertragung aller verbleibenden Aktien von Silvius Dornier an der Dornier GmbH (3,58%) an Daimler oder ein anderes von Daimler benanntes Unternehmen des Daimler-Konzerns und die Beilegung der Streitigkeiten bzgl. der Rechte und möglichen Ansprüche von Silvius Dornier resultierend aus oder in Verbindung mit seinem Aktienbesitz an der Dornier GmbH. Keiner der anderen Familiengeschafter übte sein dreimonatiges Vorkaufsrecht hinsichtlich des Erwerbs dieser Aktien aus, so

dass die Übertragung am 17. April 2005 wirksam wurde. Nach der oben erwähnten Vereinbarung zwischen Daimler, DLRH, DADC, der EADS Deutschland GmbH und der DASA AG („Handhabungsvereinbarung“) bot DADC Daimler unwiderruflich an, diese Aktien zu ihrem Marktwert zum Zeitpunkt des Verkaufs an Daimler zu kaufen. Dieses Angebot wurde von Daimler angenommen und das Geschäft am 3. Mai 2005 abgeschlossen.

Ferner hat sich DLRH in den Unternehmenszusammenschlussverträgen verpflichtet, Lagardère (und alle Gesellschaften des Lagardère-Konzerns) und SEPI für alle Kosten, Forderungen, Auslagen, Verluste und Verpflichtungen (mit Ausnahme von Folgeschäden, die für DLRH (oder eine andere Gesellschaft des Daimler-Konzerns) nicht vorhersehbar waren) zu entschädigen, die ihnen (oder einem von ihnen) ab dem Datum des Abschlusses der Unternehmenszusammenschlussverträge aufgrund eines bestehenden oder geltend gemachten Anspruchs seitens eines oder mehrerer Gesellschafter der Dornier GmbH (außer Mitgliedern des Dasa-Konzerns) gegen Lagardère (oder eine Gesellschaft des Lagardère-Konzerns), SEPI, die Contractual Partnership, EADS Participations B.V., DASA AG (oder eine Gesellschaft des Dasa-Konzerns), EADS oder einen Rechtsträger, der von oder für Daimler in den Konzern oder den Dasa-Konzern eingebracht wird, entstehen. Diese Entschädigungspflicht gilt auch zugunsten von EADS, sofern in den Einbringungsverträgen der Dasa-Aktivitäten in EADS eine derartige Verpflichtung nicht enthalten ist.

Über die Verbindung zwischen dem Unternehmen und seinen Hauptaktionären, gemäß obiger Beschreibung in Abschnitt 3.3.2 hinaus, gibt es keine potenziellen Interessenskonflikte zwischen den Pflichten der Directors gegenüber der Gesellschaft und deren privaten Interessen oder Verpflichtungen.

3.3.3 Art der Aktien

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

Die Aktien werden im Aktionärsregister eingetragen, ohne dass eine Aktienurkunde ausgegeben wird, es sei denn, das

Board of Directors hat für alle oder bestimmte Aktien die Ausgabe von Aktienurkunden beschlossen. Aktienurkunden werden in der Form ausgegeben, die das Board of Directors bestimmt. Namensaktien sind in einer vom Board of Directors zu bestimmenden Weise zu nummerieren.

3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde mit einem genehmigten Grundkapital von 500.000 niederländischen Gulden („NLG“) gegründet, die in 500 Aktien mit einem Nennwert von jeweils 1.000 NLG unterteilt waren. Am 29. Dezember 1998 wurden 100 dieser Aktien an Aerospatiale Matra ausgegeben. Diese Aktien

wurden am 28. Dezember 1999 mit einer notariell beglaubigten Übertragungsurkunde an die DASA AG übertragen.

Die Änderungen der Kapitalverhältnisse der Gesellschaft seit Erstausgabe und Notierung ihrer Aktien sind wie nachstehend

1

2

3

4

5



Verzeichnis



aufgeführt (eine Beschreibung der Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft ist in Abschnitt „3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft“ enthalten).

Seit Juli 2000 sind 4.293.746 EADS-Aktien ohne Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre von dem französischen Staat im Anschluss an die Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 ausgegeben worden. Im Juli 2002 fand die letzte Ausschüttung statt.

Überdies verkauften der französische Staat und Lagardère im Januar 2001 ihre gesamten EADS-Aktien (jeweils 7.500.000 und 16.709.333 EADS-Aktien) am Markt, mit Ausnahme ihrer indirekten EADS-Aktien (und, im Falle des französischen Staates, mit Ausnahme der EADS-Aktien, die an die früheren Aktionäre von Aerospatiale Matra auszugeben sind; siehe Abschnitt „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären – Sonderrechte und -pflichten des französischen Staates“), die sie durch die Nichtausübung der Mehrzuteilungsoption besaßen, die den Konsortialbanken im Rahmen der von der Gesellschaft zum Zwecke ihrer Notierung im Juli 2000 durchgeführten Börseneinführung gewährt wurde (einschließlich, im Falle von Lagardère, der Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, die von den französischen Finanzinstituten nach Ablauf der Ausübungsfrist für die Mehrzuteilungsoption erworben wurden).

Am 8. Juli 2004 kündigte Daimler an, dass Daimler (im Zusammenhang mit einer Hedging-Transaktion) alle EADS-Aktien (22.227.478 EADS-Aktien, die zu diesem Zeitpunkt 2,73% des Kapitals und 2,78% der EADS-Stimmrechte repräsentierten) mit Ausnahme seiner indirekten EADS-Aktien auf dem Markt platziert hatte.

Am 11. November 2005 übertrug die DASA AG ihre gesamte Beteiligung an EADS an ihre 100%-ige Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Beteiligungs GmbH & Co. KG („DC KG“). Im November 2006 rückübertrug die DC KG allerdings ihre gesamte Beteiligung an EADS an die DASA AG.

Am 4. April 2006 haben Daimler und Lagardère die Durchführung gleichzeitiger Transaktionen zur Reduzierung ihres jeweiligen Aktienanteils an EADS um jeweils 7,5% bekannt gegeben. Daimler hat ein Abkommen über einen Terminverkauf über ca. 61 Millionen EADS-Aktien mit einer Investment-Bankgruppe unterzeichnet. Daimler wies darauf hin, dass sie diese Aktien an die Banken in Erwartung des Abschlusses des Terminverkaufs verliehen hatte. Lagardère hat verpflichtend austauschbare Schuldverschreibungen ausgegeben. Die zum Fälligkeitsdatum der Anleihen zu liefernden EADS-Aktien repräsentierten ein Maximum von 7,5% des Aktienkapitals von EADS, d.h. ca. 61 Millionen EADS-Aktien, die in drei gleichen Tranchen zu jeweils 2,5% des Aktienkapitals von EADS übergeben wurden. Die ersten zwei Tranchen wurden im Juni 2007 und Juni 2008 geliefert, die Lieferung der dritten Tranche wurde, wie nachstehend erläutert, von Juni 2009 auf März 2009 vorgezogen.

Am 8. September 2006 wurde die Gesellschaft darüber informiert, dass die JSC Vneshtorgbank (ehemals Bank of Foreign Trade) 41.055.530 Aktien von EADS erworben hatte, was zum damaligen Zeitpunkt 5,04% des Aktienkapitals von EADS entsprach.

Am 9. Februar 2007 traf Daimler eine Vereinbarung mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, durch das Daimler seine Aktienbeteiligung an EADS von 22,5% auf 15% reduzierte, während das Gleichgewicht der Stimmrechte zwischen französischen und deutschen kontrollausübenden Aktionären beibehalten wurde. Gemäß diesem Vertrag überführte Daimler am 13. März 2007 seinen gesamten EADS-Aktienanteil von 22,5% in eine neue von Daimler beherrschte Gesellschaft, an der das Investoren-Konsortium ein Drittel der Anteile über eine Zweckgesellschaft erworben hat. Das entspricht effektiv einem Anteil von 7,5% an EADS. Daimler übt weiterhin die Stimmrechte des gesamten Pakets von 22,5% der EADS-Aktien aus. Daimler verfügt über die Option, die neue Struktur frühestens am 1. Juli 2010 aufzulösen. Wenn die Struktur aufgelöst wird, hat Daimler das Recht, die Anleger entweder mit EADS-Aktien zu entschädigen oder eine Barabfindung zu bezahlen. Werden EADS-Aktien herausgegeben, haben der deutsche und der französische Staat und Lagardère über Sogead ein Vorkaufsrecht, um das Gleichgewicht zwischen der deutschen und der französischen Seite aufrechtzuerhalten. Diese Transaktion stellt eine spezifische Ausnahme zu den in Abschnitt „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ beschriebenen Vereinbarungen dar.

Am 26. Dezember 2007 verkaufte das JSC Vneshtorgbankhas 41.055.530 EADS-Aktien und transferierte sie an die Bank for Development and Foreign Economic Affairs (Vnesheconombank). EADS wurde nachfolgend über diese Transaktion informiert.

Am 26. Januar 2009 unterzeichneten Lagardère und Natixis, der alleinige Zeichner und Inhaber der von Lagardère im Jahr 2006 ausgegebenen Pflichtwandelanleihe, eine Änderung der Zeichnungsvereinbarung. Darin wurde auf Initiative von Natixis vereinbart, das Rückzahlungsdatum der Pflichtwandelanleihe – und folglich das Lieferdatum der dritten Tranche von EADS-Aktien – vom 25. Juni 2009 auf den 24. März 2009 vorzuverlegen. Gemäß den Bestimmungen dieser Änderung lieferte Lagardère am 24. März 2009 20.370.000 EADS-Aktien, die 2,5% des Kapitals und der Stimmrechte von EADS entsprechen, an Natixis.

Am 19. März 2010 bestätigten Daimler und das Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, dass die am 9. Februar 2007 getroffene Vereinbarung zum Aktienbestand und den Stimmrechten an EADS (wie oben erläutert) weiterbestehen sollte. Daimler und die Investoren erklärten am 16. März 2010 im deutschen Bundeskanzleramt ihre Bereitschaft zur Fortsetzung der bestehenden Vereinbarung ohne jegliche Änderungen. Daher hält Daimler weiterhin 22,5% der Stimmrechte an EADS, während seine wirtschaftliche Beteiligung nach wie vor 15% beträgt. Die Aufteilung der Stimmrechte zwischen deutschen und französischen Aktionären ist somit unverändert.

Die Entwicklung des Eigentums am Grundkapital und der Stimmrechte der Gesellschaft im Laufe der letzten drei Jahre ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

Aktionäre	Position zum 31.12.2009			Position zum 31.12.2008			Position zum 31.12.2007		
	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien
DASA AG	22,46%	22,55%	183.337.704	22,50%	22,59%	183.337.704	22,52%	22,64%	183.337.704
Sogeade	22,46%	22,55%	183.337.704	25,00%	25,10%	203.707.704	27,53%	27,67%	224.077.704
SEPI	5,48%	5,50%	44.690.871	5,49%	5,51%	44.690.871	5,49%	5,52%	44.690.871
Zwischensumme Contractual Partnership	50,40%	50,60%	411.366.279	52,99%	53,20%	431.736.279	55,54%	55,83%	452.106.279
Französischer Staat*	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746
Öffentlichkeit**	49,15%	49,34%	401.120.240	46,56%	46,74%	379.388.329	43,88%	44,11%	357.198.446
Eigener Aktienrückkauf***	0,39%	-	3.115.796	0,39%	-	3.141.758	0,52%	-	4.207.002
Gesamt	100%	100%	816.105.061	100%	100%	814.769.112	100%	100%	814.014.473

* Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung von 4.293.746 Aktien an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.

** Einschließlich Mitarbeiter von EADS. Zum 31. Dezember 2009 hielten Mitarbeiter von EADS 2,0% des Aktienkapitals (und der Stimmrechte).

*** Die von der Gesellschaft gehaltenen Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Nach Wissen der Gesellschaft gibt es mit Ausnahme der weiter oben in Abschnitt „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ genannten Rechte keine Pfandrechte an den Aktien der Gesellschaft.

Die Gesellschaft erbat die Offenlegung der Identität der wirtschaftlich Berechtigten ihrer Aktien, die von identifizierbaren Inhabern („*Titres au porteur identifiables*“) gehalten werden, die jeweils mehr als 2.000 Aktien

halten. Anhand der Studie, die am 31. Dezember 2009 abgeschlossen wurde, wurden 1.987 Aktionäre identifiziert, die insgesamt 353.399.213 EADS-Aktien halten (einschließlich 6.862.789 Aktien, die von Iberclear im Auftrag des spanischen Marktes und 42.041.242 Aktien, die von Clearstream im Auftrag des deutschen Marktes gehalten werden).

Die derzeitige Aktionärsstruktur der Gesellschaft ist im Diagramm unter „— 3.3.1 Aktionärsstruktur“ dargestellt.

3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

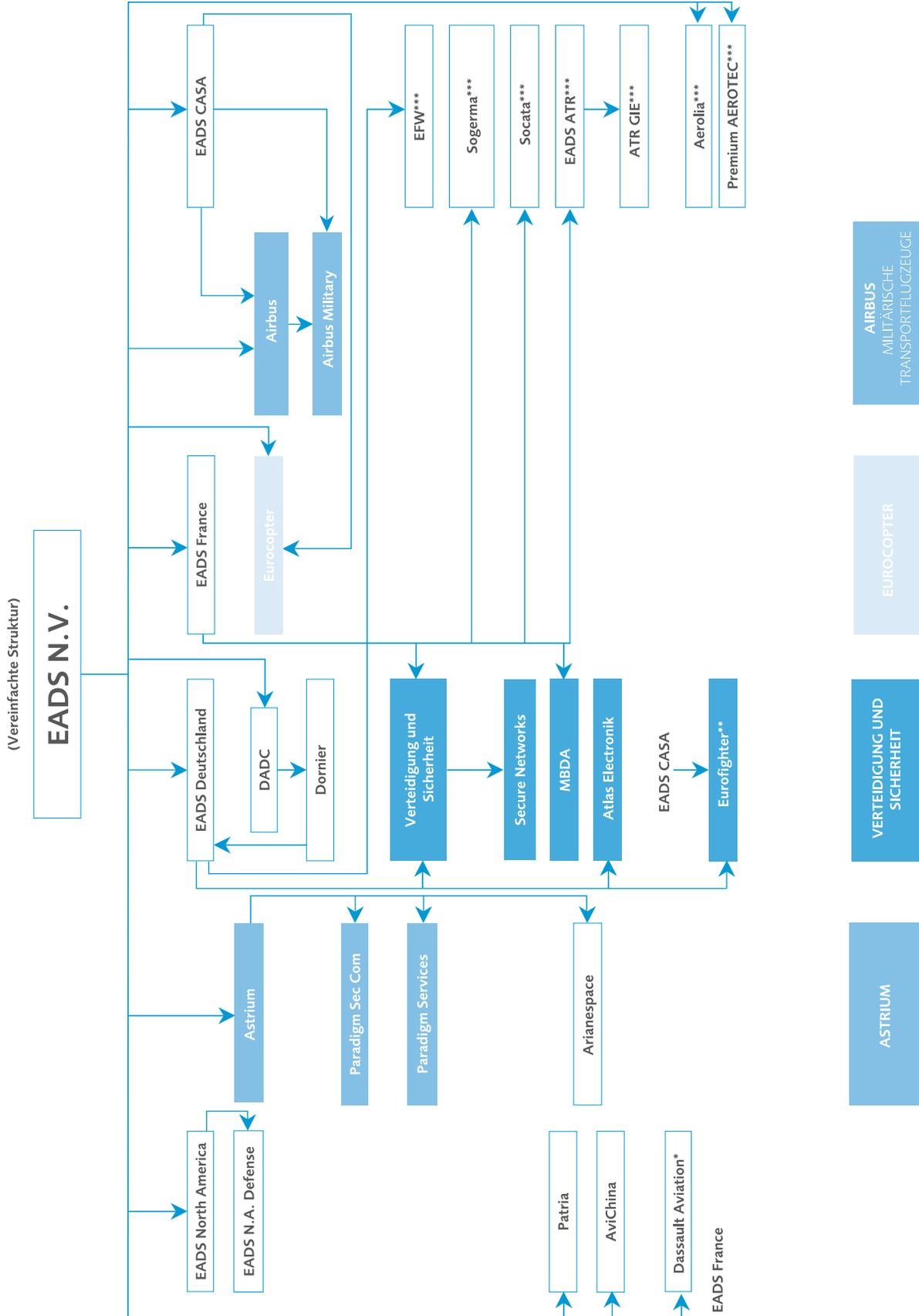
Siehe „— 3.3.1 Aktionärsstruktur“ und „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

3.3.6 Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe

Die folgende Grafik stellt die vereinfachte Organisationsstruktur von EADS zum 31. Dezember 2009 dar, die vier Divisionen und die wesentlichen Geschäftseinheiten umfasst. Aus Gründen der einfacheren Darstellung wurden Zwischen-Holdinggesellschaften weggelassen. Die farbigen Kästchen bezeichnen Einheiten, die Teil einer der vier Divisionen von EADS sind. Die weißen Kästchen bezeichnen Einheiten, die Holdinggesellschaften oder

Beteiligungen außerhalb der vier Divisionen von EADS sind und nicht direkt zum Führungsbereich eines bestimmten Directors gehören. EFW, Sogerma, ATR, Aerolia und Premium AEROTEC werden den „Übrige Aktivitäten“ zugewiesen und sind nicht Teil der vier Divisionen von EADS. Siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS — 1.1.1 Überblick — Organisation der EADS-Geschäftsbereiche“.

EADS-Gruppe– Wesentlicher Aktienbesitz



* EADS hält ihre Anteile an Dassault Aviation über EADS France.
 ** Der Eurofighter-Anteil von EADS wird von EADS Deutschland und EADS CASA gemeinsam gehalten.
 *** EADS North America, ATR, Sogerma und Socata sind zur Segmentberichterstattung im Bereich „Übrige Aktivitäten“ konsolidiert, EFW, Aerolia und Premium AEROTEC sind bei Airbus konsolidiert.
 Anfang Januar 2009 verkaufte EADS einen Anteil von 70% an Socata an Dähler, während sie den verbleibenden Anteil von 30% behielt.

3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft

3.3.7.1 NIEDERLÄNDISCHES RECHT UND INFORMATIONEN ZU AKTIENRÜCKKAUFPROGRAMMEN

Gemäß der Verordnung Nr. 2273/2003/EU der Kommission muss die Gesellschaft die nachstehend beschriebenen Bedingungen für Aktienrückkaufprogramme und damit verbundene Offenlegungen erfüllen.

Nach niederländischem Zivilrecht kann die Gesellschaft, vorbehaltlich bestimmter Vorschriften des niederländischen Rechts und der Satzung, ihre eigenen Aktien erwerben, wenn (i) das Eigenkapital abzüglich des Kaufpreises für die Aktien nicht niedriger ist als die Summe aus dem eingezahlten und eingeforderten Kapital und den in den Niederlanden gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen, und (ii) die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaften infolge des Erwerbs eigener Aktien nicht über Aktien verfügen oder diese als Pfandgläubiger halten würden, deren gesamter Nennwert höher als die Hälfte (50%) des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft wäre. Der Erwerb eigener Aktien kann vom Board of Directors nur mit einer entsprechenden Ermächtigung der Aktionärsversammlung durchgeführt werden. Die Ermächtigung kann nur für einen Zeitraum von höchstens 18 Monaten erteilt werden.

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

Die ordentliche Aktionärsversammlung von EADS vom 27. Mai 2009 ermächtigte das Board of Directors in einem Beschluss, der die vorige Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS vom 26. Mai 2008 erneuerte, für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig zurückzukaufen, sofern die Gesellschaft nach diesen Rückkäufen nicht mehr als 10% des insgesamt emittierten Aktienkapitals hält und zu einem Preis, der nicht niedriger ist als der Nennwert und nicht höher als entweder der Preis des letzten unabhängigen Handels oder des höchsten aktuellen unabhängigen Gebots an den Handelsorten des regulierten Marktes des Landes, in dem der Kauf ausgeführt wird, je nachdem welcher Betrag höher ist.

Auf der für den 1. Juni 2010 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die durch die Aktionäre auf der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 27. Mai 2009

erteilte Ermächtigung zu erneuern und das Board of Directors für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung zu ermächtigen, Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig zurückzukaufen, sofern die Gesellschaft nach diesen Rückkäufen nicht mehr als 10% des insgesamt emittierten Aktienkapitals hält und zu einem Preis, der nicht niedriger ist als der Nennwert und nicht höher als entweder der Preis des letzten unabhängigen Handels oder des höchsten aktuellen unabhängigen Gebots an den Handelsorten des regulierten Marktes des Landes, in dem der Kauf ausgeführt wird, je nachdem welcher Betrag höher ist.

Zum Datum dieses Dokuments hielt die Gesellschaft 3.116.846 eigene Aktien, was 0,38% ihres Grundkapitals entspricht.

3.3.7.2 FRANZÖSISCHE VORSCHRIFTEN

Da die Aktien der Gesellschaft an einem organisierten Markt in Frankreich notiert sind, unterliegt sie den im Folgenden zusammengefassten Gesetzen und Vorschriften.

Gemäß Artikel 241-1 bis 241-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF erfordert der Erwerb eigener Aktien durch eine Gesellschaft die Publikation der Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms. Eine solche Beschreibung muss vor der Umsetzung des Aktienrückkaufprogramms veröffentlicht werden.

Gemäß Artikel 631-1 bis 631-4 der Allgemeinen Vorschriften der AMF ist es der Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren eigenen Aktien den Markt zu manipulieren. Artikel 631-5 und 631-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF bestimmen ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Die Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, innerhalb von höchstens sieben Handelstagen spezifische Informationen bzgl. solcher Käufe auf der Website der Gesellschaft zu veröffentlichen.

Außerdem hat die Gesellschaft insbesondere der AMF mindestens monatlich alle zuvor auf der Website veröffentlichten spezifischen Informationen in Zusammenhang mit solchen Käufen und Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zu übermitteln. Außerdem hat die Gesellschaft insbesondere der AMF mindestens monatlich Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zu übermitteln.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



3.3.7.3 DEUTSCHE VORSCHRIFTEN

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den deutschen Vorschriften, die den Rückkauf eigener Aktien regeln, da diese nur auf deutsche Emittenten Anwendung finden.

3.3.7.4 SPANISCHE VORSCHRIFTEN

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den spanischen Vorschriften, die den Rückkauf eigener Aktien regeln, da diese nur auf spanische Emittenten Anwendung finden.

Gemäß den Richtlinien des spanischen Wertpapiergesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988 darf eine Gesellschaft allerdings ihre eigenen Aktien nicht in der Absicht handeln, den Markt zu manipulieren.

3.3.7.5 BESCHREIBUNG DES AKTIENRÜCKKAUF-PROGRAMMS, DAS VON DER HAUPTVERSAMMLUNG AM 1. JUNI 2010 ZU GENEHMIGEN IST

Gemäß Artikel 241-2-I und 241-3 der Allgemeinen Vorschriften der AMF findet sich nachstehend eine Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms („*descriptif du programme*“), das von der Gesellschaft durchgeführt werden soll:

- **Datum der Hauptversammlung für die Genehmigung des Aktienrückkaufprogramms:** 1. Juni 2010.
- **Vorgesehene Verwendung der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments von der Gesellschaft gehalten werden:** die Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Bar-Kapitalerhöhungen, (i) das den Mitarbeitern der EADS-Gruppe zusteht oder für diese vorgesehen ist und/oder (ii) vorgenommen wird bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe gewährt wurden oder gewährt werden: 3.116.846 Aktien.

Informationen zu Aktien, die von EADS am Tag des Inkrafttretens der EG-Verordnung Nr. 2273/2003 gehalten wurden und zum Datum dieses Dokuments noch immer im Besitz von EADS sind, finden sich nachstehend.

- **Zweck des von der Gesellschaft durchzuführenden Aktienrückkaufprogramms (in abnehmender Priorität, ohne Auswirkung auf die tatsächliche Verwendung der Rückkaufermächtigung, die je nach Bedarf und Möglichkeit vom Board of Directors festgelegt wird):**

- die Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien,

insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Kapitalerhöhungen für Bargeld (i) das den Mitarbeitern des EADS-Konzerns zusteht oder für diese vorgesehen ist und/oder (ii) vorgenommen wird, bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns gewährt wurden oder gewährt werden, wobei die zurückgekauften Aktien keine Stimm- oder Dividendenrechte haben werden;

- das Halten von Aktien für die Erfüllung von Verpflichtungen in Verbindung mit (i) in EADS-Aktien wandelbare Schuldfinanzinstrumente, oder (ii) Aktienoptionsprogramme für Mitarbeiter oder anderen Zuteilungen von Aktien an Mitarbeiter des EADS-Konzerns;
- der Kauf von Aktien zur Einbehaltung und zur späteren Verwendung zum Tausch oder zur Zahlung, im Rahmen möglicher externer Wachstumstransaktionen, und
- die Liquidität oder Dynamik des Sekundärmarktes der EADS-Aktien, die im Zuge einer Liquiditätsvereinbarung, die mit einem unabhängigen Anbieter von Investitionsdienstleistungen eingegangen werden soll, in Übereinstimmung mit der Entscheidung der AMF vom 1. Oktober 2008, im Zusammenhang mit der Genehmigung von Liquiditätsverträgen, von der AMF als Marktpraxis anerkannt wird.

