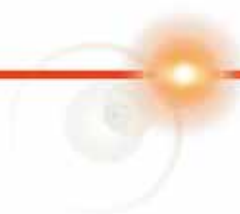


# REGISTRIERUNGSDOKUMENT 2011

FINANZBERICHT



**EADS**

[www.eads.com](http://www.eads.com)

# REGISTRIERUNGSDOKUMENT 2011



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 zuständigen niederländischen Finanzmarktbehörde *Autoriteit Financiële Markten* („AFM“) in Anwendung des Gesetzes *Wet op het financieel toezicht* (in der geänderten Fassung) gemäß Richtlinie 2003/71/EG am 12 April 2012 genehmigt. Dieses Registrierungsdocument kann nur dann zur Unterstützung einer Finanztransaktion und als Bestandteil eines Prospektes gemäß Richtlinie 2003/71/EG verwendet werden, wenn es durch eine von der AFM genehmigte Wertpapierbeschreibung und eine Zusammenfassung ergänzt wird. Übersetzung zu Informationszwecken.**

## 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 Registrierungsdocument verantwortliche juristische Person

Risikofaktoren	7	<b>2</b> Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage	<b>67</b>
<b>1. Finanzmarktrisiken</b>	<b>8</b>	<b>2.1 Analyse der Finanz- und Ertragslage</b>	<b>68</b>
<b>2. Geschäftsbezogene Risiken</b>	<b>11</b>	2.1.1 Überblick	68
<b>3. Rechtliche Risiken</b>	<b>17</b>	2.1.2 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	70
<b>4. Industrie- und Umweltrisiken</b>	<b>19</b>	2.1.3 Bewertung der Leistung des Managements	75
<b>1</b> Informationen über die Aktivitäten von EADS	<b>21</b>	2.1.4 Ertragslage	79
<b>1.1 Darstellung des EADS-Konzerns</b>	<b>22</b>	2.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht-beherrschender Anteile)	85
1.1.1 Überblick	22	2.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung	86
1.1.2 Airbus	28	2.1.7 Sicherungsgeschäfte	94
1.1.3 Eurocopter	38	<b>2.2 Jahresabschlüsse</b>	<b>95</b>
1.1.4 Astrium	42	<b>2.3 Honorare der Abschlussprüfer</b>	<b>96</b>
1.1.5 Cassidian	47	<b>2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern</b>	<b>97</b>
1.1.6 Übrige Aktivitäten	51	<b>3</b> Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital	<b>99</b>
1.1.7 Beteiligungen	53	<b>3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft</b>	<b>100</b>
1.1.8 Versicherung	54	3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	100
1.1.9 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	56	3.1.2 Rechtsform	100
1.1.10 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum	57	3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten	100
1.1.11 Umweltschutz	59	3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	102
1.1.12 Arbeitnehmer	62	3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	103
1.1.13 Aufnahme durch Verweis	63	3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister	103
<b>1.2 Jüngste Entwicklungen</b>	<b>63</b>	3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	103
		3.1.8 Geschäftsjahr	103
		3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	103
		3.1.10 Aktionärsversammlung	104
		3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	105
		3.1.12 Obligatorische Übernahmeangebote	107

<b>3.2</b>	<b>Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals</b>	<b>109</b>			
3.2.1	Ausgegebenes Grundkapital	109			
3.2.2	Genehmigtes Kapital	109			
3.2.3	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	109			
3.2.4	Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	110			
3.2.5	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	111			
<b>3.3</b>	<b>Aktienbesitz und Stimmrechte</b>	<b>112</b>			
3.3.1	Aktionärsstruktur	112			
3.3.2	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	113			
3.3.3	Art der Aktien	118			
3.3.4	Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	118			
3.3.5	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	120			
3.3.6	Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns	120			
3.3.7	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	122			
<b>3.4</b>	<b>Dividenden</b>	<b>126</b>			
3.4.1	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	126			
3.4.2	Dividendenpolitik von EADS	126			
3.4.3	Nicht eingeforderte Dividenden	126			
3.4.4	Besteuerung	127			
<b>3.5</b>	<b>Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren</b>	<b>128</b>			
			<b>4</b>	<b>Corporate Governance</b>	<b>131</b>
			<b>4.1</b>	<b>Geschäftsführung und Kontrolle</b>	<b>133</b>
			4.1.1	Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer	134
			4.1.2	Ausschüsse des Boards	145
			4.1.3	Executive Committee	146
			4.1.4	Risikomanagementsystem im Unternehmen	148
			4.1.5	Compliance Organisation	153
			<b>4.2</b>	<b>Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte</b>	<b>154</b>
			4.2.1	Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	154
			4.2.2	Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	157
			4.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	157
			4.2.4	Gewährte Darlehen und Garantien für Directors	158
			<b>4.3</b>	<b>Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter</b>	<b>158</b>
			4.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	158
			4.3.2	Belegschaftsaktienpläne (ESOP)	158
			4.3.3	Langfristige Leistungspläne	159
			<b>5</b>	<b>Für das Registrierungsdocument verantwortliche juristische Person</b>	<b>167</b>
			<b>5.1</b>	<b>Für das Registrierungsdocument verantwortliche juristische Person</b>	<b>168</b>
			<b>5.2</b>	<b>Erklärung der für das Registrierungsdocument verantwortlichen juristischen Person</b>	<b>168</b>
			<b>5.3</b>	<b>Informationsrichtlinie</b>	<b>169</b>
			<b>5.4</b>	<b>Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen</b>	<b>169</b>
			<b>5.5</b>	<b>Erhebliche Änderungen</b>	<b>170</b>

# RISIKOFAKTOREN



# Risikofaktoren

---

1. Finanzmarktrisiken	8
2. Geschäftsbezogene Risiken	11
3. Rechtliche Risiken	17
4. Industrie- und Umweltrisiken	19

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

### Staatsschuldenkrise in der EU

Die Geschäfts- und Leistungsentwicklung von EADS hängt in erheblichem Maße von der Wirtschaftslage in Europa, den USA und der übrigen Welt ab. Die Wirtschafts- und Marktlage könnte sich unter anderem durch Krisen, die sich negativ auf die Kredit- oder Liquiditätsmärkte auswirken, auf Grund regionaler oder globaler Rezessionen, drastischer Schwankungen der Rohstoffpreise (einschließlich für Erdöl), Wechselkurse oder Zinssätze, Inflation oder Deflation, Herabstufungen des Ratings von Staats- und Bankschulden, Restrukturierungen oder Zahlungsausfällen oder auf Grund ungünstiger geopolitischer Ereignisse (einschließlich der Entwicklung im Nahen Osten, Nordafrika und in anderen Regionen) nachhaltig verschlechtern. Es könnte schnell zu wesentlichen Konjunkturabschwüngen kommen, die die Geschäftstätigkeit von EADS kurzfristig oder auch länger belasten könnten und sich negativ auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage von EADS auswirken.

Auf den europäischen Finanzmärkten kam es in letzter Zeit in Folge von Bedenken hinsichtlich der Fähigkeit bestimmter Länder im Euroraum, ihre Staatsschulden abzubauen und ihre Schulden zu refinanzieren oder bei Fälligkeit zu zahlen, zu erheblichen Störungen. Banken, die Schuldpapiere von diesen Ländern halten und auch strengere Vorschriften einhalten müssen, sahen sich mit Finanzierungsproblemen konfrontiert und haben ihre Bilanzen entsprechend reduziert. Diese Störungen haben die Volatilität des Euro-Kurses gegenüber anderen wichtigen Währungen erhöht, die Kreditmärkte belastet und ungewisse Aussichten sowohl für die unmittelbare Wirtschaftslage von Ländern im Euroraum als auch für die Qualität von Darlehen an staatliche Schuldner und Banken in der EU geschaffen. Indirekt hat sich dies auch auf die Finanzmärkte weltweit ausgewirkt. Falls sich die wirtschaftlichen Bedingungen in den betroffenen Ländern Europas oder in Europa allgemein verschlechtern sollten oder es zu ausgeprägteren Marktstörungen kommen sollte, könnte dies zu einer erneuten

oder zunehmenden Verengung des Kreditmarkts, geringer Liquidität und extremer Volatilität auf den Kredit-, Devisen- und Aktienmärkten führen. Dies könnte verschiedene Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit von EADS haben, wie unter anderem:

- ⊙ Kunden könnten Flugzeugbestellungen unter anderem wegen fehlender angemessener Kreditversorgung auf dem Finanzierungsmarkt für Flugzeugkäufe oder wegen einer schwachen Passagiernachfrage nach Flugreisen oder einer allgemein schwächeren Frachtnachfrage entweder aufschieben oder stornieren;
- ⊙ ein Anstieg der Absatzfinanzierungen, die EADS ihren Kunden zur Unterstützung von Flugzeugkäufen anbieten muss, könnte EADS trotz Sicherheiten an den Flugzeugen verstärkt dem Ausfallrisiko der Kunden aussetzen;
- ⊙ ein weiterer Abbau der Ausgaben der öffentlichen Hand in den Bereichen Verteidigung, nationale Sicherheit und Raumfahrt, die über die bereits weltweit vorgesehenen staatlichen Budgetkonsolidierungsmaßnahmen hinausgehen;
- ⊙ Insolvenz oder finanzielle Instabilität von Outsourcing-Partnern oder Lieferanten bzw. die Verweigerung von Krediten an diese zur Entwicklung und/oder Herstellung von Produkten und damit einhergehende Produktverzögerungen;
- ⊙ 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 haben kann, die EADS für ihre Geschäftstätigkeit benötigt oder ihre Fähigkeit einschränkt, Wechselkursabsicherungsgeschäfte wie gewünscht durchzuführen; und



- © Insolvenz von Vertragspartnern bei Investments oder Derivaten und anderen Finanzinstituten, die sich nachteilig auf die Finanztätigkeiten von EADS einschließlich ihrer Barmittel auswirken könnte;

Die Finanzergebnisse von EADS könnten auch von den beim Verkauf oder Tausch von Finanzinstrumenten realisierten Gewinnen oder Verlusten, Wertminderungsaufwendungen

auf Grund der Neubewertung von Schuldpapieren und Aktien sowie anderen Anlagen, Zinssätzen, Barguthaben und Veränderungen des Zeitwertes von Derivaten beeinträchtigt werden. Eine erhöhte Volatilität der Finanzmärkte und allgemeine wirtschaftliche Ungewissheit würde das Risiko erhöhen, dass die in Zukunft aus den Finanzinstrumenten der Gesellschaft tatsächlich erzielten Beträge erheblich von dem ihnen derzeit zugewiesenen Zeitwert abweichen könnten.

## Fremdwährungen

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 Wechselkurssicherungsstrategie 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 daher Auswirkungen auf den Euro-Wert der ausgewiesenen Umsatzerlöse, der Kosten, Ergebnisse vor Zinsen und Steuern, Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten („EBIT\*“), der übrigen Finanzergebnisse, Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von EADS.

Eine ausführlichere Diskussion der Wechselkurssicherungsstrategie von EADS findet sich in „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.7 Sicherungsgeschäfte“. Eine Zusammenfassung darüber, wie Wechselkurssicherungstransaktionen von EADS buchhalterisch erfasst werden, findet sich in „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.2.6 Bilanzierung gesicherter Transaktionen im Jahresabschluss“.

## Absatzfinanzierung

Zur Absatzförderung erklärt sich EADS im Einzelfall bereit, sich an der Kundenfinanzierung zu beteiligen. Als Folge davon hält EADS ein bedeutendes Portfolio von Leasing- und anderen Finanzierungsvereinbarungen mit Fluglinien und anderen Kunden. Das Risiko aus den Absatzfinanzierungsaktivitäten von

EADS kann in zwei Kategorien eingeteilt werden: (i) Kreditrisiken, die die Fähigkeit eines Kunden, seinen Verpflichtungen aus einer Finanzierungsvereinbarung nachzukommen, betreffen, und (ii) das Risiko betreffend den Wert eines Flugzeugs, das sich primär auf einen unerwarteten Verfall des künftigen Wertes

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

Die Absatzfinanzierungsvereinbarungen setzen EADS dem Risiko bezüglich des Flugzeugwerts aus, weil EADS gewöhnlich Sicherungsrechte an den Flugzeugen zu dem Zweck behält, die Erfüllung der finanziellen Verpflichtungen von Kunden gegenüber EADS zu sichern, und weil EADS einen Teil des Marktwertes bestimmter Flugzeuge während einer bestimmten Zeitdauer nach der Lieferung an den Kunden möglicherweise 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 Zusicherung darüber abgegeben werden, dass die von EADS vorgenommenen Rückstellungen für die Deckung dieser potenziellen Verluste ausreichend sind. Über den Bereich Airbus Asset Management oder als Ergebnis früherer Finanzierungstransaktionen ist EADS Eigentümer gebrauchter Flugzeuge, wodurch sie unmittelbar dem Risiko der Schwankung des Marktwerts dieser gebrauchten Flugzeuge ausgesetzt ist.

Außerdem hat EADS diverse ausstehende Deckungsverpflichtungen, um die Finanzierung des Auftragsbestands von Airbus und ATR abzusichern. Wenn die Erfahrungen der Vergangenheit auch nahe legen, dass wahrscheinlich nicht alle diese vorgesehenen Finanzierungsvorhaben umgesetzt werden, könnten die Verkaufsfinanzierungsverpflichtungen von EADS jedoch entsprechend dem Absatzwachstum je nach den mit Kunden getroffenen Vereinbarungen zunehmen. 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.

## Kontrahentenkreditrisiko

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 Kreditspannen ausgesetzt. Der Konzern hat jedoch Richtlinien zur Vermeidung der Konzentration von Kreditrisiken sowie zur Begrenzung des Kreditrisikos etabliert.

Bargeschäfte und derivative Finanztransaktionen werden mit einer großen Zahl von Finanzinstituten weltweit abgeschlossen, allerdings nur, wenn diese strengen Qualitätskriterien in Bezug auf die Bonität gerecht werden. EADS hat ein Kreditlimitsystem etabliert, um das Kreditrisiko aktiv zu steuern und zu begrenzen. 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, einem Mindestbetrag ihres Gesamtvermögens und einem akzeptablen Höchstpreis zum Kauf eines Kreditschutzes 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. Unter diesen Umständen könnten der Wert und die Liquidität dieser Finanzinstrumente nachgeben und zu einem erheblichen Wertverlust führen, welcher sich wiederum negativ auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage von EADS auswirken kann.

## Kapitalbeteiligungsportfolio

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 2011 auf 2,6 Milliarden Euro. EADS ist dem Risiko unerwarteter wesentlich nachteiliger Änderungen im Wert von Dassault Aviation sowie übriger 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 eine Unterdeckung aufweisen. Für weitere Informationen zu diesen Plänen siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25B: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Obwohl die EADS in ihrer Bilanz eine Rückstellung für ihren Anteil an der Unterdeckung, basierend auf den aktuellen Schätzungen, berücksichtigt hat, besteht keine Gewähr, dass diese Schätzungen in Zukunft nicht nach oben korrigiert werden, wodurch die EADS in Zusammenhang mit solchen Pensionsplänen weitere Rückstellungen vornehmen müsste.

Die erforderlichen Anpassungen dieser Rückstellungen werden von folgenden Faktoren bestimmt: (i) dem Diskontfaktor (der zum Teil von den Zinssätzen abhängt) und der Inflationsrate, die 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 Maßnahmen ergriffen, 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 wiederum 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 34a: Informationen über Finanzinstrumente – 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) Passagier- und Frachtlastfaktoren, (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. Die EADS geht davon aus, dass sich der Markt für Verkehrsflugzeuge weiterhin zyklisch entwickeln wird und dass künftige rückläufige Wirtschaftstrends in der Zukunft negative Auswirkungen auf ihre Ertrags- und Finanzlage haben können.

## Terrorismus, Pandemien und Katastrophen

---

Wie die Terroranschläge in New York und Madrid und die Verbreitung von Pandemien (wie dem H1N1-Virus) gezeigt haben, können Terrorismus und Pandemien 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, Aufstände oder politische Unruhen ausbrechen, kann dies gleichfalls die Flugbereitschaft der Öffentlichkeit beeinträchtigen. Darüber hinaus können größere Flugzeugunfälle nachteilige Auswirkungen auf die Wahrnehmung der Öffentlichkeit sowie der Regulierungsbehörden im Hinblick auf die Sicherheit einer bestimmten Klasse von Flugzeugen, deren Design, die Fluggesellschaft oder den Luftverkehr überhaupt haben. Als Konsequenz von Terror, geopolitischer Instabilität, Pandemien und anderen Katastrophen könnte eine Fluggesellschaft mit plötzlich rückläufiger Flugreisenachfrage konfrontiert sein und sich gezwungen sehen, teure Sicherheitsmaßnahmen einzuleiten.

Auf Grund 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.

Die Geschäftstätigkeit von EADS kann darüber hinaus durch den Eintritt dieser und anderer Ereignisse gestört werden, einschließlich Anschlägen auf bzw. Versagen von Informationstechnologie oder Infrastruktur, Unwetter oder Naturkatastrophen und anderen Krisen. Alle derartigen Störungen könnten die internen Abläufe bei EADS bzw. die ihren Kunden erbrachten Dienstleistungen beeinträchtigen und einen erheblichen negativen Einfluss auf die künftige Ertrags- und Finanzlage von EADS sowie ihre Reputation haben.

## Abhängigkeit von wichtigen 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 könnten in Zukunft in finanzielle oder anderweitige Schwierigkeiten geraten, insbesondere solche, bei denen ein beträchtliches Währungsungleichgewicht zwischen in US Dollar denominierten Umsatzerlösen und einem beträchtlichen in Euro angefallenen Kostenanteil besteht. Je nach dem wie schwerwiegend diese Probleme sind, könnten einige Zulieferer gezwungen sein, ihre Produktion zu verringern, ihren Betrieb einzustellen oder Insolvenz anzumelden, was zu einer Unterbrechung der Material- und Teilleieferung an EADS führen könnte.

EADS könnte Schwierigkeiten haben, einen Nachfolger für bestimmte Zulieferer ohne einschneidende Verzögerungen zu finden und somit nicht in der Lage sein, ihren Verpflichtungen gegenüber Kunden fristgerecht und auf zufriedenstellende Art und Weise nachzukommen. Dies könnte sich wiederum negativ auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage von EADS auswirken. Sofern EADS sich in Zukunft dazu entschließt, bestimmten

Zulieferern mit Finanzproblemen finanzielle oder anderweitige Unterstützung zu gewähren, um eine kontinuierliche Versorgung mit Materialien und Teilen zu gewährleisten, könnte dies EADS einem Kreditrisiko seitens der Zulieferer aussetzen.

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. 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.

## Produktionssteigerung

---

Auf Grund der großen Zahl neuer Flugzeugaufträge in den letzten Jahren plant die EADS, die Produktion zu beschleunigen, um die vereinbarten Lieferzeitpläne für diese neuen Flugzeuge (einschließlich Hubschrauber) einzuhalten. Da die Produktionskapazität nahezu ausgelastet ist, wird die Fähigkeit der EADS, ihre Produktionsrate weiter zu steigern, von einer Vielzahl von Faktoren abhängen, wozu die Umsetzung interner Leistungspläne, die Verfügbarkeit von Rohstoffen

und Teilen (wie Aluminium, Titan und Verbundstoffe) sowie Fachkräften angesichts der starken Nachfrage von EADS und ihren Konkurrenten, die Umwandlung von Rohstoffen in Teile und Baugruppen und die Vertragserfüllung durch die Zulieferer und Subunternehmer (insbesondere die Zulieferer von Buyer-Furnished Equipment) zählen, die auf Grund des Produktionsanstiegs möglicherweise unter Rohstoff- oder finanziellen Engpässen leiden. Die Berücksichtigung dieser



Faktoren wird auch durch die gleichzeitig stattfindende Entwicklung neuer Flugzeugprogramme kompliziert, besonders von Airbus, die einen eigenen Bedarf an Ressourcen haben. Einer oder alle diese Faktoren könnten dazu führen, dass

Lieferverpflichtungen nicht eingehalten werden und je nach der Dauer des Lieferverzugs könnten sich daraus zusätzliche Kosten, eine neue Planung Kunden oder die Stornierung von Aufträgen ergeben.

## Abhängigkeit von Ausgaben der öffentlichen Hand und bestimmten Märkten

In jedem einzelnen Markt sind die Ausgaben der öffentlichen Hand (einschließlich Verteidigungs- und Sicherheitsausgaben) abhängig von einem komplexen Mix geopolitischer Erwägungen und Haushaltszwänge und können daher von Jahr zu Jahr und von Land zu Land erheblichen Schwankungen unterliegen. Insbesondere haben die deutliche Verschlechterung im Finanzwesen der öffentlichen Hand und die hohe Verschuldung der wichtigsten Industrieländer dazu geführt, dass sich einige dieser Länder in letzter Zeit bemüht haben, ihre öffentlichen Ausgaben abzubauen. Dies gilt besonders für die Verteidigungs- und Sicherheitsbudgets, bei denen bestimmte Länder entweder erhebliche Kürzungen vorgesehen oder bereits umgesetzt haben. Je nach dem wie die zukünftigen Budgetkürzungen schließlich realisiert werden, kann die Streichung oder Senkung der Finanzierung für bestehende oder neue Programme eine negative Auswirkung auf die künftige Ertrags- und Finanzlage

von EADS 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.

Außerdem ist ein erheblicher Teil des Auftragseingangs von EADS in bestimmten Regionen oder Ländern konzentriert, wie unter anderem in den USA, China, Indien und den Vereinigten Arabischen Emiraten. 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 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. Wenngleich beide Seiten zum Ausdruck gebracht haben, dass sie eine Verhandlungslösung bevorzugen, welche gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet, wenn es um die Förderung künftiger Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftfahrt geht, sind sie doch noch weit davon entfernt, eine Einigung über zentrale Themen zu erzielen. Die Bedingungen und Konditionen eines neuen Abkommens oder das Ergebnis des förmlichen WTO-Verfahrens könnte den Zugang von EADS zu Risikoverteilungsfonds für Großprojekte einschränken oder zu einem für EADS nachteiligen Ungleichgewicht beim Zugang zu staatlichen Zuschüssen im Vergleich zu ihrer US-Konkurrenz führen oder könnte die Europäische Kommission und die betreffenden Regierungen theoretisch 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. Dennoch kann in keiner Weise garantiert werden, dass in Zukunft weiterhin staatliche Finanzierungen 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.

## Wettbewerb und Marktzugang

---

Die Märkte, auf denen EADS geschäftstätig ist, unterliegen einem starken Wettbewerb. In einigen Regionen besitzt die Konkurrenz ggf. umfassendere oder stärker spezialisierte technische Fähigkeiten oder Fertigungs- und Vermarktungsfertigkeiten als EADS. Außerdem könnten einige der größten Kunden von EADS die erforderliche Kapazität zur Herstellung von Produkten oder Bereitstellung von Diensten entwickeln, die denen von EADS vergleichbar sind. Dies hätte zur Folge, dass diese Kunden ihre eigenen Produkte bzw. Dienste liefern und mit EADS beim Absatz dieser Produkte oder Dienstleistungen direkt konkurrieren würden, wobei dies alles die Erträge von EADS erheblich verringern könnte. Es kann nicht vorhergesehen werden, ob 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-, Raumfahrt- und 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 technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen an, deren Entwicklung und Herstellung eine komplexe Angelegenheit sein und umfassende Integrations- und Koordinierungsmaßnahmen entlang der Zulieferkette erfordern kann. Die meisten Produkte von EADS müssen zudem unter anspruchsvollen Betriebsbedingungen betrieben werden. Auch wenn EADS der Auffassung ist, dass sie hoch entwickelte Verfahren für die Entwicklung, Herstellung und Erprobung einsetzt, kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass die Produkte oder Dienstleistungen von EADS erfolgreich entwickelt, produziert oder eingesetzt werden oder dass sie in der beabsichtigten Weise entwickelt oder angewandt werden.

Bestimmte Verträge von EADS sehen vor, dass EADS auf einen Teil des erwarteten Gewinns verzichtet, dass Minderungen akzeptiert werden müssen, dass eine Ersatzlieferung erfolgt oder andere Produkte geliefert bzw. andere Dienstleistungen erbracht werden, dass ein Kündigungsrecht gewährt wird

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 ausgeschlossen werden, dass Vertragsstrafen oder Vertragskündigungen ausgesprochen werden, wenn EADS Liefertermine oder sonstige vertragliche Leistungsanforderungen nicht einhält, besonders bei Programmen zur Neuentwicklung wie zum Beispiel der A350 XWB oder A400M.

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 genannten Probleme können sich auch nachteilig auf die wettbewerbsfähige Reputation 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.

## Restrukturierungs-, Transformations- und Kosteneinsparungsprogramme

Um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, die steigenden Beschaffungskosten auszugleichen und die Rentabilitätsziele zu erreichen, haben EADS und ihre Divisionen im Lauf der letzten Jahre unter anderem einige Restrukturierungs-, Transformations- und Kosteneinsparungsprogramme eingeführt. Diese umfassen unter anderem konzernweite Programme wie Power8 Plus und Future EADS sowie divisionsspezifische Programme.

Die durch diese Programme erwarteten Kosteneinsparungen basieren jedoch auf Schätzungen und die tatsächlich durch diese Programme erreichten Einsparungen können erheblich von diesen Schätzungen 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 sind. Das schließt neue Geschäftsentwicklungen, Gehalts- und Kostensteigerungen und andere Faktoren ein. Wenn es EADS nicht gelingt, die geplanten Kostensenkungsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen oder diese Anstrengungen möglicherweise nicht die erwarteten Kosteneinsparungen

erbringen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die künftige Vermögens- und Ertragslage von EADS haben.

Außer dem Risiko, die durch die oben erwähnten Programmen erwarteten Kosteneinsparungen nicht zu erreichen, könnten die für EADS anfallenden Umsetzungskosten auch höher als erwartet ausfallen. In vielen Fällen bestehen möglicherweise interne Widerstände gegen die verschiedenen geplanten Unternehmensumstrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen. 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 über einen längeren Zeitraum hinziehen, oder falls die Kosten für die Umsetzung der oben genannten Programme höher ausfallen als angenommen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die zukünftige Vermögens- und Ertragslage von EADS haben.

## Übernahmen, Joint Ventures und strategische Allianzen

Als Teil ihrer Unternehmensstrategie kann EADS Gesellschaften übernehmen und Joint Ventures oder strategische Allianzen eingehen. Übernahmen sind grundsätzlich mit Risiken verbunden, weil bei der Integration von Mitarbeitern, Geschäftsabläufen, Technologien und Produkten Schwierigkeiten auftreten können. Es kann keine Zusicherung erteilt werden, dass die von EADS übernommenen Gesellschaften erfolgreich und innerhalb der ursprünglich vorgesehenen Frist integriert werden können oder dass sie gute

Leistungen vorweisen und nach der Integration die erwarteten Synergien erbringen. Darüber hinaus können EADS beträchtliche Übernahme-, Verwaltungs- und anderweitige Kosten im Zusammenhang mit diesen Vorgängen entstehen, einschließlich Integrationskosten für die übernommenen Gesellschaften. EADS ist der Ansicht, dass sie angemessene und ausreichende Vorkehrungen und Abläufe zur Eindämmung dieser Risiken geschaffen hat, es kann jedoch nicht vorhergesehen werden, ob diese Transaktionen erfolgreich verlaufen.