➤ Verfahren:

- Maximalbetrag des ausgegebenen Kapitals, das von der Gesellschaft zurückgekauft werden kann: 10%;
- maximale Anzahl der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: 81.610.506 Aktien, auf der Grundlage des ausgegebenen Grundkapitals von 816.105.061 Aktien zum Datum dieses Dokuments. Unter Annahme der vollständigen Ausübung aller Aktienoptionen zum Datum dieses Dokuments würde der Schwellenwert von 10% 84.130.257 Aktien darstellen, basierend auf den 841.302.571 Aktien, die das gesamte, vollständig verwässerte Kapital der Gesellschaft ausmachen würden;
- die zu zahlenden Beträge dürfen unter Berücksichtigung des Kaufs von eigenen Aktien gemäß niederländischem Recht die Eigenkapitalkomponenten, die an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, nicht übersteigen. „An die Aktionäre zurückzuzahlende oder auszuschüttende Eigenkapitalkomponenten“ umfasst die Beitragsprämien (in Zusammenhang mit Sacheinlagen), das Emissionsagio (in Zusammenhang mit Bareinlagen) und die anderen Reserven, wie in den Jahresabschlüssen von EADS dargelegt, von denen der Rückkaufspreis für die eigenen Aktien abgezogen werden muss.

Zum 31. Dezember 2009 beliefen sich die jeweiligen Werte dieser Eigenkapitalkomponenten von EADS, die an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, auf: 7.683.000.000 Euro (Beitragsprämien), -2.360.000.000 Euro (sonstige Rücklagen und einbehaltene Erträge einschließlich des Nettoergebnisses für das Jahr) und -109.000.000 Euro (eigene Aktien), d.h. ein Gesamtbetrag von 5.214.000.000 Euro.

EADS behält sich das Recht vor, das Aktienrückkaufprogramm in vollem Umfang umzusetzen und verpflichtet sich, den Schwellenwert von 10% des ausgegebenen Aktienkapitals sowie den Betrag von 5.214.000.000 Euro während der Dauer des Programms direkt oder indirekt nicht zu überschreiten.

Schließlich verpflichtet sich EADS, jederzeit eine genügende Anzahl Aktien in öffentlichem Besitz zu halten, damit die Grenzwerte der NYSE Euronext eingehalten werden.

- Aktien können zu jeder Zeit gekauft oder verkauft werden (auch während einer Börseneinführung) in dem Umfang, der von den Börsenverordnungen zugelassen wird und mit allen Mitteln, einschließlich insbesondere über Blockhandel und einschließlich der Verwendung von Optionen, Kombinationen von derivativen Finanzinstrumenten oder der Ausgabe von Sicherheiten, die auf irgendeine Weise EADS-Aktien im Rahmen der in diesem Dokument beschriebenen Grenzen Rechte zuteilt. Weiterhin wird EADS Kaufoptionen und Swaps, die gemäß den während des vorhergehenden Aktienrückkaufprogramms (siehe unten) geschlossenen Vereinbarungen erworben wurden, verwenden und schließt die Möglichkeit der Verwendung einer Transaktionsstruktur ähnlich der, die im vorhergehenden Aktienrückkaufprogramm verwendet wurde, um die eigenen Aktien zurückzukaufen, nicht aus.

Der Anteil der zurückgekauften Aktien im Wege des Blockhandels kann dem Umfang aller Aktien, die im Kontext dieses Programms zurückgekauft werden, entsprechen.

Zusätzlich wird EADS im Falle der Verwendung von derivativen Finanzinstrumenten sicherstellen, dass keine Mechanismen verwendet werden, die die Volatilität der Aktien deutlich erhöhen würden, vor allem im Kontext von Kaufoptionen.

- Charakteristika der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: Aktien von EADS, einer Gesellschaft, die an der Euronext Paris, am amtlichen Markt der Frankfurter Börse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert ist;
- Daimler, DASA AG, der französische Staat, Lagardère, SEPI, Sogea und Sogepa werden, je nach den Umständen,

ihre Rechte behalten, ihre verfügbaren EADS-Aktien im Rahmen dieses Aktienrückkaufprogramms an EADS zu verkaufen;

- Maximaler Kaufpreis pro Aktie: 50 Euro.

- **Dauer des Aktienrückkaufprogramms:** dieses Aktienrückkaufprogramm läuft bis einschließlich zum 1. Dezember 2011, d.h. dem Tag des Auslaufens der Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre vom 1. Juni 2010. Eines der Hauptziele dieses Aktienrückkaufprogramms von EADS ist die mögliche Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter der EADS-Gruppe, die ihnen von 2000 bis 2006 gewährt wurden. Es ist derzeit beabsichtigt, dass (i) ein solches Programm fortgesetzt und erneuert wird, welches am 17. Dezember 2016 endet (d.h. der 16. Dezember 2016 ist der letzte Tag, an welchem ein Mitarbeiter der EADS-Gruppe alle oder einen Teil seiner 2006 gewährten Aktienoptionen ausüben kann), und (ii) dass auf der ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS beantragt wird, die Genehmigungen bis zu diesem Datum zu erneuern.

- **Erklärung der Gesellschaft zu Transaktionen, die in Zusammenhang mit ihren eigenen Aktien vom 27. Mai 2009 bis zum Datum dieses Dokuments vorgenommen wurden:** am 31. Juli 2009 zog EADS 22.987 zurückgekaufte Aktien ein, um den durch die Aktiengabe im Jahr 2008 nach der Ausübung von Aktienoptionen im Rahmen des Aktienoptionsplans von 2000 und 2002 eingetretenen Verwässerungseffekt auszugleichen.

Die 1.843.814 EADS-Aktien, die EADS zum Datum des Inkrafttretens der EU-Verordnung Nr. 2273/2003 vom 22. Dezember 2003 am 13. Oktober 2004 gehalten hat und EADS zum Datum der Erstellung dieses Dokumentes immer noch hält, sollen, in abnehmender Priorität, entweder (i) gemäß einer Entscheidung, die in Übereinstimmung mit dem Niederländischen Gesetz während einer Jahreshauptversammlung der Aktionäre getroffen werden soll, eingezogen werden, um den Verwässerungseffekt, der in Verbindung mit bestimmten Grundkapitalerhöhungen für Bargeld steht, zu vermeiden, während dem Geschäftsjahr vor so einer Jahreshauptversammlung im Kontext eines Belegschaftsaktieneigentumsplans und/oder bei Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Angestellten des EADS-Konzerns gewährt werden oder (ii) behalten werden, um die Leistung bestimmter Optionen zu ermöglichen, die in den Zielen des in diesem Dokument erwähnten Aktienrückkaufprogramms beschrieben werden oder (iii) zum Tausch oder zur Zahlung im Rahmen einer möglichen externen Wachstumstransaktion verwendet oder (iv) im Kontext einer Liquiditätsvereinbarung verkauft werden.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Zum Datum dieses Dokuments hat EADS im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms keine Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investmentdienstleistungen geschlossen.

Im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms hat EADS derivative Finanzinstrumente verwendet (siehe unten). Diese derivativen Finanzinstrumente (Kaufoptionen) weisen die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Eigenschaften auf.

Eröffnungsbestände zum Datum dieses Dokuments

	Eröffnungsbestand beim Kauf		Eröffnungsbestand beim Verkauf	
	Call gekauft	Terminverkauf	Call gekauft	Verkauf
Anzahl Aktien	8.686.633	-	-	-
Durchschnittlich spätester Fälligkeitstermin*	9. August 2012	-	-	-
Durchschnittlicher Ausübungspreis*	-	-	-	-

* Siehe «Corporate Governance — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne».

Um den Verwässerungseffekt zu kompensieren, der in Verbindung mit Barkapitalerhöhungen des Grundkapitals steht, der durch die Ausübung von Aktienoptionen eintreten würde, die bestimmten Angestellten des EADS-Konzerns im Jahr 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, hat EADS ein Aktienrückkaufprogramm gemäß der neutralen Delta-Methode eingeführt. Hierzu hat EADS folgende Vereinbarungen geschlossen: (i) Kaufoptionsvereinbarungen, die es EADS ermöglichen, von einer führenden französischen Bank eine Anzahl an EADS-Aktien zu erwerben, die der Anzahl von Aktien entspricht, die als Ergebnis der Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns in 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, entspricht und (ii) Swapvereinbarungen für die regelmäßige Anpassung eines Barbetrags, der den von EADS an eine führende französische Bank gezahlten Prämien entspricht, gemäß den Kaufoptionsvereinbarungen, in Übereinstimmung mit der neutralen Delta-Methode.

In Übereinstimmung mit diesen Vereinbarungen haben die Kaufoptionen, die EADS von einer führenden französischen Bank erworben hat, die gleichen Bedingungen (bezüglich der Preise, Ausübungsdaten, Mengen und Ablaufdaten) wie die Aktienoptionen gemäß den Aktienoptionsplänen von 2000, 2001 und 2002. Wenn der Preis der EADS-Aktie steigt, muss die führende französische Bank die Anzahl von EADS-Aktien kaufen, die dann aus dem Preisanstieg abgeleitet wird, gemäß der Formel der neutralen Delta-Methode. Die gesamte von der führenden französischen Bank für diese Aktien gezahlte Summe entspricht der von EADS getragenen finanziellen Belastung, wie aus den variablen Beträgen in der Swapvereinbarung hervorgeht. Wenn der Preis der EADS-Aktie jedoch sinkt, muss die führende französische Bank die Anzahl von EADS-Aktien verkaufen, die dann aus der Preissenkung abgeleitet wird, gemäß der Formel der neutralen Delta-Methode. Die gesamte von der führenden französischen Bank für den Verkauf dieser Aktien erhaltene Summe entspricht den finanziellen Einkünften von EADS, wie in den variablen Beträgen in der Swapvereinbarung bestimmt. Unter diesen Bedingungen ist die Endsumme als Ergebnis dieses Kaufs von Kaufoptionen erst zum Zeitpunkt der Zahlung bekannt, wie aus der letzten variablen Summe des Swapvertrags hervorgeht.

Die Struktur der Transaktion zielt darauf ab, den Verwässerungseffekt und das Preisrisiko für EADS, die mit der Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, verbunden sind, abzudecken.

In diesem Kontext wendet EADS interne Kontrollprozeduren an, die von der Gesellschaft erstellt wurden, um zuverlässig Risiken verwalten zu können, die mit diesen Kaufoptionen und Swaptransaktionen verbunden sind. Die Prozesse und Instrumente für die Berichterstattung wurden erstellt, die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten wurden dem Finance and Treasury Department von EADS übergeben, das für alle betrieblichen Entscheidungen und alle Aktivitäten innerhalb seiner Kompetenz verantwortlich ist. Die relevanten und zuständigen Organe innerhalb der Organisatoren müssen über alle wesentlichen Transaktionen, Aktivitäten und Risiken unterrichtet werden.

Von einem buchhalterischen Standpunkt aus sind Kaufoptionen Eigenkapitalinstrumente, wenn sie sich physisch im eigenen Bestand von EADS befinden (IAS 32.16). Die erste Bilanzierung führte zu einer Reduzierung der Salden für die gezahlten Prämien und zu Eigenkapital in Höhe der gleichen entsprechenden Summe. Für jede variable Zahlung, die in Anwendung der Formel für die neutrale Delta-Methode durchgeführt wird, gibt es eine entsprechende Auswirkung auf liquide Mittel und Eigenkapital, um die kumulativen Prämien widerzuspiegeln, die auf die Kaufoptionen gezahlt werden. Bei Ausübung der Kaufoptionen verringert EADS den Barbestand um die gezahlte Summe (der Emissionskurs mal Anzahl der Optionen) und zieht die nicht ausgegebenen Aktien vom Eigenkapital ab. Variationen im Marktwert der Kaufoptionen werden in den Jahresabschlüssen nicht erfasst. Solche Transaktionen sind deshalb alle bilanzneutral.

Die führende französische Bank hat sich vertraglich dazu verpflichtet, die gültigen Verordnungen bezüglich der auf EADS anwendbaren Rückkaufverfahren, vor allem die Bestimmungen der Artikel 241-1 bis 241-6 und 631-1 ff. der Allgemeinen Bestimmungen der AMF, einzuhalten.

3.4 Dividenden

3.4.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen

Seit der Gründung des Unternehmens bezahlte Barausschüttungen sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

Geschäftsjahr	Datum der Barausschüttung	Bruttobetrag je Aktie*
2000	27.06.2001	0,50 €
2001	28.06.2002	0,50 €
2002	12.06.2003	0,30 €
2003	04.06.2004	0,40 €
2004	08.06.2005	0,50 €
2005	01.06.2006	0,65 €
2006	16.05.2007	0,12 €
2007	04.06.2008	0,12 €
2008	08.06.2009	0,20 €

* Anmerkung: Die Zahlen wurden nicht um Veränderungen der Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien angepasst.

3.4.2 Dividendenpolitik von EADS

Die Dividendenpolitik von EADS wird vom Board of Directors festgelegt, das eine Anzahl verschiedener Faktoren berücksichtigen kann, einschließlich der finanziellen Wertentwicklung der Gruppe, des künftigen Barmittelbedarfs sowie der von anderen internationalen Unternehmen des gleichen Sektors gezahlten Dividenden. EADS kann den

Betrag der für ein Geschäftsjahr eventuell auszuschüttenden Dividenden nicht garantieren.

Aufgrund der im Jahr 2009 erlittenen erheblichen Verluste hat das Board of Directors ausnahmsweise vorgeschlagen, für dieses Jahr keine Dividenden auszuschütten.

3.4.3 Nicht eingeforderte Dividenden

Gemäß Artikel 31 der Satzung erlischt der Anspruch auf die von der Aktionärsversammlung beschlossenen Dividendenzahlungen oder sonstige Ausschüttungen nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Datum, an dem der besagte Anspruch fällig und zahlbar

wird. Das Recht auf Ausschüttung von Zwischendividenden erlischt fünf Jahre ab dem Datum, an dem der Anspruch auf Dividendenausschüttung, der der Ausschüttung von Zwischendividenden zugrunde liegt, fällig und zahlbar wird.

3.4.4 Besteuerung

Die folgende Darstellung ist eine allgemeine Zusammenfassung des derzeit in den Niederlanden geltenden Steuerrechts. Die Darstellung beschränkt sich auf die wesentlichen steuerlichen Folgen für einen Besitzer von Aktien der Gesellschaft (die „Aktien“), der nach niederländischem Steuerrecht nicht in den Niederlanden ansässig ist oder als nicht ansässig behandelt wird (ein „ausländischer Aktionär“). Bestimmte Gruppen von Aktionären der Gesellschaft unterliegen möglicherweise speziellen Regelungen, die nachstehend nicht dargestellt werden und sich unter Umständen von den beschriebenen allgemeinen Regelungen grundlegend unterscheiden. Anleger, die Zweifel hinsichtlich ihrer Besteuerung in den Niederlanden und in ihrem Ansässigkeitsstaat haben, sollten ihren Steuerberater zu Rate ziehen.

QUELLENSTEUER AUF DIVIDENDEN

Im Allgemeinen ist von einer Dividende, die von der Gesellschaft auf die Aktien ausgeschüttet wird, niederländische Quellensteuer mit einem gesetzlichen Steuersatz von 15% einzubehalten. In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff Dividenden sowohl Bar- als auch Sachdividenden, fiktive und verdeckte Gewinnausschüttungen, Rückzahlungen von Kapitaleinlagen, die für die Zwecke der niederländischen Dividendenquellenbesteuerung nicht als Eigenkapital behandelt werden, sowie Liquidationserlöse, soweit diese über das durchschnittliche eingezahlte Kapital, das für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, hinausgehen. Aktiendividenden, die aus der Kapitalrücklage, die für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, ausgegeben werden, unterliegen nicht der Quellensteuer.

Ein ausländischer Aktionär kann aufgrund eines Doppelbesteuerungsabkommens zwischen den Niederlanden und dem Ansässigkeitsstaat des ausländischen Aktionärs zu einer teilweisen oder vollständigen Befreiung oder Erstattung der gesamten oder eines Teils der oben dargestellten Quellensteuer berechtigt sein. Die Niederlande haben solche Abkommen mit den USA, Kanada, der Schweiz, Japan, fast allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und mit verschiedenen anderen Ländern abgeschlossen.

QUELLENSTEUER AUF DEN VERKAUF ODER AUF DIE SONSTIGE ÜBERTRAGUNG VON AKTIEN

Zahlungen für den Verkauf oder die sonstige Übertragung von Aktien unterliegen nicht der niederländischen Quellensteuer, es sei denn, der Verkauf oder die Übertragung erfolgt an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft

derselben oder gilt als solche(r). Die Rücknahme oder der Verkauf von Aktien an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft der Gesellschaft gilt als Dividende und unterliegt grundsätzlich den oben im Abschnitt „Quellensteuer auf Dividenden“ dargestellten Regelungen.

STEUER AUF DIVIDENDENEINKÜNFTE UND VERÄUSSERUNGSGEWINNE

Ein ausländischer Aktionär, der von der Gesellschaft Dividenden auf Aktien erhält oder einen Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf oder der Übertragung von Aktien erzielt, unterliegt mit diesen Einkünften nicht der niederländischen Besteuerung, es sei denn:

- die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden geleitet wird oder durch eine permanente Betriebsstätte („*vaste inrichting*“) oder einen ständigen Vertreter („*vaste vertegenwoordiger*“) in den Niederlanden betrieben wird; oder
- der ausländische Aktionär ist keine Privatperson und hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) oder eine als wesentlich angesehene Beteiligung an der Gesellschaft, und diese Beteiligung ist nicht Bestandteil des Vermögen eines Unternehmens; oder
- der ausländische Aktionär ist eine Privatperson und (i) hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) an der Gesellschaft oder eine als wesentlich erachtete Beteiligung und eine solche Beteiligung bildet keinen Teil des Unternehmensvermögens oder (ii) diese Dividendeneinkünfte oder Veräußerungsgewinne gelten als Einkommen aus verschiedenen Aktivitäten („*belastbaar resultaat uit overige werkzaamheden*“) in den Niederlanden gemäß dem niederländischen Einkommensteuergesetz von 2001 („*Wet inkomstenbelasting 2001*“).

Im Allgemeinen hält ein ausländischer Aktionär eine wesentliche Beteiligung am Aktienkapital der Gesellschaft nur dann, wenn der ausländische Aktionär alleine oder zusammen mit bestimmten verbundenen Personen, gemeinsam oder einzeln, direkt oder indirekt Aktien der Gesellschaft oder das Recht auf Erwerb von Aktien der Gesellschaft hält, die 5% oder mehr des gesamten ausgegebenen und umlaufenden Aktienkapitals der Gesellschaft oder einer Gattung desselben darstellen. Eine Beteiligung gilt auch dann als wesentlich, wenn die gesamte oder ein Teil einer wesentlichen Beteiligung ohne Aufdeckung der stillen Reserven übertragen wurde oder als übertragen gilt.

SCHENKUNGS- ODER ERBSCHAFTSSTEUER

Niederländische Schenkungs- oder Erbschaftssteuer wird auf die Übertragung von Aktien durch einen ausländischen Aktionär im Wege der Schenkung oder im Todesfall nicht erhoben, es sei denn:

- die Übertragung erfolgt durch oder im Namen einer Person, die zum Zeitpunkt der Schenkung oder des Erbfalls in den Niederlanden ansässig ist oder als ansässig gilt; oder
- die Aktien sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden oder durch eine permanente Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird.

MEHRWERTSTEUER

Auf Dividenden von Aktien oder auf die Übertragung der Aktien wird keine niederländische Mehrwertsteuer erhoben.

ANDERE STEUERN UND GEBÜHREN

In den Niederlanden gibt es keine Registrierungsgebühr, Übertragungssteuer, Kapitalsteuer, Stempelsteuer oder andere ähnliche Steuern oder Gebühren, außer den in den Niederlanden im Zusammenhang mit der Ausfertigung, Lieferung und/oder Vollstreckung im Rahmen von gerichtlichen Verfahren (einschließlich aller ausländischen Urteile durch Gerichte der Niederlande) hinsichtlich der Dividenden auf Aktien oder der Übertragung der Aktien anfallenden Gerichtsgebühren.

ANSÄSSIGKEIT

Ein ausländischer Aktionär wird nicht allein aufgrund der Tatsache, dass er eine Aktie hält, oder aufgrund von Ausübung, Erfüllung, Lieferungen und/oder Vollstreckung von Rechten in Bezug auf die Aktien in den Niederlanden ansässig bzw. als in den Niederlanden ansässig behandelt.

3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren

Die Liste der folgenden Mitteilungen umfasst Offenlegungen gemäß Abschnitt 5:25f der WFT und stellt den jährlichen Offenlegungsbericht zu Wertpapieren unter Anwendung von Artikel 10 der Richtlinie 2003/71/EG dar. Die Mitteilungen und zugrunde liegenden Informationen können auf www.eads.com eingesehen werden, solange dieses Registrierungsdocument gültig ist:

Pressemitteilung – Ergebnisse für das erste Quartal 2009	12.05.2009
Pressemitteilung – Halbjahresergebnisse 2009	28.07.2009
Pressemitteilung – Ergebnisse für das dritte Quartal 2009	16.11.2009
Pressemitteilung – A400M—Zusätzliche auszuweisende Rückstellung	05.03.2010
Pressemitteilung – Jahresergebnis 2009	09.03.2010

Außerdem veröffentlicht EADS Mitteilungen im normalen Geschäftsverlauf, die auch auf www.eads.com verfügbar sind.



4

Corporate Governance

4.1	Geschäftsführung und Kontrolle	150
4.1.1	Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer	150
4.1.2	Audit Committee	163
4.1.3	Vergütungs- und Besetzungsausschuss	163
4.1.4	Strategic Committee	164
4.1.5	Executive Committee	164
4.1.6	Risikomanagementsystem im Unternehmen	166
4.1.7	Compliance Organisation	172
4.2	Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte	173
4.2.1	Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	173
4.2.2	Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	176
4.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	176
4.2.4	Gewährte Darlehen und Garantien für Directors	177
4.3	Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	177
4.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	177
4.3.2	Belegschaftsaktienpläne (ESOP)	178
4.3.3	Langfristige Leistungspläne	179

Nach niederländischem Recht und gemäß den Bestimmungen des niederländischen Corporate Governance Kodex in der Ende 2008 aktualisierten Fassung („**Niederländischer Kodex**“), der eine Reihe nicht vorgeschriebener Empfehlungen enthält, wendet die Gesellschaft entweder die Bestimmungen des niederländischen Kodex an oder sie erläutert und gibt gegebenenfalls stichhaltige Gründe für deren Nichtanwendung an. Da EADS in ihrem stetigen Bemühen um Einhaltung höchster Standards die meisten derzeit gültigen Empfehlungen des niederländischen Kodex anwendet, muss sie in Übereinstimmung mit dem Prinzip „Anwendung oder Erklärung“ die folgenden Erklärungen abgeben:

Der vollständige Text des Niederländischen Kodex kann auf www.commissiecorporategovernance.nl eingesehen werden.

1. EADS IST EINE KONTROLLIERTE GESELLSCHAFT, WESHALB EINE REIHE VON MITGLIEDERN DES BOARD OF DIRECTORS, DES AUDIT COMMITTEE, DES VERGÜTUNGS- UND BESETZUNGS-AUSSCHUSSES UND DES STRATEGIEAUSSCHUSSES VON DEN KONTROLLAUSÜBENDEN AKTIONÄREN ERNANNT WERDEN UND GEBEENENFALLS WIEDER ABGESETZT WERDEN KÖNNEN

Dennoch ist festzuhalten, dass eine Selbstbewertung des Board of Directors bestätigte, dass die von den kontrollausübenden Aktionären ernannten Mitglieder des Board of Directors Auffassungen und Positionen vertreten, die in allen relevanten Aspekten mit den wirtschaftlichen Interessen der einzelnen Aktionäre abgestimmt sind. Da es keine wesentlichen geschäftlichen Interessenkonflikte zwischen EADS und ihren kontrollausübenden Aktionären gibt und die kontrollausübenden Aktionäre voneinander unabhängig sind, kann davon ausgegangen werden, dass die von den kontrollausübenden Aktionären ernannten Mitglieder des Board of Directors die Interessen aller Aktionäre angemessen vertreten, indem sie kritisch und unabhängig voneinander und unabhängig von privaten Interessen handeln. Zudem ist die Zusammensetzung des Board of Directors, das im Oktober 2007 neu gebildet wurde, um insbesondere die Anzahl unabhängiger Board-Mitglieder zu erhöhen und dafür zu sorgen, dass im Board of Directors und bei den Sitzungen ein breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen vertreten ist, der Meinungsvielfalt mit eigenständigen und sich gegenseitig ergänzenden Ansichten förderlich.