## Public-Private Partnerships und private 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 Finanzierungsinitiativen (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 kann nicht vorhergesehen 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 fortlaufenden 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, Budget- oder Wettbewerbsrisiken konfrontiert sein.

## 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):

**A350-XWB-Programm.** Im Zusammenhang mit dem A350-XWB-Programm steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Gewährleistung ausgereifter Technologie im Zusammenhang mit der Verwendung von Verbundstoffen, (ii) Erfüllen der technischen Leistungsziele für das Flugzeug und Einhalten des Entwicklungszeitplans, (iii) Gewährleistung des Produktionsanstiegs und der Einstellung zusätzlicher, entsprechend qualifizierter Mitarbeiter, wie zum Beispiel für Verbundstoffbelastung und Konstruktion, (iv) Gewährleistung der Einhaltung fortlaufender Kostenziele, (v) Sicherstellen der Leistungserfüllung der am Risiko beteiligten Partner, einschließlich der für die von Airbus veräußerten Standorte ausgewählten und im Rahmen des Unternehmens beteiligten Partner, (vi) Aufrechterhaltung der Kundenzufriedenheit mit einer neuen Richtlinie für die Anpassung nach Kundenvorgaben, die eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Produktionssteigerung ist und (vii) die Erfüllung von Verträgen mit Kunden im Einklang mit dem Auslieferungsplan;

**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) Vornahme fortlaufender Verbesserungen zur Senkung der Ressourcen und Kosten für die Konstruktion jeder kundenspezifischen Flugzeug-„Version“ für neue Kunden, damit jedes Jahr eine größere Anzahl Versionen hergestellt werden kann, (iii) Kontrolle der Servicereife und (iv) Bewältigung der eigentlichen Ursachen für und Vornahme der erforderlichen Maßnahmen zur Reparatur von Haarrissen, die auf den Tragflächenrippen bestimmter Flugzeuge vom Typ A380 entdeckt wurden, sowie die Eingrenzung der damit verbundenen Kosten ausschließlich auf Reparaturkosten;

**A400M-Programm.** Im Zusammenhang mit dem Programm A400M steht die EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Sicherstellen, dass das Flugzeug sowohl die für den Zivilverkehr wie auch für den militärischen Ersteinsatz erforderlichen Zulassungen besitzt bzw. die entsprechenden Qualitätsvoraussetzungen (ursprüngliche Freischaltung (IOC)) der Programmkunden erfüllt, (ii) Entwicklung

eines vollständigen Satzes von Produkten und Dienstleistungen zur Betreuung der in Betrieb stehenden Flugzeuge, die Programmkunden missionskritischen Erfolg bieten, (iii) Finalisierung der Flugzeugentwicklung (Motor, Frachtsysteme, Selbstverteidigungssysteme etc.), (iv) Vorbereitung der ersten Inbetriebnahme des ersten Flugzeugs zusammen mit den erforderlichen unterstützenden Elementen, (v) Bewältigung der erwarteten Schwierigkeiten beim Produktionsanstieg gleichzeitig mit der Lieferung zunehmend fortschrittlicher, besserer Flugzeugleistungsfähigkeit (Standard Operational Clearance (SOC) 1 bis 3) sowie (vi) Einhaltung des vertraglich vereinbarten Lieferzeitplans;

**A320neo-Programm.** Im Zusammenhang mit dem Programm A320neo steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Management der hohen Belastung in der Zulieferkette als Ergebnis des steilen Produktionsanstiegs, (ii) Einhaltung des Motorenentwicklungsstands sowie der entsprechenden Termine und (iii) Gewährleistung der Verfügbarkeit entsprechend qualifizierten Personals für das Programm;

**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 des Nato-Fregattenhubschraubers (NFH)), (ii) Weiterführung des Hochfahrens der industriellen Produktion für das Programm, (iii) Abwicklung der Vertragsverhandlungen mit den jeweiligen Regierungen und Eingehen auf Forderungen zur Reduzierung vertraglich bindender Aufträge und (iv) Gewährleistung der Bereitschaft zur Unterstützung mehrerer in Dienst gestellter Flotten und

**Integration von Lead-Systemen.** Im Zusammenhang mit Projekten zur Integration von Lead-Systemen (besonders im Zusammenhang mit dem saudi-arabischen Grenzüberwachungsvertrag) steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: (i) Einhaltung des Zeitplans und der Kostenziele bei zahlreichen Standorten mit komplexer lokaler Infrastruktur 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;
- ⊙ Beteiligungen an assoziierten Unternehmen: Dassault Aviation.

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

In den Konsortien und Joint Ventures, an denen EADS beteiligt ist, und bei den Kapitalbeteiligungen, die sie hält, übt EADS unterschiedliche und sich ändernde Kontrollbefugnisse aus.

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

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

### Produkthaftung und Garantiefälle

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

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

### Geistiges Eigentum

EADS stützt sich auf Patente, Copyrights, Handelsmarken und gewerbliche Vorschriften sowie Vereinbarungen mit Mitarbeitern, Kunden, Zulieferern und anderen Parteien, um die Rechte am geistigen Eigentum der in ihrem Geschäftsbetrieb eingesetzten Technologien und Produkte zu schützen. Ungeachtet dieser Anstrengungen zum Schutze der Rechte am geistigen Eigentum könnten sämtliche Eigentumsrechte von EADS entweder direkt oder indirekt in Frage gestellt, außer Kraft gesetzt oder umgangen werden. Darüber hinaus schützen die Gesetze bestimmter Länder die Eigentumsrechte von EADS nicht im gleichen Maße wie die Gesetze in Europa und in den USA. Daher könnte EADS in bestimmten Rechtsordnungen außerstande

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

Obwohl EADS ihrer Ansicht nach die Rechte Anderer auf geistiges Eigentum im gesetzlichen Rahmen beachtet, wurden ihr in einigen Fällen ein Verstoß gegen diese Rechte vorgeworfen und es könnten in Zukunft weitere Klagen gegen sie erhoben werden. Solche Klagen können 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 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 ein Anspruch wegen einer Rechtsverletzung erfolgreich durchgesetzt wurde, könnte gegebenenfalls eine vorläufige Verfügung gegen EADS erlassen werden, die weiteren Schaden verursacht.

## Exportkontrollen und andere Gesetze und Rechtsvorschriften

---

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 Rechtsordnungen, in denen sie hergestellt werden, eingeschränkt oder Lizenzen 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, nicht weiter verschärft werden, dass (ii) neue Generationen von EADS-Produkten ebenfalls ähnlichen oder noch strengeren Kontrollen unterworfen sein werden oder dass (iii) geopolitische Faktoren oder eine Veränderung der internationalen Lage die Erteilung von Ausfuhrgenehmigungen für einen oder mehrere Kunden unmöglich machen oder die Fähigkeit von EADS zur Erfüllung bereits unterzeichneter Verträge einschränken 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 Gesetze und Vorschriften, unter anderem Vorschriften im Hinblick auf Handelsbeziehungen, die Verwendung ihrer Produkte und den Gesetzesbestimmungen zur Verhinderung von Bestechung. 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. Wenn EADS sich auch um die Einhaltung all dieser Gesetze und Rechtsvorschriften bemüht, könnte EADS selbst bei unbeabsichtigten Verstößen oder Nichteinhaltungen verwaltungs-, zivil- oder strafrechtlich haftbar sein, was erhebliche Geld- und andere Strafen nach sich ziehen, zur Aufhebung oder für eine gewisse Zeit zum Ausschluss von EADS von staatlichen Verträgen oder zur Aufhebung der Exportprivilegien von EADS führen könnte.

Darüber hinaus unterliegt EADS zuweilen staatlichen Untersuchungen und Ermittlungen im Zusammenhang mit ihren Geschäften und ihrem Wettbewerbsumfeld, die unter anderem auf den streng regulierten Charakter ihrer Branche zurückzuführen sind. Solche Untersuchungen und Ermittlungen könnten zu einem für EADS ungünstigen Entscheid führen, was sich negativ auf ihre Geschäftstätigkeit und ihre Ertrags- und Finanzlage auswirken kann.

## Rechtsstreitigkeiten

---

EADS ist zur Zeit in eine Reihe von Rechtsstreitigkeiten verwickelt. Siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS – 1.1.9 Rechtsstreitigkeiten und Schiedsgerichtsverfahren“. EADS rechnet unabhängig vom Ausgang mit Zeitaufwand und Kosten zur Verteidigung, was möglicherweise zu einer Beeinträchtigung der Bemühungen und Aufmerksamkeit des Managements bei der normalen Geschäftstätigkeit führen kann. Obwohl EADS nicht in der Lage ist, eine Prognose über den

Ausgang dieser Verfahren abzugeben, ist es möglich, dass diese zu Schadensersatzzahlungen, Geldstrafen oder anderen Rechtsmitteln für EADS führen könnten, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit, die Erträge und die Finanzlage von EADS auswirken können. Eine ungünstige Entscheidung könnte auch nachteilige Folgen für den Aktienkurs und die Reputation von EADS zur Folge haben.



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

# 1

# Informationen über die Aktivitäten von EADS

---

<b>1.1 Darstellung des EADS-Konzerns</b>	<b>22</b>
1.1.1 Überblick	22
1.1.2 Airbus	28
1.1.3 Eurocopter	38
1.1.4 Astrium	42
1.1.5 Cassidian	47
1.1.6 Übrige Aktivitäten	51
1.1.7 Beteiligungen	53
1.1.8 Versicherung	54
1.1.9 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	56
1.1.10 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum	57
1.1.11 Umweltschutz	59
1.1.12 Arbeitnehmer	62
1.1.13 Aufnahme durch Verweis	63
<b>1.2 Jüngste Entwicklungen</b>	<b>63</b>

# 1.1 Darstellung des EADS-Konzerns

## 1.1.1 Überblick

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

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von 49,1 Milliarden Euro im Jahr 2011 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 2011 entfielen rund 76% der Gesamtumsätze auf den zivilen und 24% auf den militärischen Bereich. Am 31. Dezember 2011 beschäftigte EADS 133.115 Mitarbeiter.

### Highlights im Jahr 2011

2011 war für EADS ein von Wachstum und Fortschritten geprägtes Jahr, in dem der Markt für Zivilflugzeuge zunehmend einen Wiederaufschwung erlebte, was sich in Neuaufträgen und Auslieferungen in Rekordhöhe bei Airbus niederschlug. Angesichts des Druckes auf Verteidigungs- und staatliche Ausgaben ergriffen die Divisionen von EADS weitere Maßnahmen zum Ausbau ihrer Wettbewerbsposition durch Investitionen in neue Produkte und Kapazitäten sowie Programme zur Steigerung der Effizienz. EADS konnte durch mehrere Übernahmen im Dienstleistungsgeschäft im Lauf des Jahres das Konzernwachstum erfolgreich vorantreiben.

Die Umsatzerlöse lagen im Jahr 2011 bei 49,1 Milliarden Euro. Sie stiegen um 7,4% im Vergleich zu 2010, was auf ein Wachstum des Volumens und den Produkt-Mix bei Airbus sowie den Anstieg der kommerziellen Aktivitäten bei Eurocopter zurückzuführen ist. Durch diesen Anstieg wurde eine leicht rückläufige Entwicklung bei Astrium und Cassidian mehr als ausgeglichen. Der Gesamtbeitrag aus Umsatzerlösen für 2011 durch die erstmalige Konsolidierung wichtiger Übernahmen betrug ungefähr 300 Millionen Euro, wozu Vector Aerospace und Satair wesentlich beitrugen, während die Auswirkung auf die EBIT<sup>(1)</sup> unbedeutend war.

Die EBIT\* beliefen sich im Jahr 2011 auf 1,7 Milliarden Euro. Zum 31. Dezember 2011 hatte das Auftragsbuch von EADS einen Umfang von 541,0 Milliarden Euro erreicht. Die Nettoliquidität in Höhe von 11,7 Milliarden Euro zum Jahresende fiel auf Grund der besseren Leistungen und des höheren Auftragsbestands höher als erwartet aus.

2011 lag der Auftragsbestand bei 131,0 Milliarden Euro und wurde von der starken Nachfrage bei Zivilflugzeugen und dem Wiederaufschwung auf dem Markt für Zivilhubschrauber vorangetrieben. Institutionelle Märkte, einschließlich Ausgaben der öffentlichen Hand und für Verteidigung, müssen künftig angesichts der Haushaltskürzungen im Auge behalten werden.

Der wirtschaftliche Erfolg des Geschäftsbereichs Zivilflugzeuge von Airbus stellte mit 1.419 Nettoaufträgen im Jahr 2011 ein Highlight des Jahres dar. Dieser Erfolg war vor allem der A320neo (einer neuen Triebwerkoption) zuzuschreiben, für die 1.226 Festaufträge eingingen. Das neue Flugzeug soll eine Treibstoffeinsparung von 15% im Vergleich zu den derzeitigen A320 Single-Aisle-Flugzeugen bringen und soll voraussichtlich im Jahr 2015 in Betrieb genommen werden.

Das A350 XWB-Programm machte Fortschritte und die ersten wichtigen Flugwerkteile wurden Ende 2011 bei der A350 XWB-Endmontagestätte in Toulouse angeliefert. Die Ausreifung der wichtigsten Komponenten der A350 XWB zu Beginn der Endmontage gehört nach wie vor zu den Hauptprioritäten des Konzerns. Die Inbetriebnahme ist derzeit für das erste Halbjahr 2014 vorgesehen, wobei bei jedem einzelnen Schritt eine entsprechende Ausreifung erreicht werden soll. Während die Produktion der Serie A380 zunehmend ausreifte, stiegen die Auslieferungen für dieses Programm im Jahr 2011 auf 26 im Vergleich zu 18 Auslieferungen im Jahr 2010. Die Produktion der Serie A400M wurde Anfang 2011 aufgenommen und die Endmontage des ersten Flugzeugs zur Auslieferung an den Kunden begann im November 2011. Das Ariane 5 Trägersystem beendete erfolgreich seinen 46. Start in Folge, während das Eurofighterprogramm 2011 die 300. Auslieferung verzeichnen konnte, womit es als einziges Multi-Role-Flugzeug der neuen Generation diesen Meilenstein erreichte. Die Tochtergesellschaft von EADS, ATR, konnte im Jahr 2011 außerdem 119 Nettoaufträge verzeichnen.

Im Rahmen der Zielsetzungen von Vision 2020 nahm EADS einige bedeutende Übernahmen vor, um seinen Dienstleistungsbereich divisionsübergreifend auszubauen. Airbus übernahm den Flugzeugteilehändler Satair. Astrium erwarb Vizada, einen führenden unabhängigen Anbieter globaler satellitenbasierter Kommunikationsdienste, und

(1) Soweit nicht anders vermerkt, wird in diesem Geschäftsbericht das EBIT\* (Gewinn vor Zinsen und Steuern) vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten angegeben.



Eurocopter erwarb das in Kanada ansässige Vector Aerospace, das auf Wartung für Hubschrauber spezialisiert ist.

Die globale Wirtschaftserholung verlief auch im Jahr 2011 weiter holprig, und zentrale Probleme wie die Staatsschuldenkrise in Europa, die hohe Staatsverschuldung in den USA und der volatile Kapitalzufluss in aufstrebenden Wirtschaftssystemen sind noch nicht gelöst worden. Die anhaltende Volatilität der Finanzmärkte machte klar, wie anfällig die wirtschaftliche Erholung auf den Märkten der Industrieländer immer noch ist, während die Kapitalmärkte die Fähigkeit souveräner Staaten zur Schuldentrückzahlung in Frage stellen. Auch hat die trotz einiger kurzfristiger Wechselkursanstiege im Jahr 2011 anhaltende Schwäche des US Dollar weiter EU-Unternehmen mit einer vorwiegend in Euro erstellten Kostenbasis benachteiligt, während US-Hersteller dagegen weiter von den attraktiveren Exportpreisen profitieren.

Der Geschäftsbereich für Zivilflugzeuge verzeichnete 2011 ein anhaltendes Wachstum der Passagiernachfrage und trotz der Auswirkungen des Tsunami in Japan, der Unruhen in Nahost und Nordafrika und der hohen Ölpreise eine positive Rentabilitätsentwicklung. Es bestehen jedoch nach wie vor regionale Unterschiede, und die Fluggesellschaften aus dem Raum Asien-Pazifik erbrachten nahezu die Hälfte der Gewinne, während die Ertragskraft bei den europäischen Fluggesellschaften insgesamt geringer war. Die Flugzeughersteller verzeichneten eine anhaltend starke Nachfrage nach zivilen Flugzeugen, die vom Wachstumsbedarf der Schwellenmärkte und der durch die höheren Treibstoffpreise angeregten Nachfrage nach Ersatz auf den ausgereiften Märkten vorangetrieben wurde. Der Wettbewerb unter den einzelnen Herstellern verschärft sich zunehmend, und einige aufstrebende Marktteilnehmer entwickeln Flugzeuge, um sich auf dem Single-Aisle-Markt zu positionieren. Bei der Lieferantenbasis kam es auf Grund des Bedarfs nach am Risiko beteiligten Partnern und Lieferantenrationalisierung auch zu einer weiteren Konsolidierung.

Die Ausgaben für Verteidigung und der öffentlichen Hand gerieten in Europa und in den USA unter Druck, während in Regionen wie dem Nahen Osten und in Asien die Verteidigungsausgaben gestiegen sind. Während in den kommenden Jahren Kürzungen des Verteidigungshaushalts in den USA und in Europa zu erwarten sind, ist die Auswirkung auf die Branche noch unklar. Da einige Länder des Euroraums die Ausgaben der öffentlichen Hand zwar zurückschrauben, aber dennoch ihre Verteidigungsfähigkeit aufrecht erhalten müssen, haben sich die Regierungen bemüht, die Auswirkungen auf den Verteidigungshaushalt nach Möglichkeit zu dämpfen. Es gilt also, Kompromisse zwischen der Aufrechterhaltung von Forschungs-, Entwicklungs- und Beschaffungsbudgets einerseits und dem Abwägen von Anpassungen an Betriebsbudgets andererseits zu finden. Die Ausgliederung von Plattformen, geplante Kündigung einiger Beschaffungsaufträge und Personalabbau intensivieren die Nachfrage nach einer engeren Zusammenarbeit zwischen der Branche und den Endverbrauchern, besonders bei Dienstleistungen.

Die Regierungen könnten daher verteidigungsbezogene Dienstleistungen verstärkt an Anbieter in der Industrie

auslagern, um mehr Wert für ihr Geld zu erhalten. Der nachhaltige Anstieg der Sicherheitsausgaben sowohl des Staates wie des Privatsektors ist darüber hinaus von der Notwendigkeit effektiver Katastrophenschutzlösungen wie unter anderem bei Naturkatastrophen großen Ausmaßes, Brandkatastrophen, Überschwemmungen und Erdbeben sowie asymmetrischen Terrordrohungen und zunehmend raffinierteren Cyber-Anschlägen vorangetrieben worden.

Airbus generierte im Jahr 2011 Umsatzerlöse in Höhe von 33,1 Milliarden Euro, was einem Anstieg von 10,4% gegenüber 2010 entspricht. Mit 534 Auslieferungen von Zivilflugzeugen an 88 Kunden im Jahr 2011 übertraf Airbus seinen vorherigen Rekord vom Jahr 2010 um 24 Flugzeuge. Die Auslieferungen umfassten 421 Flugzeuge der Flugzeugfamilie A320, 87 Flugzeuge der Flugzeugfamilie A330 und 26 Flugzeuge der Flugzeugfamilie A380. Airbus Military lieferte auch eine Rekordanzahl von 29 Flugzeugen bestehend aus sechs MRTTs A330, 20 leichten und mittelschweren militärischen Transportflugzeugen (C212, CN235 und C295) und drei P-3 Umrüstungen aus. Airbus übertraf sein Auftragsbestandsziel und verzeichnete 2011 insgesamt 1.608 Bruttoaufträge für Zivilflugzeuge. 1.226 dieser Aufträge waren Festaufträge für den Typ A320neo. Airbus konnte zum Jahresende auch erfolgreich den ersten Testflug einer mit „Sharklet“-Vorrichtungen ausgestatteten A320 abschließen. 2011 wurden die ersten wichtigen Unterbaugruppen der A350 XWB zur Endmontage in Toulouse angeliefert. Um sich auf die Vorbereitung eines leistungsfähigen und effizienten Produktionsablaufs zu konzentrieren, verlegte Airbus den Beginn der Endmontage auf Anfang 2012, wobei die erste Auslieferung für das erste Halbjahr 2014 vorgesehen ist. Die Auslieferungen für die A380 verzeichneten einen Anstieg auf 26 für das gesamte Jahr, während das Programm im Jahr 2011 29 neue Bruttoaufträge erhielt. Zum Jahresende 2011 waren insgesamt 67 A380 an sieben Kunden ausgeliefert worden. Das A400M-Programm liefert Resultate und bis Ende 2011 wurden über 2.600 Flugstunden während über 900 Testflügen absolviert, wobei das Flugtestprogramm um ein fünftes Flugzeug erweitert wurde. Und schließlich wurden im Jahr 2011 sechs MRTTs vom Typ A330 an Kunden ausgeliefert, einschließlich der ersten vier MRTTs für die Royal Australian Air Force.

Eurocopter generierte im Jahr 2011 Umsatzerlöse in Höhe von 5,4 Milliarden Euro, was einem Anstieg von 12,1% gegenüber 2010 entspricht. Im Jahr 2011 wurden 503 Hubschrauber an Kunden ausgeliefert, unter anderem der tausendste Dauphin und der tausendste EC135. Die Neuaufträge lagen netto bei insgesamt 457 Hubschraubern. Diese Aufträge, die überwiegend nicht aus den eigenen Ländern von Eurocopter stammten, umfassten unter anderem wichtige EC175- und EC225-Verträge und bekräftigten den Wiederaufschwung des zivilen Marktes, besonders in den USA, und auf dem Segment für leichte Hubschrauber. Die starken Betreuungs- und Dienstleistungsaktivitäten wurden durch die Übernahme von Vector Aerospace weiter erhöht und machten 38% der Umsatzerlöse im Jahr 2011 aus. 2011 wurden 32 Hubschrauber vom Typ NH90 und 16 vom Typ Tiger ausgeliefert. In diesem Jahr erhielten fünf neue Kunden ihren ersten Hubschrauber vom Typ NH90 und vor Kurzem wurde der hundertste NH90

ausgeliefert. 2011 war für Eurocopter auch ein Jahr der Innovation, in dem mit dem Hochgeschwindigkeitshybrid-Demonstrator X3 Geschwindigkeitsrekorde erreicht wurden, die neue Version der EC145 T2 präsentiert und der zukünftige Hubschrauber vom Typ X4 vorgestellt wurde, der bis zum Ende der nächsten Dekade den Dauphin ersetzen soll.

Die Umsatzerlöse von Astrium waren im Jahr 2011 mit 5,0 Milliarden Euro trotz des problematischen Wirtschaftsumfelds der institutionellen Märkte und wachsender Konkurrenz gleichbleibend. Die Neuaufträge lagen bei 3,5 Milliarden Euro und belegten einen anhaltenden Wiederaufschwung. Zum Jahresende belief sich das Auftragsbuch auf 14,7 Milliarden Euro, was einem Arbeitsaufkommen von drei Jahren entspricht. Das Trägersystem Ariane 5 stellte weiterhin seine Zuverlässigkeit unter Beweis, indem es fünf Starts in einem Jahr absolvierte und somit den sechsvierzigsten erfolgreichen Start in Folge absolvierte. Im Rahmen einer Initiative einer europäischen Raumfahrtbehörde bereitet Astrium mit der Ariane 5 ME (Midlife-Evolution) derzeit die nächste Generation Trägersysteme vor, ein Programm, das nach derzeitigem Plan im Jahr 2017 in Betrieb genommen werden soll. Im Jahr 2011 hat Astrium 13 Satelliten ausgeliefert, unter anderem die ersten beiden Galileo-Satelliten für die Validierung im Weltraum und hat Verträge für sechs neue Satelliten unterzeichnet: vier für Telekommunikationszwecke und zwei zur Erdbeobachtung, die 20% des zivilen Satellitenmarktes darstellen. Im Jahr 2011 wurde auch das zweite automatisierte Transfer-Raumfahrzeug, Johannes Kepler, gestartet, das erfolgreich an der Internationalen Raumstation andockte. Und schließlich erhielt Astrium Services den Zuschlag für einen Vertrag zur Implementierung des europäischen Datenübertragungssystems, dem Weltraum-Datenübertragungssystem der Zukunft.

Cassidian konnte 2011 mit 5,8 Milliarden Euro stabile Umsatzerlöse erzielen und verzeichnete 4,2 Milliarden Euro Neuaufträge, während sein Marktumfeld nach wie vor sehr schwierig ist. Das Eurofighter- und MBDA-Raketenprogramm waren weiterhin wichtige Triebkräfte für die Umsatzerlöse, die neuen Sicherheitsprogramme leisteten jedoch auch Beiträge. Die Rentabilität ging erwartungsgemäß auf Grund der höheren Eigenfinanzierung im Bereich Forschung und Entwicklung für künftige Geschäfte und Umstrukturierungskosten geringfügig zurück. Mit der Einführung ihres Umstrukturierungsprogramms im Jahr 2011 passt sich die Division an die Veränderungen auf dem Verteidigungsmarkt an, indem sie sich auf Wachstum im außereuropäischen Bereich konzentriert und neue Angebote im Sicherheitsbereich entwickelt. Die Division hat ihren Aufbau auch neu organisiert, um neue Märkte effizienter anzugehen und Kundennähe zu fördern. Bei den Kernprogrammen wurde im Jahr 2011 mit der Auslieferung des dreihundertsten Eurofighter ein wichtiger Meilenstein erreicht und die Produktion der Eurofighter-Tranche 3A wurde bis 2017 sichergestellt. Im Bereich der unbemannten Flugzeugsysteme zeichnete sich das Jahr 2011 durch den im Juli erfolgreich absolvierten Flug des Euro Hawk von Kalifornien nach Deutschland besonders aus. Cassidian erzielte auch Fortschritte bei seiner aus Eigenmitteln finanzierten Initiative für unbemannte

Medium-Altitude Long-Endurance Flugzeugsysteme, indem es seine internationale Zusammenarbeit mit der türkischen Raumfahrtindustrie und Alenia Aermacchi weiter ausgebaut und vor Kurzem mit RheinMetall eine Partnerschaft für unbemannte Flugzeugsysteme eingegangen ist. Und schließlich hat Cassidian mit Partnernationen eine Absichtserklärung zur Weiterführung der vollständigen Entwicklung der nächsten Generation e-Scan-Radargeräte unterzeichnet und seine Führungsposition auf dem Radarmarkt durch die Einführung des Schiffsradargeräts TRS-4D und des Sicherheitsradargeräts SpexerTM 1000 der nächsten Generation gefestigt.

EADS machte 2011 ungeachtet der Staatsschuldenkrise im Euroraum und des Drucks auf die Verteidigungs- und Ausgaben der öffentlichen Hand zu einem Jahr des Wachstums und der Leistungssteigerung. EADS wird sich bemühen, diesen Erfolg zur Weiterentwicklung in der zweiten Dekade zu nutzen.

## Strategie

Um den Wert für ihre Aktionäre zu maximieren, beabsichtigt EADS, ihre Position 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:

- ② **Verbesserung der Portfolio-Balance zwischen der Produktion von Airbus im Zivilbereich und anderen EADS-Aktivitäten.** 2011 stellten die Umsatzerlöse aus der Fertigung bei Airbus Commercial weiter einen erheblichen Anteil der Konzernumsatzerlöse von EADS für das Jahr dar. Daher ist der Konzern weiter anfällig gegenüber den mit Flugzeugprogrammen, Schwankungen des US Dollar-Wechselkurses und in gewissem Umfang mit der Konjunkturabhängigkeit des Marktes für Zivilflugzeuge verbundenen finanziellen Belastungen und Risiken. EADS wird sich daher bemühen, den Umsatzbeitrag seitens anderer Geschäftsbereiche in den kommenden Jahren zu steigern und gleichzeitig die langfristige Parität mit Boeing im Zivilflugzeugmarkt aufrechterhalten. EADS wird sich besonders bemühen, den aus seinem Verteidigungs-, Sicherheits- und Dienstleistungsbereich stammenden Umsatzerlösanteil zu erhöhen. Der Konzern 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 wesentlichen Schlüsselmärkten wie in Asien, dem Nahen Osten und Nord- und Südamerika;
- ② **Erhöhung der Rentabilität.** 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 neu zuweisen wird. EADS ist bestrebt, über eine optimalere Zuweisung der Ressourcen und Kostenkontrolle, bessere Programmumsetzung 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 technische Unterstützung nach Inbetriebnahme, Luftverkehrsmanagementsysteme und Schulungen zählen. Die Umsatzerlöse aus Dienstleistungen sollen bis 2020 25% der Konzernenerlöse von EADS ausmachen. Das Erreichen dieser ehrgeizigen Zielsetzungen würde ein weiteres Wachstum erfordern, da EADS vorhat, in Europa eine zunehmend wichtige Rolle zu spielen;

- ⊙ **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 Langzeitbranchenstrategie einzuführen, die dieses Ungleichgewicht durch eine Ausweitung seiner industriellen Präsenz und Partnerschaften auf Schlüsselmärkten außerhalb Europas, unter anderem in den Vereinigten Staaten, Asien, 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 C4I, 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;
- ⊙ **Weiterentwicklung von Mitarbeitern.** EADS braucht motivierte und qualifizierte Mitarbeiter. Die Unternehmensführungskultur von EADS basiert auf gegenseitigem Vertrauen, Übertragung von Befugnissen, Anerkennung und Rechenschaftspflicht. Die berufliche Weiterentwicklung von Mitarbeitern gehört zu den zentralen Aufgaben der Manager von EADS. Daher haben EADS und ihr Management die Pflicht, Mitarbeitern Gelegenheit zur Umsetzung ihrer beruflichen Erwartungen, der Weiterentwicklung ihrer beruflichen Qualifikationen und der Realisierung ihres persönlichen Leistungspotentials zu bieten. Dies erfordert eine aktive Management-Entwicklung auf der Grundlage eines neuen Führungsmodells. EADS wird auch mehr Mobilität und interne Vielfalt bei ihren Teams fördern.

## Organisation der EADS-Geschäftsbereiche

EADS hat ihre Tätigkeit in die folgenden vier Divisionen unterteilt: (1) Airbus (einschließlich Airbus Commercial und Airbus Military), (2) Eurocopter, (3) Astrium und (4) Cassidian. 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 bestmöglich geeigneten Flugzeuge zu liefern und diese Flugzeuge mit dem qualitativ hochwertigsten Kundendienst zu unterstützen. Die zivile Produktlinie von Airbus umfasst Flugzeuge, deren Größenordnung von dem Single-Aisle Flugzeug vom Typ A318 mit 107 Sitzplätzen bis zum Widebody-Flugzeug vom Typ A380 mit 525 Sitzplätzen reicht. Airbus erweitert auch fortwährend sein Angebots- und Produktspektrum, indem es seine Erfahrung in den Markt für Militärflugzeuge einbringt und sein Angebot an Frachtflugzeugen ausweitet.

Airbus wies im Jahr 2011 Umsatzerlöse von insgesamt 33,1 Milliarden Euro aus, einschließlich der Umsätze in Höhe von insgesamt 2,5 Milliarden Euro bei Airbus Military, was 67,4% des Gesamtumsatzes von EADS darstellt.

### Airbus Commercial

Von der Gründung 1970 bis Ende 2011 sind bei Airbus von annähernd 334 Kunden aus aller Welt 11.479 Flugzeuge bestellt worden. Mit 534 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2011 (510 im Jahr 2010) war Airbus zum neunten Mal in Folge der größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit. Airbus erhielt im Jahr 2011 1.608 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 644 Bruttoaufträgen im Jahr 2010) bzw. 56% (in Wert ausgedrückt) des weltweiten Bruttomarktanteils bei Flugzeugen mit über 100 Sitzen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2011 betrug nach Abzug von Stornierungen 1.419 Flugzeuge (im Vergleich zu 574 Flugzeugen im Jahr 2010). Zum 31. Dezember 2011 lag der Auftragsbestand von Airbus für Verkehrsflugzeuge bei 4.437 Flugzeugen (im Vergleich zu 3.552 Flugzeugen im Jahr 2010). Siehe „— 1.1.2 Airbus — Airbus Commercial“.

### Airbus Military

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 die Herstellung und den Verkauf von leichten und mittelschweren Militärtransportflugzeugen sowie für das Projekt des schweren europäischen militärischen Transportflugzeugs A400M zuständig. 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. Diese Produktpalette umfasst derzeit leichte einmotorige Hubschrauber, leichte zweimotorige Hubschrauber, mittlere und mittelschwere Hubschrauber, die je nach Einsatzort allen Kundenbedürfnissen angepasst werden können.

Eurocopter lieferte im Jahr 2011 503 Hubschrauber aus (im Jahr 2010 waren es 527), einschließlich des tausendsten Dauphin und des 1.tausendsten EC135-Hubschraubers. Eurocopter erhielt im Jahr 2011 472 Bestellungen (brutto), im Vergleich zu 395 Bestellungen (brutto) im Jahr 2010. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2011 betrug nach Abzug von Stornierungen 457 Flugzeuge (im Vergleich zu 346 Hubschraubern im Jahr 2010). Aufträge für Verkehrsflugzeuge machten 68% des Auftragsvolumens aus, die verbleibenden 32% waren Aufträge für Militärflugzeuge. Zum 31. Dezember 2011 lag der Auftragsbestand von Eurocopter für Hubschrauber bei 1076 (gegenüber 1.122 im Jahr 2010). Der erzielte Umsatzerlös von Eurocopter belief sich im Jahr 2011 auf 5,4 Milliarden Euro; dies entspricht 11,0% des Umsatzerlöses von EADS. Siehe „— 1.1.3 Eurocopter“.

### Astrium

Astrium konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensysteme und bietet Raumfahrt Dienstleistungen. Astrium ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Astrium besteht aus drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Diese umfassen die Bereitstellung von Trägerdiensten über die Beteiligungen von Astrium an Arianespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyuz-Trägerrakete) und Eurockot (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. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2011 auf 5,0 Milliarden Euro, also 10,1% des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „— 1.1.4 Astrium“.

### Cassidian

Cassidian ist weltweit führend bei globalen Sicherheitstechnologien und -systemen und bietet Systemintegration und Produkte und Dienstleistungen mit Mehrwert für Zivil- und Militärkunden auf der ganzen Welt an: Flugsysteme (Kampfflugzeuge, Militärtransport-, Missionsflugzeuge und unbemannte Flugsysteme), Boden-, Schiffs- und kombinierte Systeme, Aufklärung und Überwachung, Cyber-Sicherheit, sichere Kommunikation, Testsysteme, Lenkflugkörper, Dienstleistungs- und Unterstützungstechnologien. Als Lead-System-Integrator verfügt Cassidian über das kombinierte Know-How für den Entwurf, die Entwicklung und Umsetzung umfassender Systemlösungen durch plattform-, ausrüstungs- und dienstleistungsübergreifende Integration. Der erzielte Umsatzerlös von Cassidian belief sich im Jahr 2011 auf 5,8 Milliarden Euro; dies entspricht 11,8% des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „— 1.1.5 Cassidian“.

### Übrige Aktivitäten

Zu den übrigen Aktivitäten gehören der Turboprop-Hersteller ATR, der Aerostructure- und Flugzeugsitzbereich Sogerma, die in den USA tätige Geschäftseinheit EADS North America sowie 30% (At Equity-Konsolidierung) von Daher-Socata. Die übrigen Aktivitäten sind nicht Bestandteil der vier Divisionen von EADS. Im Jahr 2011 wies der Bereich übrige Aktivitäten Umsatzerlöse von insgesamt 1,3 Milliarden Euro aus. Siehe „— 1.1.6 Astrium“.

### 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 2011, 2010 und 2009 nach Divisionen

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2011		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2010		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009	
	in Mrd. €	in Prozent <sup>(1)</sup>	in Mrd. €	in Prozent <sup>(1)</sup>	in Mrd. €	in Prozent <sup>(1)</sup>
Airbus <sup>(2)</sup>	33,1	67,1%	30,0	65,5%	28,1	65,6%
<i>Airbus Commercial</i>	31,2	63,2%	27,7	60,5%	26,4	61,6%
<i>Airbus Military</i>	2,5	5,1%	2,7	5,9%	2,2	5,2%
Eurocopter	5,4	11,0%	4,8	10,6%	4,6	10,7%
Astrium	5,0	10,1%	5,0	10,9%	4,8	11,2%
Cassidian	5,8	11,8%	5,9	13,0%	5,3	12,5%
<b>Summe Umsatzerlöse der Divisionen</b>	<b>49,3</b>	<b>100%</b>	<b>45,7</b>	<b>100%</b>	<b>42,8</b>	<b>100%</b>
Übrige Aktivitäten	1,2		1,2		1,1	
Zentrale/Konsolidierung <sup>(3)</sup>	(1,4)		(1,1)		(1,1)	
<b>Gesamt</b>	<b>49,1</b>		<b>45,8</b>		<b>42,8</b>	

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

(2) Airbus berichtet in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Verrechnungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden auf Airbus-Divisionsebene behandelt.

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

### Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2011, 2010 und 2009 nach geografischen Regionen

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2011		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2010		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009	
	in Mrd. €	in Prozent <sup>(1)</sup>	in Mrd. €	in Prozent <sup>(1)</sup>	in Mrd. €	in Prozent <sup>(1)</sup>
Europa	20,7	42,1%	21,4	46,8%	21,4	50,1%
Nordamerika	5,8	11,9%	3,5	7,6%	6,1	14,3%
Asien-Pazifik-Raum	14,3	29,1%	11,4	24,8%	8,6	20,1%
Übrige Welt <sup>(2)</sup>	8,3	16,9%	9,5	20,8%	6,7	15,5%
<b>Gesamt</b>	<b>49,1</b>	<b>100%</b>	<b>45,8</b>	<b>100%</b>	<b>42,8</b>	<b>100%</b>

(1) Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

(2) Einschließlich Naher Osten.

### Konsolidierter Auftragseingang für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2011, 2010 und 2009

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2011		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2010		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009	
	in Mrd. €	in Prozent <sup>(1)</sup>	in Mrd. €	in Prozent <sup>(1)</sup>	in Mrd. €	in Prozent <sup>(1)</sup>
Auftragseingang <sup>(2)</sup>						
<i>Airbus</i> <sup>(3)(4)</sup>	117,9	90%	68,2	83%	23,9	52%
<i>Airbus Commercial</i>	117,3	90%	68,2	83%	23,5	51%
Airbus Military	0,9	1%	0,2	0%	0,6	1%
Eurocopter	4,7	4%	4,3	5%	5,8	13%
Astrium	3,5	3%	6,0	7%	8,3	18%
Cassidian	4,1	3%	4,3	5%	8,0	17%
<b>Aufträge Divisionen insgesamt</b>	<b>130,2</b>	<b>100%</b>	<b>82,8</b>	<b>100%</b>	<b>46,0</b>	<b>100%</b>
Übrige Aktivitäten	2,0		1,7		0,9	
Zentrale/Konsolidierung	(1,2)		(1,4)		(1,1)	
<b>Gesamt</b>	<b>131,0</b>		<b>83,1</b>		<b>45,8</b>	

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

(2) Ohne Optionen.

(3) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

(4) Airbus berichtet in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Verrechnungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden auf Airbus-Divisionsebene behandelt.

## Konsolidierter Auftragsbestand für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2011, 2010 und 2009<sup>(1)</sup>

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2011		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2010		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2009	
	in Mrd. €	in Prozent <sup>(2)</sup>	in Mrd. €	in Prozent <sup>(2)</sup>	in Mrd. €	in Prozent <sup>(2)</sup>
<b>Auftragsbestand<sup>(3)</sup></b>						
Airbus <sup>(4)(5)</sup>	495,5	92%	400,4	89%	339,7	87%
<i>Airbus Commercial</i>	475,5	88%	378,9	85%	320,3	82%
<i>Airbus Military</i>	21,3	4%	22,8	5%	20,7	5%
Eurocopter	13,8	2%	14,5	3%	15,1	4%
Astrium	14,7	3%	15,8	4%	14,6	4%
Cassidian	15,5	3%	16,9	4%	18,8	5%
<b>Auftragsbestand Divisionen insgesamt</b>	<b>539,5</b>	<b>100%</b>	<b>447,6</b>	<b>100%</b>	<b>388,2</b>	<b>100%</b>
Übrige Aktivitäten	3,0		2,5		2,0	
Zentrale/Konsolidierung	(1,5)		(1,6)		(1,1)	
<b>Gesamt</b>	<b>541,0</b>		<b>448,5</b>		<b>389,1</b>	

(1) Für eine Erläuterung der Berechnung des Auftragsbestands siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.3.1 Auftragsbestand“.

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

(3) Ohne Optionen.

(4) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

(5) Airbus berichtet in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Verrechnungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden auf Airbus-Divisionsebene behandelt.

## Beziehung zwischen EADS N.V. und des Konzerns

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

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

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

Innerhalb des von EADS definierten Rahmens handelt 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 bestmöglich geeigneten Flugzeuge zu liefern und diese Flugzeuge mit dem qualitativ hochwertigsten Kundendienst zu unterstützen. Die Produktlinie der Zivilflugzeuge von Airbus umfasst ein Flugzeugangebot, das von einem Single-Aisle-Flugzeug vom Typ A318 mit 107 Sitzen bis zum Widebody-Flugzeug A380 mit 525 Sitzen reicht. Airbus erweitert auch fortwährend sein Angebots- und Produktspektrum, indem es seine Erfahrung in den Markt für Militärflugzeuge einbringt und sein Angebot an Frachtflugzeugen ausweitet.

Airbus wies im Jahr 2011 Umsatzerlöse von 33,1 Milliarden Euro aus, einschließlich der Umsätze in Höhe von 2,5 Milliarden Euro bei Airbus Military, die 67,4% des Gesamtumsatzes von EADS darstellen.

## Airbus Commercial

### Einführung und Überblick

Von der Gründung 1970 bis Ende 2011 sind bei Airbus von annähernd 334 Kunden aus aller Welt 11.479 Flugzeuge bestellt worden. Mit 534 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2011 (510 im Jahr 2010) war Airbus zum neunten Mal in Folge der größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit. Airbus erhielt im Jahr 2011 1.608 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 644 Bruttoaufträgen im Jahr 2010) bzw. 56% (in Wert ausgedrückt) des weltweiten Marktanteils bei Flugzeugen mit über 100 Sitzen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2011 betrug nach Abzug von Stornierungen 1.419 Flugzeuge (im Vergleich zu 574 Flugzeugen im Jahr 2010). Zum 31. Dezember 2011 lag der zivile Auftragsbestand von Airbus bei 4.437 Flugzeugen (im Vergleich zu 3.552 Flugzeugen im Jahr 2010).



## 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 das Unternehmen zu straffen, stärker zu integrieren und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, arbeitet Airbus weiter an der Umsetzung des als „Power8 Plus“ bezeichneten Umstrukturierungsprogramms. Neben Modulen zur Vereinfachung der Rechtsstruktur und Verbesserung von Entscheidungsfindungsprozessen umfasst Power8 Plus auch Module zur Verbesserung der Leistung und Effizienz in den wichtigsten Programmen. Ein Beispiel dafür ist das „Single-Aisle Kostenoptimierungsmodul“ (SCOPE).

### Entwicklung der umfangreichsten, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Produktlinie

Airbus bemüht sich fortwährend um die Entwicklung und Bereitstellung neuer Produkte, die den veränderten Kundenbedürfnissen entsprechen, während es gleichzeitig seine bestehende Produktpalette verbessert. So ist zum Beispiel die neue A320neo (eine neue Triebwerkoption) die letzte in einer Reihe von Aktualisierungen der Flugzeugfamilie A320, um auf die lebhaftere Nachfrage des Marktes nach treibstoffeffizienten Flugzeugen und die verschärfte Konkurrenz auf dem Single-Aisle-Markt zu reagieren.

Airbus befasst sich derzeit auch mit (i) Entwicklung und Herstellung im Rahmen des neuen A350 XWB-Programms, (ii) der schrittweisen Ausweitung der Frachtersversionen der A330-200F, (iii) weiteren Gelegenheiten im Militärgeschäftsbereich durch die A400M und Produkte mit militärischen Varianten wie unter anderem dem MRTT A330 (siehe „— Airbus Military“ unten) sowie (iv) der Forschung zur Entwicklung neuer Flugzeuge im Kurz- und Mittelstreckensegment.

### 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. Daher hat Airbus ein breites Spektrum kundenspezifischer Dienstleistungen mit Mehrwert entwickelt, die Kunden entsprechend ihrer Fremdbeschaffungspolitik und ihren Bedürfnissen auswählen. Dieser Ansatz bietet Airbus-Betreibern Lösungen, mit denen sie 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 bestehenden 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. viertwichtigsten Markt für Flugzeuglieferungen entwickeln. Deshalb hat sich Airbus bemüht, ihre kommerziellen und industriellen Verbindungen in diesen Ländern zu verstärken. Die Nachfrage nach neuen Flugzeugen von Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten hat auch zunehmend an Bedeutung gewonnen, da sie sehr schnell Strategien umgesetzt haben, um ihre globale Präsenz zu festigen und die Vorteile, die diese Region bietet, gezielt einzusetzen.

Niedrigpreis-Fluglinien sind auch ein wichtiger Sektor und dürften sich weltweit weiter ausbreiten, insbesondere in Asien, wo die sich entwickelnden Märkte und die anhaltende Deregulierung zunehmend Gelegenheiten bieten. Die Single-Aisle-Flugzeuge von Airbus erfreuen sich zwar weiterhin großer Beliebtheit bei diesen Fluggesellschaften, aber die Nachfrage nach den Twin-Aisle-Flugzeugen von Airbus könnte auch steigen, da einige dieser Fluggesellschaften jetzt den Markt für neue Langstreckenflüge testen.

**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. Bis zum Jahresende 2010 war der Flugverkehr jedoch im Vergleich zum Stand von 2009 wieder stark angestiegen und nach Freigabe der offiziellen Zahlenangaben wird erwartet, dass das Verkehrswachstum über dem langfristigen Trend für 2011 liegen wird.

Abgesehen von der in nächster Zukunft zu erwarteten, durch die Staatsschuldenkrise in Europa ausgelösten Marktungewissheit und unter Berücksichtigung von internen Schätzungen ist Airbus der Ansicht, dass der Flugverkehr weiterhin eine Wachstumsbranche ist und in der Zeit von 2011

bis 2030 um jährlich 4,8% wachsen wird. 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. Airbus verzeichnete daher nach dem 2007 erreichten Höchststand bei den Neuaufträgen im Jahr 2008 und 2009 in Folge des konjunkturbedingten Abschwungs erheblich weniger Neuaufträge. Im Jahr 2010 und 2011 trugen der Wiederaufschwung des Passagierverkehrs, die besseren Gewinnmargen und höheren Lastfaktoren zu einer weltweiten Konjunkturerholung bei Fluggesellschaften bei, was sich wiederum in einem Auftragsanstieg sowie Auslieferungen in Rekordhöhe in diesen Jahren niederschlug.

Flugzeughersteller haben 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 Wirtschaftserholung und des nächsten Konjunkturzyklus vorauszusagen.

**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 ihr inländisches Flugverkehrssystem, gefolgt von Europa im Jahr 1985. Das kürzlich zwischen den USA und Europa ausgehandelte und 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 Flugreisestationen 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 Drehkreuze verbinden und selbst große Direktflug-Märkte darstellen. Die Deregulierung hat Fluggesellschaften nicht nur zu einer Diversifizierung ihrer Streckennetz-Strategien veranlasst, sondern hat dadurch gleichzeitig die Entwicklung eines breiteren Flugzeugangebots gefördert, damit diese Strategien umgesetzt werden können (wenn auch der Trend wie nachstehend erläutert bei jedem Marktsegment zu größeren Flugzeugen tendierte).

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 Streckennetzwerke sollen erwartungsgemäß mit dem neuesten Produktangebot von Airbus, der A350 XWB, gut bedient werden. 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 Ansicht, dass es mit seiner kompletten Produktfamilie gut positioniert ist, um den aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen zu entsprechen.

**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 Luftfahrtindustrie-Beratungsfirma, wird mit Stand vom Januar 2012 ungefähr 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. Beispiele dafür sind unter anderem der Zusammenschluss von Air France und KLM, Delta und Northwest sowie United und Continental, wobei derzeit noch weitere Fluggesellschaften im Gespräch sind.



## Marktstruktur und Wettbewerb

**Marktsegmente.** Laut einer von Airbus durchgeführten Studie waren insgesamt 15.000 Passagierflugzeuge mit mehr als 100 Plätzen zu Beginn des Jahres 2011 bei Fluggesellschaften weltweit im Einsatz (im Vergleich zu 14.240 Passagierflugzeugen zum Jahresanfang 2010). 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/A350-XWB-Familien haben einen breiteren Rumpf mit mehr als 210 Sitzen und verfügen üblicherweise über acht Sitze pro Reihe, die durch zwei Gänge getrennt sind. Die A330/A350-XWB-Familien können alle Kurz- und Mittelstreckenmärkte bedienen.

„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, obwohl diese Flugzeuge auch auf kürzeren Strecken in Märkten mit hoher Konzentration (einschließlich in heimischen Märkten) eingesetzt werden können. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe „— 1.1.7 Investitionen — Flugzeugkomponenten, 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 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 tendenziell in wenigen großstädtischen Zentren konzentriert ist. Die Tendenz zur Verwendung von „Twin-Aisle“-Flugzeugen wird auch durch die Tatsache verstärkt, dass viele 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 und die Billigfluggesellschaften in der Region sich weiterentwickeln. Die Wirtschaftlichkeitsprinzipien von Flugzeugen werden sich auch auf die Flugzeuggröße auswirken, da die Fluggesellschaften die Kosten pro Sitz durch Flugkabinen

mit höherer Auslastung und nach Möglichkeit den Einsatz größerer Flugzeugtypen und -versionen senken wollen.

**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 2011 auf Airbus und Boeing jeweils 53% bzw. 47% der Auslieferungen insgesamt, 64% bzw. 36% der Netto-Bestellungen insgesamt (in Stückzahlen) und je 54% und 46% 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 Flugzeuge, wie beispielsweise der neuen von Bombardier vorgestellten C-Serie mit 100 bis 149 Sitzen. Außerdem werden in den kommenden Jahren auch andere Konkurrenten aus Russland, China und Japan in den Markt für Flugzeuge mit 70 bis 150 Sitzen eintreten.

## Kunden

Zum 31. Dezember 2011 verfügte Airbus über 334 Kunden. Seit der Gründung von Airbus sind 6.645 Flugzeuge an Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und der Auftragsbestand umfasste 4.437 Flugzeuge. Die nachstehende Tabelle zeigt die größten Bestellobligos, ausgedrückt in der Gesamtanzahl der Festaufträge, nach Kunde für das Jahr 2011.

Kunde	Festaufträge <sup>(1)</sup>
Air Asia	200
Indigo	180
Qantas	110
ILFC	100
Go Air	72
Gecas	60
Republic Airways	60

(1) 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) für Flugzeuge verschiedener Familien ermöglicht den Fluggesellschaften eine erheblich 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.

**A320-Familie.** Die Airbus-Familie mit „Single-Aisle“-Flugzeugen, die auf der A320 basieren, umfasst Derivate der A318, A319 und der A321 sowie einen von der A319 von Airbus abgeleiteten Corporate Jetliner und das A318 Elite Business Jet. 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 3.700 nm/6.800 km ab.

Mit einem Durchmesser von 3,96 m hat die A320-Familie den breitesten Rumpf von allen konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Dadurch ist die Flugkabine geräumig und bietet hohen Komfort, und der Unterflur-Frachtraum ist größer als bei den 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 8.292 verkauften und 4.829 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.

Airbus investiert weiter in die A320-Familie und führt Verbesserungen und neue Technologien ein, um die Maschine weiterhin für Kunden attraktiv zu machen. Im Jahr 2011 absolvierte Airbus den ersten Testflug mit einem A320-Entwicklungsflugzeug unter Verwendung der neuen treibstoffsparenden „Sharklet“-Vorrichtungen am äußeren Ende der Tragfläche. Diese Vorrichtungen senken den Luftwiderstand und reduzieren die spiralförmigen Wirbel, die sich am äußeren Ende der Tragflächen einer im Flug befindlichen Maschine bilden. Daher wird erwartet, dass sie im Langstreckeneinsatz die Treibstoffverbrennung um ungefähr 3,5% senken sowie die Nutzlast und Startleistung verbessern. Die erste, mit Sharklets ausgestattete A320 wurde als neue Option für Kunden vorgestellt und soll erwartungsgemäß Ende 2012 in Betrieb genommen werden.

Airbus hat außerdem Ende 2010 mit dem Angebot neuer treibstoffsparender Triebwerke als Option bei seiner A320-Familie begonnen. Bei der A320neo stimmt das Flugwerk zu 95% mit dem der vorhandenen Modelle der A320-Familie überein, und sie soll eine Treibstoffersparnis von 15% (Sharklets inbegriffen) sowie eine zusätzliche Flugstrecke von 500nm (950 km) bzw. zwei Tonnen Nutzlast je nach Strecke bieten. Diese neue Triebwerkoption wird für die Modelle A321, A320 und A319 angeboten und soll im Oktober 2015 in Betrieb genommen werden.

2011 erhielt Airbus 1.470 Bruttoaufträge für die Flugzeugfamilie A320 (netto 1.348) und lieferte 421 Flugzeuge an Kunden aus.

#### Technische Merkmale der A320-Familie (Standardversion)

Typ <sup>(1)</sup>	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität <sup>(1)</sup>	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	5.900	37,6	34,1
A321	1994	185	5.950	44,5	34,1

(1) Auslegung für zwei Klassen.