Daraus ergibt sich folgende Zusammensetzung:

- (a) vier von elf Mitgliedern des Board of Directors sind unabhängig (obwohl die Bestimmung III.2.1 des niederländischen Code empfiehlt, dass nicht mehr als ein nicht unabhängiges Mitglied im Vorstand sitzen soll);
- (b) die Mitglieder des Board of Directors treten gleichzeitig nach einer fünfjährigen Amtszeit zurück (obwohl die Bestimmung III.3.6 des niederländischen Code empfiehlt, dass durch einen

entsprechenden Rücktrittsplan eine Situation vermieden werden sollte, in der mehrere Non-Executive Mitglieder des Board of Directors gleichzeitig zurücktreten);

- (c) dem Board of Directors steht ein Vorsitzender (Chairman) vor. Im Falle der Entlassung oder des Rücktritts des Vorsitzenden muss das Board of Directors unverzüglich einen neuen Vorsitzenden ernennen. Deshalb muss kein stellvertretender Vorsitzender für den Fall einer vakanten Position ernannt werden (obwohl die Bestimmung III.4.1(f) des niederländischen Code empfiehlt, dass ein stellvertretender Vorsitzender ernannt werden sollte);
- (d) das Audit Committee von EADS tritt nur zusammen, wenn der Chief Executive Officer anwesend ist (wie in Bestimmung III.5.9 des niederländischen Codes empfohlen);
- (e) das Audit Committee von EADS umfasst zwei Mitglieder des Board of Directors, die von den kontrollausübenden Aktionären ernannt werden (obwohl die Bestimmung III.5.1 des niederländischen Code empfiehlt, dass nicht mehr als ein nicht unabhängiges Mitglied im Audit Committee vertreten sein sollte);
- (f) der Vergütungs- und Besetzungsausschuss von EADS umfasst zwei Mitglieder des Board of Directors, die von den kontrollausübenden Aktionären ernannt werden (obwohl die Bestimmung III.5.1 des niederländischen Code empfiehlt, dass nicht mehr als ein nicht unabhängiges Mitglied im Vergütungs- und Besetzungsausschuss vertreten sein sollte);
- (g) der Vergütungs- und Besetzungsausschuss von EADS ist nicht der für das Auswahlverfahren und Besetzungsvorschläge für Mitglieder des Board of Directors zuständige Ausschuss (obwohl die Bestimmung III.5.14 (a) des niederländischen Code empfiehlt, dass dieser Ausschuss einen Schwerpunkt auf die Ausarbeitung von Auswahlkriterien und die Besetzungsverfahren für Vorstandsmitglieder legt, und die Bestimmung III.5.14 (d) empfiehlt, dass sich dieser Ausschuss auf die Unterbreitung von Vorschlägen für Ernennungen und Wiederernennungen konzentrieren sollte).

2. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS

EADS wendet verschiedene Regelungen für die Vergütung der Executive (der Chief Executive Officer) und Non-Executive Mitglieder des Board of Directors an, wie in „— 4.2.1.2 Vergütung der Mitglieder des Board of Directors“ erläutert wird.

Bei Kündigung des Chief Executive Officer durch die Gesellschaft würde diesem eine Abfindungssumme in Höhe der anderthalbfachen jährlichen Gesamtzielvergütung bezahlt, vorbehaltlich der folgenden Bedingungen (obwohl die Bestimmung II.2.8 des niederländischen Code empfiehlt,

dass die maximalen Bezüge im Kündigungsfall der Höhe eines Jahresgehalts entsprechen sollten (der Festgehaltanteil), und dass, wenn der Höchstbetrag von einem Jahresgehalt für ein Executive Mitglied des Board of Directors, das während seiner ersten Amtsperiode gekündigt wird, offensichtlich unangemessen ist, dieses Mitglied des Board Anspruch auf eine Abgangsentschädigung haben soll, die das Doppelte des Jahresgehalts nicht übersteigt): das Board of Directors hat beschlossen, dass der Chief Executive Officer seine Position infolge der Änderung der Strategie oder Grundsätze von EADS oder infolge eines Beherrschungswechsels bei EADS nicht mehr länger erfüllen kann. Eine Abfindungssumme wird nur bezahlt, wenn die vom Board of Directors bewerteten Leistungsparameter vom Chief Executive Officer erfüllt worden sind.

Diese Abfindungssumme kommt jedoch nicht mehr zur Anwendung, wenn der Chief Executive Officer ein Alter von 65 Jahren erreicht hat.

3. EADS IST AN DER FRANKFURTER, PARISER UND DEN SPANISCHEN BÖRSEN NOTIERT UND BESTREBT, DIE ENTSPRECHENDEN VORSCHRIFTEN STRIKT EINZUHALTEN UND DIE ALLGEMEINEN RICHTLINIEN DIESER MÄRKTE ZUM SCHUTZ ALLER AKTIONÄRE ZU BEFOLGEN

- (a) Darüber hinaus hat EADS bestimmte interne Vorschriften gegen Insidergeschäfte erlassen, die unter anderem für die Mitglieder des Board of Directors gelten, die Aktien von EADS und anderen Unternehmen halten und handeln. Aus diesem Grund gilt in Übereinstimmung mit diesen Regeln und Vorschriften und der üblichen Geschäftspraxis in den Rechtsordnungen, in denen die Gesellschaft börsennotiert ist;
- (b) EADS fordert von ihren Board-Mitgliedern nicht, ihre Wertpapieranlagen in der Gesellschaft als langfristige Anlagen zu betrachten (obwohl die Bestimmung III.7.2 des niederländischen Code dies empfiehlt);
- (c) Die Amtszeit für die Mitglieder des Board of Directors beträgt fünf Jahre ohne Beschränkungen bezüglich einer Verlängerung der Amtszeit (obwohl die Bestimmungen II.1.1 und III.3.5 des niederländischen Code empfehlen, dass für die Non-Executive Mitglieder des Board of Directors eine Amtszeit von höchstens drei Vierjahresperioden und für die Executive-Mitglieder des Board of Directors von Vierjahresperioden (ohne Beschränkung im Hinblick auf Verlängerung) gelten solle);

- (d) EADS folgt verschiedenen Empfehlungen im Hinblick auf den Handel mit Analysten nicht. Dazu gehört auch, dass es den Aktionären gestattet ist, mit den Analysten Echtzeit-Meetings abzuhalten und den Analysten Darstellungen auf der Website bekannt zu geben, wie in der Bestimmung IV.3.1 des niederländischen Code dargestellt;
- (e) In Übereinstimmung mit der Satzung von EADS müssen die Aktionäre, sofern das Board of Directors kein „Registrierungsdatum“ festsetzt, zum Datum der Aktionärsversammlung Aktionäre sein, um ihre Stimmrechte und sonstigen Rechte bei der Versammlung ausüben zu können (obwohl die Bestimmung IV.1.7 des niederländischen Code empfiehlt, dass die Gesellschaft ein „Registrierungsdatum“ vor dem Termin der Aktionärsversammlung festsetzt und dass die Aktionäre zum Datum dieses „Registrierungsdatums“ Aktionäre sein müssen, um ihre Stimmrechte bei Aktionärsversammlungen ausüben zu können, auch wenn die betreffenden Personen zum Termin der Versammlung nicht länger Aktionäre sind);

4. ETHIK-ALARMSYSTEM

EADS nimmt derzeit abschließende Maßnahmen zur Einführung eines Alarmsystemverfahrens für Angestellte vor, mithilfe dessen streng vertraulich Bedenken hinsichtlich ethischen Verhaltens, Compliance und Finanzberichterstattung des Unternehmens vorgebracht werden können. Das Board of Directors und das Audit Committee haben entschieden, dieses Alarmsystemverfahren als Teil des Ethik- und Compliance-Programms von EADS unter der Aufsicht des Group Chief Compliance Officer („CCO“) einzusetzen.

EADS plant daher, ab Ende 2010 die Bestimmung II.1.7 des niederländischen Kodex einzuhalten. Dieser empfiehlt, dass eine Gesellschaft dafür sorgen soll, dass ihre Mitarbeiter die Möglichkeit haben, angebliche Unregelmäßigkeiten genereller, betrieblicher oder finanzieller Natur innerhalb des Unternehmens oder bezüglich des Funktionierens der Executive Mitglieder des Board an den Chairmen des Board oder einen von ihm benannten Beauftragten zu melden, und dass solche Vereinbarungen für Informanten auf der Website der Gesellschaft ausgewiesen werden.

4.1 Geschäftsführung und Kontrolle

Seit ihrer Gründung im Jahr 2000 bis zum 22. Oktober 2007 hatte EADS eine zweiköpfige Managementstruktur mit zwei Chairmen und zwei Co-Chief Executive Officers, wodurch das erforderliche Gleichgewicht und die Stabilität gegeben waren, welche eine Gesellschaft in dieser einzigartigen Branche mit multinationalem Hintergrund benötigt.

Am 16. Juli 2007 beschlossen Daimler (ehemals DaimlerChrysler), die französische Regierung und Lagardère gemeinsam mit dem Management Team von EADS, eine neue Management- und Führungsstruktur zu implementieren. Die deutsche Regierung wurde ebenfalls konsultiert. Die Leitlinien dieser Änderung waren Rentabilität, Konzernzusammenhalt und die Vereinfachung des Managements und der Führungsstruktur von EADS, sodass optimale Corporate Governance Verfahren erreicht werden, während gleichzeitig das Gleichgewicht zwischen den französischen und deutschen Kernaktionären bestehen bleibt. Unter der vereinfachten Managementstruktur wird EADS nun von einem einzigen Chairman und einem einzigen Chief Executive Officer geleitet.

Die Hauptaktionäre beschlossen ferner, dass es im besten Interesse des Konzerns sei, eine Erhöhung der Zahl der

unabhängigen Mitglieder des Board of Directors zu empfehlen, um das globale Profil von EADS durch Einhaltung der internationalen Best Practice in der Corporate Governance angemessen zu reflektieren.

In dieser Hinsicht traten sowohl Daimler als auch Sogade zwei Sitze im Board of Directors an vier unabhängige Directors ab, die im Rahmen der außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre am 22. Oktober 2007 gewählt wurden. Neben dem Chief Executive Officer sind im Board of Directors keine Executive Directors mehr vertreten.

Die Hauptaktionäre haben ebenfalls beschlossen, die vom Board of Directors, vom Chairman, vom Chief Executive Officer und vom Executive Committee wahrgenommenen Verantwortlichkeiten in der nachfolgend beschriebenen Weise abzuändern. Diese Änderungen wurden vollständig umgesetzt und traten nach der Außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre und der Sitzung des Board of Directors, die beide am 22. Oktober 2007 stattfanden, in Kraft.

4.1.1 Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer

4.1.1.1 ZUSAMMENSETZUNG, BEFUGNISSE UND RICHTLINIEN

Gemäß Satzung der Gesellschaft ist das Board of Directors für die Geschäftsführung der Gesellschaft verantwortlich.

Das Board of Directors besteht aus höchstens elf Mitgliedern, die von der Hauptversammlung bestellt und abberufen werden. Das Board of Directors beschloss im Rahmen einer am 7. Juli 2000 abgehaltenen Sitzung des Board of Directors die Geschäftsordnung zur Regelung interner Angelegenheiten (die „Geschäftsordnung“). Die Geschäftsordnung wurde im Rahmen einer Sitzung des Board of Directors vom 5. Dezember 2003 geändert, um Empfehlungen im Hinblick auf Änderungen der Corporate Governance zu berücksichtigen. Diese Geschäftsordnung wurde ferner auf der Sitzung des Board of Directors vom 22. Oktober 2007 geändert, um die während der Außerordentlichen Hauptversammlung vom gleichen Tag genehmigten Änderungen der Corporate Governance zu berücksichtigen.

Die Geschäftsordnung bestimmt die Zusammensetzung, die Rolle und die Hauptzuständigkeitsbereiche des Board of Directors und legt die Art und Weise der Ernennung und die

Zuständigkeitsbereiche des Chairman und des Chief Executive Officers fest. Die Geschäftsordnung sieht auch die Einrichtung von drei Ausschüssen (das Audit Committee, der Vergütungs- und Besetzungsausschuss und der Strategieausschuss) vor und bestimmt deren Zusammensetzung, Rolle und Geschäftsordnung.

Das Board of Directors hat außerdem bestimmte Insidergeschäftsvorschriften erlassen, die seine Mitglieder unter bestimmten Umständen beim Handel mit EADS-Aktien beschränken (nähere Informationen dazu in „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.3 Geltendes Recht und Angaben“).

Die Parteien des Participation Agreement (in der am 22. Oktober 2007 geänderten Fassung und gemäß der Definition im einleitenden Absatz zu „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.3.2 Beziehungen zu den Hauptaktionären“) haben zugestimmt, dass die mit den indirekten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte von EADS Participations B.V. ausgeübt werden sollen, um sicherzustellen, dass das Board of Directors von EADS die Directors von EADS Participations B.V. und vier zusätzliche unabhängige Directors umfasst.



Gemäß Geschäftsordnung ist ein unabhängiger Director definiert als „ein Director, der weder ein Mitglied der Geschäftsführung, leitender Angestellter, Arbeitnehmer oder Vertreter ist noch anderweitig eine wesentliche kommerzielle oder berufliche Verbindung zum DASA-Konzern, zur Lagardère-Gruppe, Sogepa (Société de Gestion de Participations Aéronautiques)-Gruppe, SEPI-Gruppe, zum französischen Staat, zum deutschen Staat, zum spanischen Staat oder zum EADS-Konzern unterhält.“

Gemäß dem Participation Agreement besteht das Board of Directors aus elf Mitgliedern (das „Board of Directors“, die Mitglieder des Board of Directors werden als die „**Directors**“ bezeichnet):

- ein Non-Executive Chairman, der auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und von Sogeadé ernannt wird;
- der Chief Executive Officer von EADS, der auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Sogeadé und Daimler ernannt wird;
- zwei von Daimler ernannte Directors;
- zwei von Sogeadé ernannte Directors;
- ein Director, der von der SEPI ernannt wird, so lange die von SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien mindestens 5% der Gesamtzahl der EADS-Aktien ausmachen, auf jeden Fall aber bis zur Aktionärshauptversammlung von EADS im Jahr 2012 und
- vier unabhängige Directors, die gemeinsam vom Chairman und vom Chief Executive Officer von EADS vorgeschlagen und einzeln vom Board genehmigt werden.

Gemäß Satzung der Gesellschaft läuft die Amtszeit für alle Mitglieder des Board of Directors bis zur Hauptversammlung von EADS im Jahr 2012. Danach werden die Mitglieder des Board of Directors bei jeder fünften Jahreshauptversammlung gewählt.

Die Aktionärsversammlung kann darüber hinaus einzelne Mitglieder des Board of Directors jederzeit suspendieren oder abberufen. Die Anzahl der Amtsperioden für einen Director ist nicht begrenzt.

Das Board of Directors ernennt auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogeadé einen Chairman. Der Chairman gewährleistet die ordnungsgemäße Arbeitsweise des Board of Directors insbesondere im Hinblick auf dessen Beziehung zum Chief Executive Officer, mit dem er bezüglich der zentralen strategischen Diskussionen mit externen Partnern, die unter seiner Aufsicht geführt werden, zusammenarbeitet.

Der Chairman soll entweder französischer oder deutscher Nationalität sein, sofern der Chief Executive Officer die jeweils andere Staatsbürgerschaft hat.

Der Chairman kann seinen Rücktritt als Chairman beim Board of Directors einreichen oder auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogeadé vom Board of Directors als Chairman abberufen werden. Seine Amtszeit endet auch, wenn der Chairman als Director abgesetzt wird oder zurücktritt. Unmittelbar nach der Abberufung oder dem Rücktritt des Chairmans und wenn die Directors von Daimler und Sogeadé nicht unverzüglich gemeinsam einen neuen Chairman ernennen, bestellt das Board of Directors mit einfacher Mehrheit einen Director (mit der gleichen Staatsbürgerschaft wie der vorherige Chairman) als interimswise fungierenden Chairman für einen Zeitraum, der zum früheren der folgenden Termine endet: entweder (i) zwanzig ganze Tage, nachdem die Directors von Daimler und Sogeadé gemeinsam einen neuen Chairman ernannt haben (innerhalb dieses Zeitraums wird eine Sitzung des Board of Directors einberufen, um den neuen Chairman auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogeadé zu bestellen) oder (ii) zwei Monate nach der Bestellung des interimswise eingesetzten Chairmans.

Auf einen drei Jahre nach dem Amtsantritt des Chairmans mit dem Vorwurf eines Mitglieds des Board of Directors eingereichten Antrag, dass dieser in wesentlichen Punkt(en) zum Nachteil der Gesellschaft von den Zielen abgewichen sei und/oder im Hinblick auf die Umsetzung der vom Board of Directors festgelegten Strategie säumig war, tritt das Board of Directors zusammen, um zu entscheiden, ob diese Abweichungen und/oder Säumnisse in jenem Zeitraum tatsächlich eingetreten sind, und wenn dies der Fall ist, zu entscheiden, ob dem Chairman erneut das Vertrauen ausgesprochen wird (das „**Vertrauensvotum**“). Das Board of Directors beschließt bei einem solchen Vertrauensvotum mit einfacher Mehrheit. Der Chairman wird abgesetzt, wenn das Vertrauensvotum nicht zu seinen Gunsten ausgeht, und ein neuer Chairman entsprechend der obigen Festlegungen eingesetzt.

Auf gemeinsamen Vorschlag der Directors von Daimler und Sogeadé hin hat das Board of Directors auch einen Chief Executive Officer bestellt, der für das Tagesgeschäft der Gesellschaft verantwortlich ist. Die Verfahrensweise bezüglich des Rücktritts oder der Abberufung des Chief Executive Officers und gegebenenfalls seiner Ablösung durch einen neuen Kandidaten entspricht der Verfahrensweise für den Chairman. Das Verfahren für das genannte Vertrauensvotum gilt unter den gleichen Bedingungen gleichermaßen für den Chief Executive Officer wie für den Chairman.

Befugnisse des Board of Directors

Die Gesellschaft wird vom Board of Directors oder vom Chief Executive Officer vertreten. Der Chief Executive Officer darf keine Geschäfte tätigen, die in die Hauptzuständigkeitsbereiche des Board of Directors fallen, es sei denn, diesen Geschäften hat das Board of Directors vorab zugestimmt.

Zu den Hauptaufgaben des Board of Directors zählen unter anderem:

- Genehmigung grundlegender Änderungen in Bezug auf Art und Umfang der Konzerntätigkeit;
- Genehmigung von Beschlussvorlagen in Bezug auf die Änderung der Satzung von EADS, die der Hauptversammlung der Aktionäre vorgelegt werden (qualifizierte Mehrheit, wie nachstehend definiert);
- Genehmigung der Gesamtstrategie und des Strategieplans des Konzerns;
- Genehmigung bedeutender Änderungen des Geschäftsplans und des Jahresbudgets des Konzerns;
- Festlegung der wichtigsten Leistungsziele des Konzerns;
- Ernennung oder Abberufung des Chairmans und des Chief Executive Officers und Entscheidung über die Ernennung oder Abberufung des Chief Executive Officers von Airbus (qualifizierte Mehrheit);
- Bestellung der Mitglieder des Executive Committee (siehe unten) in ihrer Gesamtheit, nicht auf individueller Basis;
- Erarbeitung und Genehmigung von Änderungen und Ergänzungen der Geschäftsordnung und der Geschäftsordnung für das Executive Committee (qualifizierte Mehrheit);
- Entscheidung über die Besetzungen des Aktionärsausschusses von Airbus, des Corporate Secretary von EADS und der Vorsitzenden des Aufsichtsrats (oder eines vergleichbaren Organs) von anderen wichtigen Konzernunternehmen und Geschäftseinheiten;
- Genehmigung wesentlicher Änderungen der Organisationsstruktur des Konzerns;
- Genehmigung von Investitionen, Projekten oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen des Konzerns mit einem Wert von mehr als 350.000.000 Euro (wobei dies so zu verstehen ist, dass eine qualifizierte Mehrheit nur für Investitionen, Projekte oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen des EADS-Konzerns erforderlich ist, deren Wert 500.000.000 Euro übersteigt);
- Genehmigung von strategischen Allianzen und Kooperationsvereinbarungen des Konzerns (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu Angelegenheiten der Aktionärspolitik, wichtigen Maßnahmen oder wichtigen Ankündigungen für die Kapitalmärkte;

- Zustimmung zu allen maßgeblichen Entscheidungen, die sich auf die Konzerngeschäfte mit ballistischen Raketen auswirken (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu anderen Maßnahmen und Geschäftsangelegenheiten, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung sind oder ein ungewöhnlich hohes Risikoniveau in sich bergen;
- Genehmigung aller Vorschläge des Chairmans und des Chief Executive Officers in Bezug auf die Bestellung der unabhängigen Directors zur Vorlage bei der Hauptversammlung der Aktionäre.
- Genehmigung der Grundsätze und Richtlinien, die das Verhalten der Gruppe bei nicht vertraglich festgelegten Verpflichtungen (wie zum Beispiel Umweltangelegenheiten, Qualitätssicherung, Finanzmitteilungen, Integrität) sowie die Corporate Identity der Gruppe regeln.

Abstimmung und Richtlinien

Jeder Director hat eine Stimme, sofern für den Fall, dass bei einer Sitzung mehr von Sogead ernannte Directors als von Daimler ernannte Directors anwesend oder vertreten sind, der bei der Sitzung anwesende von Daimler ernannte Director dieselbe Anzahl Stimmen hat wie die von Sogead ernannten Directors, die bei der Sitzung anwesend oder vertreten sind, und umgekehrt. Alle Beschlüsse des Board of Directors werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst (sechs anwesende oder vertretene Directors, die für den Beschluss stimmen), ausgenommen die Abstimmungen über bestimmte Angelegenheiten, die nur mit einer Stimmenmehrheit einschließlich Einstimmigkeit der beiden von Sogead ernannten Directors und der beiden von Daimler ernannten Directors rechtsgültig beschlossen werden können (die „**qualifizierte Mehrheit**“). Die Beschlussfähigkeit zur Behandlung einzelner Geschäftsbelange in einer Sitzung des Board of Directors erfordert die Anwesenheit von mindestens einem der von Sogead benannten Directors und einem der von Daimler benannten Directors. Ein Director kann einen anderen Director ermächtigen, ihn bei einer Sitzung des Board of Directors zu vertreten und in seinem Namen abzustimmen. Eine solche Ermächtigung muss schriftlich erfolgen.

Bei Uneinigkeiten im Board of Directors, außer im Falle von Uneinigkeiten, die Daimler berechtigen, die ihr von Sogead gewährte Verkaufsoption auszuüben (siehe Abschnitt „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.3.2 Beziehungen zu den Hauptaktionären – Verkaufsoption“), wird die Angelegenheit an Arnaud Lagardère (oder eine andere von Lagardère benannte Person) als Vertreter von Sogead und an den Chief Executive Officer von Daimler weitergeleitet. Falls es sich bei der betreffenden Angelegenheit um eine Sache handelt, die auf der EADS-Hauptversammlung zu behandeln ist, wird der Hauptversammlung die Angelegenheit

zur Beschlussfassung vorgelegt, wobei Sogead, Daimler und SEPI kein Stimmrecht zusteht. Dies gilt auch bei Uneinigkeiten, bei deren Eintritt Daimler die ihr von Sogead gewährte Verkaufsoption ausüben kann (in diesem Fall jedoch nur mit Zustimmung von Sogepa und Daimler).

Gemäß der Geschäftsordnung kann das Board of Directors, aus den Reihen seiner Mitglieder Ausschüsse zu bilden. Neben dem Audit Committee, dem Vergütungs- und Besetzungsausschuss und dem Strategieausschuss darf das Board of Directors andere Ausschüsse bilden, auf die es gewisse untergeordnete oder ergänzende Entscheidungsbefugnisse übertragen kann, die die gemeinsame Verantwortung aller Directors jedoch nicht aufheben. Die Beschlussfähigkeit zur Behandlung einzelner Geschäftsbelange in einer Ausschusssitzung erfordert die Anwesenheit von mindestens einem der von Sogead benannten Directors und einem der von Daimler benannten Directors. Alle Ausschussbeschlüsse erfordern die einfache Mehrheit ihrer Mitglieder.

Zusammensetzung des Board of Directors

Name	Alter	Beginn der Amtszeit (als Mitglied des Board of Directors)	Ende der Amtszeit	Hauptfunktion	Status
Bodo Uebber	50	2007	2012	Vorstandsmitglied der Daimler AG	Von Daimler nominiert
Louis Gallois	66	2000; 2005 und 2007 wieder gewählt	2012	Chief Executive Officer von EADS	Executive
Rolf Bartke	63	2007	2012	Chairman der Keiper-Recaro-Gruppe	Von Daimler nominiert
Dominique D'Hinnin	50	2007	2012	Co-Managing Partner von Lagardère	Von Sogead nominiert
Juan Manuel Eguigaray Ucelay	64	2005; 2007 wieder gewählt	2012	Studiendirektor der Fundación Alternativas	Von SEPI nominiert
Arnaud Lagardère	49	2003; 2005 und 2007 wieder gewählt	2012	General Partner und CEO von Lagardère	Von Sogead nominiert
Hermann-Josef Lamberti	54	2007	2012	Vorstandsmitglied der Deutsche Bank AG	Unabhängig
Lakshmi N. Mittal	59	2007	2012	President und Chief Executive Officer von ArcelorMittal	Unabhängig
Sir John Parker	67	2007	2012	Chairman von National Grid	Unabhängig
Michel Pébereau	68	2007	2012	Chairman von BNP Paribas	Unabhängig
Wilfried Porth	51	2009	2012	Vorstandsmitglied der Daimler AG	Von Daimler nominiert

Anmerkung: Die Geschäftsadresse aller Mitglieder des Board of Directors in allen EADS-Angelegenheiten ist: Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande.

Bei EADS muss jeder Director im Unternehmen die notwendige Kombination aus Erfahrung, Qualifikation, Fähigkeiten und Branchenkenntnissen besitzen, die unerlässlich ist, um die Gesellschaft beim Erstellen und Umsetzen ihrer Strategie insgesamt zu unterstützen, sowie die spezielle Expertise, die zur Wahrnehmung der ihm bzw. ihr als Mitglied eines Committee des Board of Directors übertragenen Aufgaben erforderlich ist. Das Board of Directors ist sich darüber im Klaren, dass die Verschiedenartigkeit seiner Mitglieder in Bezug auf Geschlecht, Erfahrung und Staatsangehörigkeit einen wertvollen Beitrag zur Qualität und Effizienz seiner Arbeit erbringt.

Das Board of Directors wird Kandidaten vorschlagen, die EADS gemeinsam mit den anderen Directors auf eine Art und Weise lenken können, die ihre Führungsposition in der

Ergänzend zur Geschäftsordnung wird die Arbeit des Board of Directors durch die internen Richtlinien für das Board of Directors (die „**Directors' Guidelines**“) geregelt, die vor dem Hintergrund der Corporate Governance Best Practices beschlossen wurden. Die Directors' Guidelines bestehen aus einer Charter für Directors (der „**Directors' Charter**“), in der die Rechte und Pflichten der Mitglieder des Board of Directors festgeschrieben sind, einer Charter für das Audit Committee (die „**Audit Committee Charter**“), einer Charta für den Vergütungs- und Besetzungsausschuss (die „**Remuneration and Nomination Charter**“) und einer Charter für den Strategieausschuss (die „**Strategieausschuss-Charter**“) die jeweils die Aufgaben der entsprechenden Ausschüsse festlegt.

Die Directors' Charter definiert Grundprinzipien, die für jeden einzelnen Director verbindlich sind, wie etwa im besten Interesse des Unternehmens und seiner Aktionäre zu handeln, der Pflichterfüllung ausreichend Zeit und Aufmerksamkeit zu widmen und jegliche Interessenkonflikte zu vermeiden.

Luft- und Raumfahrtindustrie stärkt. Das Board of Directors wird hierbei Verschiedenartigkeit – insbesondere im Hinblick auf die Geschlechtszugehörigkeit – bei der Beurteilung und beim Vorschlagen von Kandidaten für die bevorstehende Neubesetzung des Board of Directors im Jahr 2012 berücksichtigen.

Die Gesellschaft hat keine Beobachter für das Board of Directors ernannt. Gemäß geltendem niederländischem Recht sind die Mitarbeiter der Gesellschaft nicht dazu berechtigt, einen Director zu wählen. Ein Director muss keine Mindestanzahl von Aktien halten.

WERDEGANG DER MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS SOWIE SONSTIGE MANDATE UND PFLICHTEN, DIE SIE IN ANDEREN UNTERNEHMEN WAHRNEHMEN

Bodo Uebber

Herr Bodo Uebber wurde im April 2009 zum Chairman von EADS ernannt. Er war seit dem 16. Dezember 2003 Mitglied des Vorstands der Daimler AG und ist für Finanzwesen und Controlling sowie den Bereich Finanzdienstleistungen bei Daimler zuständig (seit 16. Dezember 2004) sowie für den Bereich Mergers & Acquisitions (seit April 2009). Davor bekleidete er verschiedene Führungspositionen im Finanzbereich bei der Dornier Luftfahrt GmbH, DASA AG und der MTU Aero Engines GmbH. Herr Uebber wurde am 18. August 1959 in Solingen geboren. Er erhielt 1985 seinen Abschluss in Ingenieurwesen und Wirtschaftswissenschaften von der Technischen Universität Karlsruhe. Im gleichen Jahr begann er seine Karriere bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB).

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Vorstands bei der Daimler AG;
- Chairman des Board of Directors von EADS Participations B.V.;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Financial Services AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Bank AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Stiftung Deutsche Sporthilfe;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Talanx AG;
- Mitglied des Beirats der Daimler Unterstützungskasse GmbH;
- Mitglied des Beirats der Deutsche Bank AG in München und
- Mitglied des Beirats der Landesbank Baden-Württemberg.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Chairman des Board of Directors bei debis Air Finance B.V. (zurückgetreten im April 2005);
- Chairman des Board of Directors der DaimlerChrysler Japan Holding, Ltd. (zurückgetreten am 1. Dezember 2005);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Hannover Rückversicherungs-AG (zurückgetreten am 12. Mai 2006);
- Mitglied des Board of Directors der DaimlerChrysler México Holding S.A. de C.V. (zurückgetreten am 31. Juli 2007);
- Chairman des Board of Directors der DaimlerChrysler North America Holding Corporation (DCNAH) (zurückgetreten am 3. August 2007);

- Chairman des Board of Directors der DaimlerChrysler Corporation (DCC) (zurückgetreten am 3. August 2007);
- Chairman des Board of Directors der DC U.K. Holding plc (zurückgetreten am 1. November 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler España Holding S.A. (zurückgetreten am 30. Juni 2008);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler France Holding S.A.S. (zurückgetreten am 31. Oktober 2008);
- Mitglied des Board of Directors der Freightliner LLC (zurückgetreten am 30. September 2009) und
- Mitglied des Aufsichtsrats von McLaren (zurückgetreten am 10. November 2009).

Louis Gallois

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

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chief Executive Officer bei EADS Participations B.V.;
- Mitglied des Board of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS;
- Mitglied des Aufsichtsrates von Michelin;
- Mitglied des Board of Directors der *École Centrale des Arts et Manufactures*; und
- Präsident der Stiftung Vilette-Entreprises.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Board of Directors von Thales (zurückgetreten am 30. Juni 2005);
- Präsident von SNCF (zurückgetreten am 2. Juli 2006); und
- Mitglied des Board of Directors der Dassault Aviation (zurückgetreten am 26. November 2008).

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Rolf Bartke

Rolf Bartke ist Chairman der Keiper-Recaro-Group. Herr Rolf Bartke war bis 2009 Chairman der Kuka AG, davor leitete er von 1995 bis 2006 die Geschäftseinheit Lieferwagen bei der DaimlerChrysler AG. Vorher war er Geschäftsführer bei Mercedes-Benz in den Bereichen kommerzielle Fahrzeugplanung und -projekte, kommerzielle Fahrzeugentwicklung, Marketing und Vertriebsplanung für Unimog und MB-trac. Seine berufliche Laufbahn begann 1976 als Geschäftsführer der Vertriebsniederlassung der Unimat GmbH in Düsseldorf. Rolf Bartke erwarb seinen Doktor der Wirtschaftswissenschaften an der Universität Karlsruhe.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Vorsitzender des Aufsichtsrats der SFC Smart Fuel Cell AG;
- Mitglied des Board of Directors der J&R Carter Partnership Foundation;
- Mitglied des Board of Directors bei SORTIMO North America Inc.;
- Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V.; und
- Mitglied des Beirats der HUF Hülsbeck & Fürst GmbH & Co. KG.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Ludwigsfelde GmbH (zurückgetreten am 31. März 2006);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Manufacturing International LLC (zurückgetreten am 31. März 2006);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler España S.A. (zurückgetreten am 31. März 2006);
- Chairman des Board of Directors der SAF-Holland S.A. (zurückgetreten am 31. Januar 2009); und
- Chairman der Kuka AG (zurückgetreten am 18. September 2009).

Dominique D'Hinnin

Herr Dominique D'Hinnin wurde im März 2010 zum Co-Managing Partner der Lagardère SCA ernannt. Er trat 1990 als Berater des Vorsitzenden des Finanzausschusses des Konzerns bei Lagardère ein. Danach hatte er innerhalb des Konzerns verschiedene Positionen inne, zunächst als Internal Audit Manager, dann 1993 als CFO Hachette Livre, bis er zum Executive Vice President von Grolier Inc. in den USA und 1998 zum Chief Financial Officer von Lagardère bestellt wurde.

Herr D'Hinnin ist Absolvent der *École Normale Supérieure* und *Inspecteur des Finances*.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chairman und Managing Director von Ecrinvest 4 S.A.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Hachette S.A.;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Active S.A.S.;
- Ständiger Vertreter der Hachette S.A. im Aufsichtsrat von Lagardère Active Broadcast;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Entertainment S.A.S.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Services S.A.S.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Hachette S.A.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Ressources S.A.S.;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Sports S.A.S.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Sogeadé Gérance S.A.S.;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Financière de Pichat & CIE SCA;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Matra Manufacturing & Services S.A.S.;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats des „Club des Normaliens dans l'Entreprise“;
- Mitglied des Trustee Board und Schatzmeister der „Fondation de l'École Normale Supérieure“;
- Präsident des „Institut d'expertise et de prospective de l'École Nationale Supérieure“;
- Chairman des „Club des Trente“;
- Vize-Präsident von Atari S.A. (ehemals Infogrames Entertainment S.A.) und Chairman des Audit Committee der Atari S.A.;
- Mitglied des Aufsichtsrats und Chairman des Audit Committee der Le Monde S.A.;
- Mitglied des Verwaltungsrats der Le Monde Interactif S.A.;
- Mitglied des Aufsichtsrats und des Audit Committee der CANAL + France S.A.;

- Director der Lagardère North America, Inc; und
- Mitglied des Board of Directors von EADS Participations B.V.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Ständiger Vertreter von Lagardère Active Broadcast im Aufsichtsrat von Multithématiques (zurückgetreten im Februar 2005);
- Ständiger Vertreter der Lagardère SCA im Aufsichtsrat von Hachette Filipacchi Medias (am 25. Oktober 2006 in eine S.A.S. umgewandelt);
- Chairman und Managing Director der Lagardère Télévision Holdings S.A. (zurückgetreten im Januar 2007);
- Mitglied des Verwaltungsrats der Legion Group S.A. (zurückgetreten im Mai 2007);
- Director von Lagardère Management, Inc (zurückgetreten im Oktober 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Hachette Holdings S.A.S. (zurückgetreten im Dezember 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats von Financière Pichat S.A.S. (zurückgetreten im April 2008);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Newsweb S.A. (zurückgetreten im Juni 2008); und
- Chairman der Eole S.A.S (zurückgetreten im Februar 2009).

Juan Manuel Eguiagaray Ucelay

Herr Juan Manuel Eguiagaray Ucelay ist Studiendirektor bei der „Denkfabrik“ *Fundación Alternativas* mit Sitz in Madrid. Er hatte eine Vollzeitposition als Professor für Wirtschaftswissenschaften an der Deusto Universität in Bilbao (1970-1982) inne und war außerordentlicher Professor für Wirtschaftswissenschaften an der Carlos III Universität in Madrid. Eguiagaray Ucelay erwarb akademische Abschlüsse in Wirtschafts- und Rechtswissenschaften und promovierte an der Deusto Universität. Der ehemalige spanische Minister für öffentliche Verwaltung (1991-1993) und Minister für Industrie und Energie (1993-1996) zog sich 2001 aus dem Parlament zurück, um sich in Wirtschaft und Gesellschaft zu engagieren.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Präsident der Solidaridad Internacional (NGO);
- Mitglied des Beirats der EPTISA (ehemals Fundacion Grupo EP);
- Mitglied des Beirats von Cap Gemini Spain; und

- Mitglied des Board of Directors von EADS Participations B.V.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Beirats der Futurspace S.A. (zurückgetreten am 5. Juli 2004);
- Außerordentlicher Professor für Makroökonomie an der Universität Carlos III in Madrid (zurückgetreten am 30. September 2006);
- Mitglied des Beirats der Creation, Advising and Development (Creade) S.L. (zurückgetreten am 1. Juli 2007); und
- Wirtschaftsberater der Arco Valoraciones S.A. (zurückgetreten am 1. November 2007).

Arnaud Lagardère

Herr Arnaud Lagardère ist seit 2003 General Partner und Chief Executive Officer (CEO) von Lagardère. Er war seit 1998 Managing Partner von Lagardère und wurde 1999 zum CEO von Lagardère Media und Lagardère Active ernannt. Zuvor war er CEO von Grolier Inc. in den USA, Leiter Emerging Activities und elektronische Medien für Matra und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Arjil Bank. Er startete seine Karriere 1986 als General Manager von MMB, der Beteiligungsgesellschaft von Hachette und Europe 1. Arnaud Lagardère erwarb ein Diplom in Wirtschaftswissenschaften an der Universität Paris Dauphine.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Media (Firma: Hachette S.A.);
- Director von Hachette Livre (S.A.);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats von Lagardère Services (S.A.S.) (vormals Hachette Distribution Services);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats von Lagardère Active (S.A.S.);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats von Lagardère Sports (S.A.S.);
- Director von Lagardère Ressources (S.A.S.);
- President der Lagardère Unlimited INC;
- Ständiger Vertreter der Lagardère Unlimited INC, Mitglied der Lagardère Unlimited LLC mit leitender Funktion;
- Chairman und Chief Executive Officer von SOGEADE Gérance (S.A.S.);
- Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V.;

1

2

3

4

5



Verzeichnis



- Präsident der Fondation Jean-Luc Lagardère;
 - Präsident des Sportvereins Lagardère Paris Racing Ressources (Vereinsgesetz 1901);
 - Präsident des Sportvereins Lagardère Paris Racing (Vereinsgesetz 1901);
 - Präsident der „Association des Amis de Paris Jean-Bouin C.A.S.G.“ (Vereinsgesetz 1901).
 - Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère (S.A.S.);
 - Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Capital & Management (S.A.S.);
 - Chairman und Chief Executive Officer von Arjil Commanditée – ARCO (S.A.); und
 - Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG;
- Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:
- Chairman und Chief Executive Officer der Lagardère Images (S.A.S.) (zurückgetreten im Oktober 2004);
 - Chairman und Chief Executive Officer der Lagardère Thématiques (S.A.) (zurückgetreten im November 2004);
 - Manager von Lagardère Elevage (zurückgetreten im März 2003);
 - Vice President des Aufsichtsrats von Arjil & Compagnie (SCA) (zurückgetreten im April 2004);
 - Präsident des „Club des Entreprises Paris 2012“ (zurückgetreten im Januar 2006);
 - Director von Fimalac (S.A.) (zurückgetreten im Januar 2006);
 - Chairman und Chief Executive Officer der Lagardère Active (S.A.S.) (zurückgetreten im Oktober 2006);
 - Director der Hachette Filipacchi Medias (S.A.) (zurückgetreten im Oktober 2006);
 - Ständiger Vertreter der Hachette S.A. im Vorstand der SEDI TV-TEVA (SNC) (zurückgetreten im Dezember 2006);
 - Chairman und Chief Executive Officer (*Président Délégué*) von Lagardère Active Broadcast (S.A. Monégasque) (zurückgetreten im März 2007);
 - Mitglied des Aufsichtsrats von Lagardère Sports (S.A.S.) (zurückgetreten im April 2007);
 - Director von Lagardère Management, Inc (zurückgetreten im Oktober 2007);
 - Chairman des Board of Directors der Lagardère Active North America, Inc. (zurückgetreten im Oktober 2007);
 - Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hachette Holding (S.A.S.) (ex Hachette Filipacchi Medias) (zurückgetreten im Dezember 2007);
 - Director von France Télécom (S.A.) (zurückgetreten im Januar 2007);
 - Mitglied des Aufsichtsrats von Virgin Stores (S.A.) (zurückgetreten im Februar 2008);
 - Mitglied des Aufsichtsrats von Le Monde (S.A.) (zurückgetreten im Februar 2008).
 - Präsident (Chief Executive Officer) der Lagardère Active Broadband (S.A.S.) (zurückgetreten im Juni 2008);
 - Director von LVMH Moët Hennessy Louis Vuitton (S.A.) (zurückgetreten im Mai 2009); und
 - Ständiger Vertreter von Lagardère Active Publicité im Board of Directors von Lagardère Active Radio International (S.A.) (zurückgetreten im Mai 2009).

Hermann-Josef Lamberti

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

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Aufsichtsrats des BVV Pensionsfonds des Bankgewerbes AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats des BBV Versicherungsverein des Bankgewerbes A.G. und der BVV Versorgungskasse des Bankgewerbes e.V.;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Carl Zeiss AG;

- Mitglied des Aufsichtsrats der Deutsche Börse AG;
 - Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG;
 - Mitglied des Vorstands des Arbeitgeberverbands des privaten Bankgewerbes e.V.;
 - Mitglied des Kuratoriums der Baden-Badener Unternehmensgespräche – Gesellschaft zur Förderung des Unternehmensnachwuchses e.V. (Herr Lamberti tritt im Mai 2010 zurück);
 - Mitglied des Beirats der Barmenia Versicherungen Wuppertal;
 - Stellvertretendes Mitglied des Einlagensicherungsausschusses des Bundesverbandes deutscher Banken e.V.;
 - Vertreter der Vereinigung des Bundesverbandes deutscher Banken e.V.;
 - Mitglied des Ausschusses Finanzgemeinschaft Deutschland des Bundesverbandes deutscher Banken e.V.;
 - Mitglied des Vorstands des Deutschen Aktieninstituts e.V.;
 - Mitglied des Kuratoriums des e-Finance Lab Frankfurt am Main;
 - Mitglied des Börsenrats von Eurex Deutschland;
 - Mitglied des Börsenrats der Frankfurter Wertpapierbörse AG;
 - Vorsitzender des Vereins Freunde der Bachwoche Ansbach e.V.;
 - Mitglied des Kuratoriums des Instituts für Recht und Finanzen Frankfurt am Main;
 - Mitglied des Beirats des Instituts für Unternehmensplanung – IUP;
 - Mitglied des Kuratoriums der Jungen Deutschen Philharmonie;
 - Stellvertretender Vorsitzender des Kuratoriums der Gesellschaft zur Förderung des Kölner Kammerorchesters e.V.;
 - Mitglied des Programm-Beirats der LOEWE Landes-Offensive zur Entwicklung wissenschaftlich-ökonomischer Exzellenz des Hessischen Ministeriums für Wissenschaft und Kunst;
 - Mitglied des Beirats des Münchner Kreises;
 - Stellvertretendes Mitglied des Beirats und Prüfungsausschusses des Prüfungsverbands deutscher Banken e.V.;
 - Executive Customer des Beirats der Symantec Corporation;
 - Mitglied des Kuratoriums der Frankfurt International School e.V.;
 - Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses des Instituts für Wirtschaftsinformatik der HSG der Universität St. Gallen;
 - Mitglied des Verwaltungsrats der Universitätsgesellschaft Bonn-Freunde, Förderer, Alumni;
 - Mitglied des Gründungsrats des Wallraf-Richartz-Museums;
 - Mitglied des Kuratoriums des Wallraf-Richartz-Museum und Museum Ludwig e.V.;
 - Mitglied des Beirats im Zentrum für marktorientierte Unternehmensführung der WHU;
 - Mitglied des Lenkungs Ausschusses und des Bundesausschusses des Wirtschaftsrats der CDU e.V.;
 - Mitglied der Börsensachverständigenkommission (Bundesfinanzministerium);
 - Mitglied des Vorstands des Frankfurt Main Finance e.V.;
 - Senatsmitglied der Fraunhofer Gesellschaft;
 - Mitglied des Beirats des Fraunhofer-IUK-Verbund;
 - Mitglied des Universitätsrats der Universität Köln;
 - Mitglied des Board of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS;
 - Mitglied des Board of Directors der Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain e.V.; und
 - Mitglied des Exekutivausschusses der FrankfurtRheinMain e.V. (i.G).
- Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:
- Mitglied des Aufsichtsrats der SupplyOn AG (zurückgetreten am 1. Januar 2003);
 - Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bank S.A./N.V. (zurückgetreten am 21. April 2004);
 - Vorsitzender des Aufsichtsrats der European transaction bank AG (zurückgetreten am 9. Juni 2004);
 - Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bank S.A.E. (zurückgetreten am 16. Juni 2004);
 - Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank Payments Projektgesellschaft AG (zurückgetreten am 1. Juli 2004);

1

2

3

4

5



Verzeichnis



- Vorsitzender des Beirats der Deutsche Clubholding GmbH (zurückgetreten am 1. Mai 2005);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der E-Millennium 1 GmbH & Co. KG (zurückgetreten am 1. Mai 2005);
- Mitglied des Ausschusses für Privat- und Geschäftskunden des Bundesverbandes Deutscher Banken e.V. (zurückgetreten am 1. Juli 2005);
- Non-Executive Director des Board of Directors von Euroclear S.A./N.V. (zurückgetreten am 19. September 2005);
- Non-Executive Director des Board of Directors von Euroclear plc (zurückgetreten am 19. September 2005);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Schering AG (zurückgetreten am 20. März 2006);
- Mitglied des Board of Directors der Fiat S.p.A. (zurückgetreten am 24. Juli 2007);
- Mitglied des Verbands der Sparda-Banken e.V. (zurückgetreten am 30. September 2007);
- Mitglied des Stiftungsrats der Otto A. Wipprecht-Stiftung (zurückgetreten am 31. Mai 2008); und
- Mitglied des Beirats der Universität Augsburg (zurückgetreten am 30. September 2008).
- Chairman und Mitglied des Executive Committee der World Steel Association (frühere Bezeichnung: International Iron and Steel Institute);
- Mitglied des Rates für Auslandsinvestitionen in Kasachstan;
- Mitglied des Internationalen Rates für Investitionen in Südafrika;
- Mitglied des Internationalen Präsidentenberatergremiums von Mosambik;
- Mitglied des *International Business Council* des Weltwirtschaftsforums;
- Mitglied des Beirats der *Kellogg School of Management*;
- Mitglied des Beirats des Premierministers der Ukraine;
- Mitglied des *Global Advisory Council* des indischen Premierministers;
- Mitglied des Board der Commonwealth Business Council Limited;
- Mitglied des Konsortiums der Cleveland Clinic;
- Mitglied des Board der ArcelorMittal USA Inc.;
- President der Ispat Inland U.L.C.