**A330-Familie.** Mit 1.186 verkauften Maschinen und derzeit 831 im Betrieb befindlichen Flugzeugen deckt die Familie A330 alle Marktsegmente mit einem zweimotorigen Flugzeugtyp ab und ist zur Beförderung von 250 bis 300 Passagieren konzipiert. Mit der Kombination aus niedrigen Betriebskosten, hoher Effizienz,

Flexibilität und optimierter Leistung ist die zweimotorige A330 bei einem ständig wachsenden Betreiberstamm beliebt. Die A330-Familie bietet hohen Komfort für Passagiere sowie große Unterflur-Frachträume. Die Konkurrenztypen der A330-Familie sind die Boeing-Flugzeuge 767, 777 und 787.



Airbus hat auch eine neue dedizierte Frachtversion der A330-Familie, die A330-200F, entwickelt; sie ist ein mittelgroßes Frachtflugzeug zum Langstreckeneinsatz, das der derzeitigen Marktdynamik steigender Treibstoffpreise und zunehmenden Druckes auf die Gewinnspannen begegnen soll. Seit ihrer Inbetriebnahme im Jahr 2010 hat die A330-200F ihre

Leistungsstärke als effizientes, zuverlässiges und rentables Frachtflugzeug unter Beweis gestellt.

2011 erhielt Airbus 99 Bruttoaufträge für die Flugzeugfamilie A330 (netto 85) und lieferte 87 Flugzeuge an Kunden aus.

#### Technische Merkmale der A330-Familie

Typ <sup>(1)</sup>	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität <sup>(1)</sup>	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A330-200	1998	253	13.400	59,0	60,3
A330-300	1994	295	10.800	63,7	60,3

(1) Auslegung für drei Klassen.

**A340-Familie.** Airbus entschied sich im November 2011, das A340-Programm einzustellen, wobei die vorhandene Flugzeugflotte jedoch weltweit weiterhin unterstützt wird. Mit 377 verkauften Maschinen und derzeit 364 in Betrieb befindlichen Maschinen bietet die viermotorige A340 Fluggesellschaften eine Kombination aus außerordentlicher Reichweite, hervorragender Leistung und hoher Effizienz.

kann auf die Bedürfnisse jeder Fluggesellschaft zugeschnitten werden. Mit Sitzplätzen für 525 Passagiere in drei Klassen und einer Reichweite von 8.300 nm/15.400 km bietet der A380 eine überlegene Wirtschaftlichkeit, geringeren Treibstoffverbrauch, weniger Fluglärm und geringere Emissionen. Hauptkonkurrent der A380 ist die Boeing 747-8 mit 400 Sitzplätzen.

**A380.** Die Doppeldecker-Maschine A380 ist das größte Verkehrsflugzeug der Welt. Ihr Rumpf bietet einen flexiblen und innovativen Kabinenraum, wodurch die Passagiere von größeren Sitzen, breiteren Gängen und mehr Bodenfläche profitieren, und

Im Jahr 2011 wurde der Kundenstamm der A380 um zwei weitere Fluggesellschaften vergrößert: Die südkoreanische Asiana Airlines und die japanische Skymark Airlines. Airbus erhielt im Jahr 2011 29 Bruttoaufträge für die A380 (netto 19) und lieferte 26 Flugzeug an Kunden aus.

#### Technische Merkmale des A380

Typ <sup>(1)</sup>	Inbetriebnahme	Typische Kapazität <sup>(1)</sup>	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A380-800	2007	525	15.400	73,0	79,8

(1) Auslegung für drei Klassen.

#### Entwicklung neuer Produkte

**A350-XWB-Familie.** Die A350 XWB-Familie ist eine vollkommen neue Widebody-Flugzeugfamilie mittlerer Größe, die für ein Aufkommen von 270 bis 350 Passagieren konzipiert wurde. Die A350 XWB verfügt über die Technologie der A380, einen breiteren Rumpf als bei konkurrierenden Flugzeugen der neuen Generation und einen erhöhten Einsatz von Verbundstoffen. Hauptkonkurrenten der A350 XWB sind die Boeing 787- und 777-Flugzeugserie.

Standorten voran, und die ersten wichtigen Flugwerkteile wurden Ende 2011 bei der A350 XWB-Endmontagestätte in Toulouse angeliefert.

Nach einer Überprüfung des A350-900-Programms im zweiten Halbjahr 2011 entschied sich Airbus, bei der Produktionssteigerung der A350 XWB der Ausreifung eine höhere Priorität als dem Zeitplan zuzuordnen. Derzeit ist die Inbetriebnahme für das erste Halbjahr 2014 geplant.

Im Jahr 2011 begann die Herstellungsphase des A350 XWB-Programms. Die Herstellung und Vormontage der A350-900 schritt an allen für die Phase vor der Endmontage vorgesehenen

Im Jahr 2011 erhielt Airbus 10 Bruttoaufträge für die A350 XWB-(-31 netto) und damit insgesamt 555 Festaufträge von 34 Kunden am Ende des Jahres.

#### Technische Merkmale der A350-XWB-Familie

Typ <sup>(1)</sup>	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität <sup>(1)</sup>	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A350-800	2016	270	15.700	61,0	64,0
A350-900	2014	314	15.000	67,3	64,0
A350-1000	2017	350	15.600	74,0	64,0

(1) Auslegung für drei Klassen.



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

### Kundendienst

Hauptfunktion des Kundendienstes von Airbus ist, Kunden beim sicheren und gewinnbringenden Betrieb ihrer Airbus-Flotte zur Zufriedenheit ihrer Passagiere zu unterstützen. Dank des anhaltenden Wachstums hat sich der Kundenstamm von Airbus in den vergangenen Jahren stetig vergrößert.

Ein Team mit über 4.000 Personen kümmert sich um die Betreuung in sämtlichen Bereichen von Unterstützung bei Technik/Betrieb und Lieferung von Ersatzteilen bis zu Schulungen für Besatzung und Personal. Hunderte technischer Fachkräfte stehen Airbus-Kunden rund um die Uhr an jedem Wochentag mit Rat und Unterstützung zur Seite. Weltweit sind über 243 Personen zur Kundenbetreuung an über 163 Standorten in Reichweite der Fluggesellschaften positioniert, die sie bedienen; außerdem besteht ein internationales Netzwerk aus Support-Centers, Schulungszentren und Ersatzteil-Läden.

Außer den zentralen Kundendienstaktivitäten hat die Kundendienstabteilung von Airbus ein breites Spektrum modularer und kundenspezifischer Dienstleistungen entwickelt, die durch den außergewöhnlichen Mehrwert, den ein Flugzeughersteller bieten kann, vorangetrieben werden. Diese Dienstleistungen können entsprechen den vier Hauptaktivitätsbereichen unterteilt werden: Flugdienste im Stundentakt, Materialleitung, System- und Kabinennachrüstung und Schulung und Flugbetrieb. In diesen Bereichen wurden innovative, integrierte Lösungen entwickelt, wie unter anderem das Flugstundendienst-Komponentenprogramm (Flight Hour Services Component Programme, FHS Component) und das maßgeschneiderte Unterstützungs-Paket (Tailored Support Package, FHS TSP), die integrierte Dienstleistungspakete für Technik/Wartung und Komponenten bieten, damit Kunden ihre Investitions- und Betreuungs-Kosten bei gleichzeitiger Steigerung der Betriebszuverlässigkeit reduzieren können. Ähnliche integrierte Lösungen wurden auch bei der System- und Kabinennachrüstung entwickelt.

Teil der Wachstumsstrategie von Airbus im Bereich Kundendienst sind gezielte Übernahmen, wie zum Beispiel der Erwerb von Satair, der im Oktober 2011 abgeschlossen wurde. Dieses in Kopenhagen ansässige Unternehmen befasst sich mit dem Vertrieb von Flugzeug-Ersatzteilen weltweit, vorwiegend über Alleinvertriebsvereinbarungen mit den Originalherstellern.

### Kundenfinanzierung

Airbus zieht Barverkäufe vor und beabsichtigt nicht, ihre Aktivitäten in dem Bereich der Kundenfinanzierung auszuweiten. 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 für die 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.

Im Jahr 2011 konnte Airbus beginnen, die bessere Lage auf den Finanzierungsmärkten zu nutzen und mehr Risiko abstoßen als hinzufügen. Es kann jedoch auch weiter keine Vorhersage für die Märkte abgegeben werden, und Airbus trifft weitere Vorkehrungen für potentielle weitere finanzielle Risiken. Das Management ist auf Grund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass die Rückstellungshöhe Airbus vor Verzugsschäden angemessen schützt und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage.“

### Asset Management

Der Bereich Airbus Asset Management wurde im Jahr 1994 eingerichtet, um Gebrauchflugzeuge, 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 ihrer Flotte gerecht zu werden.

Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle Verwaltung und das Risiko-Management des Airbus-Bestandes an Gebrauchflugzeugen. 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 2011 enthielt das Asset Management-Portfolio von Airbus 17 Flugzeuge, was im Vergleich zu 2010 einem Nettoanstieg um ein Flugzeug gleichkam. Der Bereich Asset Management bietet auch einen umfassenden Wiedervermarktungs-Service, einschließlich Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei der Wartung.

### Produktion

#### Betriebsorganisationen

Jede einzelne Aufgabe beim Bau eines Flugzeugs von Airbus (vom Entwurf bis zur Produktion) wird einem designierten Kompetenzzentrum („CoE“) zugewiesen. Die CoEs sind nach verschiedenen Teilen eines Flugzeugs, wie z.B. Rumpf/Kabine, Flügel/Lastenträger und Leitwerk/Hinterer Rumpf organisiert, mit einem transversalen, auf Industrieabläufe und Flugzeugstrukturen konzentrierten CoE. Dem transversalen CoE obliegt die Aufgabe sicherzustellen, dass harmonisierte und standardisierte Abläufe, Verfahren und Hilfsmittel ausgewählt und CoE-übergreifend implementiert werden, um mehr Effizienz zu erreichen.



Nach der Produktion seitens der jeweiligen CoEs werden die verschiedenen Flugzeugteile von dem Netzwerk von Standorten an die Endmontagestätten mit dedizierten Transportmitteln wie den „Beluga“ Super-Transportern transportiert. Um den A380-Produktionsfluss zu unterstützen, hat Airbus auch den Straßen-, Fluss- und See-Transport integriert. Das Programm-Management ist dann für die Endmontage-Aktivitäten verantwortlich. Das Programm-Management arbeitet eng mit den CoEs zusammen, um die pünktliche Lieferung der Flugzeugteile an die Endmontagelinien sowie Kosten und Qualität zu gewährleisten.

Im Anschluss an die im Rahmen von Power8 eingeleitete Reorganisation der Flugzeugkomponenten-Aktivitäten haben zwei neue, im Besitz von EADS stehende Gesellschaften, die Premium AEROTEC GmbH und die Aerolia S.A., am 1. Januar 2009 ihre Geschäftstätigkeit in vollem Umfang aufgenommen. Beide sind wichtige Teilnehmer auf dem globalen Flugzeugkomponenten-Markt. Siehe „— 1.1.7 Investitionen — Flugzeugkomponenten, Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten — Aerolia“ und „— Premium AEROTEC“.

### Engineering

Airbus Engineering ist ein globales Unternehmen, das ganze Flugzeuge und Flugzeugkomponenten entwickelt und Forschungen betreibt, die für die Flugzeuge der nächsten Generation angewendet werden können. Die Kompetenzzentren, aus denen Airbus Engineering sich zusammensetzt, arbeiten länderübergreifend, wobei der Großteil der Ingenieure an vier Airbus-Standorten in Frankreich, Deutschland, Großbritannien und Spanien beschäftigt ist. Eine weltweit stetig wachsende Anzahl erfahrener Raumfahrttechniker wird an fünf weiteren Engineering-Centres in Wichita (Kansas, USA), Mobile (Alabama, USA), Moskau (Russland), Bangalore (Indien) und Peking (China) beschäftigt. Ein wichtiger Bestandteil der Engineering-Organisation von Airbus ist das Architektur- und Integrationszentrum, das, gemeinsam mit einem Team aus leitenden Flugzeugarchitekten und Programmierungstechnikern, einen konsistenten und bereichsübergreifenden Ansatz bei der Flugzeugentwicklung gewährleistet.

Im Jahr 2011 absolvierte Airbus Engineering erfolgreich ein Flugerprobungsprogramm für die A400M und konnte beständige Fortschritte bei der Zertifizierung für den Flugzeugtyp A400M verzeichnen. Bei dem A350 XWB-Programm wurden trotz des oben erläuterten Aufschubs der Inbetriebnahme weitere Fortschritte erzielt; der Integrationsprüfstand Iron Bird sowie weitere Integrations-Prüfstände wurden in Betrieb genommen und die ersten Flugzeugteile wurden an die Endmontagelinie geliefert. Und schließlich trug Airbus Engineering zum Erreichen der ersten Meilensteine bei der Entwicklung der A320neo und dem ersten Testflug eines mit Sharklets ausgestatteten A320-Entwicklungsflugzeugs bei.

### Für 2012 erwartete Auslieferungen

Im Jahr 2011 lieferte Airbus 534 Flugzeuge aus (im Vergleich zu 510 im Jahr 2010) und erwartet für 2012 die Auslieferung von rund 570 Flugzeugen. Eine erhebliche Marktstörung oder Konjunkturabschwächung könnte zu einer Korrektur dieser Zahlen 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 die Herstellung und den Verkauf von leichten und mittelschweren Militärtransportflugzeugen sowie für das Projekt des schweren europäischen militärischen Transportflugzeugs A400M zuständig.

Im Jahr 2011 verzeichnete Airbus Military Umsatzerlöse in Höhe von insgesamt 2,5 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. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

#### Festigung ihrer Position als führender Anbieter von Flugzeugen für Sondermissionen

Als Lieferant von einsatzspezifischen Flugzeugen greift Airbus Military auf seine eigenen Spezialtechniken (Luft-Betankungssystem mit Ausleger („ARBS“)), ein vollständig integriertes taktisches System („FITS“), Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr zur Kriegsführung (MPA, ASW, ASuW), Signalinformationsgewinnung (SIGINT) sowie luftgestützte Frühwarn- und Kommandosysteme (AEW&C) und das breite Spektrum der von EADS gebotenen Plattformen und Systeme zurück, um die einsatzspezifischen Anforderungen seiner Kunden zu erfüllen. Airbus Military wird sich in Zukunft um eine weitere Konsolidierung seiner Position in diesem Markt bemühen, insbesondere durch das Angebot des A330 MRTT, das 2011 in Betrieb genommen wurde.

#### Behauptung der Führungsposition bei militärischen Transportflugzeugen

Airbus Military ist global führend auf dem Markt für leichte und mittelschwere Militärtransportflugzeuge. Mit der Hinzufügung des schweren Militärtransportflugzeugs A400M — das bis dato über 2.600 erfolgreich absolvierte Flugstunden vorweisen kann und dessen Zertifizierung im Jahr 2012 erfolgen soll — bietet Airbus Military ein komplettes Spektrum taktischer Militärtransportflugzeuge, mit denen alle Einsatzanforderungen abgedeckt werden können.

#### Steigende Umsatzerlöse aus Dienstleistungen durch Ausweitung des Angebots an einsatzkritischen Dienstleistungen

Airbus Military beabsichtigt, durch die Schaffung langfristiger weltweiter Partnerschaften für seine Kunden mehr wertorientierte („Value for Money“) Lösungen zu entwickeln und bereit zu stellen, die auf einem fundierten Verständnis der Kundenbedürfnisse basieren. Airbus Military bietet ein Portfolio konkurrenzfähiger Dienstleistungen an, das vom herkömmlichen Kunden-Support bis zu vollständigen, verfügbarkeits-basierten Auftragsvergaben für einen „erfolgreichen Einsatz“ reicht und bei dem gezielt seine

Leistungsstärke als Konstruktionsautorität eingesetzt wird, um Kunden vollintegrierte Betreuung und Kundendienst für die gesamte Lebensdauer seiner Produkte zu bieten.

## 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. Diese Entwicklung und die sich rasch entwickelnden Verteidigungs- und Sicherheitsbedürfnisse werden erwartungsgemäß die Nachfrage nach Spezialmissionsflugzeugen mittelfristig steigern. 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 mindestens dreizehn Tonnen. Laut einer von DMS Forecast International – einer unabhängigen Beratungsfirma für Luft-/Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen – erstellten Analyse wird erwartet, dass der weltweite Markt für Militärtransportflugzeuge sich in der Zeit von 2011 bis 2020 auf ungefähr 69,6 Milliarden US-Dollar (Produktionswert) belaufen soll.

**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 CN235 und die C295, deren gemeinsamer durchschnittlicher Marktanteil (in Stückzahlen) während der letzten zehn Jahre internen Schätzungen zufolge bei 48% lag, sind in diesem Segment führend. Sowohl die CN235

als auch die C295 wurden als Ergänzung zu oder als Ersatz für die ältere C-130 Hercules entwickelt und erfüllen die meisten ihrer Missionen mit wesentlich niedrigeren Betriebskosten. Ihre Konkurrenten sind die von Alenia Aeronautica hergestellte C-27J Spartan und die von Antonov 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 C212 war in der Vergangenheit in diesem Marktsegment führend und hielt internen Schätzungen zufolge in den vergangenen zehn Jahren einen durchschnittlichen Marktanteil von 17% (in Stückzahlen). Die Hauptkonkurrenten der C212 sind die M-28, hergestellt von Polskie Zakłady Lotnicze in Mielec, und die von Viking in Kanada hergestellte DHC-6-Serie 400.

## 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 über der ihrer engsten Konkurrenten 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 die 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. Airbus Military hat im Jahr 2010 die zivile und militärische Zertifizierung des A330 MRTT erzielt.

Airbus Military konnte bis dato mit Australien, Saudi-Arabien (einschließlich eines Folgeauftrags), den Vereinigten Arabischen Emiraten und Großbritannien Aufträge für den A330 MRTT abschließen und hatte Ende 2011 einen Auftragsbestand von insgesamt 22 Flugzeugen, darunter ein 27-Jahresvertrag mit dem britischen Verteidigungsministerium („MoD“) im Zusammenhang mit dessen Future Strategic Tanker Aircraft- („FSTA“-) Programm über das AirTanker-Konsortium. Das FSTA-Programm sieht die Bereitstellung einer Flotte von 14 neuen (auf der aktuellsten Generation des Airbus A330-200 basierenden) Tankflugzeugen vor, die ab Anfang 2012 in Betrieb gehen sollen und die Vorgängerflotte von VC-10- und Tristar-Betankungsflugzeugen 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.

Airbus Military arbeitet auch an einem Technik-Programm zur Entwicklung eines neuen ARBS. 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. Das ARBS wurde bereits mit über 1.300 trockenen und nassen Kontakten bei einem breiten Spektrum von Flugzeugen getestet, wie unter anderem den Kampfflugzeugen F-16 und F/A-18 und dem E-3 Awacs.

**Seeüberwachungsflugzeuge.** Airbus Military bietet verschiedene Lösungen an, die von der Seeüberwachung bis zur U-Boot-Abwehr zur Kriegsführung reichen und auf der C212-, CN-235-, C295- oder P-3-Orion-Plattform basieren. Die Flugzeuge des Bereichs Airbus Military, insbesondere die CN235 und die C295, hatten internen Schätzungen zufolge in den vergangenen zehn Jahren zusammen einen durchschnittlichen Marktanteil von 43% (in Stückzahlen). 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 Missionssystems. FITS ist ein System der neuen Generation zur Verbesserung des taktischen Bewusstseins, das Entscheidungsfindungsprozesse und den Betrieb in einem netzwerkzentrierten Umfeld erleichtert.

Die U.S. Coast Guard bestellte 2011 eine weitere CN235 zum Einsatz im Rahmen ihres „Deepwater“-Programms. Im Jahr 2011 lieferte Airbus Military drei CN235 und drei C295-Seeüberwachungsflugzeuge aus (zwei CN235 für die U.S. Coast Guard, eine CN235 für Mexiko, eine C295 für Portugal und zwei C295 ASW für Chile).

Durch die Seeüberwachungskonfiguration ist die C295 ASW das erste in Europa konstruierte und zertifizierte Flugzeug vom Typ ASW, das die alternde P-3 Orion- oder Bréguet Atlantic-Flotten ersetzen soll. Airbus Military befasst sich auch mit der Modernisierung und Nachrüstung von P-3-Orion-Seeüberwachungsflugzeugen für die spanische und brasilianische Luftwaffe. Das Programm umfasst die FITS-Installation einschließlich neuer Missions-Sensoren und Avionik. Im Jahr 2011 wurde eine neu aufgerüstete P-3 an die spanische Luftwaffe und zwei an die brasilianische Luftwaffe ausgeliefert.

### Militärische Transportflugzeuge

#### **CN235 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug.**

Die erste Version der CN235 -Familie, die S-10, ging im Jahr 1987 in Betrieb, die neueste, die Serie 300, ist eine zweimotorige Turboprop-Maschine der neuen Generation mit Druckkabine. Die CN235-300 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 Hubschrauber-Rotorblättern entspricht. Fallschirmjäger können durch die beiden Seitentüren am Flugzeugheck oder über die hintere Laderampe abgesetzt werden. Varianten der CN235-300 werden für spezielle Missionen, wie beispielsweise als Seeüberwachungsflugzeug oder zur Kontrolle von Umweltverschmutzung eingesetzt. Wenn alle unterschiedlichen Versionen mit berücksichtigt werden, sind seit Beginn des Programms über 260 CN235-Maschinen ausgeliefert worden.

#### **C295 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug.**

Die im Jahr 1999 zertifizierte C295 hat eine ähnliche Grundkonfiguration wie die CN235 mit einer gestreckten

Kabine, um eine um 50% schwerere Nutzlast mit größerer Geschwindigkeit über größere Entfernungen transportieren zu können. Die C295 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. Die C295 hat 110.000 Flugstunden unter den verschiedensten Flugbedingungen von arktischen Polarregionen bis zu Wüstengebieten absolviert. Es wurden über 85 C295-Maschinen an 14 Betreiber in 13 Ländern ausgeliefert.

Im Jahr 2011 erhielt Airbus Military insgesamt drei Aufträge für Flugzeuge vom Typ C295 aus Mexiko und Ghana (einem neuen Kunden) und lieferte insgesamt sieben C295 an Mexiko, Finnland, Ägypten und Ghana aus.

**C212 – Leichtes militärisches Transportflugzeug.** Die C212 wurde als ein einfaches und zuverlässiges Flugzeug ohne Druckausgleich konzipiert, das von Behelfsstartbahnen aus operieren und sowohl für zivile als auch für militärische Aufgaben eingesetzt werden kann. Die erste Version dieser Serie, die S-100, ging im Jahr 1974 in den Einsatz. Die neueste Version, die S-400, weist eine Reihe von Verbesserungen auf, wie eine neue Avionik und Triebwerke höherer Leistung für den Einsatz in heißen Klimazonen und in Höhenlagen sowie verbesserte Kurzstart- und Landeeigenschaften. Zusätzlich ist die hintere Laderampe der C212 mehrzweckfähig und kann rasch und einfach umkonfiguriert werden, wodurch die Standzeiten am Boden reduziert werden. Seit Beginn des Programms wurden insgesamt 475 C212 ausgeliefert.

Airbus Military lieferte im Jahr 2011 insgesamt drei C212 an Vietnam und Thailand aus.

### Entwicklung neuer Produkte

**A400M.** Die A400M ist ein völlig neuer militärischer Airlifter, der für taktische, strategische und logistische Anwendungen konzipiert wurde und den Bedürfnissen von Streitkräften auf der ganzen Welt für den militärischen und humanitären Einsatz sowie zur Friedenssicherung entsprechen soll. Airbus Military hat sich zum Ziel gesetzt, auf dem Markt für schwere militärische Transportflugzeuge eine Führungsposition aufzubauen; zusammen mit seinen mittelschweren und leichten militärischen Transportflugzeugen kann Airbus Military seinen Kunden dann ein komplettes Spektrum taktischer militärischer Transportflugzeuge anbieten. Der Auftragsbestand liegt derzeit bei 174 Flugzeugen, wovon 170 den sieben Erstkundennationen zuzuordnen sind und vier davon Malaysia, einem Exportkunden. Außerdem gibt es 10 Optionen (sieben für Deutschland und drei für Großbritannien). Airbus Military wird sich nach weiteren Exportmöglichkeiten für die A400M bemühen, während gleichzeitig Unterstützung nach der Inbetriebnahme für die Kunden erbracht wird.

Die Flugerprobungskampagne schreitet voran und bis Jahresende 2011 konnten über 2.600 Flugerprobungsstunden sowie ungefähr 900 Flüge verzeichnet werden. Das fünfte, endgültige Testflugzeug nahm im Dezember 2011 den Flugverkehr auf. Im Jahr 2012 ist das Hauptziel des Programms, die Erstfreigabe (IOC) für das Flugzeug zu erhalten, wobei die erste Auslieferung an den Kunden (die französische Luftwaffe) für Ende 2012 oder Anfang 2013



geplant ist. Sieben weitere Flugzeuge befinden sich derzeit in unterschiedlichen Produktionsphasen, und für 2015 wird eine volle Produktionsrate von 2,5 Flugzeugen pro Monat angestrebt.

Im April 2011 gab Airbus Military bekannt, dass OCCAR und die sieben Erstkundennationen der A400M nach Verhandlungen über verschiedene Aspekte eines neuen Programmansatzes für die A400M eine Ergänzung zu dem A400M-Vertrag unterzeichnet hatten. Eine Erläuterung der damit verbundenen finanziellen Konsequenzen findet sich in den „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage –2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen in 2009, 2010 und 2011 –A400M Programm“.

### Kundendienst

Die Kundendienstorganisation von Airbus Military, die über 800 ausgelieferte Flugzeuge betreut, bietet maßgeschneiderte Unterstützung, um den Anforderungen jedes einzelnen Betreibers zu entsprechen. Airbus Military wendet das Konzept der integrierten logistischen Betreuung („ILS“) während der gesamten Lebensdauer seiner Produkte von der ersten Entwurfsphase bis zum Ende der Nutzungsdauer durchgängig an. Das Hauptziel von Airbus Military ist die Gewährleistung, dass Kunden durch die Betreuung im Rahmen eines integrierten Kundendienstes entsprechend ihren Bedürfnissen die beste Betriebsleistung und den größten Nutzen erhalten, so dass der Erfolg ihrer Missionen garantiert wird.

Die Support-Centers von Airbus Military sind strategisch an Standorten auf der ganzen Welt platziert, um Wartung und Ausrüstung bereit zu stellen. An jedem Standort werden auch Überhol- und Reparaturdienste angeboten. Im November 2011 eröffnete EADS PZL Warszawa-Okęcie, die polnische Niederlassung von Airbus Military, ein neues MRO

Servicezentrum, das speziell der Reparatur und Wartung der C295-Maschinen von Airbus Military dient. Dies ist das zweite Servicezentrum von Airbus Military in Europa und verstärkt die Kapazität seines Servicezentrums in Sevilla.

Gleichzeitig mit der Einführung neuer Produkte wird die Kapazität der Servicezentren von Airbus Military fortlaufend aktualisiert, um diese Produkte zu unterstützen. So arbeitet Airbus Military derzeit zum Beispiel an der Entwicklung von ILS-Aufgaben, -Produkten und damit verbundenen Dienstleistungen, um die Inbetriebnahme der A400M zu unterstützen. Derzeit laufen Verhandlungen für die Betreuung nach der Inbetriebnahme mit Frankreich, dem ersten A400M-Kunden.