Lakshmi N. Mittal

Herr Lakshmi N. Mittal ist Chairman und CEO von ArcelorMittal. 1976 gründete er die Mittal Steel Company und leitete 2006 die Fusion mit Arcelor, um so den weltweit größten Stahlhersteller zu gründen. Er ist aufgrund der führenden Rolle bei der Umstrukturierung der weltweiten Stahlindustrie eine allgemein anerkannte Persönlichkeit. Lakshmi N. Mittal blickt auf über 35 Jahre Arbeitserfahrung in der Stahlindustrie und damit verbundenen Branchen zurück. Das Magazin Fortune kürte ihn zum „Europäischen Geschäftsmann des Jahres 2004“, die Sunday Times zum „Geschäftsmann 2006“, das Time Magazine zum „International Newsmaker of the Year 2006“, die Financial Times zur „Person des Jahres 2006“ und das *King's College* zum Fellow. Zudem wurde ihm 2007 der Dwight D. Eisenhower Global Leadership Award, das Große Verdienstkreuz von Spanien und der Padma Vibhushan vom Präsidenten Indiens verliehen.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Board of Directors der ArcelorMittal S.A.;
- Mitglied des Board of Directors von Goldman Sachs;
- Mitglied des Board of Directors der ICICI Bank Limited;
- Mitglied des Board der ONGC Mittal Energy Ltd.;
- Mitglied des Board der ONGC Mittal Energy Services Ltd.;
- Vorsitzender der ArcelorMittal-Stiftung;
- Trustee der *Gita Mittal Foundation*;
- Trustee der *Gita Moban Mittal Foundation*;
- Mitglied des Executive Board der *Indian School of Business*;
- Trustee der *Lakshmi and Usha Mittal Foundation*;
- Mitglied des Managing Committee der Lakshmi Niwas und Usha Mittal-Stiftung;
- Chairman des Governing Council des *LNMI Institute of Information Technology*;
- Treuhänder des Mittal Champion Trust;
- Golden Patron des Prince's Trust; und
- Treuhänder der Stiftung *Mittal Children's Foundation*.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des International Advisory Board der Citigroup (zurückgetreten im Juni 2008).

Sir John Parker

Sir John Parker ist Chairman der National Grid PLC und Anglo American PLC, stellvertretender Chairman der DP World (Dubai), Non-Executive Director der Carnival PLC und Carnival Corporation, Mitglied des International Advisory Board der Citigroup und Rektor der Universität *Southampton*. In seiner Karriere spannt er einen Bogen von den Ingenieurwissenschaften über Schiffbau bis hin zur Verteidigungsindustrie, unter anderem mit fast 25 Jahren Erfahrung als Chief Executive Officer bei Harland & Wolff und der Babcock International Group. Er studierte Schiffbau und Maschinenbau am *College of Technology, Queens University, Belfast*.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Vorstandsmitglied der Carnival plc und Carnival Corporation;
- Stellvertretender Chairman der D.P. World (Dubai);
- Mitglied des International Advisory Board der Citigroup;
- Kanzler der Universität *Southampton*;
- Director der White Ensign Association Limited;
- Mitglied des *Prime Ministers Business Council for Britain*; und
- Mitglied des Board of Directors des EADS.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Senior Non-Executive Director der Bank of England (zurückgetreten im Juni 2009); und
- Joint Chairman der Mondi Group (zurückgetreten im August 2009).

Michel Pébureau

Herr Michel Pébureau war seit 2003 Präsident von BNP Paribas. Er leitete die Fusion, mit der BNP Paribas im Jahr 2000 entstand, und wurde ihr Chairman und Chief Executive Officer (CEO). 1993 wurde er zum Chairman und CEO der *Banque Nationale de Paris* ernannt und privatisierte diese. Zuvor war er Chairman und CEO von *Crédit Commercial de France*. Seine Laufbahn begann 1967 bei der *Inspection Générale des Finances*. 1970 wechselte er ins französische Finanzministerium, wo er verschiedene hochrangige Funktionen ausübte. Michel Pébureau ist Absolvent der *École Nationale d'Administration* und der *École Polytechnique*.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Board of Directors von Lafarge;
- Mitglied des Board of Directors von Saint-Gobain;
- Mitglied des Board of Directors von Total;
- Mitglied des Board of Directors der Pargesa Holding S.A., Schweiz;
- Mitglied des Board of Directors der BNP Paribas (Suisse) S.A.;
- Mitglied des Aufsichtsrates von Axa;
- Mitglied des Aufsichtsrats der *Banque Marocaine pour le Commerce et l'Industrie*, Marokko;
- Nicht stimmberechtigtes Vorstandsmitglied von Galeries Lafayette S.A.;
- Vorsitzender des *European Financial Round Table*;
- Chairman der Europäischen Bankenvereinigung;
- Chairman des Investment Banking and Financial Markets Committee der *Fédération Bancaire Française*;
- Vorsitzender des Vorstands des *Institut d'Études Politiques de Paris*;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats des *Institut Aspen France*;
- Chairman des *Institut de l'Entreprise*;
- Mitglied des Executive Committee des *Mouvement des Entreprises en France*;
- Mitglied des *Haut Conseil de l'Éducation*;
- Mitglied des *Institut International d'Études Bancaires*;
- Mitglied des *International Advisory Panel of Monetary Authority of Singapore*;
- Mitglied des *International Capital Markets Advisory Committee der Federal Bank of New York*;
- Mitglied des *International Business Leaders' Advisory Council* für den Bürgermeister von Shanghai (IBLAC);
- Mitglied des *European Financial Round Table*; und
- Mitglied der „Academie des sciences morales et politiques“.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Board of Directors von EADS Participations B.V. (zurückgetreten am 22. Oktober 2007).

Wilfried Porth

Herr Wilfried Porth ist Mitglied des Vorstands der Daimler AG und Leiter des Bereichs Labor Relations, er ist für den Personalbereich, das IT-Management und die Beschaffung von Nichtproduktions-Materialien und Dienstleistungen zuständig. Herr Porth hatte bis 2006 die Position eines Executive Vice President bei MB Van inne, davor war er Chief Executive Officer der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corp. Er bekleidete davor mehrere leitende Positionen im technischen Bereich des Daimler-Konzerns, einschließlich mehrjähriger Auslandserfahrung. Herr Porth schloss sein Studium an der Universität Stuttgart als Diplom-Ingenieur ab.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler Financial Services AG;
- Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V.; und
- Mitglied des Beirats der Daimler Unterstützungskasse GmbH;

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Board of Directors der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (zurückgetreten im Juni 2005);
- Mitglied des Beirats der Westfalia Van Conversion GmbH (zurückgetreten im November 2007);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH (zurückgetreten im März 2009);
- Mitglied des Beirats der Mercedes-Benz España, S.A. (zurückgetreten im Juni 2009);
- Mitglied des Board of Directors der Daimler Vans Manufacturing, LLC (zurückgetreten im August 2009); und
- Leitender Angestellter der Daimler Vans Manufacturing, LLC (zurückgetreten im August 2009).

Unabhängige Directors

Die vier unabhängigen Directors, die nach den oben dargestellten Kriterien der Unabhängigkeit bestellt wurden, sind Hermann-Josef Lamberti, Lakshmi N. Mittal, Sir John Parker und Michel Pébereau.

Frühere Straftaten und familiäre Bindungen

Soweit der Gesellschaft bekannt ist, wurde bisher über keinen der oben genannten Directors (weder als Privatperson noch als Director oder Führungskraft einer der oben genannten Unternehmen) eine Strafe wegen Betrugs verhängt noch waren die Genannten in Konkurs-, Zwangsverwaltungs- oder Liquidationsverfahren verwickelt. Es liegen gegen sie weder öffentliche Beschuldigungen oder Anklagen vor noch wurden Strafen einer Aufsichtsbehörde verhängt oder ihnen von Gerichts wegen die Voraussetzungen als Mitglied der Geschäftsleitung oder des Aufsichtsrates wegen unternehmerischer Versäumnisse in den letzten fünf Jahren entzogen. Bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments bestanden keine familiären Verbindungen unter den Directors.

4.1.1.2 GESCHÄFTE DES BOARD OF DIRECTORS IM JAHR 2009

Sitzungen des Board of Directors

Das Board of Directors trat im Jahr 2009 elf Mal zusammen und wurde regelmäßig durch Geschäftsberichte des Chief Executive Officer über Entwicklungen informiert, inklusive aktualisierter Prognosen sowie strategischer und operativer Planungen. Die durchschnittliche Anwesenheitsquote bei diesen Sitzungen betrug 84%.

Am 14. April 2009 trat Herr Rüdiger Grube als Chairman des Board of Directors zurück, und das Board of Directors ernannte Herrn Bodo Uebber als Nachfolger für diese Position. Herr Rüdiger Grube trat ebenfalls als Mitglied des Board of Directors zurück und für seine restliche Amtszeit (d.h. bis zur Jahreshauptversammlung im Jahr 2012) schlug das Board of Directors als Nachfolger Herrn Wilfried Porth vor, der auf der Jahreshauptversammlung am 27. Mai 2009 ernannt wurde. Das Board of Directors ernannte außerdem am 2. Februar 2009 Herrn Domingo Ureña-Raso als Mitglied des Executive Committee und neuen Leiter des Bereichs Airbus Military sowie im November 2009 Herrn Sean O'Keefe als neuen Leiter von EADS North America. Letzterer wurde am 1. Januar 2010 Mitglied des Executive Committee. Das Board of Directors genehmigte auch die Erneuerung der Verträge anderer Mitglieder des Executive Committee.

Insgesamt wurden im Jahr 2009 sieben Sitzungen des Board of Directors einberufen, bei denen Angelegenheiten im Zusammenhang mit A400M behandelt wurden. Sonstige Themen, die bei den Sitzungen des Board of Directors eingehend diskutiert wurden, und Geschäftsvorfälle, die von diesem genehmigt wurden, waren: Die Strategie von EADS (einschließlich Angelegenheiten im Bereich M&A und des Wettbewerbsumfelds), wichtige Geschäftsthemen wie u.a. die Entwicklung der A350 und das saudi-arabische Grenzüberwachungsprogramm, regelmäßige aktuelle Berichte zu den anderen wichtigen Programmen, Fortschritte bei Vision 2020, die Genehmigung des Betriebsplans, die finanziellen Ergebnisse des Konzerns sowie Prognosen. In

wirtschaftlichen Krisenzeiten konzentrierte sich das Board of Directors auf das Risikomanagement des Unternehmens, den jährlichen Revisionsplan des Unternehmens und Fortschritte bei der im Jahr 2008 geschaffenen Compliance Organisation. Anhängige Prozesse und Rechtsstreitigkeiten wurden ebenfalls besprochen. Das Board of Directors befasste sich außerdem mit Fragen des Personals und der Humanressourcen, wie z.B. Gehaltsrichtlinien, der Qualifikation des Managements und der Vergütung (einschließlich eines langfristigen Leistungsplans und eines Belegschaftsaktienplans) sowie der Anwerbung, Beibehaltung und der Entwicklung von High Potentials, um die Qualität des EADS-Managements sowie die multinationale Führungsstruktur des Konzerns für die Zukunft zu sichern. Das Board trug dem Management auch an, seine Bemühungen um größere Verschiedenartigkeit bei den Angestellten zu verstärken.

Leistungsbewertung des Board of Directors

Das Board of Directors führt jährlich ein Verfahren zur internen Bewertung der eigenen Leistung sowie alle drei Jahre eine gründlichere Bewertung durch externe Berater durch. Aufgrund der Umstrukturierung des Board of Directors im Oktober 2007 wählte das Board Egon Zehnder International für eine Überprüfung der Effizienz des Board im Jahr 2010 aus.

Die Board-Prüfung wurde im Februar 2010 von Egon Zehnder International durchgeführt. Die Besprechung des Ergebnisses wurde für weitere Sitzungen des Board of Directors im März und Juni 2010 angesetzt. Bei der Bewertung wurde die Rolle des Board of Directors untersucht sowie die Korrelation zwischen seiner Tätigkeit und seiner Mission und die Instrumente und Prozesse, die sich auf seine Leistung auswirken.

Die Bewertung kam zu dem Schluss, dass das Board of Directors im Allgemeinen mit seiner Fähigkeit zufrieden ist, als Team zu arbeiten und relevante Angelegenheiten im Interesse der Gesellschaft offen anzugehen. Es können zwar Verbesserungen vorgenommen werden, nach 28 Monaten im Betrieb besteht jedoch kein Grund zur Vornahme organisatorischer Änderungen.

Die Directors erachten die Häufigkeit und Länge der Sitzungen des Board of Directors für angemessen und sind der Ansicht, dass Fragen gründlich erörtert werden. Die unterstützende Dokumentation enthält alle erforderlichen Informationen, muss jedoch zur Förderung der Entscheidungsfindung besser zielgerichtet sein. Der Umfang ist auf die Komplexität des Geschäfts zurückzuführen. Diese Tatsache spiegelt sich im Anteil der abgelieferten Informationen an der geführten Diskussion wider.

Hinsichtlich der Zusammenarbeit des Board of Directors ist die Teilnahme angemessen und es herrscht die einhellige Meinung, dass gegensätzliche Standpunkte zum Ausdruck gebracht und Diskussionen offen geführt werden und dass abweichende Meinungen konstruktiv geäußert werden können. Insgesamt ist das Board of Directors der Ansicht, dass es international

ausgerichtete, sehr verschiedenartige, relevante Qualifikationen mit starker finanzieller Kompetenz vereint; im Jahr 2009 wurden diese Fähigkeiten zum Besprechen der wichtigsten Programme, der Neuaushandlung des A400M-Vertrags, der mit der Wirtschaftskrise verbundenen Risiken sowie deren Auswirkung auf gewerbliche Aktivitäten und die Rentabilität eingesetzt. Es wurde befunden, dass eine engere Arbeitsbeziehung zwischen dem Board of Directors und dem Executive Committee die Effizienz fördern würde.

Außerdem sind die Directors der Meinung, dass die Arbeit im Board es ihnen erlaubt, ihren Pflichten nachzukommen und dass die Arbeit des Board of Directors von Compliance-Erwägungen geprägt ist. Sie sind jedoch der Ansicht, dass sich das Board of Directors immer noch stark auf betriebliche Angelegenheiten konzentriert – besonders auf A400M – und dadurch langfristigen Fragen weniger Aufmerksamkeit schenkt. Deshalb fordert die Mehrheit der Mitglieder des Board of Directors, dass das gesamte Board mehr Zeit für langfristige Fragen wie Strategie und Folgeplanung aufwendet. Es wurden jedoch Schritte in dieser Richtung unternommen und das Board of Directors stellte erstmalig eine eintägige Sitzung ganz für die Strategie im Jahr 2009 ab, einschließlich einer Bewertung der Ziele von Vision 2020 in einem sich ändernden Umfeld. Dieses Verfahren wird auch in Zukunft beibehalten.

Die Ausschüsse arbeiten sehr gründlich und professionell, und die Koordination des Audit Committee und des Vergütungs- und Besetzungsausschusses mit dem Rest des Board of Directors ist zufriedenstellend. Allerdings sollte die Arbeit der Ausschüsse vermehrt an Tagen erfolgen, die nicht mit den Sitzungen des Board of Directors kollidieren und die Ergebnisse der Arbeit der Ausschüsse sollte intensiver mit dem gesamten Board of Directors besprochen werden.

Schließlich werden die Vorsitzenden des Board of Directors und der Ausschüsse als sehr kompetent und engagiert bezeichnet.

Seit der letzten Selbstbeurteilung im Jahr 2009 sind das Engagement einer speziellen Zusammenkunft des Board of Directors für strategische Angelegenheiten, die Vielfalt der Qualifikationen und der Erfahrung des Board sowie das Konzentrieren auf die Tagesordnung die am deutlichsten erkennbaren Verbesserungen. Der Board Secretary hat entsprechende Maßnahmen ergriffen, damit die Dokumentation des Board of Directors die Entscheidungsfindung im Jahr 2010 besser unterstützt.

Die kontinuierliche Verbesserung, Wettbewerbsfähigkeit und Effektivität der Steuerung und des Managements der Gruppe werden nach wie vor ein zentraler Gesichtspunkt und Schlüsselfaktor für den Erfolg von EADS bleiben.

4.1.2 Audit Committee

Gemäß Geschäftsordnung gibt das Audit Committee (Bilanzausschuss) dem Board of Directors Empfehlungen für die Bestellung der Abschlussprüfer und die Festlegung ihrer Vergütung sowie für die Genehmigung der Jahres- und Zwischenabschlüsse, bespricht den Prüfungsplan sowie die Prüfergebnisse der Abschlüsse mit den Abschlussprüfern und überwacht die Ordnungsmäßigkeit der internen Kontrollen des Konzerns, der Bilanzierungsgrundsätze und der Finanzberichterstattung. Das Audit Committee ist dafür verantwortlich, dass die internen und externen Prüfungsverfahren ordnungsgemäß geleitet werden und den Prüfungsangelegenheiten in Sitzungen des Board of Directors angemessene Beachtung geschenkt wird. Die Vorschriften und Verantwortungsbereiche des Audit Committee wurden in der Audit Committee Charter detailliert niedergelegt.

Das Audit Committee prüft die Vierteljahres-, Halbjahres- und Jahresabschlüsse auf der Grundlage der vorab ausgehändigten Dokumenten und seiner Gespräche mit den Abschlussprüfern. Es überprüft auch das Enterprise Risk Management (ERM) und die Compliance Organisation der Gruppe.

Im Jahr 2009 wurde das Audit Committee:

- von Hermann-Josef Lamberti geleitet; ihm gehörten bis zum 14. April 2009 auch Dominique D’Hinnin, Sir John Parker und Bodo Uebber an; und
- seit diesem Zeitpunkt von Hermann-Josef Lamberti geleitet und ihm gehören als Mitglieder auch Rolf Bartke, Dominique D’Hinnin und Sir John Parker an.

Der Chairman und der Chief Executive Officer sind eingeladen, an sämtlichen Sitzungen des Committee teilzunehmen. Es wird erwartet, dass der Head of Accounting und der Chief Financial Officer an den Sitzungen des Audit Committee teilnehmen, um Fragen zu beantworten.

Das Audit Committee tritt viermal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammen. Im Laufe des Jahres 2009 trat es fünfmal zusammen, mit einer durchschnittlichen Anwesenheitsquote von 90%, um die Ergebnisse der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2008 und das erste Halbjahr 2009 sowie die vierteljährlichen Finanzrevisionen und Themen wie Enterprise Risk Management (ERM), Compliance und interne Revisionsangelegenheiten zu besprechen.

4.1.3 Vergütungs- und Besetzungsausschuss

Gemäß der Geschäftsordnung erteilt der Vergütungs- und Besetzungsausschuss dem Board of Directors Empfehlungen in Bezug auf die Ernennung des Corporate Secretary von EADS, der Mitglieder des Shareholder Committee von Airbus und der Vorsitzenden der Aufsichtsräte (oder sonstigen vergleichbaren Organe) anderer wichtiger Konzerngesellschaften und Geschäftseinheiten. Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss erteilt dem Board of Directors zudem Empfehlungen in Bezug auf Vergütungsstrategien und langfristige Vergütungspläne und entscheidet über die Dienstverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten in Bezug auf die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee. Nach Genehmigung durch den Chairman überprüft es auch die Vorschläge des Chief Executive Officer im Hinblick auf die Ernennung von Mitgliedern des Executive Committee und des Chief Executive Officer von Airbus. Die Geschäftsordnung und die Zuständigkeitsbereiche des Vergütungs- und Besetzungsausschusses wurden in der Remuneration and Nomination Charter niedergelegt.

Die für die Ernennung für Management-Positionen der Gruppe geltende Grundregel ist, dass der beste Kandidat für die Position ernannt werden soll („die für die Aufgabe am besten

geeignete Person“ bzw. „*best person for the job*“), während gleichzeitig der Aspekt der Verschiedenartigkeit in Bezug auf Geschlecht, Erfahrungshintergrund, Staatsangehörigkeit, etc. zu berücksichtigen ist.

2009 wurde der Vergütungs- und Besetzungsausschuss:

- von Sir John Parker geleitet, weitere Mitglieder waren bis zum 27. Mai 2009 Rolf Bartke, Dominique D’Hinnin und Hermann-Josef Lamberti; und
- wurde seit diesem Zeitpunkt von Sir John Parker geleitet, ihm gehören als Mitglieder auch Dominique D’Hinnin, Hermann-Josef Lamberti und Wilfried Porth an.

Der Chairman und der Chief Executive Officer sind eingeladen, an sämtlichen Sitzungen des Committee teilzunehmen.

Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss muss zweimal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammentreten. Im Jahr 2009 tagte er viermal, bei einer durchschnittlichen Anwesenheitsquote von 94%. Außer dem Erteilen von Empfehlungen an das

Board of Directors für wichtige Besetzungen innerhalb der Gruppe überprüfte der Vergütungs- und Besetzungsausschuss die Vergütungsrichtlinien (einschließlich Pensionsplänen), den variablen Einkommensanteil für 2008, den langfristigen Leistungsplan und den Belegschaftsaktienplan für 2009/2010, die Gehälter der Mitglieder des Executive Committee für 2009 sowie die allgemeine Nachfolgeplanung.

Anfang 2010 wurde eine sorgfältige Vergleichsstudie über die Vergütung des Board of Directors und der Führungskräfte von

EADS durchgeführt, um zu untersuchen, ob deren Struktur und Beträge angemessen sind. Die Resultate ergaben, dass die Vergütung insgesamt angemessen war und den Empfehlungen, sich nach den branchenüblichen Praktiken zu richten, entsprach. Im Rahmen der Ergebnisse hat der Vergütungs- und Besetzungsausschuss eine Verbesserung der Vergütungsstruktur für EADS-Führungskräfte im Jahr 2010 insgesamt empfohlen, um den Zielen der Gesellschaft bei Nachhaltigkeit und Rentabilität stärker entgegenzukommen.

4.1.4 Strategic Committee

Der Strategieausschuss wurde im Oktober 2007 gegründet. Es ist kein Entscheidungsgremium, sondern eine Entscheidungshilfe, die dem Board of Directors bei der Vorbereitung von strategischen Entscheidungen zur Verfügung steht. Laut Geschäftsordnung gibt der Strategieausschuss dem Board of Directors Empfehlungen zu strategischen Entwicklungen, Unternehmensstrategien, wichtigen Fusions- und Übernahmeprojekten, wichtigen Investitionen, Projekten oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen sowie wichtigen Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Vorschriften und Verantwortungsbereiche des Strategieausschusses wurden in der Strategieausschuss-Charter detailliert niedergelegt.

2009 wurde der Strategieausschuss:

- von Rüdiger Grube geleitet, und bis zum 14. April 2009 gehörten ihm auch Louis Gallois, Arnaud Lagardère, Michel Pébureau und Bodo Uebber als Mitglieder an; und

- danach von Bodo Uebber geleitet, wobei ihm auch Louis Gallois, Arnaud Lagardère, Michel Pébureau und Wilfried Porth (nach seiner Ernennung zum Director am 27. Mai 2009) als Mitglieder angehören.

Das Strategic Committee tritt zweimal im Jahr oder, je nach Bedarf, häufiger zusammen. Es trat 2009 zweimal mit einer durchschnittlichen Anwesenheitsquote von 80% zusammen. Neben der Überwachung wichtiger strategischer Initiativen der Gruppe erteilte der Ausschuss Empfehlungen an das Board of Directors zu Merger & Acquisition-Projekten und überprüfte die Richtlinien von EADS im Bereich Research & Technology (R&T).

4.1.5 Executive Committee

Der Chief Executive Officer, der durch ein Exekutivkomitee (das „**Executive Committee**“) unterstützt wird, ist für die Tagesgeschäfte der Gesellschaft verantwortlich. Zum Executive Committee, das vom Chief Executive Officer geleitet wird, gehören auch die Leiter der wichtigsten Funktionen und Divisionen des Konzerns. Das Executive Committee trat im Jahr 2009 zwölf Mal zusammen.

Bei den Sitzungen des Executive Committee werden unter anderem die folgenden Angelegenheiten behandelt:

- Genehmigungen von Besetzungsvorschlägen der Chefs der einzelnen Divisionen des Konzerns für ihre Managementteams (mit Ausnahme des Chief Operating Officer von Airbus);

- Genehmigungen von Investitionen bis zu 350.000.000 Euro;
- Festlegung und Kontrolle der Umsetzung der Strategie für die EADS-Aktivitäten;
- Geschäftsführungs-, Organisations- und Rechtsstruktur des Konzerns;
- Leistungsniveau der einzelnen Geschäftsbereiche des Konzerns und Unterstützungsfunktionen; und
- alle Geschäftsangelegenheiten einschließlich der operativen Pläne des Konzerns sowie seiner Divisionen und -einheiten.

Die interne Organisation des Executive Committee wird durch die Geschäftsverteilung unter den Mitgliedern unter Aufsicht

1

2

3

4

5



Verzeichnis



des Chief Executive Officer bestimmt. Ungeachtet der oben festgelegten gemeinsamen Zuständigkeiten ist jedes Mitglied des Executive Committee selbst für die Führung seines Aufgabenbereiches verantwortlich und an die Entscheidungen des Chief Executive Officer und gegebenenfalls des Executive Committee gebunden.

Der Chief Executive Officer ist bestrebt, zu den bei den Sitzungen des Executive Committee besprochenen Themen unter den Mitgliedern des Executive Committee einen Konsens zu erzielen. Kommt es zu keiner Einigung, ist der Chief Executive Officer berechtigt, die Sache zu entscheiden. Grundlegende oder wesentliche Uneinigkeit in Bezug auf eine noch nicht entschiedene Angelegenheit, kann das widersprechende Mitglied

des Executive Committee verlangen, dass der Chief Executive Officer die Angelegenheit dem Chairman zur Stellungnahme vorlegt.

Die Amtszeit für Mitglieder des Executive Committee beträgt fünf Jahre.

Die Mitglieder des Executive Committee werden vom Board of Directors auf Vorschlag des Chief Executive Officer bestellt, der zunächst vom Chairman nach Prüfung durch den Vergütungs- und Besetzungsausschuss genehmigt wird. Die Besetzung des Executive Committee sollte in der Gesamtheit genehmigt werden und nicht individuell, abgesehen vom Chief Executive Officer von Airbus, der individuell vom Board of Directors bestellt wird.

ZUSAMMENSETZUNG DES EXECUTIVE COMMITTEE

Name	Alter	Beginn der Amtszeit	Ende der Amtszeit	Haupttätigkeit
Louis Gallois	66	2007	2012	Chief Executive Officer von EADS
François Auque	53	2005	2010	Leiter von Astrium und Koordination Space & Defence
Lutz Bertling	47	2006	2011	Leiter der Division Eurocopter
Jean J. Botti	53	2006	2011	Chief Technical Officer
Fabrice Brégier	48	2005	2012	EADS Operative Performance
Thomas Enders	51	2007	2012	Leiter von Airbus
Jussi Itävuori	54	2008	2012	Leiter Personalwesen
Marwan Lahoud	44	2007	2012	Chief Marketing and Strategy Officer
Sean O'Keefe	54	2010	2014	Leiter von EADS North America
Hans Peter Ring	59	2007	2012	Chief Financial Officer von EADS
Domingo Urena-Raso	51	2009	2014	Leiter von Airbus Military
Stefan Zoller	52	2005	2010	Leiter der Division Verteidigung & Sicherheit

Anmerkung: Die Geschäftsadresse aller Mitglieder des Executive Committee in EADS-Angelegenheiten ist: Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande.

Louis Gallois, Chief Executive Officer von EADS

(Siehe „ – 4.1.1 Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer – Werdegang der Mitglieder des Board of Directors sowie sonstige Mandate und Pflichten, die sie in anderen Unternehmen wahrnehmen“.)

François Auque, Leiter von Astrium und Koordination Raumfahrt & Verteidigung

François Auque übernahm sein Amt im Jahr 2000. Zuvor war er Chief Financial Officer (CFO) von Aerospatiale und Managing Director für Satelliten bei Aerospatiale Matra. In früheren Jahren seiner Karriere war er beim Suez-Konzern und beim französischen Rechnungshof. Auque studierte an der *École des Hautes Études Commerciales* und am *Institut d'Études Politiques* und ist Absolvent der *École Nationale d'Administration*.

Lutz Bertling, Leiter der Division Eurocopter

Lutz Bertling wurde 2006 ernannt, nachdem er ein Jahr als CEO von Eurocopter Deutschland tätig war. Er kam 2003 zu Eurocopter als Leiter des Bereichs Regierungsprogramme

und war zuvor im Division Verteidigung & Sicherheit. Davor bekleidete er verschiedene Positionen bei DaimlerChrysler Rail Systems und an der Universität Braunschweig. Er promovierte in Ingenieurwissenschaften an der Universität Braunschweig.

Jean J. Botti, Chief Technical Officer

Jean J. Botti wurde 2006 zum Chief Technical Officer ernannt. Er kam von General Motors, wo er zunächst als Cheftechnologe und später als Business Line Executive des Geschäftsbereichs Antriebssysteme in Delphi arbeitete. Seine berufliche Laufbahn begann 1978 als Produktingenieur für Renault. Botti erwarb ein Diplom am *INSA Toulouse*, einen MBA der *Central Michigan University* und einen Dokortitel am *Conservatoire des Arts et Métiers* und ist Fellow des SAE.

Fabrice Brégier, EADS Operative Performance

Fabrice Brégier wurde 2006 als COO von Airbus bestellt; zusätzlich wurde ihm die Verantwortung für die operative Performance von EADS übertragen. 2003 wurde er Präsident und Chief Executive Officer (CEO) von Eurocopter. Zuvor war er CEO von MBDA. 1993 kam er als Chairman von Apache MAW

und Eurodrone GIEs zu Matra Défense. Er ist Absolvent der *École Polytechnique* und der *École des Mines*.

Thomas Enders, Leiter von Airbus

Thomas Enders wurde im August 2007 in sein Amt bestellt. Zuvor war er seit 2005 Co-CEO von EADS. Von 2000 bis 2005 war er Leiter der Division Verteidigung & Sicherheit bei EADS. Davor war er Direktor für Unternehmensentwicklung und Technologie bei der DASA. Er trat 1991 bei DASA ein. Herr Enders promovierte an der Universität Bonn.

Jussi Itävuori, Leiter Personalwesen

Jussi Itävuori stieß 2001 zu EADS und ist seit 2003 Mitglied des Executive Committee. Zuvor arbeitete er seit 1982 für die KONE Corporation und wurde 1995 zum Leiter Personalwesen und Mitglied des Executive Committee der KONE Corporation ernannt. Herr Itävuori erwarb seinen Abschluss an der Vaasa Wirtschaftsschule, Finnland, im Jahr 1982.

Marwan Lahoud, Chief Marketing and Strategy Officer

Marwan Lahoud wurde im Juni 2007 ernannt. Zuvor war er CEO von MBDA. Er arbeitete für Aerospatiale an der Fusion mit Matra und an der Gründung von EADS mit. Bei EADS war er Senior Vice President im Bereich Mergers & Acquisitions. Lahoud ist Absolvent der *École Polytechnique* und er erwarb ein Diplom an der *École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace*.

Sean O'Keefe, Leiter von EADS Nordamerika

Herr O'Keefe wurde 2010 in das Executive Committee berufen. Zuvor hatte er eine leitende Position bei der General Electric Company inne. Davor war er Rektor der Louisiana State

University, Administrator bei NASA, Geschäftsführer der US Navy und CFO des US-Verteidigungsministeriums. Zwischen seinen Amtszeiten im öffentlichen Dienst hatte Herr O'Keefe Professuren an verschiedenen US-amerikanischen Universitäten inne. Herr O'Keefe besitzt gehobene akademische Abschlüsse der *Maxwell School* der Universität *Syracuse* und der *Loyola University*.

Hans Peter Ring, Chief Financial Officer von EADS

Hans Peter Ring wurde 2002 zum CFO von EADS und 2005 zum Chief Operating Officer ernannt und ist seit 2007 in der Doppelfunktion auch CFO von Airbus. 1996 wurde er Senior Vice President für Controlling bei der DASA und in der Folge bei EADS. Seit 1992 war er CFO und Mitglied der Geschäftsführung von Dornier Luftfahrt. Er studierte Betriebswirtschaft an der Universität Erlangen-Nürnberg.

Domingo Urena-Raso, Leiter von Airbus Military

Domingo Urena-Raso wurde im Februar 2009 ernannt. Zuvor war er für die Programme Power8 und „Future EADS“ verantwortlich. Seit 1989 hatte er verschiedene Funktionen inne, unter anderem bei CASA, EADS PZL, in der Division Verteidigung & Sicherheit und bei Airbus. Urena-Raso hat Abschlüsse von der Polytechnischen Universität Madrid und von der ESSEC Paris und erwarb einen MBA.

Stefan Zoller, Leiter der Division Verteidigung und Sicherheit

Stefan Zoller wurde 2005 ernannt, nachdem er seit 2000 Top-Management-Positionen innerhalb der Division besetzt hatte. Zuvor bekleidete er verschiedene Managementpositionen bei der DASA, DaimlerChrysler, Dornier und Senstar/Kanada. Zoller studierte und promovierte an der Universität Tübingen.

4.1.6 Risikomanagementsystem im Unternehmen

ÜBERBLICK

Eine der fundamentalen Managementaufgaben ist es, ein effektives internes Kontroll- („IC“)- und Risikomanagement („RM“)-Umfeld bei EADS zu fördern. 2008 begann EADS mit der Einführung eines neuen konzernweiten Enterprise Risk Management („ERM“)-Systems, mit dem diese beiden Aspekte parallel angegangen werden sollen, während gleichzeitig das mit dem vorherigen IC-System und dem bestehenden RM-System Erreichte ausgebaut und darauf aufgebaut werden soll. Das neue ERM-System zielt darauf ab, dem Management ein erweitertes Instrument für den effektiven Umgang mit der Unsicherheit und den mit dem Geschäft von EADS einhergehenden Risiken umzugehen. Mit dem ERM-System sollen außerdem die Compliance-Erfordernisse für ein effizientes IC- und RM-System abgedeckt werden. Das ERM-System von EADS

basiert auf den Rahmenregelungen für internes Kontroll- und Risikomanagement des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO II).

Das ERM-System dient als Grundlage für alle Subprozesse des ERM sowie der IC- und RM-Systeme im ganzen Konzern auf den unterschiedlichen Organisationsebenen, wie Divisionen, Geschäftseinheiten und Abteilungen des Hauptsitzes. Es umfasst ein hierarchisches Bottom-up- und Top-down-Berichtsverfahren, mit dem die Risiken und Chancen des Konzerns transparenter dargestellt werden können. An der Spitze der Hierarchie werden vom Board of Directors und dem Audit Committee alle wichtigen Anliegen, maßgeblichen Veränderungen und geplanten Verbesserungen in Bezug auf das ERM-System besprochen.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Eine Erläuterung der Hauptrisiken, denen die Gruppe ausgesetzt ist, und die durch das ERM-System wie nachstehend beschrieben kontrolliert werden sollen, findet sich im Abschnitt „Risikofaktoren“.

Entwicklungen im Jahr 2009 und Ausblick

EADS unternahm im Verlauf des Jahres 2009 Anstrengungen zur konzernweiten Integration des ERM-Systems. Es wurden regelmäßig „Top-Management“-Diskussionen zu den wichtigsten Risiken und Gelegenheiten abgehalten, die sich auf die Zielerreichung der Gruppe auswirken könnten. Diese Diskussionen basierten auf den Ergebnissen der Selbstbeurteilungen der Divisionen, Unternehmenseinheiten und Abteilungen der Zentrale.

Darüber hinaus wurden 2009 Prüfungen der ERM-Systeme ausgewählter Abteilungen durch die Unternehmensrevision vorgenommen, um die Selbstbeurteilung dieser Abteilungen nachzuweisen. Als Ergebnis der fortlaufenden Überwachung der Effizienz des ERM-Systems — einschließlich im Jahr 2009 der Überwachung seitens des Board und des Audit Committee — werden im gesamten Jahr 2010 weitere Änderungen des ERM-Systems und Integrationsbestrebungen erwartet. Unter anderem werden die Kriterien zum Messen der Effizienz des ERM-Systems und der Testverfahren weiter entwickelt und allgemeine ERM-Verfahren werden weiter in große Programme wie das A380 und A400M eingebettet, um die Stärke und Verlässlichkeit des ERM-Systems zu steigern.

Erklärung des Board – Grenzen

Das Board of Directors ist nach bestem Wissen und Gewissen der Ansicht, dass das interne Risikomanagement und Kontrollsystem für die Finanzberichterstattung im Jahr 2009 ordnungsgemäß funktioniert hat und eine angemessene Sicherheit dafür bietet, dass die Finanzberichterstattung keine wesentlichen Fehler enthält.

Unabhängig davon, wie gut sie konzipiert sind, haben alle ERM-Systeme natürliche Grenzen, wie Umgehung eingeführter Kontrollen oder deren Aufhebung durch das Management. Aus diesem Grund besteht keine absolute Sicherheit, dass trotz aller Sorgfalt und Anstrengungen das ERM-System und die Verfahren von EADS vollkommen effektiv sind.

ERM-POLITIK VON EADS

Die wesentlichen Richtlinien, Ziele und Verfahren, welche das ERM-System von EADS definieren, werden im gesamten Konzern mit dem Handbuch „ERM-Politik von EADS“ bekannt gemacht, das Folgendes beinhaltet:

- die ERM-Richtlinien und -Ziele;
- die von EADS übernommenen ERM-Verfahren, einschließlich eines standardisierten ERM-Überwachungssystems:

- zur Sicherstellung eines einheitlichen Verständnisses für ein umfassendes, unternehmensübergreifendes Management der Risiken und Chancen und eines IC-Systems,
- zur umfassenden Abdeckung des Risiken- und Chancen-Managements in Programmen/Projekten, Funktionen und Prozessen, sowohl mit internen als auch mit externen Ressourcen,
- zur Erfüllung der Compliance-Anforderungen für ein effektiv funktionierendes IC- und RM-System.

Die ERM-Politik von EADS bildet den Rahmen für alle bestehenden IC- und RM-Leitsätze und -Praktiken innerhalb der Zentrale von EADS. Sie gilt im ganzen Konzern für alle Divisionen, Geschäftseinheiten und die Abteilungen der Zentrale. Joint Ventures können auch eigene ERM-Systeme betreiben, wobei die Grundsätze der ERM-Politik von EADS ihre allgemeine Gültigkeit behalten.

Die „ERM-Politik von EADS“ wird ergänzt durch:

- Verhaltenskodizes (z.B. Verhaltenskodex von EADS, Richtlinien der Corporate Social Responsibility);
- Handbücher (z.B. „EADS Corporate Management Principles and Responsibilities“ und „Financial Control Handbook“);
- Leitfäden (z.B. „Treasury Procedures“, „Accounting Manual“, „Reporting Manual“); und
- Richtlinien (z.B. „Funding Policy“, „Quality Handbooks“).

Zu den externen Standards, die sich auf das ERM-System von EADS auswirken, zählen das Regelwerk IC and ERM des COSO sowie die branchenspezifischen Normen der International Standards Organization (ISO).

Verantwortung für das ERM-System

Die Verantwortung für das ERM-System ist wie folgt geregelt:

- das Board of Directors übernimmt die Gesamtverantwortung für das ERM-System und legt das Risikoniveau, das EADS auf Unternehmensebene akzeptiert, fest;
- die Divisionen, Geschäftseinheiten und Abteilungen des Hauptsitzes sind für den Betrieb und Überwachung des ERM-Systems verantwortlich. Sie sind bestrebt, die Transparenz und Effektivität des ERM-Systems und die Übereinstimmung mit ihren Zielen zu gewährleisten. Sie übernehmen die Verantwortung für die Implementierung geeigneter Maßnahmen zur Verringerung der Wahrscheinlichkeit und der Auswirkungen von Risiken, und umgekehrt für die Umsetzung angemessener Maßnahmen zur Erhöhung der Wahrscheinlichkeit und Nutzung von Chancen. Außerdem

sind sie für die Kommunikation von Risiken und Chancen, die andere innerhalb von EADS betreffen, verantwortlich;

- Unternehmensziele werden unternehmensweit definiert und durch die Management-Kette weitergegeben. Jede Ebene im Unternehmen übernimmt Geschäftsziele, die mit den Unternehmenszielen von EADS verbunden sind und diese unterstützen und
- EADS setzt das Fachwissen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dafür ein, wesentliche Risiken zu identifizieren und zu beurteilen, die die Zielerreichung von EADS vermindern könnten, und um neue Chancen zu beurteilen und zu bewerten. EADS ist bestrebt, dies auf regelmäßiger Basis im Rahmen normaler Geschäftsprozesse umzusetzen, um seine Aufgabe sicherzustellen, Risiken zu identifizieren und zu kontrollieren, welche die Leistungen des Unternehmens beeinträchtigen könnten.

Ziele des ERM

Das ERM-System ist so konzipiert, dass es dem Board of Directors, dem Chief Executive Officer und dem Chief Financial Officer hinreichend Sicherheit vermittelt, dass die folgenden Ziele erfüllt werden:

- die rechtzeitige Auslieferung von Produkten, in Übereinstimmung mit den Kosten- und Qualitätszielen;
- die Zuverlässigkeit der finanziellen Berichterstattung und das Erreichen der finanziellen Ziele;
- die angemessene und im ganzen Konzern zeitnahe Identifizierung, Bewertung, Reaktion, Kontrollmaßnahme und Überwachung von Risiken und Chancen, die mit den Zielen von EADS übereinstimmen;
- die Einhaltung aller anwendbaren Gesetze und Bestimmungen und der internen Richtlinien und Vorschriften;
- die Effizienz und Effektivität des Geschäfts und
- die Transparenz und Qualität der Überwachung und Berichterstattung über Risiken und Chancen (z.B. interne Berichterstattung des Managements, Finanzberichte usw.).

STRUKTUR DES ERM SYSTEMS

Um die Effektivität und Zuverlässigkeit im Unternehmen zu erhöhen und zur Erfüllung von Compliance-Anforderungen bestehen bestimmte verbindliche ERM-Verfahren:

- Verfahren, um das Management der operativen Risiken und Chancen im ganzen EADS-Konzern durch den Einsatz der ERM-Methodik zu verbessern;

- Verfahren zur Beurteilung finanzieller Risiken für eine konsistente Quantifizierung der Risiken und Chancen;
- Verfahren für die Berichterstattung über den Status des ERM-Systems und der Risiko- und Chancenlage;
- ERM-Compliance und Überwachungsverfahren, um den Chief Executive Officer und den Chief Financial Officer über die Beurteilung der Effektivität des ERM-Systems von EADS zu informieren und
- ERM-Unterstützungsprozesse, die wichtige Themen wie ERM-Schulungen, Wissenstransfer, Change Management und die Rolle der Unternehmensrevision behandeln.

ERM bei EADS dient der Abdeckung aller Risikoarten, wie operative, funktionale (z.B. strategische, Compliance- und Reputationsrisiken) sowie Prozessrisiken, sowohl quantifizierbar als auch nicht quantifizierbar, die EADS kurz-, mittel- und langfristig möglicherweise betreffen könnten sowie der Identifikation von Chancen.

Verfahren für das Management von Risiken und Chancen

Die wiederkehrenden Verfahren für das Management von Risiken und Chancen umfassen mehrere Schritte:

- Festlegen von Zielen und Definieren der Risikotoleranzen;
- Identifizieren und Bewerten von Risiken und Chancen;
- Festlegen von Reaktionen auf Risiken und Chancen und Steuerungsaktivität (d.h. Richtlinien, Verfahren und andere Aktivitäten) und
- Überwachen von und Berichten über Risiken und Chancen.

Die detaillierten Prozesse und damit verbundenen Prozesse variieren, je nach Umfang und Art des Programms/Projektes oder der Funktion, aber die Grundsätze kommen in jedem Fall zur Anwendung. Entsprechend den geschäftsinternen Einschränkungen bzw. den kundenspezifischen Anforderungen können diese auf den Standort angepasst werden.

ERM-Compliance und Überwachungsverfahren

EADS hat einen formalisierten ERM-Selbstbewertungsmechanismus eingerichtet, der von jedem identifizierten Prozess-/Kontrollverantwortlichen regelmäßig anzuwenden ist, der seine operativen und funktionalen Risiken sowie die Effektivität der Entwicklung und Durchführung der für seinen Prozess festgelegten internen Kontrollen bewerten muss. Der Fortschritt wird durch das jeweils zuständige Management der Divisionen, Geschäftseinheiten und der Abteilungen der Zentrale überwacht und an die EADS-Zentrale berichtet. Um die erfolgreiche Umsetzung der Abhilfemaßnahmen zu überprüfen, werden die



Kontrollen der Abhilfemaßnahmen regelmäßig neu bewertet. Die maßgeblichen Risiken werden im Management auf Konzernebene diskutiert. Jedes Jahr nimmt die Unternehmensrevision in ausgewählten Divisionen, Geschäftseinheiten und Abteilungen der Zentrale (Stabsstellen) eine unabhängige Prüfung des Zustands der ERM-Systeme vor.

Auf Grundlage der ERM-Selbstbeurteilungen erstellt die Leitung jeder Division, jeder Unternehmenseinheit und Abteilung der Zentrale jedes Jahr ein förmliches Repräsentationsschreiben zur Angemessenheit und Wirksamkeit der ERM-Systeme innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs (einschließlich jeglicher erkannter Mängel und Schwächen), das dem Chief Executive Officer und dem Chief Financial Officer vorgelegt wird.

Ergänzend zu den regelmäßigen Kontrollmaßnahmen und Ad-hoc-Berichterstattung auf der Ebene der Divisionen, Geschäftseinheiten und der Zentrale werden die Bewertungen der Angemessenheit und Wirksamkeit des ERM-Systems zwischen dem Chief Executive Officer und dem Chief Financial Officer und den jeweiligen Divisionen, Geschäftseinheiten oder den Leitern der Ressorts der Zentrale erörtert. Diese „Top-Management“-Diskussionen dienen dazu, für bestimmten Themen auf EADS-Ebene Prioritäten festzulegen und, falls erforderlich, angemessene Maßnahmen zu definieren und einzuführen und entsprechende Schlüsse daraus für den ERM-Bericht von EADS insgesamt zu ziehen.

Joint Ventures, wie etwa MBDA, betreiben eigene IC- und RM-Systeme. Die Übereinstimmung mit dem ERM-System von EADS ist u.a. durch die EADS-Präsenz in den Aufsichtsräten und Geschäftsleitungsorganen dieser Tochtergesellschaften (z.B. Board of Directors, Audit Committee) gegeben.

Bei der alljährlichen Verfahrensprüfung des ERM müssen der Chief Executive Officer und der Chief Financial Officer dem Board of Directors eine Beurteilung zukommen lassen, in der sie nach bestem Wissen und Gewissen zusichern, dass sie hinlänglich von der Wirksamkeit des ERM-Systems überzeugt sind, einschließlich einer Bestätigung, dass:

- das IC-System angemessen ist, um hinreichend Gewissheit hinsichtlich der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und der Einhaltung der anwendbaren Gesetze und Rechtsvorschriften zu vermitteln;
- die Steuerungsziele mit den Kontrollen erreicht werden, die dokumentiert werden, dem Geschäftsbereich entsprechend konzipiert sind und in allen wesentlichen Punkten effektiv funktionieren;
- der Verantwortliche für eine Steuerungsaktivität klar identifiziert ist; und
- das RM-System konzipiert wurde und genutzt wird, um Risiken zeitnah zu identifizieren und zu bewerten,

darauf zu reagieren und entsprechende Kontroll- und Überwachungsverfahren bzw. Berichte zu entwickeln.

Die Erklärung des Chief Executive Officer und des Chief Financial Officer zum ERM werden hauptsächlich durch Selbstbeurteilungen und Bestätigungsschreiben, ERM-Überprüfungen (einschließlich interner Revisionen) und die oben erwähnten „Top-Management“-Diskussionen begründet.

VOM ERM SYSTEM ABGEDECKTE GESCHÄFTSPROZESSE

Auf der Grundlage der EADS-Aktivitäten wurden achtzehn hochrangige Geschäftsprozesse innerhalb von EADS identifiziert. Sie gliedern sich in Kernprozesse (Entwicklung und Forschung, Produktion, Verkauf, Kundendienst und Programm-Management), Unterstützungsprozesse (Beschaffung, Personal, Rechnungswesen, Anlagevermögen, Finanzen, Informationstechnologie, Fusionen und Firmenübernahmen, Recht und Versicherung) und Managementprozesse (Interne Revision, Controlling und Managementkontrollen). Diese Geschäftsprozesse sollen zusammen mit den entsprechenden ERM-Verfahren Prozessrisiken kontrollieren, die potentiell erheblichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage der Gruppe haben. Nachstehend folgt eine Beschreibung der wichtigsten Geschäftsprozesse auf der jeweiligen Ebene der Zentrale gemäß dem Stand von 2009.

Bilanzierung

Den Kern des ERM-Systems von EADS bilden Bilanzierungsverfahren und Steuerungsinstrumente, die die Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und der Vorbereitung von Jahresabschlüssen und anderen Finanzinformationen gewährleisten sollen, derer sich das Management bedient und welche den Investoren und anderen Geschäftspartnern von EADS durch Veröffentlichung mitgeteilt werden. Diese Methode, die Planung und Berichterstattung verbindet, hat zum Ziel, die interne Kommunikation und Transparenz zwischen den einzelnen Abteilungen und Organisationseinheiten von EADS zu verbessern.