Im Jahr 2011 bemühte sich Airbus Military um eine Verbesserung seiner Kundendienstorganisation, indem die Funktion des Kundenprogrammleiters ausgebaut wurde, um dadurch die Kundenzufriedenheit zu steigern und zusätzliche geschäftliche Gelegenheiten im Zusammenhang mit einsatzkritischen Dienstleistungen während der gesamten Lebensdauer des Produkts zu schaffen.

Airbus Military verfügt schließlich über die nötige Kapazität für den Entwurf, die Entwicklung, Produktion und die Erteilung der für Schulungen auf unterschiedlich komplexen Ebenen nötigen Unterstützung. Ein Schulungszentrum von Airbus Military ist in Sevilla ansässig und bietet genug Platz für sechs Flugsimulatoren und eine Reihe anderer computerbasierter Schulungsgeräte.

### Produktion

Eine neue Endmontagestätte für leichte und mittelschwere Flugzeuge befindet sich im Werk San Pablo in Sevilla (Südspanien). Die Anlage – die auch für den A400M genutzt wird – verfügt über eine Fläche von 600.000 m<sup>2</sup>.

## 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. Dieses Produktangebot umfasst derzeit leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittlere und mittelschwere Hubschrauber, die je nach Kundenbedürfnissen an alle Einsatzarten angepasst werden können. Der erzielte Umsatzerlös von Eurocopter belief sich im Jahr 2011 auf 5,4 Milliarden Euro; dies entspricht 11,0% des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Eurocopter lieferte im Jahr 2011 503 Hubschrauber aus (527 im Jahr 2010), einschließlich des tausendsten Dauphin und des tausendsten EC135-Hubschraubers. Eurocopter erhielt im Jahr 2011 472 Bestellungen (brutto), im Vergleich zu 395 Bestellungen (brutto) im Jahr 2010. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2011 betrug nach Abzug von Stornierungen 457 Hubschrauber (im Vergleich zu 346 Hubschraubern im Jahr 2010). Zivilverträge machten 68% dieses Auftragsvolumens aus, während die Umsätze im

Militärbereich die verbleibenden 32% darstellten. Mit Stand zum 31. Dezember 2011 lag der Auftragsbestand von Eurocopter für Hubschrauber bei 1.076 (im Vergleich zu 1.122 im Jahr 2010).

### Strategie

Eurocopter verfolgt das Ziel, seine Position weiter zu stärken und seine Umsatzerlöse aus Dienstleistungen zu steigern, um ein anhaltendes rentables Wachstum zu erreichen. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

### Implementierung einer ehrgeizigen Produkt- und Dienstleistungsstrategie

Mit dem Ziel, seine marktführende Position und technische Überlegenheit zu wahren, wird Eurocopter weiter stark in die Erneuerung seiner umfassenden Produkt- und Dienstleistungslinien für Zivil- und Militärhubschrauber investieren. Daher konzentriert sich Eurocopter derzeit auf die Einführung einer Reihe von Plattform-Aktualisierungen sowie anderer Neuentwicklungen, insbesondere im mittleren





und mittelschweren Marktsegment (wie z.B. EC175 und X4), um die neuesten Innovationen zu integrieren. Über eine Kombination aus Kerntechnologienlösungen und hochwertigen Anpassungsmöglichkeiten an kundenspezifische Anforderungen versucht Eurocopter, eine kostengünstige Lösung für die vielfältigen Aufgabenstellungen eines zivilen und militärischen Kundenstamms zu bieten. Die letzten auf diesem Markt eingeführten Produkte (wie u.a. die EC145 T2 oder EC130 T2) wurden vom Kunden sehr positiv aufgenommen.

Darüber hinaus strebt Eurocopter eine erhebliche Ausweitung seines Dienstleistungsangebots an, um die Verfügbarkeit von Flugzeugen sowie die Einsatzleistung und Kostenwirksamkeit für seine Kunden zu verbessern. Effizienz bei Betreuung und Service ist daher ein wichtiger Schwerpunkt bei den neuesten Produktentwicklungen von Eurocopter, die ebenso auf die Schaffung zukünftiger Umsatzerlöse wie auf die Steigerung der Kundenzufriedenheit abzielen. Eurocopter wird gegebenenfalls auch externe Wachstumsmöglichkeiten nutzen, um sein Dienstleistungsangebot künftig zu erweitern, wie bereits mit der Übernahme von Vector Aerospace im Jahr 2011.

### Globalisierung zur Nutzung von Wachstum weltweit

Das Geschäftsmodell von Eurocopter konzentriert sich stark auf Exporte, und die Ausweitung seiner globalen Präsenz wird auch in Zukunft eine Priorität sein. Eurocopter baut auf seine bereits sehr starke Umsetzung in Ländern wie den USA, Australien und Brasilien und seine Präsenz in 30 Ländern auf, um seine industrielle Präsenz in potentiellen Wachstumsmärkten wie u.a. Russland, China und Indien noch zu vergrößern. Eurocopter beabsichtigt, durch diese internationale Expansion seine Plattform-Umsätze zu steigern und Gelegenheiten zur Erbringung von Dienstleistungen auf dem Kundendienstmarkt in Kundennähe zu gewinnen.

### Aufbau eines strafferen, rationalisierten Unternehmens

Im Anschluss an die Einführung des Umstrukturierungsprogramms „SHAPE“ im Jahr 2010 verfolgt Eurocopter weitere Verbesserungsinitiativen zum Aufbau eines noch strafferen und effizienteren Unternehmens, um seine Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. In diesem Sinne hat Eurocopter die Initiative „LEAN“ gestartet, die sich über die gesamte Wertkette erstreckt, um mehr Effizienz zu erreichen. Das Ergebnis sollen kürzere Produktentwicklungszeiten, schnellere Produktionszyklen und ein besserer Kundendienst sein.

## Markt

### Bestimmungsfaktoren des Markts

Der Wert der weltweit ausgelieferten Turbinenhubschrauber stieg von schätzungsweise 17,4 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf schätzungsweise 18 Milliarden im Jahr 2011. Laut den von The Teal Group, Honeywell und Rolls Royce veröffentlichten Marktprognosen sollen weltweit in der Zeit von 2012 bis 2020 9.000 bis 11.000 Zivilhubschrauber und 6.000 bis 6.800 Militärhubschrauber gebaut werden. Diese Prognose stützt sich, besonders im Militärssektor, weitgehend auf umfangreiche Entwicklungsprogramme in den USA.

Die im zivilen und parastaatlichen Markt verkauften Hubschrauber, auf dem Eurocopter führend ist, 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 2011 weltweit rund 786 zivile Turbinenhubschrauber geliefert wurden.

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. Eurocopter 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. Großangelegte militärische Programme der jüngsten Vergangenheit, wie unter anderem die von den USA, Russland, China, Indien, Südkorea, Saudiarabien, Brasilien und den meisten westeuropäischen Ländern durchgeführten Programme, haben diesen Trend bestätigt. Dennoch hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass die Nachfrage des Militärs je nach veränderten strategischen Erwägungen von Jahr zu Jahr starken Schwankungen unterliegt und dass das kurzfristige Wachstumspotential auf Grund zunehmender Budgetbeschränkungen der öffentlichen Hand in einigen Regionen wie z.B. Europa eingeschränkt sein kann, während in anderen Regionen wie Asien oder Lateinamerika mit einem anhaltenden Wachstum gerechnet wird. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahr 2011 weltweit rund 661 Militärhubschrauber geliefert wurden.

### Wettbewerb

Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter im zivilen und halbstaatlichen Sektor sind Agusta-Westland, Sikorsky und Bell Helicopter. Im zivilen Bereich hat sich die Konkurrenz in den letzten Jahren verschärft, wobei Sikorsky und Agusta-Westland ihren Marktanteil in der schweren und mittleren Hubschrauberklasse erhöht haben, während Bell ihren Marktanteil bei den leichten Hubschrauberklassen gesteigert hat.

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. Im Jahr 2011 lag Eurocopter im militärischen Sektor bei den Auslieferungen an dritter Stelle, wobei dieser Markt immer noch von US-Herstellern und in jüngster Zeit von russischen Herstellern beherrscht wird. 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. In letzter Zeit traten russische Hersteller aggressiver auf, vor allem in den asiatischen und den lateinamerikanischen Märkten. Die Umsätze im Militärssektor betragen im Jahr 2011 47% der Umsatzerlöse von Eurocopter.

## Kunden

Fast 3.000 Betreiber setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber in 149 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, den Vereinigten Staaten und Lateinamerika. 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 (wie etwa Bristow, CHC, Era und PHI) 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 Vermarktungsstrategie von Eurocopter setzt gezielt den Umfang seines globalen Netzwerks ein. Dieses besteht derzeit aus 30 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. Zudem hat Eurocopter Erfahrungen in der Produktionslizenzierung, bei Gemeinschaftsproduktionen und bei Zulieferverträgen sowie durch Beziehungen zu industriellen Partnern und Zulieferern in mehr als 35 Ländern aufgebaut.

## Produkte und Dienstleistungen

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

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

Hubschraubertyp	Hauptaufgaben
<b>Leichtes einmotoriges Modell</b>	
EC120 „Colibri“	Unternehmen/Privat, zivile und militärische Ausbildung
<b>Einmotoriges Modell („Ecoreuil“-Familie)</b>	
AS350 „Ecoreuil“/AS550 „Fennec“	Halbstaatlich*, ziviler und militärischer Mehrzweck <sup>(2)</sup> , Unternehmen/Privat
EC130	Rettungsdienst, Tourismus, Öl & Gas, Unternehmen/Privat
<b>Leichtes zweimotoriges Modell</b>	
AS355NP/AS555	Halbstaatlich <sup>(1)</sup> , Mehrzweck, Unternehmen/Privat
EC135/EC635	Rettungsdienst, Halbstaatlich <sup>(1)</sup> , Öl & Gas, Unternehmen/Privat
EC145/LUH (UH-72)/EC645	Zivil- und Militäreinsatz <sup>(2)</sup> , Rettungsdienst, Halbstaatlich <sup>(1)</sup> , Shuttle
<b>Mittelschwer („Dauphin“-Familie)</b>	
AS365 „Dauphin“/AS565 „Panther“	Halbstaatlich* (insbesondere Küstenwache, Such- und Rettungseinsätze (SAR)), Öl & Gas
EC155	Unternehmen/Privat, VIP, Öl & Gas, Halbstaatlich <sup>(1)</sup> , Shuttle
EC175	Such- und Rettungseinsätze, Rettungsdienst, Öl & Gas
<b>Mittelschweres Modell</b>	
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
<b>Angriff</b>	
Tiger	Gefechtseinsatz, bewaffneter Aufklärungseinsatz/Geleitschutz

(1) Halbstaatlich umfasst Heimatschutz, Polizei, Brandbekämpfung, Grenzschutz, Küstenwache und Rettungsdienste öffentlicher Behörden.

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



## Ziviler Bereich

Der zivile Bereich von Eurocopter umfasst leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittlere und mittelschwere Hubschrauber, die entsprechend den Kundenbedürfnissen an alle Einsatzarten angepasst werden können. Um seinen Wettbewerbsvorsprung im zivilen Bereich aufrecht zu erhalten und zu verstärken, verfolgt Eurocopter die rasche Erneuerung seiner Produktpalette. Diese umfasst sowohl Aktualisierungen bestehender Plattformen als auch Neuentwicklungen für Hubschrauber der nächsten Generation.

Die neuesten Produkte, deren Inbetriebnahme in Kürze vorgesehen ist, sind der zweimotorige EC145T2/P2 und der der Mittelklasse angehörende EC175. Der Hubschrauber EC145T2/P2 wurde auf Grundlage des bestehenden EC145 entwickelt und wurde Anfang 2011 anlässlich der Flugzeugausstellung Heli-Expo in Orlando, Florida vorgestellt. Der EC145T2/P2 weist die neuesten Innovationen von Eurocopter bei Leistungsstärke, Avionik, Flugsicherheit, Geräuschdämpfung und Einsatzrüstung auf und ist mit einem völlig neuen Fenestron-Heckausleger ausgestattet. Eurocopter und die chinesische AVIC II Corporation haben außerdem 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 Entwicklungsphase begann im Jahr 2006 und soll mit der Zertifizierung des Flugzeugs, die für das Jahr 2012 geplant ist, abgeschlossen werden; die Inbetriebnahme ist anschließend vorgesehen.

In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts arbeitet Eurocopter an der Entwicklung des X4-Hubschraubers, dem Hubschrauber der nächsten Generation und Nachfolger der aktuellen Dauphin-Familie. Der X4 soll ausgestattet werden mit innovativen Merkmalen und Technologie und soll eine erheblich bessere Leistung, weniger Treibstoffverbrauch und Geräuschemission und Piloten ein neues Flugverfahren für Hubschrauber anbieten.

## Militärischer Bereich

Der militärische Bereich von Eurocopter umfasst Plattformen, die vom zivilen Bereich abgeleitet wurden (wie unter anderem der vom EC225 abgeleitete EC725) sowie rein militärische Plattformen für staatliche Entwicklungsprogramme (der NH90 und der Tiger).

**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%. Im Jahr 2011 wurden 32 NH90-Auslieferungen vorgenommen; insgesamt erfolgten bis Jahresende 2011 100 Auslieferungen.

**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 und sechs für Spanien; 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, Turmgeschütz, Raketen und aktualisierte Luftfahrtelektronik und Motoren) mit 24 Exemplaren für Spanien und 40 Exemplaren für Frankreich. Der Tiger wird seit 2009 in Afghanistan von den französischen Streitkräften eingesetzt, wo drei Hubschrauber dauerhaft in Bereitschaft gehalten werden, sowie 2011 für einige Monate in Libyen. Im Jahr 2011 wurden 16 Tiger ausgeliefert; insgesamt wurden zum Jahresende 2011 86 Auslieferungen vorgenommen.

## Kundendienst

Eurocopter hat mit 2.959 Betreibern in 149 Ländern eine große Flotte von mehr als 11.470 in Betrieb befindlichen Hubschraubern, die betreut werden müssen. Als Folge davon hatten die Kunden-Serviceleistungen, die für die Betreuung dieser großen Flotte erforderlich sind, einen Anteil von 38% der in 2011 erzielten Umsatzerlöse bei Eurocopter. Die Kunden-Serviceleistungen von Eurocopter bestehen hauptsächlich aus Wartung, Reparaturen, der Bereitstellung von Ersatzteilen, Schulung und technischer Unterstützung. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Um die zunehmend globalisierte Nachfrage von Kunden zu erfüllen, hat Eurocopter darüber hinaus den Umfang seiner Serviceleistungen für Kunden ausgeweitet. Eurocopter beabsichtigt, diese Ausweitung weiter voran zu treiben, um seinen Kunden fortschrittliche Serviceleistungen zu bieten, die auf deren Geschäfte zugeschnitten sind. Das Service-Angebot von Eurocopter ist nicht nur auf seine eigene Hubschrauberflotte beschränkt, sondern umfasst auch Plattformen anderer Originalgerätehersteller (OEM) sowie wie „Fixed-Wing“ Missionsflugzeuge.

Im Jahr 2011 baute Eurocopter seine weltweite Präsenz aus und erweiterte sein Service-Angebot durch die Übernahme der Vector Aerospace Corporation, einem führenden Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Instandsetzungsdiensten für „Fixed-Wing“-Flugzeuge und Drehflügler. Diese Übernahme, die größte in der Unternehmensgeschichte von Eurocopter, soll dazu beitragen, die Aktivitäten der Gesellschaft sowohl auf dem zivilen wie dem staatlichen Markt zu stärken und die Präsenz der Gesellschaft in Nordamerika und Großbritannien steigern.

## Produktion

Die industrielle Tätigkeit von Eurocopter findet an vier Hauptstandorten, zwei in Frankreich, einem in Deutschland und einem in Spanien, statt. Die französischen Standorte sind Marignane in Südfrankreich und La Courneuve in der Nähe von Paris. Der deutsche Standort ist in Donauwörth und der spanische Standort liegt in Albacete.

In den USA hat American Eurocopter einen Industriestandort in Columbus, Mississippi, in dem die Montage und Auslieferung von leichten Mehrzweck-Hubschraubern für die US-Regierung übernommen wird. In Australien übernimmt Australian Aerospace die Montage der NH90 und des Tiger für die Streitkräfte des Landes. Die Arbeiten für den Bau eines neuen Kompetenzzentrums für Drehflügler in Itajuba, Brasilien, schreiten ebenfalls voran; Helibras, die brasilianische Tochtergesellschaft von Eurocopter, wird dort EC725-

Hubschrauber sowie Ecureuils herstellen, montieren und warten, die von den brasilianischen Streitkräften erworben wurden.

Eurocopter wird die internationale Expansion ihrer globalen Lieferkette mit besonderem Schwerpunkt auf einer dollarbasierten und kostengünstigen Beschaffung weiter 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 Raumfahrtdienstleistungen. Astrium ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2011 auf 5,0 Milliarden Euro, also 10,1% des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Astrium besteht aus drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Diese Einheiten umfassen die Bereitstellung von Trägerdiensten über die Beteiligungen von Astrium an Ariespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyuz-Trägerrakete) und Eurocot (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 Präsenz in fünf europäischen Ländern mit aktiven Raumfahrtprogrammen (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Spanien und die Niederlande) ist Astrium das einzige europäische Unternehmen, das umfassende Expertise auf allen Gebieten der Raumfahrtindustrie (Satelliten, Trägerraketen, orbitale Infrastruktur, Ausrüstung und Kundendienst) anbietet. Astrium verfolgt die Strategie, seine Marktposition zu stärken, indem es seinen Kunden ein breites Spektrum von Lösungen anbietet, die auf diesen zentralen strategischen Vermögenswerten aufbauen.

Da der Markt für Trägerraketen und Satelliten immer noch flach ist, konzentriert sich Astrium weiter besonders auf die Verstärkung seiner Servicetätigkeit, die in den kommenden Jahren erwartungsgemäß den Großteil seines Wachstums ausmachen wird. Die Strategie von Astrium zum Aufbau einer industriellen Präsenz in wichtigen Ländern und Märkten, um den erwarteten Beitrag zu den langfristigen Zielen des Konzerns zu erreichen, wird mit der Schaffung einer neuen internationalen Verkaufs- und Marketing-Organisation im Jahr 2011 sowie

der (weiter unten besprochenen) Übernahme von Vizada verdeutlicht. Zum Erreichen dieser Zielsetzungen bemüht sich Astrium aktiv um Folgendes:

### Generieren eines profitablen Wachstums in einem flachen Markt

Aufgrund der bestehenden Beschaffungsbudgetbeschränkungen sind die institutionellen und militärischen Ausgaben für Raumfahrtaktivitäten in Europa eher flach. Die Konkurrenz auf den zivilen Märkten bei Trägerraketen und Telekommunikationssatelliten ist ebenfalls intensiv, besonders angesichts der Schwäche des US Dollar in den letzten Jahren im Vergleich zum Euro. 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 32,5% nach der französischen Raumfahrtbehörde („CNES“) der zweitgrößte Aktionär von Ariespace. Astrium Space Transportation wird sich bemühen, diese Führungsposition für noch bessere Leistungen für ihre Kunden zu stärken;
- © in Bezug auf das Satellitengeschäft und die Dienstleistungen versuchte Astrium in den letzten Jahren, sich von der Position eines ausschließlich auf Lieferung von Systemen konzentrierten Unternehmens in Richtung einer Führungsposition im Satellitenbetreuungsbereich als Erbringer sicherer Kommunikations- und geologischer Informationsdienste zu bewegen. Die Übernahme von Vizada, einem führenden Telekommunikationsdienstleistungsunternehmen, das sowohl Mobil- wie Festnetz-Satellitenkommunikationsdienste für Business-to-Business (B2B)-Kunden erbringt, stellt einen wichtigen Schritt nach vorn im Jahr 2011 dar. Weitere Beispiele sind unter anderem Astriums Zusage zum Erwerb einer Beteiligung von 66,78% an der italienischen Gesellschaft Space Engineering, die auf digitale Telekommunikation, Radiofrequenz- (RF) und Antennentechnik für Anwendungen im Weltraum und am Boden spezialisiert ist sowie



eine Erhöhung der Beteiligung von Astrium an der US-amerikanischen Gesellschaft für geologische Informationen I-Cubed (von 25% auf 78%). Astrium wird sich in der Zukunft um eine Stärkung seiner Position im Bereich geologische Informationsdienste bemühen.

## Maßstäbe beim Kundendienst und als attraktiver Arbeitgeber setzen

Das im Jahr 2010 gestartete Umstrukturierungsprogramm AGILE (Ambitious, Globally growing, Innovative, Lean and Entrepreneurial), mit dem zunehmend schwierigen Marktumfeld entgegengewirkt und die Rentabilität gesteigert werden soll, soll die Reaktionsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit von Astrium gesteigert werden, während gleichzeitig zusätzliche Mittel freigesetzt werden soll, um diese in Innovationen zu investieren. AGILE betont dabei gleichzeitig die Bedeutung eines kundenorientierten Ansatzes und der Übertragung von Verantwortungen auf Mitarbeiter. Im Jahr 2011 konnte Astrium dank der im Rahmen von AGILE eingeführten Maßnahmen Aufträge auf neuen Exportmärkten gewinnen, wie u.a. der Verkauf von Satelliten in den USA (DirectTV15) und Malaysia (Measat 3B).

## 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 100 Kommunikationssatelliten ist Astrium Satellites ein bevorzugter Partner vieler der angesehensten Betreiber weltweit. Die Geschäftstätigkeit von Astrium Satellites erstreckt sich auf die vier Satellitensystemkategorien—Telekommunikation, Beobachtung, Forschungs- und Navigationssatelliten.

## Markt

Der Markt für kommerzielle Telekommunikationssatelliten ist von extremem Wettbewerb geprägt, und Kunden machen ihre Entscheidungen vom Preis, technischer Expertise und Erfolg abhängig. Im Jahr 2011 lag der weltweite Marktanteil von Astrium Satellites für Neuaufträge von geostationären Satelliten (in Stückzahlen) internen Schätzungen zufolge bei ungefähr 20%. Seine Hauptkonkurrenten sind Loral, Boeing, Orbital und Lockheed Martin in den USA, Thales Alenia Space (TAS) in Frankreich und Italien und Information Satellite Systems Reshetnev in Russland. Der geostationäre zivile Telekommunikationsmarkt soll Erwartungen zufolge in den nächsten fünf Jahren bei vermehrter Konkurrenz auf einem gleichbleibenden Auftragsstand von durchschnittlich ungefähr 20-22 Aufträgen im Jahr verbleiben. Astrium Satellites bemüht sich um eine Stärkung ihrer Position auf diesem Markt.

Im Markt für Beobachtungs-, Forschungs- und Navigationssatelliten ist der Wettbewerb in Europa entweder auf nationaler oder multinationaler Ebene, wie der Europäischen Raumfahrtbehörde („ESA“), organisiert. Es gibt auch eine beträchtliche Exportnachfrage nach Erdbeobachtungssystemen, für die EADS derzeit der führende europäische Anbieter ist. Daneben erhöhte sich, wie zum

Beispiel im Rahmen der europäischen Umweltprogramme, der Bedarf ziviler staatlicher Organisationen, einschließlich ESA, an Erdbeobachtungssatelliten. Astrium rechnet damit, dass dieser Markt mittelfristig weiter wachsen wird.

Und schließlich ist in den letzten Jahren bei Kunden aus dem militärischen Bereich die Nachfrage nach Telekommunikations- und Beobachtungssatelliten gestiegen. Der Skynet 5/Paradigm-Vertrag in Großbritannien, der Satcom-BW-Vertrag in Deutschland, der Yahsat-Vertrag in den Vereinigten Arabischen Emiraten und der Vertrag für zwei optische Aufklärungssatelliten in Frankreich aus dem Jahr 2010 veranschaulichen den Wachstumstrend dieses Marktes.

## Produkte und Dienstleistungen

Astrium Satellites bietet seinen Kunden schlüsselfertige Satellitensysteme über eine Reihe hundertprozentiger Tochtergesellschaften wie unter anderem (i) EADS CASA Espacio (Spanien), die Plattformen, Satellitenantennen, Steuerungsmechanismen und Kabel-Subsysteme für Telekommunikationssatelliten liefert, (ii) CRISA (Spanien), die elektronische Ausrüstung und Software zum Einsatz in der Raumfahrt konstruiert und herstellt, (iii) Tesat (Deutschland), die für elektronische Telekommunikationsausrüstung und Subsysteme zuständig ist, (iv) Dutch Space (Niederlande), die Solarbauteile und andere spezialisierte Teile liefert, (v) SSTL (Großbritannien), die kleine Satelliten und Nutzlasten liefert und (vi) Jena-Optronik, die Weltraumsensoren und optische Systeme liefert.

**Telekommunikationssatelliten.** Astrium Satellites produziert Telekommunikationssatelliten, die in mehreren Bereichen Anwendung finden, 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. Die geostationären Telekommunikationssatelliten von Astrium beruhen auf der Plattformfamilie Eurostar (67 dieser Satelliten wurden bisher geordert), von denen der EUROSTAR 3000 das neueste Modell ist.

Astrium Satellites konnte sich im Jahr 2011 Aufträge für vier zivile Telekommunikationssatelliten sichern (Measat 3B für den malaysischen Betreiber MEASAT, DirectTV 15 für Direct TV, Eutelsat 3B und 9B für Eutelsat). Im Jahr 2011 wurden fünf Telekommunikationssatelliten in die Umlaufbahn befördert: Yahsat 1A für Yahsat (April 2011), Astra 1N für SES Astra (August 2011), AM4 für RSCC (August 2011), Arabsat 5C für Arabsat (September 2011) und Atlantic Bird7 für Eutelsat (September 2011).

**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. Beobachtungssatelliten erlauben die Sammlung von Informationen in verschiedenen Gebieten wie etwa Kartografie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts- und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcen-



Management sowie militärische Aufklärung und Überwachung; Astrium Satellites stellt auch Forschungssatelliten her, die maßgeschneiderte Produkte sind, 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.

Astrum Satellites konstruiert und produziert ein breites Spektrum von sehr flexiblen Plattformen, optischen und Radarinstrumenten sowie Ausrüstung für den vollständigen Bereich von ferngesteuerten Anwendungen, Abläufen und Dienstleistungen. Astrium Satellites ist der Hauptauftragnehmer für komplexe Missionen wie zum Beispiel (i) Pléiades, zwei kleine und äußerst agile Erdbeobachtungssatelliten für den zivilen und militärischen Einsatz, (ii) Swarm, ein Klimaforschungssatellit, der die Entwicklung der Erdmagnetfelder überwacht, (iii) Gaia, eine globale Weltraumastrometrie-Mission, (iv) Bepi Colombo, eine Beobachtungsmmission zum Merkur, (v) EarthCARE, eine gemeinsame europäisch-japanische Wolken- und Aerosol-Mission, (vi) Seosat und Seosar, ein Radarerdbeobachtungssystem für die spanische Regierung und (vii) Spot 6 und Spot 7 für Spot Image, eine Tochtergesellschaft von Astrium Services.

Im Jahr 2011 wurde Astrium von der ESA als Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Konstruktion des dualen Spektrometers Sentinel-4 und Vorgängersatelliten des Sentinel 5 ausgewählt, die beide Teil des Programms Global Monitoring for Environment and Security („GMES“) sind. Astrium konnte sich auch einen Auftrag für einen Erdbeobachtungssatelliten von der vietnamesischen Academy of Science & Technology sichern.

Im Jahr 2011 wurden sechs Erdbeobachtungssatelliten in die Umlaufbahn gebracht: Pléiades 1A für die CNES (Dezember 2011), die vier Mikrosatelliten ELISA für den gemeinsamen Kunden DGA/CNES (Dezember 2011) und SSOT für die chilenischen Streitkräfte (Dezember 2011).

**Navigationssatelliten.** Astrium Satellites stellt Navigationssatellitensysteme her, die Signale senden, 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. 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. Astrium ist 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. Im Jahr 2011 wurden die ersten beiden Galileo IOV-Satelliten erfolgreich in die Umlaufbahn gebracht und

geschlossen diese sowie ihre anfängliche Betriebsfolge ab. Astrium wird auch in der Phase der vollen Betriebskapazität („FOC“) des Galileo eine aktive Rolle spielen, insbesondere über ihre Tochtergesellschaft SSTL, die die Nutzlasten für die ersten 14 FOC-Satelliten liefert. Im Jahr 2011 übertrug die ESA Astrium das Galileo Full Operational Capability Ground Control Segment, das die Bereitstellung der Anlagen für das Bodenkontrollsegment zum Betrieb der Galileo-Konstellation umfasst.

## Astrum Space Transportation

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

## Raumfahrt-Infrastruktur

Das Segment Raumfahrt-Infrastruktur 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 und Dienstleistungen

Astrum 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. Es bietet eine umfassende Forschungsumgebung unter Mikrogravitationsbedingungen (Materialwissenschaft, Medizin, Humanphysiologie, Biologie, Erdbeobachtung, Flüssigkeitsphysik und Astronomie) und dient als Prüfstand für neue Technologien. Im Jahr 2011 hat Astrium Space Transportation von der ESA einen Auftrag erhalten zur Steuerung des unterbrechungsfreien Betriebs der europäischen Bestandteile der ISS als führender Partner eines Industrie-Konsortiums. Der Vertrag stellt die erste Phase eines langfristigen Dienstleistungsvertrags über die gesamte geplante Nutzungsdauer der ISS bis zum Jahr 2020 dar.



Außerdem ist Astrium Space Transportation der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV-Frachttransporters, der Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren soll, sowie für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Nach dem erfolgreich verlaufenen Start der beiden ersten ATVs wurde der dritte ATV, „Edoardo Amaldi“, im August 2011 zur Endmontage nach Kourou gebracht. Nach dem Beladen, Auftanken und der Installation auf einer Ariane 5 Trägerrakete wurde der dritte ATV im März 2012 erfolgreich in die Umlaufbahn gebracht.

## 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 Raketen an den französischen Staat. Das Unternehmen ist verantwortlich für die Entwicklung, Herstellung und Wartung für die von Unterseebooten gestarteten Raketen und deren Betriebssysteme.

### Markt

Der Markt für Trägerdienste im zivilen Bereich entwickelt sich ständig weiter. Der Konkurrenzdruck nimmt stetig zu, da weitere Konkurrenten in den Markt eintreten oder zurückkehren. Erwartungen zufolge wird der für Arianespace zugängliche Markt für zivile Trägerdienste für geostationäre Satelliten auf einem Stand von 20 Nutzlasten pro Jahr verbleiben. 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, Russlands und Chinas.

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 Raketen, um sicherzustellen, dass sie über die gesamte Lebensdauer, die mehrere Jahrzehnte betragen kann, einsatzbereit bleiben. Astrium Space Transportation erbringt auch Vor-Ort-Betreuungsleistungen für das französische Militär. Schließlich arbeitet Astrium Space Transportation in Partnerschaft mit anderen an einem NATO-Vertrag in Bezug auf die Architektur des Projekts „Theatre Missile Defence“.

## Produkte und Dienstleistungen

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

⊙ *Arianespace.* Astrium ist mit einem Anteil von 32,5% an Arianespace (direkt und indirekt) der zweitgrößte Gesellschafter (nach CNES) und der größte industrielle Gesellschafter. Gemessen am Auftragsbestand ist Arianespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft Arianespace Ariane-Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch-Guayana die Starts durch.

Im Jahr 2011 hat Arianespace insgesamt 10 Ariane 5-Verträge für geostationäre Satelliten unterzeichnet, was mehr als 48% des verfügbaren Marktes darstellt. Arianespace hat fünf Starts für Ariane-Trägerraketen durchgeführt, mit denen acht Telekommunikationssatelliten und ein ATV in die Umlaufbahn gestellt wurden. Seit dem ersten Start einer Ariane 5 im Jahr 1996 sind 60 Raketen vom Typ Ariane 5 gestartet worden. Arianespace hat im Jahr 2011 auch zwei denkwürdige Soyuz-Erstmissionen von Kourou aus durchgeführt, bei denen acht institutionelle Satelliten in ihre jeweilige Umlaufbahn eingestellt wurden;

⊙ *Starsem.* Astrium Space Transportation besitzt eine direkte Beteiligung von 35% an Starsem, einem französischen Unternehmen, gemeinsam mit Arianespace (15%), der russischen Raumfahrtbehörde (25%) und des im Besitz des russischen Staates befindlichen Raumfahrtzentrums Samara (25%). Über Arianespace vermarktet Starsem Trägerdienste der Soyuz-Trägerraketen für mittelschwere Raumfahrzeuge für niedrige oder sonnensynchrone Umlaufbahnen wie auch für interplanetare Missionen. Starsem startete im Jahr 2011 vom Kosmodrom von Baikonur zwei Soyuz-Trägerraketen, mit denen 12 kommerzielle Satelliten in die Umlaufbahn gestellt wurden;

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

**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 der einzige Hauptauftragnehmer für das Ariane 5-System. Angesichts des wirtschaftlichen Erfolgs der Ariane 5 unterzeichnete Astrium Space Transportation im Jahr 2009 mit Arianespace einen Vertrag für die Produktion von 35 Trägerraketen vom Typ Ariane 5 zusätzlich zu den 30 bereits im Jahr 2004 in Auftrag gegebenen Ariane 5-Trägerraketen. Im Jahr 2010 schloss

Astrium Space Transportation einen Vertrag für den ersten Teil der Entwicklungsphase 1 für die Ariane 5 Midlife Evolution, die die Kapazität der Trägerrakete ab der für 2017 geplanten Inbetriebnahme steigert. Astrium Space Transportation erhielt im Jahr 2011 nach einer ersten Konstruktionsüberprüfung durch die ESA die Bestätigung, dass das Trägerraketenprojekt Ariane 5 Midlife Evolution genehmigt worden war.

**Ballistische Flugkörper.** Astrium Space Transportation ist das einzige Unternehmen in Europa, das ballistische Raketen entwickelt, fertigt, testet und wartet. Im Anschluss an ihre Verträge mit der französischen Regierung für die von Unterseebooten genutzten ballistischen Raketen der Familie M1, M2, M20, M4 und M45 hat Astrium Space Transportation jetzt einen Vertrag für die Entwicklung und Herstellung der M51 mit erhöhter technischer und Betriebskapazität. Nach der im Jahr 2010 erfolgreich absolvierten vierten Flugerprobung und Startabnahme ist die M51.1 nunmehr zur baldigen Inbetriebnahme auf den französischen ballistischen Raketen-U-Booten mit Nuklearantrieb bereit. Die französische Rüstungsbeschaffungsbehörde und Astrium Space Transportation unterzeichneten im Jahr 2010 einen Vertrag über die Entwicklung und Produktion der zweiten Version der strategischen Rakete M51 (M51.2), was die Stärke von Astrium Space Transportation in diesem Bereich weiter sichern kann. Astrium Space Transportation ist darüber hinaus für die Leitung der betrieblichen Wartung des M51-Raketensystems für die französischen Streitkräfte zuständig. Am Jahresende 2011 erhielt Astrium Space Transportation einen ersten Konstruktionsstudienvertrag, um die geplante Entwicklung der neuen Oberstufe der M51.3 vorzubereiten.

## Astrium Services

Astrium Services bietet innovative, äußerst konkurrenzfähige und maßgeschneiderte Lösungen im Bereich der sicheren Kommunikation und geologischen Informationsdienste an. Astrium Services, der europäische Generalanbieter („One-Stop-Shop“) für militärische Satellitenkommunikationsdienste, erbringt für eine Reihe von Ländern sichere Militärsatellitendienste.

Im Jahr 2011 übernahm Astrium Services Vizada, einen führenden unabhängigen Anbieter von weltweiten Satellitenkommunikationsdiensten. Vizada hat über 700 Mitarbeiter, die 200.000 Endkunden sektorübergreifend zur See, in der Luft, am Boden sowie im Bereich Medien, nichtstaatliche Organisationen und staatliche Behörden/Verteidigung bedienen. Vizada bietet Mobil- und Festanschlussdienste durch eine Reihe von Satellitennetzbetreibern sowohl direkt als auch indirekt über ein aus 400 Provider-Partnern bestehendes Service-Netz an. Durch die Integration von Vizada soll das von Astrium Services angebotene Lösungsspektrum erweitert, ihre globale Präsenz ausgebaut und ihre Satellitentelekommunikationsdienste verbessert werden.

Astrium schloss auch den Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung von 75,1% an ND SatCom, einem in Friedrichshafen in Deutschland ansässigen Satellitenausrüstungsanbieter und Bodensystemintegrator, ab.

## 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 drei Skynet 5-Satelliten wurden 2007 und 2008 in die Umlaufbahn gebracht, so dass das britische Verteidigungsministerium im Jahr 2009 den Vollbetrieb bekannt geben konnte. Im Jahr 2010 wurde der Vertrag um 30 Monate erweitert, einschließlich der Herstellung, des Starts, der Erprobung und des Betriebs eines vierten Skynet 5D-Satelliten, der Ende 2012 in die Umlaufbahn gebracht werden soll.

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. Nachdem der erste Satellit (ComSat BW1) im Jahr 2009 in die Umlaufbahn gebracht worden war, der zweite (ComSat BW2) im Jahr 2010, und die Anwenderterminals in-theatre eingesetzt wurden, nahm das System im Jahr 2010 den Betrieb auf. Astrium Services betreibt durch ein Joint Venture mit ND Satcom (Astrium Services: 75%, ND Satcom: 25%) das System langfristig und stellt zusätzliche Kapazitäten von kommerziellen Betreibern bereit.

In Abu Dhabi arbeitet Astrium Services (zusammen mit Thales Alenia Space) auf der Basis eines mit Yahsat, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Mubadala Development Company, unterzeichneten Vertrages an dem Bau eines sicheren Satellitenkommunikationssystems. Astrium Services leitet das Programm und wird das Raumfahrtsegment (abgesehen von der Nutzlast) und 50% des Bodensegments liefern. Im Jahr 2011 wurde der erste Satellit Yahsat 1A nach erfolgreichem Abschluss der orbitalen Erprobung offiziell an Yahsat übergeben, womit der erste Meilenstein der Systemabnahme erreicht war. Nach Erreichen dieses Meilensteins ist es Yahsat möglich, den Streitkräften der Vereinigten Arabischen Emirate militärische Satellitenkommunikationsdienste zur Verfügung zu stellen. Die Auslieferung des zweiten Satelliten, Yahsat 1B, ist für 2012 geplant.



**Geologische Informationsdienste.** Astrium Services bietet Kunden, zu denen internationale Unternehmen, Regierungen und Behörden auf der ganzen Welt gehören, sowohl optische als auch radargestützte geologische Informationsdienste. Mit dem erfolgreichen Start von TerraSAR-X im Jahr 2007 – einem radargestützten Erdbeobachtungssatelliten, der hochwertige topografische Informationen liefert – konnte die Astrium-Tochter Infoterra ihre Fähigkeiten durch das Angebot einer neuen Art von Bildern, die auf Radaraufnahmen basieren, erheblich ausbauen. TanDEM-X, ein nahezu identischer Satellit, wurde im Jahr 2010 erfolgreich in die Umlaufbahn gebracht, wodurch Infoterra durch die damit ermöglichte 3D-Bildgebung ihr Produktangebot erweitern kann.

Spot Image, ein Anbieter satellitengestützter geografischer Informationen und Dienstes (zu 98,9% im Eigentum von Astrium), setzt seine Arbeiten an dem „Astroterra-Programm“ fort, mit dem Spot 5 (das im Eigentum der französischen Regierung steht und für das Spot Image eine exklusive Betriebslizenz gewährt wurde) vor Ablauf seines Lebenszyklus durch eine Konstellation von zwei Erdbeobachtungssatelliten (Spot 6 und Spot 7) ersetzt werden soll, um die Hochauflösungskapazität bis einschließlich 2023 aufrecht zu erhalten. Nachdem er im Dezember 2011 auf einer Soyuz-Rakete von Kourou aus in die Umlaufbahn gebracht wurde, hat der Satellit Pléiades 1A der französischen Raumfahrtbehörde seine ersten Bilder produziert. Pléiades ist ein extrem hochauflösendes Beobachtungssystem mit dualer Nutzung für Anwender im zivilen und militärischen Bereich. Pléiades wird von CNES betrieben, wobei der kommerzielle Vertrieb ausschließlich von der Abteilung geologische Informationen von Astrium Services geleitet wird.

## 1.1.5 Cassidian

### Einführung und Überblick

Cassidian ist weltweit führend bei globalen Sicherheitstechnologien und -systemen und bietet Integration von Lead-Systemen und Produkten und Dienstleistungen mit Mehrwert für Zivil- und Militärkunden auf der ganzen Welt an: Flugsysteme (Kampfflugzeuge, Militärtransport-, Missionsflugzeuge und unbemannte Flugsysteme), Boden-, Schiffs- und kombinierte Systeme, Aufklärung und Überwachung, Cyber-Sicherheit, sichere Kommunikation, Testsysteme, Lenkflugkörper, Dienstleistungs- und Unterstützungstechnologien. Als Systemintegrator verfügt Cassidian über das kombinierte Knowhow für den Entwurf, die Entwicklung und Umsetzung umfassender Systemlösungen durch plattform-, ausrüstungs- und dienstleistungsübergreifende Integration.

Der erzielte Umsatzerlös von Cassidian belief sich im Jahr 2011 auf insgesamt 5,8 Milliarden Euro; dies entspricht 11,8% des Umsatzerlöses von EADS.

Astrium Services wurde im Jahr 2011 von der ESA für die Konstruktion, Lieferung und den Betrieb des European Data Relay System („EDRS“) über ein zwischen ESA und Astrium bestehendes Public-Private Partnership (PPP) ausgewählt. Das EDRS-System besteht aus zwei geostationären Telekommunikationssatelliten mit einem dazu gehörigen Bodensegment. Das System soll Verzögerungen bei der Übertragung hoher Aufkommen von Erdbeobachtungsdaten reduzieren und Informationen an und von nicht-geostationären Satelliten und festen Erdstationen übertragen, die ansonsten nicht dauerhaft kommunizieren könnten. Die neue Weltraumdaten-Autobahn versorgt Europa mit unabhängigem, nach Bedarf verfügbarem Zugriff auf Erdbeobachtungsdaten von Satelliten in niedrigen Erdumlaufbahnen in Echtzeit. Es wird erwartet, dass der Betrieb des EDRS mit Beginn des ersten EDRS-Einsatzes Ende 2014 aufgenommen wird. Die Europäische Union soll mit ihrem GMES-Programm und ihren Sentinel-Satelliten der Ankernutzer der Dienstleistungen sein, während die weitere Kapazität des Systems von Astrium Services an externe Anwender vermarktet wird.

### Produktion

Die Hauptproduktionsanlagen von Astrium liegen in Frankreich (Elancourt, Les Mureaux, Bordeaux, Toulouse, Limeil-Brévannes), Deutschland (Backnang, Bremen, Friedrichshafen, Jena, Lampoldshausen, Ottobrunn), Spanien (Madrid), Großbritannien (Portsmouth, Stevenage, Guildford) und den Niederlanden (Leiden).

### Strategie

Cassidian bemüht sich, die Umsetzung des Vision 2020 Plans durch eine Steigerung der Umsatzerlöse aus dem Bereich Verteidigung und Sicherheit, eine Steigerung der Rentabilität auf das Niveau der Vergleichsgröße, eine Ausweitung ihres Dienstleistungsbereichs und eine Umwandlung in eine wirklich globale Division zu fördern. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Cassidian auf folgende Aktivitäten:

### Einführung eines ehrgeizigen Umstrukturierungsprogramms

Cassidian hat im Verlauf des Jahres 2011 ein umfassendes Umstrukturierungsprogramm eingeführt, das Leistungs- und Kostenverbesserungen sowie eine Neustrukturierung umfasst, mit der Verschlechterungen und Probleme in Folge der veränderten Wirtschaftslage ausgeglichen werden sollen. Die bisherige Struktur der Geschäftseinheit wurde durch eine Matrixstruktur mit einer Länder- und Business Line-Dimension ersetzt, um größere Nähe zu den internationalen Märkten und zu Kunden zu schaffen. Durch die Umsetzung dieses Umstrukturierungsprogramms möchte Cassidian zusammen mit

selektiven Investitionen in Produkte und Dienstleistungen der nächsten Generation sowie durch gezieltes globales Wachstum ihre lokale Präsenz auf strategischen Märkten ausbauen und ihre Rentabilität steigern, um den Stand der europäischen Vergleichsgrößen zu erreichen.

### Verfolgen weiterer Wachstumsbereiche

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Budgetdrucks bei Ausgaben der öffentlichen Hand auf ihren Heimatmärkten in Europa wird sich Cassidian bemühen, ihre Führungsposition in Kernbereichen (wie u.a. Kampfflugzeuge, Lenkflugkörper, Elektronik und Systeme) aufrecht zu erhalten, während sie sich gleichzeitig bemüht, gezielt schnell wachsenden Märkten zuwendet wie u.a.:

- ⊙ dem Markt für unbemannte Flugsysteme, auf dem Cassidian auf Grund ihrer fundierten Erfahrung und gestützt auf wichtige Akquisitionen, die ihre Kapazitäten in diesem Bereich verstärkt haben, eine Führungsposition aufbaut;
- ⊙ dem globalen Sicherheitsmarkt, auf dem Cassidian Lösungen wie zum Beispiel integrierte Systeme für globale Sicherheit, vollständige Sicherheitskommunikationslösungen und Sicherheitselektronik anbietet. Durch im Nahen Osten verliehene Projektauszeichnungen wird Cassidian zu einem weltweit führenden Unternehmen bei integrierten landesweiten Sicherheitslösungen. Cassidian profilierte sich auch nachhaltig auf dem Markt für Cyber-Sicherheit mit der Schaffung einer neuen Cyber-Zweigstelle, die gezielt sowohl ein Produkt- als auch ein Dienstleistungsangebot mit verstärkter Cyber-Sicherheit bietet;
- ⊙ dem Dienstleistungsmarkt, auf dem Cassidian sich bemühen wird, ihr Angebot umfassender Pakete einsatzkritischer Dienstleistungen für Kunden im In- und Ausland auszubauen. 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

Cassidian bemüht sich um eine Konsolidierung ihrer Position auf ihren Heimatmärkten in Europa (Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien). Auf diesen Märkten strebt Cassidian einen gezielten Einsatz ihrer Technologie und Expertise besonders im Bereich Elektronik, luftgestützte Plattformen, Raketen- und Systemgeschäfte an.

Cassidian arbeitet außerdem an der Ausweitung ihrer Industriepresenz auf anderen Märkten mit einem erheblichen Wachstumspotential, wie u.a. dem Nahen Osten, Brasilien und Indien. Dabei verfolgt Cassidian nicht nur das Ziel von Aufträgen für wichtige Kampagnen, sondern auch den Aufbau einer langfristigen Industriepresenz, um von potentiellen Kunden als zuverlässiges lokales Unternehmen betrachtet zu werden.

Gleichzeitig bemüht sich Cassidian durch ein Angebot qualitativ herausragender Produkte und Technologien um eine Ausweitung ihres Marktanteils auf dem US-Hauptmarkt – in enger Koordination mit EADS North America.

Cassidian arbeitet auch am Aufbau starker transatlantischer Industriepartnerschaften mit US-Hauptauftragnehmern, um neue Gelegenheiten zu erkunden.

## Markt

### Bestimmungsfaktoren des Markts

Der Verteidigungs- und Sicherheitsmarkt wird weiter durch rasch entstehende Sicherheitserfordernisse und die Notwendigkeit, auf neue globale Bedrohungen zu reagieren, bestimmt. Gleichzeitig wird durch die Wirtschaftslage in den wichtigsten Industrieländern – insbesondere auf den Heimatmärkten von Cassidian in Europa – Druck auf die Haushaltsmittel für Sicherheits- und Verteidigungsausgaben ausgeübt. Die Länder müssen daher ein Gleichgewicht ihrer Finanzierungsprioritäten ausarbeiten, um Pläne für das breitestmögliche Einsatzspektrum einschließlich Aufrechterhaltung der inneren Sicherheit, Stabilisierungsbemühungen, Bekämpfung von Aufständen und Terrorismus oder staatlichen Angriffen mit zunehmender technischer Versiertheit und militärischen Mitteln planen. Dies hat nur zur Folge gehabt, die Zusammenlegung der herkömmlichen Funktionen der Verteidigung und Sicherheit zu einer einzigen Kundenanforderung zu verstärken, wobei Cassidian davon ausgeht, dass dieser Trend weiter anhält.

Vor dem Hintergrund des derzeitigen Wirtschaftsklimas ist Cassidian der Ansicht, dass die besten Wachstumsgelegenheiten u.a. auf den Exportmärkten im Nahen Osten, Brasilien und Indien zu finden sind, auf denen die Verteidigungs- und Sicherheitsbudgets rasch wachsen. In diesen Regionen steigt der Bedarf und die Ausrüstung ist zunehmend veraltet, während sie gleichzeitig die erforderliche Finanzkraft haben, um zukünftige Verteidigungs- und Sicherheitskäufe zu tätigen.

### Wettbewerb

Der Verteidigungs- und Sicherheitsmarkt ist stark von Wettbewerb geprägt und Cassidian ist der Konkurrenz großer und mittelständischer US- und europäischer Unternehmen ausgesetzt, die sich ebenfalls auf ihre Hauptmärkte spezialisieren. Ihre Hauptkonkurrenten sind u.a. Lockheed Martin, Dassault, Boeing, Northrop Grumman, Thales, Motorola, General Dynamics, Raytheon, andere Systemintegratoren und Kampfflugzeughersteller weltweit. Die Wettbewerbsfaktoren sind u.a. Erschwinglichkeit, technische und Management-Kompetenz, die Fähigkeit, komplexe, integrierte Systemarchitekturen zu entwickeln und zu implementieren und die Fähigkeit, Kunden zeitgerecht Lösungen bereit zu stellen.

Cassidian stellt sich als wichtigste Herausforderung der Aufbau von Geschäften auf neuen strategischen geografischen Märkten und Marktsegmenten mit hohem Wachstum weltweit, um dadurch die stagnierenden oder rückläufigen Verteidigungsbudgets auf ihren europäischen Heimatmärkten auszugleichen. Im Jahr 2011 trieb Cassidian ihre Bemühungen für eine beschleunigte Globalisierung ihrer Geschäfte außerhalb Europas weiter voran, während sie gleichzeitig auch Verteidigungs- und Sicherheitsprodukte der nächsten Generation entwickelte.



## Kunden

Die Geschäfte von Cassidian erfordern den Aufbau langfristiger Beziehungen zu ihren Kunden und, je nach Möglichkeit, das Eingehen strategischer Partnerschaften oder Joint Ventures mit großen internationalen Marktteilnehmern, um die Industriepresenz der Division außerhalb ihrer Heimatmärkte nachhaltig auszuweiten. Zu den Hauptkunden zählen vor allem Regierungs- und Sicherheitsbehörden, Verteidigungs- und Innenministerien sowie Sicherheitskräfte, die nicht nur auf den Heimatmärkten von Cassidian in Europa, sondern zunehmend auf der ganzen Welt ansässig sind.

Dazu gehört der Nahe Osten, wo Cassidian ein Hauptlieferant von militärischen Flugsystemen, fortschrittlichen Radartechnologien, sicheren Kommunikationssystemen und großen integrierten Systemen ist, sowie Brasilien, wo Cassidian bereits Funkkommunikationsnetze liefert und sich (zusammen mit ihrem brasilianischen Joint Venture-Partner Odebrecht) bemüht, Kunden in Brasilien und Lateinamerika integrierte Verteidigungs- und Sicherheitssysteme, Produkte und Dienstleistungen anzubieten. Cassidian hat im Bereich Sensoren, sichere Kommunikationssysteme sowie Konstruktion und Engineering auch in Indien eine Präsenz etabliert.

## Produkte und Dienstleistungen

### Flugverkehrsdienste

Im Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer militärischen Flugsysteme bietet Cassidian 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 Cassidian ihren Kunden außerdem die Möglichkeit, ihre militärischen Flugsysteme nachzurüsten. Cassidian hat durch die Abwicklung von Nachrüstungsprogrammen für Flugzeuge wie unter anderem den Tornado und C-160 Transall in diesem Bereich Expertise aufgebaut.

### 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 Aktionäre und Unterauftragnehmer der Eurofighter GmbH sind EADS (46%iger Anteil), BAE Systems (33%iger Anteil) und Alenia Aermacchi, ein Geschäftsbereich der Finmeccanica (21%iger Anteil). Hinsichtlich der Serienproduktion sind die jeweiligen Produktionsanteile der im Eurofighter-Konsortium teilnehmenden Partner wie folgt verteilt: 43% für EADS, 37,5% für BAE Systems und 19,5% für Alenia. EADS ist bei allen im Rahmen des Programms bestellten Flugzeuge für den zentralen

Flugzeugrumpf, das Flugkontrollsystem, Angriff und Erkennung sowie Kommunikationssysteme, die Herstellung des rechten Flügels und des Nasenvorflügels sowie für die Endmontage der von der deutschen und der spanischen Luftwaffe bestellten Flugzeuge verantwortlich.

Mit Stand vom 31. Dezember 2011 waren im Rahmen des Kernprogramms Festaufträge für 472 Flugzeuge erteilt worden (wobei weitere 87 für den Export vorgesehen sind) und insgesamt 315 Flugzeuge waren ausgeliefert worden (einschließlich 38 Flugzeuge im Jahr 2011), so dass die Produktion der Tranche 3A bis 2017 gesichert ist.

Außerhalb des Kernprogramms wird davon ausgegangen, dass in Europa, im Nahen Osten, in Asien und im Fernen Osten weitere Exportmöglichkeiten vorhanden sind, nachdem zwischen der Regierung von Großbritannien und Saudi Arabien der zum Kauf von 72 Flugzeugen vereinbart wurde, deren Auslieferung derzeit erfolgt.