Das Finanzkontrollmodell von EADS definiert die Planungs- und Berichterstattungsverfahren, die auf alle Geschäftseinheiten des Konzerns Anwendung finden, sowie die Zuständigkeiten des Chief Financial Officer, der für die Entwicklung, Einführung und Überwachung dieser Verfahren zuständig ist. Eine der Hauptaufgaben des Chief Financial Officer ist die Beaufsichtigung der Erstellung des Konzernabschlusses von EADS, welcher wiederum unter der direkten Aufsicht des Chief Accounting Officer („CAO“) erstellt wird. Der CAO trägt die Verantwortung für die Ausführung der Konsolidierungssysteme und -regeln des Konzerns und für die Festlegung der konzernweiten mit IFRS übereinstimmenden Rechnungslegungsrichtlinien, Berichterstattungsregeln und finanziellen Richtlinien, durch welche die Konsistenz und Qualität der Finanzdaten sichergestellt werden sollen, die von

den einzelnen Divisionen und Geschäftseinheiten gemeldet werden. Die Rechnungslegungsrichtlinien von EADS werden in einem Rechnungslegungshandbuch erklärt, das mit den externen Abschlussprüfern der Gesellschaft abgestimmt worden ist. Änderungen des Rechnungslegungshandbuchs von EADS erfordern die Zustimmung des CAO und wesentliche Änderungen die Zustimmung des Chief Financial Officer oder des Board of Directors (je nach Empfehlung des Audit Committee).

Die Kontrolle der Finanzplanung und Berichterstattungsprozesse erfolgt nicht nur über die Entwicklung konzernweiter Rechnungslegungssysteme und -richtlinien, sondern auch über einen organisierten Prozess, mit dem Daten rechtzeitig von den einzelnen Berichtseinheiten bereit gestellt werden können, so dass aktuelle Hilfsmittel bei der Entscheidungsfindung zur Kontrolle der betrieblichen Leistungen des Konzerns zur Verfügung stehen. Bei diesen Informationen handelt es sich unter anderem um regelmäßige Berichte zum Kassenbestand und zur Liquiditätssteuerung sowie andere Finanzinformationen, die die Basis zukünftiger strategischer und operativer Planung und Kontrolle bilden und die Überwachung der wirtschaftlichen Risiken ermöglichen, die mit den Geschäften des Konzerns einhergehen.

Im Laufe des jeweiligen Berichtszyklus stehen die Chief Financial Officers der Geschäftseinheiten in regelmäßigem Kontakt mit den Chief Financial Officers der Divisionen, und die Chief Financial Officers der Divisionen und Geschäftseinheiten treffen sich häufig mit dem CAO von EADS und seinen zuständigen Mitarbeitern, um die von den Geschäftsbereichen und -einheiten errechneten Finanzdaten zu diskutieren.

Bevor der Konzernjahresabschluss veröffentlicht und den Aktionären zur Genehmigung vorgelegt wird, wird er von den externen Abschlussprüfern von EADS und dem Audit Committee geprüft und dem Board of Directors zur Genehmigung vorgelegt. Vergleichbare Verfahrensweisen gelten für die Erstellung des Halbjahres- und Quartalsabschlusses. Die Abschlussprüfer des Konzerns sind involviert, bevor der Jahresabschluss von EADS dem Board of Directors vorgelegt wird.

Finanzen und Liquiditätssteuerung

Die Finanzmanagementverfahren, die die zentrale Finanzabteilung von der EADS-Zentrale festlegt, helfen dem Management, die mit der Liquidität, den Wechselkursen und den Zinssätzen verbundenen Risiken zu identifizieren und zu bewerten. Die zentralisierten Finanzmanagementverfahren werden auch auf beherrschte Tochtergesellschaften angewendet, mit vergleichbaren Überwachungsverfahren wie für gemeinsam beherrschte verbundene Unternehmen, wie z.B. MBDA.

Cash Management

Eine der Hauptaufgaben der zentralen Finanzabteilung von EADS ist es, die Liquidität zur Finanzierung der betrieblichen Prozesse zu verwalten. Die regelmäßige Liquiditätsplanung liefert zusammen mit der Planungs- und Berichterstattungsabteilung sowie der monatlichen Liquiditätsberichterstattung der zentralen Finanzabteilung dem Management die Informationen, die es zur Überwachung des täglichen Liquiditätsprofils des Konzerns und Einleitung erforderlicher Korrekturmaßnahmen benötigt, um die allgemeine Liquidität sicherzustellen. Um das geplante Liquiditätsniveau aufrecht zu halten und die Liquidität abzusichern, hat EADS ein Cash-Pooling-System eingeführt, mit dem die Barmittel der kontrollierten Tochtergesellschaften täglich auf zentral verwaltete Konten überwiesen werden. Verfahren zur Verhinderung von Zahlungsbetrug wurden konzernweit definiert und mitgeteilt.

Hedge Management

Die Geschäftstätigkeit ist mit einem erheblichen Währungs- und Zinsrisiko verbunden. Die Hedging-Politik des Konzerns wird vom Board of Directors festgelegt und regelmäßig aktualisiert. Um zu gewährleisten, dass die Hedging-Aktivität mit der Hedging-Politik des Konzerns vereinbar ist, werden sämtliche Hedging-Transaktionen von der zentralen Finanzabteilung ausgeführt. Die zentrale Finanzabteilung führt fortwährend Risikoanalysen durch und schlägt den Divisionen und Geschäftseinheiten im Hinblick auf das Währungs- und Zinsrisiko entsprechende Maßnahmen vor. Die Tochtergesellschaften sind verpflichtet, ihr Währungs- und Zinsrisiko zusammen mit der zentralen Finanzabteilung von EADS auf Monatsbasis gemäß definierten finanzmathematischen Verfahren zu kalkulieren, zu aktualisieren und zu überwachen. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.8 Sicherungsgeschäfte“.

Verkaufsfinanzierung

Im Zusammenhang mit bestimmten kommerziellen Vertragsabschlüssen kann EADS Verkaufsfinanzierungsmaßnahmen vereinbaren. In Bezug auf die Verkaufsfinanzierung bei Airbus wird ein jährliches Verkaufsfinanzierungsbudget als Teil des operativen Planungsprozesses von EADS festgelegt. Verkaufsfinanzierungsgeschäfte werden von einer konzernweiten Organisation in Übereinstimmung mit bestimmten Risikobewertungsrichtlinien und unter Einbeziehung des Top-Managements abgewickelt.

Verkauf

Kommerzielle Vertragsabschlüsse, die EADS-Tochterunternehmen eingehen, können den Konzern wesentlichen finanziellen, operativen und rechtlichen Risiken aussetzen. Zur Kontrolle dieser Risiken implementierte das Management Prüfungsverfahren für Vertragsentwürfe, um sicherzustellen, dass EADS keine wesentlichen kommerziellen Verträge einget, die sie einem inakzeptablen Risiko

aussetzen oder die nicht mit den Gesamtzielen des Konzerns übereinstimmen. Diese Verfahren umfassen (i) durch das Board of Directors genehmigte Schwellenwerte und Kriterien zur Bestimmung der Profitabilitätsprofile sowie (ii) einen in Auftrag gegebenen Vorgehmigungsprozess für Verträge mit einem hohen Risiko. Verträge, die innerhalb der definierten Schwellenwertkategorien liegen, müssen vom Chief Financial Officer der jeweiligen Division genehmigt werden. Verträge, die als „hochriskant“ eingestuft sind, oder die bestimmte Schwellenwerte überschreiten, müssen dem ständigen Commercial Committee (in dem der Chief Financial Officer und der Chief Strategy und Marketing Officer die Chairmen sind und bei möglicher Eskalierung bei Bedarf dem Chief Executive Officer) vorgelegt werden. Dieser Ausschuss ist für die Prüfung des Vertragsangebots verantwortlich und spricht bei Bedarf Empfehlungen aus, auf deren Grundlage der betreffende Geschäftseinheit sein Angebot weiterleiten darf. Im Falle von Airbus werden die Verträge in Abstimmung mit der Corporate Governance von Airbus auf der Grundlage der EADS-Richtlinien, die dem gleichen Prinzip folgen, genehmigt. Wenn EADS die Kontrolle über ein Tochterunternehmen mit einer dritten Partei teilt, ist grundsätzlich das Commercial Committee für die Meinungsbildung von EADS hinsichtlich kommerzieller Vertragseurwürfe verantwortlich.

Recht

EADS ist überall dort, wo sie geschäftlich tätig wird, unzähligen rechtlichen Bestimmungen unterworfen. Es ist Aufgabe der Rechtsabteilung von EADS, in Übereinstimmung mit den Rechtsabteilungen der Divisionen und Geschäftseinheiten die Konzerninteressen in allen Rechtsfragen aktiv zu fördern und zu verteidigen und jederzeit Rechtssicherheit zu gewährleisten. Im Rahmen dieser Aufgabe ist die Rechtsabteilung für die Einführung und Beaufsichtigung von Verfahren zuständig, die sicherstellen, dass die Aktivitäten von EADS nicht gegen die jeweils anwendbaren Gesetze, Vorschriften und sonstigen Anforderungen verstoßen. Sie ist außerdem verantwortlich für die Überwachung aller größeren Rechtsstreitigkeiten, die dem Konzern betreffen, einschließlich Rechtsstreits um geistiges Eigentum.

In Zusammenarbeit mit dem Corporate Secretary kommt der Rechtsabteilung von EADS eine wichtige Rolle bei der Entwicklung und Verwaltung (i) der Corporate Governance-Verfahren von EADS und (ii) der juristischen Dokumentation zur Delegation von Befugnissen und Zuständigkeiten zu, welche das EADS-Management und deren IC-Umgebung bestimmen.

Unternehmensrevision

Die Unternehmensrevision von EADS unter Leitung des Corporate Secretary stellt dem Management eine risikobasierte Evaluierung der Effektivität der ERM-Verfahren des Konzerns bereit. Auf Grundlage eines risikoorientierten, genehmigten jährlichen Revisionsplans überprüft die interne Revision (i) operative Prozesse für Risikomanagement und Effizienzverbesserungsmöglichkeiten und (ii) überprüft die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, interner Richtlinien, Prozessrichtlinien und -verfahren. Die Unternehmensrevision schließt Ad-hoc-Prüfungen ein, die auf Wunsch des Managements erfolgen und sich auf aktuelle (z.B. mutmaßliche betrügerische Aktivitäten) und zukünftige (z.B. Vertragsmanagement und Programmanagement) Risiken konzentrieren.

Zentraleinkauf

Die Leistung von EADS wird in erheblichem Maße durch ihre Zulieferkette bestimmt. Deshalb ist die Beschaffung ein wichtiges Hebelinstrument in den Märkten von EADS.

Die Größe und Komplexität von EADS erfordern einen gemeinsamen Ansatz zur Maximierung der Marktinstrumente und zur Vermeidung von Ineffizienzen im Beschaffungsprozess. Um sicherzustellen, dass die Beschaffung in der effektivsten, effizientesten und unter Beachtung sozialer Standards erfolgt, haben der Leiter des Corporate Sourcing und der Chief Procurement Officers Council eine Reihe gemeinsamer Beschaffungsprozesse definiert, die die gemeinsame Sourcing-Strategie und letztlich die Strategie und Vision des Konzerns unterstützen.

Der gemeinsame Ansatz und die gemeinsamen Verfahren werden dann über Beschaffungsnetzwerke in allen Divisionen umgesetzt. Diesen Beschaffungsnetzwerken gehören Vertreter aller Divisionen von EADS an. Sie sind vom Chief Procurement Officers Council von EADS beauftragt, im gesamten Konzern strategische Beschaffungsbereiche wie Supplier Relationship Management, Common Processes and Tools, Global Sourcing, Joint Procurement, Corporate Social Responsibility und Procurement Performance Management festzulegen und einzuführen. Die Beschaffungsprozesse werden regelmäßig in Form von Audits und Selbstbewertungen überprüft und somit stetig hinterfragt und optimiert.

Compliance

Siehe „— 4.1.7 Compliance-Organisation“ unten.

4.1.7 Compliance Organisation

2008 beschloss das Board of Directors die Schaffung einer konzernweiten Compliance Organisation und die Ernennung eines Chief Compliance Officers (CCO) für den EADS-Konzern.

Der CCO des EADS-Konzerns ist für die Erstellung und Umsetzung des Ethik- und Compliance-Programms von EADS zuständig, das den Konzern bei seinem Engagement zur Befolgung der höchsten ethischen und Compliancestandards unterstützt, um die globale Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns aufrecht zu erhalten. Das Ethik- und Compliance-Programm von EADS soll gewährleisten, dass die Geschäftspraktiken des Konzerns mit den geltenden Gesetzen und Bestimmungen in Einklang stehen und den vom Konzern vertretenen ethischen Geschäftsprinzipien entsprechen. Mit dem Programm soll auch intern eine Kultur der Integrität gefördert werden.

Die Compliance Organisation setzt sich derart aus Compliance-Ressourcen der Gruppe zusammen, dass ein Gleichgewicht zwischen der Nähe zum Tagesgeschäft und der erforderlichen Unabhängigkeit besteht. Um diese doppelte Zielsetzung zu erreichen, unterstehen Compliance Officers in der gesamten Gruppe sowohl dem Bereich Compliance als auch der Geschäftsleitung. Dies zeigt sich auch auf der höchsten Ebene des Unternehmens, wo der CCO des EADS-Konzerns sowohl dem Chief Executive Officer als auch dem Audit Committee untersteht.

Die in jeder der vier Divisionen ernannten Compliance Officer haben die Aufgabe, die Leitung der Division dabei zu unterstützen, dass die Durchführung der Geschäftstätigkeit im Einklang mit dem Ethik- und Compliance-Programm von EADS steht. Die Compliance Officer der jeweiligen Division müssen dafür sorgen, dass sie innerhalb ihrer Division über ausreichende Mittel zur effizienten Wahrnehmung ihrer Funktion verfügen. Sie berichten an den CCO des EADS-Konzerns und an die Leiter der Divisionen.

Auf Konzernebene werden ständige Compliance Officer für die Abteilungen ernannt, in denen die größten Compliance-Risiken bestehen, die mit der entsprechenden Befugnis zur Erstellung von Compliance-Direktiven mit konzernweiter Gültigkeit ausgestattet sind. So ist zum Beispiel der Group International Compliance Officer für die Erstellung und Umsetzung der betrieblichen Ethikrichtlinien und Bestimmungen von EADS zur Verhinderung von Korruption zuständig. Der Group Export

Compliance Officer bemüht sich darum sicherzustellen, dass die Marketingaktivitäten der Gruppe unter Einhaltung aller einschlägigen Exportkontrollbestimmungen sowie der internen Bestimmungen zu „problematischen Ländern“ erfolgen. 2009 wurde ein neuer Compliance Officer zur Überwachung der Compliance der EADS Lieferantenkette ernannt.

Um die vom Chief Executive Officer vorgegebenen und mit dem Audit Committee besprochenen Ziele zu erreichen, hat der CCO des EADS-Konzerns anhand internationaler Normen eine Compliance-Roadmap erstellt. Als Teil ihrer fortlaufend verfolgten Ziele hat die Compliance Organisation auch eine neue Bewertung der wichtigsten Compliance-Risiken entwickelt, die in das ERM-System von EADS integriert und 2009 vom Audit Committee und vom Board of Directors überprüft wurde.

Der Compliance-Fahrplan enthält einen Überblick über Compliance-Aktivitäten wie u.a.:

- die Überwachung von Ethik- und Compliance-Richtlinien, angefangen mit der Aktualisierung des Verhaltenscodes von EADS;
- konzernweite Kommunikations- und Schulungsaktivitäten und
- Implementierung eines Alarmsystems für Angestellte zum Vorbringen ethischer und compliancebezogener Bedenken unter Wahrung strenger Vertraulichkeit, das bis Ende 2010 eingeführt werden soll.

EADS ist führend bei den Bestrebungen zur Erstellung einheitlicher globaler Standards für Compliance in der Luft- und Raumfahrtindustrie, insbesondere von betrieblichen Verhaltenskodizes, was 2009 zur Übernahme der „Globalen Prinzipien für Wirtschaftsethik“ von Branchenverbänden in Europa und den USA beitrug. Da die Standards der Wirtschaftsethik weltweit durch einheitlichere Bedingungen für alle Teilnehmer zunehmend an Konsistenz gewinnen, wird sich EADS bemühen, ihr Engagement für Ethik und Integrität zu einem nachhaltigen Wettbewerbsvorteil auszubauen.

2009 wurden dem Board of Directors und dem Audit Committee zwei Mal Berichte zu den Fortschritten des Compliance Programms vorgelegt.

4.2 Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte

4.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte

4.2.1.1 ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Die Aktionäre erwarten ein starkes Engagement von den Mitgliedern des Board of Directors; daher ist die Vergütungspolitik darauf ausgerichtet, den Schwerpunkt auf Anstrengungen zu legen, die der Konzern herausheben und honorieren will. Um diese Ziele zu erreichen, ist ein erheblicher Teil der Vergütung variabel und an wichtigste Leistungsparameter und individuelle Ziele gebunden.

Die Vergütung wird regelmäßig mit der Praxis anderer globaler, in Europa und den USA ansässiger Unternehmen verglichen, um Fairness und Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten.

Bei der Vergütung des „Executive“ Mitglieds des Board of Directors (des Chief Executive Officer) und der Mitglieder des Executive Committee werden kurz- und langfristige Vergütungskomponenten miteinander kombiniert.

	Nachfolgend sind sie zusammenfassend dargestellt:	Vergütungselemente	Kriterien	Leistungsmaßstäbe Zahlungsspanne in % des gesamten Zieleinkommens % der Zuweisung
Kurzfristig	Grundgehalt	Position/Bedeutung der Tätigkeit	Persönliche Leistung/ marktübliche Praxis	CEO von EADS und CEO von Airbus: 45% des gesamten Zieleinkommens Alle anderen Mitglieder des Executive Committee: 50% des gesamten Zieleinkommens
	Variabler Einkommensanteil	Erreichen der Geschäfts- und Finanzziele des Konzerns für das Jahr und hohe persönliche Leistung	- Kollektives Element (50% des variablen Anteils der Zielvergütung): Erreichte EBIT* (50%), liquide Mittel (25%) und eingesetztes Kapital (25%) - Persönlicher Bonus (50% des variablen Anteils der Zielvergütung): Erreichen der persönlichen Ziele für das Jahr	CEO von EADS und CEO von Airbus: 55% des gesamten Zieleinkommens (Spanne von 0% bis 175%) Alle anderen Mitglieder des Executive Committee: 50% des gesamten Zieleinkommens (Spanne von 0% bis 175%)
Mittel- und langfristig	Performance Unit Plan	Erreichen des langfristigen Betriebsergebnisses, gemessen am Erreichen des kumulativen EBIT*	Die Anzahl der zu übertragenden Performance Units ist von den nach zwei bzw. drei Jahren erzielten kumulativen EBIT* abhängig.	Die übertragenen Performance Units bewegen sich in einer Spanne von 50% bis 150% der ursprünglichen Zuweisung ⁽¹⁾

(1) Bei negativen kumulativen EBIT* während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Performance Units einschließlich des Anteils von 50%, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

4.2.1.2 VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS

Jedes Non-Executive Mitglied des Board of Directors erhält ein jährliches Fixum von 80.000 Euro und ein Honorar für die Teilnahme an den Sitzungen des Board in Höhe von 5.000 Euro pro Sitzungsteilnahme.

Der Chairman des Board of Directors erhält ein jährliches Fixum von 180.000 Euro für die Übernahme dieser Funktion und ein Honorar für die Teilnahme an den Sitzungen des Board in Höhe von 10.000 Euro pro Sitzungsteilnahme.

Die Chairmen der einzelnen Board Committees erhalten zusätzlich ein jährliches Fixum von 30.000 Euro. Die Mitglieder der einzelnen Board Committees erhalten zusätzlich ein jährliches Fixum von 20.000 Euro für jede Mitgliedschaft in einem Committee.

Seit dem 1. Januar 2008 haben die Non-Executive Mitglieder des Boards keinen Anspruch auf variable Bezahlung mehr.

Die jährlichen Honorare für den Vorsitz und die Mitgliedschaft in einem Committee werden kumuliert, wenn die betreffenden Non-Executive Mitglieder des Board of Directors zwei unterschiedlichen Committees angehören.

Der Chief Executive Officer erhält weder eine Vergütung für die Teilnahme an Sitzungen des Board of Directors noch eine direkte Vergütung für seine Funktion als Mitglied des Board of Directors zusätzlich zu seiner Vergütung als Mitglied des Executive Committee (siehe unten „— 4.2.1.3 Vergütung der Mitglieder des Executive Committee“). Der Chief Executive Officer hat Anspruch auf Leistungen aus den langfristigen Leistungsplänen, wozu der Performance Unit Plan (siehe „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“) gehört, sowie als anspruchsberechtigter Mitarbeiter nach den Belegschaftsaktienplänen (siehe auch

„— 4.3.2 Belegschaftsaktienpläne“). Zudem hat der Chief Executive Officer Anspruch auf Pensionsleistungen.

Die Beträge, die sich aus verschiedenen Komponenten der Bezüge für den Chief Executive Officer und die Non-Executive Directors im Jahr 2009 zusammensetzen, sowie zusätzliche Informationen, wie die Anzahl der Leistungseinheiten (siehe „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), und Einzelheiten zu den Ansprüchen auf Pensionsleistungen des Chief Executive Officer sind in den „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss — Anmerkung 11: Vergütung“ dargestellt.

Sie sind nachstehend zusammengefasst:

Gesamtvergütung und erstattungsfähige Kosten

Die Gesamtvergütung und damit zusammenhängende Vergütungskosten für Mitglieder des Board of Directors und ehemalige Directors schlüsseln sich für 2009 und 2008 (anteilig nach Dauer ihrer Mitgliedschaft) wie folgt auf:

Non-Executive Mitglieder des Board of Directors	2009	2008
	in €	in €
Fixum****	1.075.000	1.090.000
Bonus (bezogen auf den Berichtszeitraum)	N/A	N/A
Sitzungsgeld	455.000	360.000

Executive- Mitglieder des Board of Directors	2009	2008
	in €	in €
Fixum	900.000	900.000
Bonus (bezogen auf den Berichtszeitraum einschließlich des von EADS N.V. gezahlten Anteils)	1.141.250	auf Bitte des CEO wurde darauf verzichtet

Folgende Zahlungen wurden an die Non-Executive Mitglieder des Board of Directors geleistet:

2009	Fixum in €	Bonus in € bezogen auf 2009	Sitzungsgeld*** in €	Gesamt in €
Directors				
Bodo Uebber	183.750	N/A	90.000	273.750
Rolf Bartke	100.000	N/A	55.000	155.000
Dominique D'Hinnin	120.000	N/A	50.000	170.000
Juan Manuel Eguigaray Ucelay	80.000	N/A	55.000	135.000
Arnaud Lagardère	100.000	N/A	10.000	110.000
Hermann-Josef Lamberti	130.000	N/A	35.000	165.000
Lakshmi N. Mittal*	-	-	-	-
Sir John Parker	130.000	N/A	45.000	175.000
Michel Pébereau	100.000	N/A	50.000	150.000
Wilfried Porth**	70.000	N/A	25.000	95.000
Frühere Mitglieder des Board of Directors**				
Rüdiger Grube	61.250	N/A	40.000	101.250
Gesamt	1.075.000		455.000	1.530.000

* Director verzichtet auf Vergütung.

** Anteilig entsprechend der Dauer ihrer Mitgliedschaft im Board of Directors.

*** Umfasst Honorare für zweites Halbjahr 2009, wurde jedoch im Januar 2010 ausbezahlt.

****Das Fixum für 2008 wurde 2009 ausbezahlt; das Fixum für 2009 wird 2010 ausbezahlt.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Folgende Zahlungen wurden an die Executive Mitglieder des Board of Directors geleistet:

2009	Fixum in €	Bonus in € bezogen auf 2009
Directors		
Louis Gallois	900.000	1.141.250

In früheren Jahren wurde der von der EADS N.V. gezahlte Anteil an der Vergütung der Mitglieder des Executive Board mit dem Fixum veröffentlicht. Die EADS-N.V.-Vergütung wird jetzt als Teil der variablen Vergütung bezogen auf den Berichtszeitraum veröffentlicht.

Langfristige Leistungspläne

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die langfristigen Leistungspläne (Performance Units), die EADS 2009 dem Chief Executive Officer zugewiesen hat:

	Leistungsplan: Anzahl der Performance Units*	
	gewährt in 2009	Ausübungsdatum
Louis Gallois	46.000	Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor: (a) 25% erwartet im Mai 2013; (b) 25% erwartet im November 2013; (c) 25% erwartet im Mai 2014; (d) 25% erwartet im November 2014.

* Die Zuweisung aller Leistungseinheiten, die dem Chief Executive Officer gewährt wurden, erfolgt entsprechend der festgelegten Leistungsparameter.