### Missions-Flugsysteme

Cassidian bietet ein umfassendes Spektrum bemannter und unbemannter Missions-Flugsysteme. Im Bereich unbemannte Flugsysteme bietet Cassidian taktische Systeme wie Tracker und ATLANTE, Medium Altitude Long Endurance (MALE)-Systeme wie Harfang und High Altitude Long Endurance (HALE)-Systeme wie den EuroHawk, der im Jahr 2011 die Einführung seines Signalinformationsgewinnungssystems verzeichnen konnte.

Cassidian arbeitete ebenfalls an einem System der nächsten Generation für Aufklärungs- und Überwachungsmissionen auf Grundlage einer von Frankreich, Deutschland und Spanien in Auftrag gegebenen Studie zur Risikosenkung. Im Rahmen des Forschungs- und Technologieprogramms der deutschen Bundeswehr, „Agile UAV-NCE“, erbringt Cassidian mit seinem Technologiedemonstrator Barracuda einen Beitrag.

### Cyber-Sicherheit

Um auf die wachsenden Cyber-Sicherheitsanforderungen seitens Anwendern kritischer IT-Infrastruktur, einschließlich Regierungen und weltweit tätige Unternehmen, einzugehen, hat Cassidian eine neue Cyber-Sicherheitsniederlassung geschaffen. Cassidian stellt Expertise und Technologien bereit, um Unternehmen beim Schutz gegen und bei der Erkennung, Verhinderung und Reaktion auf Cyber-Bedrohungen zur Seite zu stehen. Cassidian kann auf eine langfristige Erfahrung bei der Bereitstellung einer sicheren Haltung hochsensibler IT und Daten (wie z.B. ECTOCRYP) und Schulungslösungen für Kunden im Bereich Verteidigung und Sicherheit in Frankreich, Deutschland, Großbritannien und anderen NATO-Ländern verweisen.

### Integrierte Systeme

Cassidian bietet umfangreiche Missionssysteme und Lösungen für Luftraumüberlegenheit, Gefechtsfeld-Systeme, Aufklärungslösungen und Marine-Systeme sowie den Kundendienst für Gesamtsysteme an. Sie ist ein führender Anbieter für die komplette Systemarchitektur und Systemintegration bei militärischen land-, see-, luft- und weltraumbasierten Systemen. Cassidian entwirft, integriert

und implementiert Informations-Infrastrukturlösungen (Secure Fixed, Tactical, Theatre und Mobile), einschließlich sämtlicher notwendiger Dienstleistungen für die Unterstützung integrierter Missionssysteme und -lösungen. Cassidian spielt auch eine wichtige Rolle beim Entwurf und als Lieferant von C4I-Systemen (Kommando-, Kontroll-, Kommunikations-, Computer- und Aufklärungssysteme).

Das Systemintegrationsangebot von Cassidian bietet u.a. die Möglichkeit, ein größtmögliches Spektrum einzelner Plattformen und Subsysteme zu entwerfen, entwickeln und in ein einziges effektives Netzwerk zu integrieren. 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, wobei all diese Bereiche für Cassidian einen Hauptfokus darstellen.

Cassidian unterzeichnete im Jahr 2007 einen Vertrag für das weltweit erste vollintegrierte Grenz- und Seesicherheitssystem (das Qatar National Security Shield) und ist derzeit in Saudi Arabien Hauptauftragnehmer bei der Entwicklung eines nationalen Sicherheitsprogramms, das ungefähr 9.000 Kilometer der Landesgrenzen abdeckt. Cassidian stellt auch eine integrierte Lösung zur Grenzüberwachung und -sicherheit in Rumänien bereit.

### Missions-Avionik

Als wichtiger Partner auf dem Gebiet der Militärmissions-Avionik für die A400M hat Cassidian die Subsystem-Verantwortung für das Missionsmanagement und für Selbstverteidigungssysteme übernommen. Ihr Angebot umfasst ferner Avionikausstattung wie digitale Kartengeräte, Flugdatenaufzeichnungsgeräte und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber. Zusätzlich entwickelt Cassidian auch Multisensor-Integrations- und Datenfusionstechnologie, die für den Bereich netzwerkfähiger Funktionen zukünftig von entscheidender Bedeutung sind.

### Sichere Kommunikationssysteme

Cassidian ist ein führender Anbieter im Bereich des digitalen und analogen professionellen Mobilfunks („PMR“) und sicherer Netzwerke, wobei mehr als 200 Netzwerke in 67 Ländern ausgeliefert wurden. Ihre Lösungen für den PMR ermöglichen professionellen Organisationen in unterschiedlichen Bereichen – wie öffentliche Sicherheit, Zivilschutz, Transport und Industrie – eine effektive, zuverlässige und sichere Kommunikation. Basierend auf TetraPOL-, Tetra- und P25-Technologien kann Cassidian ihren Kunden u.a. spezialisierte PMR-Lösungen anbieten. PMR-Lösungen von Cassidian trugen u.a. zur Sicherheit bei Veranstaltungen wie den Olympischen Spielen in Peking, der Tour de France, den Fußballweltmeisterschaften in Südafrika und vor Kurzem im November 2011 dem in Cannes abgehaltenen G20 Gipfeltreffen bei.

### Sensoren und elektronische Kampfführung

Cassidian ist ein Hauptpartner bei der Entwicklung luftgestützter Multifunktions-Radargeräte und bietet integrierte Logistikunterstützung, Wartung und Nachrüstung an. Darüber hinaus ist Cassidian stark in die technologische Entwicklung und Anwendung von Radar-Systemen mit aktiver elektronischer

Strahlsteuerung (AESAs) für Luft-, See- und Bodenanwendungen der nächsten Generation eingebunden. Für den Bereich Luftverteidigung stellt Cassidian Mittelstrecken-Radargeräte zum Einsatz auf Schiffen (TRS-3D/4D) und zu Land (TRML-3D) her. Synthetische Aperture Radars (SAR) für Aufklärungs- und Überwachungseinsätze sowie Flughafenüberwachungs-Radargeräte (ASR-S) sind ebenfalls Bestandteil des Angebots. Im Jahr 2011 stellte Cassidian die Sicherheits-Radarfamilie SPEXER vor.

Im Bereich der elektronischen Kriegsführung liefert Cassidian elektronische Schutzsysteme für Militärfahrzeuge, Flugzeuge und zivile Installationen wie Laserwarnung, Raketenwarnung und aktive elektronische Geräte für Gegenmaßnahmen.

### Test & 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 & Services bedeutet, dass eine Vielzahl von Produkten und Systemen getestet werden kann. Test & Services ist mit seinen zivilen und militärischen Ausstattungstestern bereits weltweit präsent und konsolidiert nun seine Entwicklungsstrategie auf internationaler Ebene mit neuen Standorten in Frankreich, Deutschland, Spanien, Großbritannien und den USA sowie über ein weltweites Vertriebsnetzwerk.

### Joint Ventures

#### MBDA

MBDA (ein Joint Venture zwischen EADS, BAE Systems und Finmeccanica mit einer Beteiligung von jeweils 37,5%, 37,5% und 25%) ist die Raketensystemgruppe innerhalb von Cassidian. MBDA bietet überragende Möglichkeiten auf dem Gebiet der Raketensysteme und Lösungen für den gesamten Bereich der Luftüberlegenheit, bodengestützten Luftverteidigung und Seemacht-Überlegenheit sowie darüber hinaus fortschrittliche technologische Lösungen für den Einsatz in Kampfgebieten an. Neben ihrer Führungsrolle auf den europäischen Märkten wurde eine starke Präsenz auf Exportmärkten wie u.a. Asien, den Golfgebieten und Lateinamerika aufgebaut.

Das breit gespannte Produktangebot umfasst alle sechs Hauptkategorien bei Raketensystemen: Luft-Luft, Luft-Boden, Boden-Luft, Schiffsabwehr, U-Boot-Abwehr und Boden-Boden. Die Produktpalette von MBDA umfasst auch eine Reihe luftgestützter Gegenmaßnahmen wie Lenkflugkörperwarn- und -zerstörungssysteme, luftgestützter Kampftrainings- und Minenräumungssysteme. Die wichtigste, derzeit in der Entwicklung befindlichen Programme sind das Aster Paams Schiffsluftabwehrsystem, das METEOR Luftüberlegenheits-Raketensystem, das Medium Extended Air Defence System (MEADS) und die Schiffs- und U-Boot-verbundene Erstschlagwaffe Scalp NAVAL. MBDA ist auch Teil der Team-Complex-Waffe (TCW) zur Definierung eines Ansatzes zur Erfüllung der Anforderungen Großbritanniens nach komplexen Waffen.



## Signalis

Signalis ist ein Anbieter von Seesicherheitslösungen und nahm ihren Betrieb offiziell am 1. Januar 2011 auf. Signalis strukturiert alle Aktivitäten von Sofrelog (die im Jahr 2006 von Cassidian übernommen wurde) und von Atlas Maritime Security, einer Tochtergesellschaft von Atlas Elektronik, um. Das Unternehmen steht im gemeinsamen Besitz von Cassidian (60%) und Atlas Elektronik (40%). Signalis ist Anbieter von einsatzkritischen integrierten Echtzeit-Systemen, die sich Radar- und anderer breitflächiger Sensoren bedienen; vorwiegend für Aufgaben im maritimen Bereich, üblicherweise Schiffverkehrsdienste und Küstenüberwachung.

## Atlas Elektronik

Die Atlas Elektronik GmbH mit Sitz in Bremen (Deutschland) ist ein Joint Venture von ThyssenKrupp (51%) und EADS (49%). Atlas Elektronik bietet Lösungen im maritimen und Seefahrtbereich oberhalb und unterhalb der Meeresoberfläche. Das Unternehmen nimmt eine Führungsposition auf allen Bereichen der maritimen Hochtechnologie von Kommando- und Kontrollsystemen bis zu Küstenüberwachungssystemen und interner Betreuung ein.

## Larsen & Toubro

Im Februar 2011 genehmigten die indischen Behörden ein Joint Venture zwischen dem indischen Engineering-Unternehmen Larsen & Toubro und Cassidian im Bereich der Verteidigungselektronik (mit einer Beteiligung in Höhe von 74% bzw. 26%). Das Joint Venture arbeitet eng mit dem neuen Engineering-Zentrum von Cassidian in Bengaluru zusammen, das Anfang 2011 eröffnet wurde und das sich dem Systemsdesign und technischen Aktivitäten im Bereich elektronische Kriegsführung, Radargeräte und Avionik zur Anwendung im militärischen Bereich widmet.

## Emiraje Systems

Emiraje Systems LLC ist ein im Jahr 2009 gegründetes Joint Venture zwischen C4 Advanced Solutions L.L.C. (C4AS) (51%), einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Emirates

Advanced Investments („EAI“) Group, und Cassidian (49%), mit dem eine starke Systemintegrationsleistungsfähigkeit innerhalb der Vereinigten Arabischen Emirate aufgebaut werden und Kunden in den Vereinigten Arabischen Emiraten und einem breiteren Kundenkreis im Nahen Osten die fortschrittlichsten C4ISR-Lösungen bereit gestellt werden sollen. Diese Partnerschaft ist auch ein Stützpfiler der Strategie von EAI und Cassidian, den Technologietransfer in die Vereinigten Arabischen Emirate effektiv anzugehen, was ein Schlüsselfaktor für den Erfolg bei der Entwicklung und dem Betrieb von strategischen und national sensiblen Verteidigungs- und Sicherheitssystemen ist. Im Jahr 2011 erhielt Emiraje Systems den Auftrag für die erste Entwicklungsphase des Kommando- und Kontrollsystems der Vereinigten Arabischen Emirate (C4ISR Programm).

## Odebrecht

Cassidian gründete im Jahr 2010 mit dem brasilianischen Unternehmen Odebrecht ein Joint Venture, Odebrecht EADS Defesa SA (an dem beide jeweils mit 50% beteiligt sind). Es verfolgt das Ziel, Kunden in Brasilien und anderen Ländern Lösungen für integrierte Verteidigungs- und Sicherheitssysteme, -produkte und -dienstleistungen mit Sitz in Brasilien anzubieten. Diese Initiative konzentriert sich vor allem auf Engineering-, Produktions- und Beschaffungsaktivitäten, die in Brasilien abgewickelt werden können.

## Produktion

Als globales Unternehmen mit starker nationaler Verwurzelung unterhält Cassidian Betriebsanlagen auf seinen europäischen Heimatmärkten Deutschland, Frankreich, Spanien und Großbritannien. Cassidian ist außerdem in mehr als 80 Ländern weltweit geschäftstätig und unterhält ein weltweites Netz von Büroniederlassungen, um enge Beziehungen sowohl zu Kunden als auch zu Partnern zu sichern und aufrecht zu erhalten. Die wichtigsten Produktionsstätten liegen in Deutschland (Manching, Ulm) und in Spanien (Getafe). Darüber hinaus unterhält Cassidian ein Technik-Zentrum in Bengaluru in Indien.

## 1.1.6 Übrige Aktivitäten

### Regionalflugzeuge – ATR

ATR (*Avions de Transport Régional*) ist weltweit führend auf dem Markt für regionale Turboprop-Flugzeuge mit 50 bis 74 Sitzen. ATR ist eine Partnerschaft zu gleichen Teilen zwischen EADS und Alenia Aeronautica (Finmeccanica Group), bei der der Anteil von EADS in Höhe von 50% von Airbus verwaltet wird. ATR hat seinen Sitz in Blagnac in der Nähe von Toulouse in Südfrankreich und beschäftigt über 930 Mitarbeiter; bedeutende Anlagen liegen in den französischen Regionen Midi Pyrénées und Aquitaine. ATR nahm 1981 ihre Geschäfte auf.

### 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 aufgegeben oder die Produktion eingestellt 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 50-70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR und Bombardier.

Nach mehreren Jahren eines rückläufigen Marktes für regionale Turboprop-Flugzeuge ist dieser Markt seither wieder nachhaltig gewachsen. Grund dafür dürften die im Vergleich zu Düsenflugzeugen größere Treibstoffeffizienz und die niedrigeren CO<sub>2</sub>-Emissionen der Turboprop-Flugzeuge sein. Im Jahr 2011 hat ATR 54 neue Flugzeuge (im Vergleich zu 51 im Jahr 2010) geliefert und Aufträge über 157 neue Flugzeuge erhalten (im Vergleich zu 80 im Jahr 2010).

Am 31. Dezember 2011 hatte ATR einen Auftragsbestand von 224 Flugzeugen (im Vergleich zu 165 im Jahr 2010). Der derzeitige Auftragsbestand entspricht nahezu den Auslieferungen für drei Jahre, wobei mindestens 70 für das Jahr 2012 vorgesehen sind. Die relativ niedrigeren Betriebskosten und geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen von Turboprop-Flugzeugen sollen Erwartungen zufolge in einem zunehmend unter dem Druck der Einnahmen pro Passagier stehenden Wirtschaftsumfeld in den kommenden Jahren zu einer anhaltenden Marktaktivität führen.

## Produkte und Dienstleistungen

**ATR 42 und ATR 72.** Beginnend mit der ATR 42 (mit 50 Sitzen), die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 50 bis 74 Passagiere entwickelt, bei deren Konstruktion optimale Wirtschaftlichkeit, flexible Einsatzfähigkeit und Komfort im Vordergrund standen. 1995 führte ATR die ATR 42-500 und zwei Jahre später die ATR 72-500 Serie (mit 70 Sitzen) 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.

Im Jahr 2007 führte ATR die neue -600 Serie mit verbesserten Motoren, neuer Avionik und einer neuen Kabine ein. Das ATR 72-600 Vorserien-Flugzeug nahm im Jahr 2009 seine Flugerprobungskampagne auf, während der erste Flug der ATR 42-600 im Jahr 2010 absolviert wurde. Die ATR 72-600 erhielt ihre Zertifizierung am 31. Mai 2011, und die erste Auslieferung erfolgte am 19. August 2011. Im Jahr 2011 wurden 10 Flugzeuge der ATR -600 Serie ausgeliefert.

**Kundenservice.** ATR hat eine weltweite Kundenservice-Organisation eingerichtet, die ihren Kunden während der gesamten Nutzungsdauer des Flugzeugs Kundenservice anbietet. Service-Centers und Ersatzteillager befinden sich in Toulouse, Paris, dem Einzugsgebiet von Washington D.C., Miami, Singapur, Bangalore, Auckland, Kuala Lumpur, Toronto und in Johannesburg.

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.

## Produktion

Der Rumpf der ATR wird in Neapel in Italien hergestellt und die Flügel der ATR werden in Merignac in der Nähe von Bordeaux hergestellt. Die Endmontage erfolgt an der Airbus-Produktionsstätte in Saint Martin in der Nähe von Toulouse.

Die Flugerprobung, Zertifizierung und Auslieferungen werden ebenfalls in Toulouse vorgenommen. ATR vergibt bestimmte Aufgaben an Airbus, wie Konstruktion und Fertigung der Flügel, Flugerprobung und Informationstechnologie.

## 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), 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 beschäftigt ungefähr 2.200 Mitarbeiter und hat drei Standorte in Frankreich (Rochefort, Bordeaux und Toulouse), eine Tochtergesellschaft in Marokko (Maroc Aviation) sowie zwei auf Verbundstoffe spezialisierte Tochtergesellschaften: CAQ (Composite Aquitaine) in Frankreich und CAL (Composite Atlantic) in Kanada.

## EADS North America

EADS North America ist die in den USA ansässige Tochtergesellschaft von EADS. Das Unternehmen hat seinen Hauptsitz in Herndon, Virginia, und bietet ein breites Spektrum fortschrittlicher Lösungen für Fixed-Wing-Flugzeuge und Drehflügler, nationale Sicherheit und Cyber-Sicherheit, Telekommunikation, Verteidigungselektronik und Avionik sowie Dienstleistungen. Es ist der Hauptauftragnehmer für den Mehrzweckhubschrauber UH-72A der US-Streitkräfte. Die Geschäftstätigkeit von EADS North America umfasst die Aktivitäten der: American Eurocopter Corporation, Airbus Military North America, EADS Supply & Services, EADS North America Test and Services, Fairchild Controls Corporation und Cassidian Communications.

Die Präsenz von EADS North America auf dem US-Sektor für Verteidigung und nationale Sicherheit nimmt stetig zu. EADS hat über 90 HH-65-Hubschrauber von Eurocopter an die Coast Guard für deren Einsätze zum Erhalt der nationalen Sicherheit geliefert. EADS North America ist auch ein Hauptauftragnehmer für die Lieferung von bis zu 36 HC-144A Ocean Sentry-Flugzeugen für Seeüberwachungs- und Unterstützungseinsätze der Coast Guard und EADS liefert Multimode-Schiffsakquisitionsradargeräte für den National Security Cutter der Coast Guard.

## Daher-Socata

Im 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 mit ungefähr 7.500 Mitarbeitern und einer Präsenz in 14 Ländern. Daher-Socata produziert strukturelle Flugzeugkomponenten und Systeme, passfertige Teile und Flugwerke. In dem Segment von unter 8,6 Tonnen werden Flugzeuge mit speziellen Optionen für den zivilen Markt (Geschäftsflugzeuge) und den Militärmärkte (Mehrzweck-Flugzeuge) hergestellt.

## 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 hält einen Anteil von 26% an Thales, womit sie nach dem französischen Staat der zweitgrößte Gesellschafter von Thales ist.

Dassault Aviation ist ein wichtiger Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Das im Jahr 1936 gegründete Unternehmen hat bisher über 8.000 Militär- und Zivilflugzeuge an Käufer in über 80 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 der EADS (Rafale und Eurofighter) vorzubeugen und die Bereiche voneinander abzuschirmen („Chinese Wall“), untersteht die Beteiligung der EADS an Dassault Aviation dem Bereich EADS Corporate, während das Eurofighter-Programm der Leitung von Cassidian untersteht.

Im Jahr 2011 verzeichnete Dassault Aviation Auftragseingänge in Höhe von insgesamt 2,9 Milliarden Euro (im Vergleich zu 1,3 Milliarden Euro im Jahr 2010), einschließlich 36 Nettoaufträge für Falcon-Firmenjets (im Vergleich zur Stornierung von neun Aufträgen im Jahr 2010). Im Jahr 2011 beliefen sich die konsolidierten Umsätze auf 3,3 Milliarden Euro (im Vergleich zu 4,2 Milliarden Euro im Jahr 2010), bei einem konsolidierten Reingewinn von 323 Millionen Euro (im Vergleich zu 267 Millionen Euro im Jahr 2010). Dassault hat ungefähr 11.500 Mitarbeiter, von denen mehr als 60% in Frankreich ansässig sind.

### Militärjets

Dassault Aviation verfügt über eine große Erfahrung bei der Projektierung und Herstellung von Militärjets 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. Bis jetzt wurden vom

französischen Verteidigungsministerium 180 Flugzeuge vom Typ Rafale in Auftrag gegeben. Ab dem Jahr 2013 wird der neue Rafale „Omnirole“ mit Verbesserungen wie u.a. Radar, Raketenabschussdetektor und Optronik geliefert.

**Mirage 2000.** Die Mirage-2000-Familie erreichte im Jahr 2006 das Ende ihrer Produktionsendphase. Heute sind weltweit rund 500 Mirage-2000-Flugzeuge in Betrieb.

**nEUROn.** Dassault Aviation ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung des unbemannten Kampfflugzeug-Demonstrators, 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 erste Testflug des nEUROn-Demonstrators ist für Mitte 2012 vorgesehen.

**MALE UAV System.** Im Anschluss an die im November 2010 unterzeichnete, von Frankreich und Großbritannien abgegebene gemeinsame Erklärung zur Zusammenarbeit bei Verteidigung und Sicherheit haben sich Dassault und BAE Systems bereit erklärt, an dem Medium-Altitude Long Endurance (MALE) unbemannten Luftüberwachungssystem der nächsten Generation zusammenzuarbeiten. Das Gemeinschaftsprodukt soll den Namen Telemos erhalten. Telemos soll den Planungen zufolge ein Startgewicht von maximal ca. 8 Tonnen und 24 Meter Spannweite haben. Im Jahr 2011 wurde eine gemeinsam finanzierte Konkurrenzbeurteilungsphase durchgeführt, bei der die Auslieferung neuer Geräte für die Zeit zwischen 2015 und 2020 in Betracht gezogen wurde.

### Firmenjets

Dassault Aviation bietet eine breite Palette von Produkten in der oberen Leistungs- und Preisklasse des Firmenjet-Sektors. Die Familie der Falcon Firmenjets umfasst derzeit den Falcon 7X, den 900 LX & EX und den 2000 LX & S. Falcon-Jets befinden sich derzeit weltweit in über 65 Ländern im Einsatz und transportieren Unternehmensangehörige, VIPs und Regierungsvertreter.

## Flugzeugkomponenten, Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten

### 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 A330 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. Aerolia hat ungefähr 2.300 Beschäftigte, die an der Konstruktion und Fertigung von ungefähr 6 Millionen Einzelteilen und über 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 (1.350 Beschäftigte), St-Nazaire (650 Beschäftigte) und Toulouse (400 Beschäftigte). Im Jahr 2009 wurde in

Tunesien ein vierter Standort eröffnet (der bis zum Jahr 2014 750 Mitarbeiter beschäftigen soll). 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

Premium AEROTEC ist 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. Die Premium AEROTEC GmbH richtet auch ein neues Werk zur Bearbeitung von Flugzeugkomponenten in Ghimbav/Kreis Brasov in Rumänien ein. Diese Produktionseinheit hat ihren Betrieb im Jahr 2010 aufgenommen und soll Erwartungen zufolge bis Ende 2011 fertig gestellt sein. Eine zweite Bauphase ist in Vorbereitung.

Das Kerngeschäft von Premium AEROTEC konzentriert sich auf Gebäude und Herstellungssysteme für den Flugzeugbau und damit verbundene Entwicklungstätigkeiten. Premium AEROTEC 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.

## 1.1.8 Versicherung

Das Corporate Insurance Risk Management („IRM“) von EADS ist eine integrierte finanzielle Funktion des Unternehmens, die geschaffen wurde, um proaktiv und effizient auf Risiken zu reagieren, die durch Versicherungstechniken abgefangen werden können. Das IRM ist in der EADS-Zentrale konzentriert und dementsprechend für alle Versicherungsaktivitäten des Konzerns und den damit verbundenen Versicherungsschutz des Konzerns verantwortlich und hat die Befugnis, direkt auf dem Versicherungs- und Rückversicherungsmarkt zu handeln. Im Jahr 2010 war das IRM dauerhaft mit der Entwicklung, dem Entwurf und der Struktur effizienter und angemessener

unternehmens- und projektbezogener Versicherungslösungen betraut, die den jeweiligen Bedürfnissen der Divisionen entsprechen sollten.

Die Aufgaben des IRM umfassen die Definition und Umsetzung der Strategie von EADS für das Versicherungsrisikomanagement, um sicher zu stellen, dass harmonisierte Versicherungspolicen und -normen für alle von dem Konzern übernommenen versicherbaren Risiken angewandt werden. Ein systematisches Prüfungs- und Überwachungsverfahren wird angewandt, um die für alle



Standorte von EADS geltenden Risiken und Schutzsysteme zu bewerten, wodurch Folgendes erreicht werden soll:

- ⊙ eine fortlaufende, einheitliche Erkennung, Bewertung und Einstufung versicherbarer Risiken;
- ⊙ die Einleitung und Überwachung angemessener Maßnahmen zur Abmilderung und Vermeidung von Risiken bei bereits erkannten und bewerteten versicherbaren Risiken und
- ⊙ die effiziente, professionelle Handhabung und Übertragung dieser versicherbaren Risiken, um die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von EADS angemessen vor den finanziellen Konsequenzen bei Eintritt unerwarteter Ereignisse zu schützen.

Ein eingebettetes Berichterstattungs- und Informationssystem soll es dem IRM erleichtern, in enger Zusammenarbeit mit den für die Divisionen zuständigen Versicherungsmanagern auf versicherungsbedingte Risiken des Konzerns einzugehen. Durch dieses System soll gewährleistet werden, dass Lösungen beim Versicherungsrisikomanagement unter Berücksichtigung angemessener, konkurrenzfähiger Bedingungen sowie einer straffen und effizienten Verwaltung entwickelt werden, um die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von EADS ausreichend zu schützen.

Die Versicherungsprogramme von EADS bieten dedizierten Versicherungsschutz gegen hohe Risiken, um die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Konzerns zu schützen und dedizierten Versicherungsschutz bei Risiken im Zusammenhang mit Mitarbeitern.

Vermögens- und Haftpflichtversicherungspolizen, 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;
- ⊙ Allgemeine industrielle Betriebshaftpflicht einschließlich Produkthaftung für Nicht-Luft- und Raumfahrtprodukte und Umwelthaftpflicht; und
- ⊙ Haftpflicht für Vorstandsmitglieder und Führungskräfte.

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 Versicherungspolizen gelten zusätzlich bestimmte Sublimits.

Gruppenversicherungen für Angestellte decken folgende Schadensfälle ab:

- ⊙ Unfälle von Mitarbeitern;
- ⊙ Ärztliche Versorgung und Betreuung auf Geschäftsreisen und bei Arbeitseinsätzen;
- ⊙ Haftpflicht- und Sachschäden für Firmenfahrzeuge und
- ⊙ Absicherung von Mitarbeitern für Personen- und Sachschäden bei Geschäftsreisen.

Die Versicherungssummen der Gruppenversicherungen decken die jeweiligen Risiken in angemessener Höhe.