Pensionsleistungen

Die Arbeitsverträge der Mitglieder des Executive Committee enthalten Pensionszusagen. Als allgemeine Regel gilt, dass sie im Alter von 60 oder 65 Jahren eine jährliche Pension in Höhe von 50% ihres jährlichen Grundgehalts bei bis zu 5 Jahren Dienstzeit im Executive Committee von EADS erhalten.

Diese Ansprüche können nach einer zweiten Amtszeit schrittweise auf 60% steigen, üblicherweise nach zehn Dienstjahren im Executive Committee von EADS.

Diese Pensionspläne wurden durch kollektive Pensionspläne für Führungskräfte in Frankreich und Deutschland umgesetzt. Die Pensionszusagen enthalten auch separate Regelungen zum Beispiel hinsichtlich der Mindestzugehörigkeit zum Konzern oder andere Bedingungen, um sie in Einklang mit nationalen Vorschriften zu bringen.

Für den Chief Executive Officer belief sich die Höhe der festen Pensionsverpflichtung zum 31. Dezember 2009 auf 1,8 Million Euro, während die für das Geschäftsjahr 2009 verbuchte Summe des laufenden Dienstzeit- und Zinsaufwands in Bezug auf seine Pensionszusage einen Aufwand von 0,7 Million Euro ausmachte. Für diese Pensionsverpflichtung wurde im Konzernabschluss eine Rückstellung gebildet.

Abfindungssumme

Der Anstellungsvertrag des Chief Executive Officer sieht vor, dass er Anspruch auf Zahlung einer Abfindung hat, wenn sein Ausscheiden auf eine Entscheidung des Unternehmens

im Falle eines Kontrollwechsels oder einer Änderung der Strategie zurückgeht. Die Zahlung der Abfindung unterliegt außerdem den vom Board of Directors festgelegten und bewerteten Leistungsbedingungen. Sofern anwendbar, beläuft sich die Abfindung auf maximal 18 Monate der jährlichen Gesamtzielvergütung.

Diese Abfindung findet jedoch keine Anwendung, da der Chief Executive Officer das Alter von 65 Jahren erreicht hat.

Außer dem Chief Executive Officer hat kein anderer amtierender Director Anspruch auf eine Abfindungssumme.

Wettbewerbsverbot

Im Vertrag des Chief Executive Officer ist eine Wettbewerbsverbotsklausel enthalten. Dieses Wettbewerbsverbot gilt für ein Jahr ab Beendigung des Anstellungsvertrags und ist auf Initiative der Gesellschaft für ein Jahr verlängerbar.

Der Chief Executive Officer erhält im Gegenzug für die Anwendung der Wettbewerbsverbotsklausel eine Vergütung von 50% der letzten monatlichen Gesamtjahreszielvergütung. Das Monatsgehalt ist als Grundgehalt zuzüglich 1/12 des zuletzt gezahlten jährlichen Leistungsbonus definiert.

Sonstige Leistungen

Der Chief Executive Officer hat Anspruch auf einen Firmenwagen. Der Wert seines Firmenwagens beläuft sich zum 31. Dezember 2009 auf 24.120 Euro.

4.2.1.3 VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES EXECUTIVE COMMITTEE

Die Mitglieder des Executive Committee, einschließlich des Chief Executive Officer, haben auf Gesamtjahresbasis im Jahr 2009 Anspruch auf eine Gesamtvergütung von 14.137.200 Euro. Diese Vergütung wird beim Chief Executive Officer von EADS und beim Chief Executive Officer von Airbus in einen Festanteil von 45% und einen variablen Anteil von 55% des Zieleinkommens aufgeteilt und für die anderen Mitglieder des Executive Committee in einen Festanteil von 50% und einen variablen Anteil von 50% des Zieleinkommens.

Die Mitglieder des Executive Committee, einschließlich des Chief Executive Officer, erhalten den Hauptteil ihrer Vergütung von den zuständigen nationalen Konzerngesellschaften (gemäß den Bedingungen ihres Anstellungsvertrages) und den übrigen Teil von EADS N.V. („NV-Vergütung“, gemäß den Bedingungen der NV-Vereinbarung).

Der variable Anteil errechnet sich aus zwei gleichen Komponenten:

- kollektiver Anteil (50% des variablen Anteils), um den geschäftlichen Erfolg auf Konzernebene oder auf Ebene der Division (sofern anwendbar) zu honorieren. Liquide Mittel, EBIT* und eingesetztes Kapital sind die zum Messen der kollektiven Performance gewählten Indikatoren (EBIT* stellen 50% dar, liquide Mittel stellen 25% und eingesetztes Kapital stellt 25% des kollektiven Anteils im Jahr 2009 dar);
- Einzelbonus (50% des variablen Anteils) zur Belohnung der Leistungen von Einzelnen gemessen am Erreichen einzelner Ziele, die auch auf Grundlage von nicht finanziellen

Indikatoren festgelegt werden, die für die langfristige Wertschaffung der Gesellschaft von Bedeutung sind.

Der Konzern ist verpflichtet, individuelle und finanzielle Ziele festzusetzen, deren Erfüllung die effektive Leistungsfähigkeit von EADS widerspiegelt. Beginnend im Jahr 2009 basiert der kollektive Anteil (50% der variablen Bezahlung) auf dem EBIT* (50%), den liquiden Mitteln (25%) und dem eingesetzten Kapital (25%). Die neue Wahl von EBIT*, liquiden Mitteln und eingesetztem Kapital als Finanzindikatoren gewährleistet die Ausrichtung des Chief Executive Officer auf die Prioritäten und langfristigen Zielsetzungen von EADS.

Je nach Leistungsniveau können sowohl die kollektive als auch die individuelle Auszahlungssumme zwischen 0% und 175% des Zieleinkommens schwanken.

Eine Auszahlung von 100% des Zieleinkommens für die individuellen und auch die finanziellen Ziele würde ein hohes persönliches Leistungsniveau und eine starke Performance des Unternehmens widerspiegeln.

Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss prüft Bonuszahlungen an den Chief Executive Officer und die Mitglieder des Executive Committee und gibt Empfehlungen gegenüber dem Board of Directors ab; die endgültige Entscheidung trifft das Board of Directors.

Die Gesamtvergütung, die von EADS und allen ihren Konzerngesellschaften an Louis Gallois, Chief Executive Officer im Jahr 2009, gezahlt wurde, belief sich auf 900.000 Euro (diese Summe enthält nur die Zahlungen seines Fixums von Januar bis Dezember 2008 und keinen variablen Anteil für 2008, da er 2008 auf diesen variablen Anteil verzichtete).

4.2.2 Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien

Siehe „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

4.2.3 Geschäfte mit verbundenen Parteien

Der Artikel 2:146 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuchs bestimmt:

„Soweit in der Satzung nicht anders festgelegt, wird eine Gesellschaft (*naamloze vennootschap*) in allen Angelegenheiten, bei denen ein Interessenkonflikt mit einem oder mehreren Mitgliedern des Board of Directors vorliegt, durch ihr Board of

Supervisory Directors vertreten. Die Aktionärsversammlung ist jederzeit berechtigt, zu diesem Zweck eine oder mehrere Personen zu ernennen.“ Die Satzung von EADS bestimmt insoweit etwas anderes, als sie das Board of Directors ermächtigt, die Gesellschaft in Angelegenheiten, die Interessenkonflikte mit einem oder mehreren Mitgliedern des Board of Directors betreffen, zu vertreten.

* EBIT: Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern, Geschäfts- oder Firmenwert-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Die Gesellschaft schloss während des Jahres 2007, 2008 und 2009 keine Vereinbarung mit einem Mitglied des Board of Directors, einer der wichtigsten Führungskräfte oder einem Aktionär, der mehr als 5% der Stimmrechte der Gesellschaft hält, die über den gewöhnlichen Geschäftsverlauf hinausging oder zu anderen Bedingungen als bei Geschäften mit beliebigen Dritten. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 37: Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen“ für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009 und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 37: Geschäfte mit verbundenen Unternehmen und Personen im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2008 werden durch Bezugnahme in dieses Dokument einbezogen.

Die Beziehungen zwischen der Gesellschaft und ihren Hauptaktionären werden in „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihre Aktionäre — 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ beschrieben. Abgesehen von den Beziehungen zwischen der Gesellschaft und ihren Hauptaktionären, gemäß dortiger Beschreibung, gibt es keine potenziellen Interessenkonflikte zwischen den Verpflichtungen der Directors gegenüber der Gesellschaft und deren privaten Interessen oder sonstigen Verpflichtungen.

4.2.4 Gewährte Darlehen und Garantien für Directors

EADS hat ihren Directors oder Mitgliedern des Executive Committee keine Darlehen gewährt.

4.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter

4.3.1 Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern

Die Vergütungspolitik von EADS ist eng an das Erreichen von individuellen und Unternehmenszielen sowohl für die einzelnen Divisionen als auch den Gesamtkonzern gebunden. Im Jahr 2009 wurde für das Senior Management des Konzerns ein Leistungs- und Aktienplan mit beschränkten Rechten aufgestellt (siehe „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), und den Mitarbeitern wurde im Rahmen eines neuen Belegschaftsaktienplans

die Möglichkeit geboten, Aktien zu günstigen Konditionen zu erwerben (siehe „— 4.3.2 Belegschaftsaktienpläne“).

Seit 2005 folgen die Gewinnbeteiligungsprogramme, die bei EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien eingeführt wurden, gemeinsamen Richtlinien des Konzerns, um eine übereinstimmende Anwendung in diesen vier Ländern sicherzustellen.

4.3.2 Belegschaftsaktienpläne (ESOP)

EADS unterstützt den Aktienbesitz von Mitarbeitern. Seit ihrer Einführung hat EADS zur Teilnahme berechtigten Mitarbeitern regelmäßig Gelegenheit zum Kauf von EADS-Aktien zu günstigen Bedingungen über Belegschaftsaktienpläne („ESOPs“) geboten.

In der folgenden Tabelle werden die wichtigsten Bedingungen der in der Zeit von 2000-2008 durchgeführten ESOPs zusammengefasst:

Jahr	Preis je Aktie	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen Aktien	Emissionsdatum
2000	15,30 €	1 €	11.769.259	21.09.2000
2001	10,70 €	1 €	2.017.894	05.12.2001
2002	8,86 €/7,93 €**	1 €	2.022.939	04.12.2002
2003	12,48 €	1 €	1.686.682	05.12.2003
2004	18 €	1 €	2.017.822	03.12.2004
2005	18,86 €	1 €	1.938.309	29.07.2005
2007	19,62 €/17,16 €**	1 €	2.037.835	09.05.2007
2008	12,79 €/11,70 €**	1 €	2.031.820	25.07.2008

* Im Rahmen des Mitarbeitersparplans gekaufte Aktien.

** Direkt gekaufte Aktien.

ESOP 2009

Im November 2009 bot EADS erneut anspruchsberechtigten Mitarbeitern maximal 0,25% des gesamten emittierten Kapitals vor dem Angebot an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasste bis zu 2.035.000 Aktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 Euro.

Mitarbeiter waren berechtigt, am Mitarbeiterangebot teilzunehmen, wenn sie:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- bei (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einer Gesellschaft, an der EADS einen Anteil von mindestens 10% hält und auf deren Management sie einen bestimmenden Einfluss hat und deren Sitz sich in Deutschland, Australien, Belgien, Kanada, Spanien, den USA, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Mexiko, den Niederlanden und Singapur befindet, beschäftigt waren.

Das Mitarbeiterangebot wurde in zwei Tranchen aufgeteilt:

- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns zum Preis von 10,76 Euro pro Aktie gezeichnet werden konnten;

- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern zum Preis von 10,76 Euro pro Aktie direkt gezeichnet werden konnten.

Den Mitarbeitern sind Verkaufsbeschränkungen für die in diesem Mitarbeiterangebot angebotenen Aktien auferlegt, die ein Jahr und in bestimmten Ländern sogar länger gelten.

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 1.358.936 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 18. Dezember 2009 ausgegeben.

ZUKÜNFTIGE ESOPS

EADS plant vorbehaltlich der Genehmigung des Board of Directors die Einführung eines ESOP für 2010. Der für 2010 geplante ESOP soll folgende Hauptmerkmale aufweisen: Angebot von bis zu rund 2 Millionen Aktien der Gesellschaft, d.h. bis zu 0,25% ihres ausgegebenen Aktienkapitals, mit einem Abschlag von -20% des Marktpreises für alle berechtigten Angestellten. EADS befasst sich derzeit außerdem mit der Bewertung alternativer Modelle für einen ESOP, was sich gegebenenfalls auf die Gestaltung des derzeitigen Planes auswirken könnte.

4.3.3 Langfristige Leistungspläne

Bei den Sitzungen am 26. Mai 2000, 20. Oktober 2000, 12. Juli 2001, 9. August 2002, 10. Oktober 2003, 8. Oktober 2004, 9. Dezember 2005 und 18. Dezember 2006 genehmigte das Board of Directors der Gesellschaft auf der Grundlage der durch die Aktionärsversammlungen vom 24. Mai 2000, 10. Mai 2001, 6. Mai 2003, 11. Mai 2005 und 4. Mai 2006 erteilten Ermächtigung die Zuteilung von Aktienoptionen zum Zeichnen von Aktien des Unternehmens.

In seiner Sitzung am 18. Dezember 2006 stimmte das Board of Directors der Gesellschaft auf der Grundlage der Ermächtigung durch die Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2006 der leistungsabhängigen Aktienzuteilung und der Zuteilung von EADS-Aktien mit beschränkten Rechten zu.

Auf seinen Sitzungen am 7. Dezember 2007, 13. November 2008 und 13. November 2009 genehmigte das Board of Directors der Gesellschaft die Zuteilung von Leistungseinheiten und von Einheiten mit beschränkten Rechten an der Gesellschaft.

Die wichtigsten Kennzahlen dieser Optionen, der leistungsabhängigen Aktien und Aktien mit beschränkten Rechten und der Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten zum 31. Dezember 2009 sind in den „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 36 – aufgeführt: Anteilsbasierte Vergütung“. Sie sind auch in der folgenden Tabelle dargestellt:

	Erste Tranche	Zweite Tranche
Datum der Hauptversammlung	24.05.2000	24.05.2000
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	26.05.2000	20.10.2000
Anzahl der gewährten Optionen	5.324.884	240.000
Anzahl ausstehender Optionen	1.451.720	30.000
Den Directors und Officers zugeteilte Optionen	720.000	60.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	850	34
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen können zwei Jahre und vier Wochen nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).	
Verfallsdatum	08.07.2010	08.07.2010
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%	100%
Ausübungspreis	20,90 €	20,90 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	2.892.020	188.000

	Dritte Tranche	Vierte Tranche
Datum der Hauptversammlung	10.05.2001	10.05.2001
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	12.07.2001	09.08.2002
Anzahl der gewährten Optionen	8.524.250	7.276.700
Anzahl ausstehender Optionen	3.299.659	2.459.276
Optionen wurden zugeteilt:		
➤ Herrn Philippe Camus	135.000	135.000
➤ Herrn Rainer Hertrich	135.000	135.000
➤ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen in den Jahren 2001 (dritte Tranche) und 2002 (vierte Tranche) zugeteilt wurde	738.000	808.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	1.650	1.562
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen können zwei Jahre und vier Wochen nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).	
Verfallsdatum	12.07.2011	08.08.2012
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%	100%
Ausübungspreis	24,66 €	16,96 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	3.492.831	4.305.066

	Fünfte Tranche	Sechste Tranche
Datum der Hauptversammlung	06.05.2003	06.05.2003
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	10.10.2003	08.10.2004
Anzahl der gewährten Optionen	7.563.980	7.777.280
Anzahl ausstehender Optionen	4.615.853	6.016.706
Optionen wurden zugeteilt:		
➤ Herrn Philippe Camus	135.000	135.000
➤ Herrn Rainer Hertrich	135.000	135.000
➤ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen in den Jahren 2003 (fünfte Tranche) und 2004 (sechste Tranche) zugeteilt wurde	808.000	808.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	1.491	1.495
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen können zwei Jahre und vier Wochen nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).	
Verfallsdatum	09.10.2013	07.10.2014
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%	100% ⁽¹⁾
Ausübungspreis	15,65 €	24,32 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	2.517.623	2.400

(1) Bei der sechsten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften von EADS zugeteilt worden waren, abhängig von den Leistungsparametern. Deshalb wurde ein Teil dieser bedingten Optionen nicht ausgeübt und verfiel im Laufe des Jahres 2007.

1

2

3

4

5



Verzeichnis



Siebte Tranche

Datum der Hauptversammlung	11.05.2005
Datum der Sitzung des Board of Directors	09.12.2005
Anzahl der gewährten Optionen	7.981.760
Anzahl ausstehender Optionen	6.245.431 ⁽¹⁾
Optionen wurden zugeteilt:	
➤ Herrn Thomas Enders	135.000
➤ Herrn Noël Forgeard	135.000
➤ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen im Jahr 2005 (siebte Tranche) zugeteilt wurde	940.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten	1.608
Ausübungszeitpunkt	50% der Optionen können zwei Jahre nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“). Bei der siebten Tranche war ein Teil der Optionen, die den Top-Führungskräften von EADS zugeteilt wurden, leistungsabhängig.
Verfallsdatum	08.12.2015
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100% ⁽¹⁾
Ausübungspreis	33,91 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung
Ausgeübte Optionen	0

(1) Bei der siebten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften von EADS zugeteilt worden waren, abhängig von den Leistungsparametern. Deshalb wurde ein Teil dieser bedingten Optionen nicht ausgeübt und verfiel im Laufe des Jahres 2008.

		Achte Tranche
Datum der Hauptversammlung		04.05.2006
Datum der Sitzung des Board of Directors		18.12.2006
		Aktienoptionsplan
Anzahl der gewährten Optionen		1.747.500
Anzahl ausstehender Optionen		1.667.000
Optionen wurden zugeteilt:		
➤ Herrn Thomas Enders		67.500
➤ Herrn Louis Gallois		67.500
➤ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen im Jahr 2006 (achte Tranche) zugeteilt wurde		425.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		221
Datum, ab dem die Optionen ausgeübt werden können	50% der Optionen können zwei Jahre nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).	
Verfallstermin		16.12.2016
Bezugsverhältnis		Eine Option je Aktie
Ausstattung		50%
Ausübungspreis		25,65 €
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen		0
		Leistungsabhängige Aktien und Aktien mit beschränkten Rechten
	Leistungsabhängige Aktien	Aktien mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Aktien	1.344.625	391.300
Anzahl in Umlauf befindlicher Aktien	1.283.000	376.850
Aktien wurden zugeteilt:		
➤ Herrn Thomas Enders	16.875	-
➤ Herrn Louis Gallois	16.875	-
➤ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Aktien im Jahr 2006 (achte Tranche) zugeteilt wurde	137.500	28.200
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.637
Ausübungsdatum	Die leistungsabhängigen Aktien und die Aktien mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Berechtigte noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die leistungsabhängigen Aktien, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Der Ausübungszeitraum endet mit dem Datum der Veröffentlichung der Jahresergebnisse für 2009, die im März 2010 erwartet wird.	
Anzahl zugewiesener Aktien	3.500	175

Neunte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors			07.12.2007
	Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten		
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten	
Anzahl zugeteilter Einheiten	1.693.940	506.060	
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	1.634.100	493.320	
Einheiten wurden zugeteilt:			
➤ Herrn Louis Gallois	33.700	-	
➤ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2007 (neunte Tranche) zugeteilt wurde	239.900	43.500	
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten			1.617
Ausübungsdatum	<p>Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Berechtigte zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele.</p> <p>Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 25% erwartet im Mai 2011; ➤ 25% erwartet im November 2011; ➤ 25% erwartet im Mai 2012; ➤ 25% erwartet im November 2012. 		
Anzahl zugewiesener Einheiten	2.520	0	

Zehnte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors			13.11.2008
	Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten		
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten	
Anzahl zugeteilter Einheiten	2.192.740	801.860	
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.170.340	795.380	
Einheiten wurden zugeteilt:			
➤ Herrn Louis Gallois*	40.000	-	
➤ den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2008 (zehnte Tranche) zugeteilt wurde	304.000	68.200	
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten			1.684
Ausübungsdatum	<p>Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Berechtigte zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele.</p> <p>Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 25% erwartet im Mai 2012; ➤ 25% erwartet im November 2012; ➤ 25% erwartet im Mai 2013; ➤ 25% erwartet im November 2013. 		
Anzahl zugewiesener Einheiten	1.120	0	

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss — Anmerkung 11: Vergütung“.

Elfte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors			13.11.2009
	Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten		
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten	
Anzahl zugeteilter Einheiten	2.697.740		928.660
Einheiten wurden zugeteilt:			
> Louis Gallois*	46.000		-
> den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2009 (neunte Tranche) zugeteilt wurde	356.000		96.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten			1.749
Ausübungsdatum	Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Berechtigte zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor: > 25% erwartet im Mai 2013; > 25% erwartet im November 2013; > 25% erwartet im Mai 2014; > 25% erwartet im November 2014.		

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss — Anmerkung 11: Vergütung“.

Informationen über Aktienoptionen sowie leistungsabhängige Aktien und Aktien mit beschränkten Rechten, die im Laufe des Jahres gelöscht und ausgeübt werden, sind im Abschnitt „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 36: Anteilsbasierte Vergütung“.

Informationen über die von den Mitgliedern des Board of Directors und des Executive Committee durchgeführten Transaktionen sind über die Webseite von EADS und/oder die Webseiten der entsprechenden Börsenaufsichtsbehörden erhältlich.

Beteiligungen der Mitglieder des Board of Directors an der Gesellschaft

Mitglied des Board of Directors	Beteiligung
> Herr Louis Gallois	5 Stammaktien 67.500 Aktienoptionen* 16.875 leistungsabhängige Aktien*
> Herr Dominique D'Hinnin	61 Stammaktien
> Herr Arnaud Lagardère	2 Stammaktien

* Vgl. achte Tranche wie in der Tabelle oben dargestellt.

Die übrigen Mitglieder des Board of Directors halten keine Aktien oder sonstigen Wertpapiere der Gesellschaft.



5

Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person

5.1	Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person	188
5.2	Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person	188
5.3	Informationsrichtlinie	189
5.4	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	189
5.5	Erhebliche Änderungen	190

5.1 Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person

EADS

5.2 Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person

Die Gesellschaft erklärt, dass die Informationen in diesem Registrierungsdokument, nach bestem Wissen der Gesellschaft, den Tatsachen entsprechen und keine Auslassungen enthalten, die ihre Bedeutung beeinflussen könnten.

EADS vertreten durch:

Louis Gallois
Chief Executive Officer

5.3 Informationsrichtlinie

Informationen erteilt:

Frau Nathalie Errard
Head of Investor Relations and Financial Communication

EADS
37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16
Frankreich
Tel.: +33 1 42 24 28 00
Fax: +33 1 42 24 28 40
E-Mail: ir@eads.com

Die Webseite www.eads.com liefert umfassende Informationen über die Gesellschaft, einschließlich des Berichts des Board of Directors. Zudem können während der Gültigkeit dieses Registrierungsdokuments Kopien von:

> der Satzung;

- > dem in englischer Sprache am 24. April 2008 bei der AFM eingereichten und von der AFM gebilligten Registrierungsdokument;
- > dem in englischer Sprache am 22. April 2009 bei der AFM eingereichten und von der AFM gebilligten Registrierungsdokument; und
- > dem Konzernabschluss (IFRS) und dem Einzelabschluss von EADS für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2007, 2008 und 2009, zusammen mit den jeweiligen Berichten der Abschlussprüfer, im eingetragenen Büro von EADS eingesehen werden: European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V., Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande, Sitz der Gesellschaft (gemäß Satzung/*statutaire zette*), Tel.: +31 (0)71 5245 600.

Den Aktionären stehen in folgenden Ländern kostenfreie Hotlines zur Verfügung: Frankreich (0 800 01 2001), Deutschland (00 800 00 02 2002) und Spanien (00 800 00 02 2002). E-Mail-Adresse für Nachrichten von Aktionären: ir@eads.com.

5.4 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen

Angesichts der Tatsache, dass die Aktien der Gesellschaft an der Euronext Paris, am regulierten Markt (im Teilbereich Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert sind, unterliegt die Gesellschaft in Frankreich, Deutschland

und Spanien bestimmten geltenden Rechtsvorschriften hinsichtlich Informationen, von denen die wichtigsten im Abschnitt „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital — 3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten“ zusammengefasst sind.

5.5 Erhebliche Änderungen

Zum Datum dieses Registrierungsdokuments hat sich die Finanz- und Geschäftslage von EADS seit dem 31. Dezember 2009 nicht wesentlich verändert.





WWW.EADS.COM



European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.
Mendelweg 30
2333 CS Leiden
Niederlande

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