EADS folgt einer Strategie der Übertragung, bei der versicherbare Risiken von EADS zu kostengünstigen Sätzen und von den internationalen Versicherungsmärkten gebotenen, speziell abgestimmten und ausreichenden Bedingungen auf externe Versicherungsmärkte übertragen werden. 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 Versicherungsbranche ist hinsichtlich ihrer Bereitschaft zur Deckung großer Industriekonzerne nach wie vor unvorhersehbar. In Zukunft könnten Forderungen nach einer Erhöhung der Versicherungsprämien, Anhebung der Selbstkostenbeiträge und Beschränkung des Versicherungsschutzes erhoben werden.

Außerdem ist die Zahl der Versicherungsträger, die die erforderliche Kapazität und Finanzkraft zur Versicherung großer Industrierisiken besitzen, derzeit begrenzt und könnte in Anbetracht neuer Solvenzanforderungen weiter schrumpfen. Es kann somit nicht ausgeschlossen werden, dass es EADS auch weiterhin möglich sein wird, für versicherbare Risiken zukünftig Art und Umfang des bestehenden Versicherungsschutzes 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 des Konzerns auswirken können oder in jüngster Zeit ausgewirkt haben.

### WTO

Obwohl EADS nicht Partei ist, unterstützt sie die Europäische Kommission bei Rechtsstreitigkeiten vor der WTO. Nach ihrem einseitigen Rücktritt von dem 1992 zwischen der Europäischen Union 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 Europäische Union ein paralleles Verfahren bei der WTO gegen die Vereinigten Staaten in Bezug auf deren Subventionsleistungen an Boeing ein. Am 1. Juni 2011 nahm die WHO den endgültigen Bericht in dem von den USA angestregten Fall an und erkannte Airbus von europäischen Regierungen stammende Mittel zu. Am 1. Dezember 2011 setzte die Europäische Union die WHO darüber in Kenntnis, dass sie die nötigen Schritte ergriffen hatte, um ihre Maßnahmen vollständig mit ihren WHO-Vpflichtungen abzustimmen und den Empfehlungen und Entscheidungen der WHO zu entsprechen. Da die USA sich nicht einverstanden erklärten, wurde die Angelegenheit jetzt an ein Schiedsgericht verwiesen, das den Bestimmungen der WHO untersteht. Am 12. März 2012 veröffentlichte das Berufungsgremium der WHO seinen endgültigen Bericht für den von der Europäischen Union in Bezug auf die Tochtergesellschaften von Boeing angestregten Fall. Die genaue zeitliche Abfolge weiterer Schritte in dem WHO-Rechtsstreit hängt von den weiteren Beschlüssen und den Verhandlungen zwischen den USA und der Europäischen Union 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.

### Wertpapierrechtliche Streitigkeiten

Nach Abweisung der von der französischen Aufsichtsbehörde *Autorité des marchés financiers* wegen angeblicher Verstöße gegen Marktvorschriften und Bestimmungen über Insiderhandel erhobenen Verfahren, hauptsächlich im Zusammenhang

mit den 2006 angekündigten Verzögerungen bei der A380, wurden auch in anderen Jurisdiktionen die dort angestregten Verfahren beendet. Gleichwohl befasst sich ein französischer Untersuchungsrichter weiterhin mit einer Ermittlung zu demselben Sachverhalt, nachdem einige Aktionäre im Jahr 2006 Strafanzeige erstattet hatten (einschließlich Zivilklagen auf Schadensersatz).

### CNIM

Am 30. Juli 2010 strengte *Constructions Industrielles de la Méditerranée („CNIM“)* vor dem Pariser Handelsgericht eine Klage gegen EADS und einige ihrer Tochtergesellschaften wegen angeblicher wettbewerbsfeindlicher Praktiken, Verstoßes gegen langfristige Vertragsbeziehungen und rechtswidrigen Abbruchs von Besprechungen im Vorfeld von Verträgen an. CNIM fordert auf gesamtschuldnerischer Basis ungefähr 115 Millionen Euro Schadensersatz. Das Gericht wies am 12. Januar 2012 sämtliche Forderungen von CNIM ab, worauf diese Berufung einreichte.

### GPT

EADS hat eine unabhängige Untersuchung wegen Beschwerden über die Nichteinhaltung von Vorschriften in Auftrag gegeben, die in Verbindung mit einer ihrer Tochtergesellschaften, *GPT Special Project Management Ltd.*, erhoben wurden. Die unabhängige Untersuchung ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

---

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 25c. Sonstige Rückstellungen“ verwiesen.



## 1.1.10 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum

### Forschung und Technologie

2011 widmete sich das Corporate Technical Office von EADS weiterhin der Umsetzung zahlreicher Aktivitäten, die zum Erreichen der Forschungs- und Technologieziele im Rahmen der strategischen Pläne der Vision 2020 von EADS erforderlich sind. Dazu gehörte das Weiterverfolgen der Strategien für wichtige Technologien, die Fortführung einer konzernweiten „grünen“ Technologiegruppe, verstärkte Bemühungen zum Einstellen einer ausreichenden Anzahl qualifizierter Techniker und die weitere Verbesserung des Research & Technology Managements.

EADS hat ein geschäftsbereichsübergreifendes R&T-Führungsteam, welches einen straffen Ansatz einsetzt, um Synergien zu nutzen. Die Geschäftsführung konzentriert die R&T-Ausgaben auf eine Anzahl größerer Projekte, um dadurch zu gewährleisten, dass die R&T-Mittel zielgerichteter in die strategische Richtung fließen. Außerdem hat die internationale R&T-Zusammenarbeit außerhalb Europas weiter zugenommen, um einen breiteren Zugang zu wissenschaftlichem und technischem Fachwissen zu schaffen. So weiteten sich Partnerschaften führender Forschungsinstitute in Kanada, Indien, Russland, Singapur, China und in den Vereinigten Staaten aus.

Für den gesamten EADS-Konzern war 2011 ein wichtiges Jahr bei der Technologieentwicklung, und die Innovationen reichten von Technologiekonzepten der Zukunft für den Zivildbereich bis zu Fertigungstechnologien und Hybridantrieb.

### Durchführung und Best Practices

#### Der strategische Forschungs- und Technologieansatz

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 stärken soll und darauf abzielt, die Forschungs- und Technologieanstrengungen von EADS zu bewahren und bei Bedarf zu erhöhen. Jede Division ist für die Erstellung ihrer eigenen Ziele und die Sicherstellung öffentlicher und privater Mittel zur Finanzierung von Forschung und Technologie verantwortlich.

Die Forschungs- und Technologiestrategie von EADS wird von folgenden Faktoren bestimmt:

- ⊙ Werte für die Aktionäre: ein striktes und erstklassiges R&T-Portfolio, das eine reibungslose Einführung neuer Technologien für künftige Produkte und gute Investitionserträge anstrebt;

- ⊙ 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 Schutzerfordernissen beitragen.

### 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 Einhaltung der Best Practices bei Innovationen innerhalb des gesamten EADS-Konzerns verantwortlich sowie für Informationstechnologie, Betriebsqualität im Konzern und geistiges Eigentum. Der CTO ist Mitglied des Executive Committee und ist für das gesamte Budget für Research und Technology und die Research und Technology-Produktion bei EADS verantwortlich. Über ein diszipliniertes und erstklassiges R&T-Portfolio, das die Einführung neuer Technologien für künftige Produkte mit guten Investitionserträgen ermöglicht, strebt der CTO danach, Werte für die Aktionäre zu erbringen. Es ist auch Aufgabe des CTO, sich um Innovationen zu bemühen, mit denen auf Anliegen der breiteren Öffentlichkeit im Zusammenhang mit Sicherheit, Schutz, Umweltverträglichkeit und Energiewirksamkeit eingegangen wird.

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

Group Innovation Networks und ihre CTO-Team-Leiter unterstehen dem Chief Operating Officer Innovation, damit Research & Technology-Synergien in sämtlichen Divisionen und EADS Innovation Works, dem Luft- und Raumfahrt-Forschungsbereich des Unternehmens, voll zur Anwendung kommen. Der Chief Operating Officer - Innovation ist Vorsitzender des Research & Technology Council, der sich aus den Leitern des Bereichs Research und Technology der Divisionen und Geschäftseinheiten sowie dem Leiter der 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. Das CTO-Team nimmt zudem technische Bewertungen im Auftrag des CEO und des Executive Committee vor.

Der Leiter von EADS Innovation Works untersteht dem CTO. EADS Innovation Works leitet die Research und Technology-Produktion des Unternehmens, die das technische Innovationspotential des Konzerns von einem niedrigen Technology Readiness Level (TRL) eins auf drei anhebt. EADS Innovation Works sucht nach neuen Technologien, die schließlich an die Divisionen übertragen werden sollen, um langfristigen Innovationswert für den Konzern zu schaffen; 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. 1.000 Mitarbeiter, darunter Doktoranden und Mitarbeiter der Universität. In Toulouse und Nantes in Frankreich sowie in Hamburg und Stade in Deutschland werden Forschungszentren unterhalten, um den Wissenstransfer an die Geschäftseinheiten zu unterstützen. Ein Verbindungsbüro befindet sich in Moskau, das die Beziehungen zu wissenschaftlichen Instituten in Russland koordiniert. EADS betreibt Forschungs- und Technologiezentren in Großbritannien, Spanien, Singapur und in Indien. EADS unterhält auch zwei Büros in den USA und in China.

EADS Innovation Works und die EADS-Forschungs- und Technologie-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.

## Förderung und Schutz von Innovationen: geistiges Eigentum

Geistiges Eigentum, wie Patente, Marken, Urheberrechte und Know-How, spielt 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 sowie Konkurrenten vom Ausbeuten der geschützten Technologien abzuhalten. EADS verfolgt eine Politik, durch die sie ihre kommerziell wichtigen Rechte auf geistiges Eigentum etablieren, schützen, erhalten und verteidigen und die Rechte auf dieses geistige Eigentum auf angemessene Weise nutzen kann. Der Wert des geistigen Eigentums von EADS wird auch durch die unten erläuterte Initiative von EADS zur Technologie-Lizenzvergabe gezielt eingesetzt.

## Organisation

Das allgemeine Management des geistigen Eigentums (IP) bei EADS obliegt einem IP-Council, der vom EADS Chief IP Counsel geleitet wird. Die in den einzelnen Divisionen für geistiges Eigentum zuständigen Führungskräfte sind Mitglieder dieses Council.

Die einzelnen Divisionen und EADS Innovation Works sind Eigentümer des geistigen Eigentums, das jeweils mit ihrer speziellen Geschäftstätigkeit zusammenhängt. In den Bereichen, in denen geistiges Eigentum von allgemeinem Interesse innerhalb des Konzerns ist, kann die Division, 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 besitzt selbst ebenfalls geistiges Eigentum direkt oder hat entsprechende Lizenzverträge mit ihren Divisionen abgeschlossen. EADS zentralisiert und koordiniert das IP-Portfolio des EADS-Konzerns, verwaltet es zusammen mit ihren Divisionen und fördert die Lizenzvergabe von gemeinsamem IP unter den Divisionen. EADS bemüht sich, den Schutz des in strategischen Ländern entwickelten geistigen Eigentums unter ihrer Kontrolle zu halten.

## 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, Forschungsmittel und zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel innerhalb des Konzerns, jedoch unter Wahrung bestehender vertraglicher und rechtlicher Regelungen. 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 2011 umfasste das EADS-IP-Portfolio etwa 9.500 Erfindungen (ca. 9.000 im Jahr 2010), die durch mehr als 33.000 Patente auf der ganzen Welt geschützt werden. 1.018 mit prioritätsbegründender Wirkung Patente wurden im Jahr 2011 eingereicht, was auf die größere Dynamik im Bereich der Forschung und Technologie und der Produktentwicklung hinweist. Für den internationalen Patentschutz stützt sich EADS auf das Patentkooperationsabkommen, das ein vereinfachtes System für internationale Patentanmeldungen vorsieht.

Im Jahr 2009 startete EADS ihre Initiative zur Lizenzvergabe für Technologie, die Zugriff auf ein breites Technologiespektrum bietet, um Unternehmen außerhalb des Konzerns bei der Entwicklung neuer Produkte, der Verbesserung von Produktionsverfahren und Ausweitung ihrer Marktchancen zu unterstützen. Mit der Initiative zur Lizenzvergabe für Technologie von EADS 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. Wirksamer Umweltschutz ist daher ein Hauptziel bei den strategischen Plänen der „Vision 2020“ von EADS, deren Ziel es ist, die Vorteile von EADS-Produkten und Dienstleistungen für Kunden und andere Interessengruppen zu maximieren, während gleichzeitig die durch Herstellung und Betrieb dieser Produkte während ihrer Nutzungsdauer verursachten Umweltschäden auf ein Minimum gesenkt werden. Die Einführung weiterer innovativer und umwelteffizienter Technologien und Verfahren spielen also für den Nachhaltigkeitsfaktor des Konzerns eine wesentliche Rolle, wobei Produkte attraktiver und wettbewerbsfähiger werden und somit insgesamt Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum, sichere Beschäftigung und Schaffung von Mehrwert aus Sicht aller Interessengruppen fördern.

EADS ist immer auf der Suche nach Umwelteffizienz durch Wahrnehmen „grüner“ Geschäftsgelegenheiten, mit denen die Umweltauswirkung der Aktivitäten und Produkte von EADS im Verlauf ihrer Nutzungsdauer gemildert werden soll, und entwickelt bahnbrechende Technologien, Produkte und Dienstleistungen, mit denen, allgemeiner ausgedrückt, die Umwelt in ihre Geschäfte integriert wird.

### Organisation

Jede Division, jede Unternehmenseinheit und jeder Funktionsbereich ist für die Umsetzung der Umweltvorschriften von EADS zum Erreichen eines effizienten Umweltschutzes verantwortlich, die konzernweite Übereinstimmung der verschiedenen Initiativen wird jedoch durch die Corporate Environmental Affairs von EADS gewährleistet. Dieses neu geschaffene Team ist für den gezielten Einsatz von Fähigkeiten, das Vermeiden von Doppelaufwand, die Beschränkung der zur Bereitstellung eines erweiterten Service nötigen Kapazität und die Steigerung des Verantwortungsbewusstseins von EADS durch Folgendes zuständig:

- ⊙ vorgehen von Umweltproblemen, Überwachung und Austausch von Informationen über weltweit entstehende Trends und zu rechtlichen Maßnahmen in Bezug auf Umweltangelegenheiten;
- ⊙ unterstützen der Lobby-Arbeit und Kommunikationsaktivitäten der Divisionen zu Umweltangelegenheiten in ihrem jeweiligen Sektor und, wenn nötig, Hilfe beim Koordinieren einer konzernweiten Position;
- ⊙ den Austausch von Best Practices anregen und die Kommunikation innerhalb des Umweltnetzwerks fördern sowie
- ⊙ einhalten der Meldepflichten des Konzerns und Gewährleistung einheitlich genormter Qualität bei Berichterstattungen der Unternehmen des Konzerns.

Diese Abteilung übernimmt die Koordinationsfunktion des Umweltnetzwerks von EADS, das sich aus Vertretern der Hauptgeschäftsbereiche zusammensetzt. Arbeitsgruppen mit bestimmten Themenschwerpunkten wurden in Bereichen wie u.a. Umweltberichterstattung, REACH und Umwelt-Design/Lebenszykluspraktiken eingerichtet.

EADS ist bestrebt, gemeinsame Initiativen mit der Wirtschaft zu entwickeln, um die Umweltperformance der Luft-/Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie insgesamt auf möglichst effiziente, konsistente und wirtschaftliche Weise zu verbessern. EADS unterstützte die Schaffung der International Aerospace Environmental Group (IAEG), um die Reaktion der Branche auf bestehende und im Entstehen begriffene Umweltvorschriften zu harmonisieren, die Umweltnormen in der Luft-/Raumfahrt zu vereinheitlichen und an einem gemeinsamen Ansatz und gemeinsamen Erwartungen für die Lieferkette zu arbeiten.

EADS ist in leitender Eigenschaft oder als Mitglied bei verschiedenen europäischen und internationalen Umweltarbeitsgruppen wie unter anderem der ICAO, ATAG, ICCAIA, ASD, CAEP und WEF sowie an Umwelt-Arbeitsgruppen einheimischer Industrieverbände wie der GIFAS in Frankreich, TEDAE in Spanien, dem BDL in Deutschland und der ADS in Großbritannien beteiligt.

### Der Ansatz von EADS für Umwelt-Effizienz

Bei dem Konzept der Umwelt-Effizienz geht es um maximale wirtschaftliche Wertschöpfung bei gleichzeitiger Senkung der Umweltauswirkungen auf ein Minimum. Das Konzept wurde erstmalig vom World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) als „Konzept zur Schaffung von mehr Gütern und Dienstleistungen bei gleichzeitig geringerem Aufwand an Ressourcen und weniger Verschwendung und Verschmutzung“ definiert.

Durch ihre herausragende Stellung in der Luft- und Raumfahrt ist EADS ein zentraler Teilnehmer im Zusammenhang mit der Problematik nachhaltiger Mobilität und im weiteren Sinne der Entwicklung zu einer „grünen Wirtschaft“ hin. Der Konzern hat sich zu einer Entwicklung in Richtung eines Unternehmens mit wirksamem Umweltschutz verpflichtet und eine Corporate Environmental Roadmap erstellt, mit der diese Bemühungen durch eine Reihe konkreter Projekte und Maßnahmen unterstützt werden sollen. Dies erfordert unbedingte Einhaltung der aufsichtsbehördlichen Vorschriften sowie eine ständige Verbesserung des Umwelt-Managements und definiert spezifische Zielsetzungen für umwelteffiziente Betriebsabläufe, Produkte und Dienstleistungen, die bis zum Jahr 2020 erreicht werden müssen.

Das Erreichen der Zielsetzungen ist für EADS mit zwei Hauptelementen verbunden:

- ⊙ **Integrierung der Umwelt in die Geschäftstätigkeit.** Da ein umwelteffizienter Ansatz die Vereinbarkeit von Umweltschutz mit geschäftlichen Möglichkeiten bedeutet, ist es von zentraler Bedeutung, die Umwelt voll in die Geschäftstätigkeit zu



integrieren, damit Entscheidungen bei wichtigen Abläufen auch durch Umwelterwägungen bestimmt werden können. Dies trifft besonders bei Investitionsverfahren zu, die derzeit überprüft werden, damit relevante Umweltkriterien berücksichtigt werden können und

- **Betriebliche Leistungsziele (gegenüber Ausgangswerten aus dem Jahr 2006).** Reduktion des Wasserabflusses um 80%, Abbau der Abfallmenge, des Wasserverbrauchs, von CO<sub>2</sub> und der Emission von leichtflüchtigen organischen Komponenten (VOC) um 50%, Senkung des Energieverbrauchs um 30%, Energiebeschaffung aus erneuerbaren Quellen 20%, Befolgen der Forschungsziele des Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (ACARE) für die Flugzeugindustrie sowie der verschiedenen, für andere Produkte definierten Ziele und Entwicklung von umweltaffizienten Lösungen für die Haupt- und untergeordneten Kundensegmente, die der Gesellschaft nachhaltige Wertschöpfung bieten.

## Produkte und Dienstleistungen

Bei einem nutzungsdauerorientierten Ansatz werden alle Phasen der Nutzungsdauer eines Produkts oder einer Dienstleistung berücksichtigt, ab dem Entwurf eines Produkts bis zum Ende seiner Nutzungsdauer. Das Hauptziel von EADS besteht darin, „wirklich“ umweltfreundliche Lösungen zu erstellen oder zu finden, mit denen die Übertragung der Verschmutzung von einer Phase der Nutzungsdauer auf eine andere vermieden wird.

### Produktentwurf im Sinne der Umwelt

Die Umwelt gehört zu den wichtigsten Anforderungen beim Entwurf jedes neuen Produkts. Ein wichtiger Aspekt der Forschungs- und Technologiebemühungen von EADS ist daher Untersuchungen, Erproben, Validieren und Optimieren der modernsten Technologien, Konstruktionsmerkmale, -konfigurationen und -architekturen. Dadurch sollen Flugzeuge geschaffen werden, die weniger Emissionen und Lärm verursachen, während sie gleichzeitig im gesamten Einsatzbereich eine maximale Nutzlast befördern.

Neben der Optimierung von Antriebssystemen und der aerodynamischen Effizienz allgemein verringert die ständig fortschreitende Einführung fortschrittlicher Materialien und neuer Herstellungsabläufe ebenfalls das Gewicht eines Flugzeugs und somit den Treibstoffverbrauch und die entsprechenden Emissionen.

So ist zum Beispiel die A380 das erste Verkehrsflugzeug, bei dem 25% Verbundstoffe verwendet wurden. Der kohlefaserverstärkte mittlere Tragflächenkasten aus Plastikverbundstoff hat bis zu 1,5 Tonnen Gewicht gespart. Mit weniger als 3 Litern pro Passagier pro 100 Kilometern ist die Treibstoffverbrennung der A380 daher sehr niedrig. Genauso wichtig ist Lärminderung. Die Gesellschaft arbeitet gemeinsam mit Triebwerkherstellern an Entwürfen für die Gondel, akustischen Vorrichtungen und Triebwerkstechniken zur Lärminderung.

Ein Beispiel einer von Eurocopter gestarteten Initiative ist das Projekt CORINE, das das Ziel verfolgt, kleinen und mittelständischen Unternehmen ein von Auftragnehmern und Zulieferern gemeinsam genutztes Hilfsmittel mit Öko-Design bereit zu stellen, mit dem neue Materialien und Verfahren während der gesamten Nutzungsdauer des Hubschraubers gefunden und integriert werden können.

### Größtmögliche Effizienz bei Betriebsabläufen

Die einfachste Methode zur Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen ist ein verringerter Treibstoffverbrauch. Dies kann durch Verbesserungen der Flugzeugtechnologie sowie durch eine Straffung des Luftverkehrsmanagements erreicht werden. Alternativ-Treibstoffe sind eine von zahlreichen Möglichkeiten und EADS ist der Ansicht, dass diese vorrangig der Flugbranche vorbehalten sein sollten, da in den kommenden Jahren keine andere echte alternative Energiequelle in Aussicht steht.

EADS leistet Pionierarbeit bei erneuerbaren Biotreibstoffen, die aus Biomasse hergestellt werden, die bei ihrem Wachstum (bzw. ihrem Verbrauch) Kohlendioxid abgeben und dadurch bei ihrer Verbrennung Emissionen ausgleichen. EADS hat mit Universitäten, Treibstoffgesellschaften und Start-Up-Unternehmen sowie mit Organisationen, die Standards setzen, zusammengearbeitet, um „Drop-In“-Biotreibstoffe zu entwickeln, die bei den vorhandenen Flugzeugen und bestehender Infrastruktur funktionieren. Airbus hat bereits vier Projekte in der Wertschöpfungskette ins Leben gerufen - mit Tarom (Rumänien), Iberia (Spanien), Qatar Airways (Qatar) und TAM (Brasilien), kurz vor der Einführung stehen drei Projekte in China, Indien und Australien und sie arbeitet an Projekten in Südafrika und Kanada. Sie unterstützt auch Fluggesellschaften wie Lufthansa, Air France, Interjet und andere, die bei ihrem Betrieb Biotreibstoffe verwenden und leitet gemeinsam mit der EU ein Projekt zur Vorbereitung einer Machbarkeitsstudie und einer Road Map, um die Verfügbarkeit von zwei Millionen Tonnen Biotreibstoff für den Flugbetrieb in der EU bis zum Jahr 2020 sicher zu stellen.

EADS engagiert sich für die Entwicklung und Unterstützung moderner Luftverkehrs-Managementsysteme, wobei das übergeordnete Ziel im Ermöglichen eines nachhaltigen Wachstums des Flugtransports liegt. EADS ist an Luftverkehrs-Managementprogrammen wie u.a. „Single European Sky ATM Research“ (SESAR) in Europa sowie NextGen in den USA und an deren Entwicklung beteiligt. Im Jahr 2011 startete Airbus eine neue Tochtergesellschaft unter dem Namen „Airbus ProSky“, die sich mit der Entwicklung und Unterstützung moderner Luftverkehrs-Managementsysteme befasst.

Mit modernen Flugzeugen, die innovative Technologien, Biotreibstoffe, optimierte Luftverkehrs- und Flugverfahren einsetzen, kann ein erheblicher Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden. Air France und Airbus, die am 13. Oktober 2011 den umweltfreundlichsten Flug der Welt unter Einsatz eines Airbus A321 von Toulouse nach Paris absolvierte, haben dies gezeigt. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen waren im Vergleich zu einem normalen Flug (2,2l/Passagier/100km) auf die Hälfte reduziert.

## Umweltmanagement ISO 14001/EMAS

ISO 14001 ist eine international anerkannte Norm für die Effizienz von Umwelt-Managementsystemen von Unternehmen und Organisationen. EADS fördert nicht nur die Umwelt-Zertifizierung ihrer Betriebe, sondern auch die Entwicklung einer Orientierung am gesamten Lebenszyklus ihrer Produkte und Dienstleistungen, da dies nach wie vor der kostenwirksamste und praktischste Ansatz für eine effiziente Senkung der Umweltbelastung ist. EADS hat an ihren gesamten Produktionsstätten stufenweise zertifizierte Umweltmanagementsysteme eingeführt, und über 90% der EADS-Beschäftigten arbeiten gemäß einer ISO 14001. Das am Standort und der Produktlebensdauer orientierte Umweltmanagement-System soll wirtschaftlichen Wert durch Senkung der Umweltkosten und des Umweltrisikos in jeder Phase der Nutzungsdauer des Produkts schaffen, vom Entwurf über den Betrieb bis zum Ende der Nutzungsdauer.

Im Jahr 2011 wurden weitere Fortschritte erzielt:

- ⊙ Astrium GmbH besitzt eine globale Zertifizierung, die Astrium Satellites und Astrium Space Transportation mit einschließt;
- ⊙ In Großbritannien erhielt Astrium erneut die ISO 14001 und OHSAS 18001 als gemeinsame Zertifizierung, die sich auf die Standorte Portsmouth, Stevenage und die Werksabteilung in Poynton erstreckt;
- ⊙ ATR hat ihre Zertifizierung auf die Lebensdauer der ATR 42-500/600 und der 72-500/600 ausgeweitet;
- ⊙ Cassidian hat die Vorräte ihrer finnischen Standorte einer Prüfung unterzogen, um ca. 2013 eine ISO 14001 Zertifizierung zu erhalten;
- ⊙ Darüber hinaus plant Eurocopter die ISO 14001 Zertifizierung für Kanada, Brasilien, Singapur und Rumänien im Jahr 2012.

Die verschiedenen Resultate werden mit den Zielsetzungen verglichen, wozu eine Reihe von Indikatoren ausgewählt werden. Die Kontinuität und Zuverlässigkeit dieser Berichterstattungsverfahren werden durch Verfahren und Richtlinien des Konzerns aus den GRI-Vorschriften gewährleistet und mit einem modernen Umweltmanagementinformationssystem kombiniert, das weltweit bei EADS angewendet wird.

## Reduzierung der Umwelteinflüsse von EADS

Um den zunehmenden Forderungen der Interessengruppen nach Informationen zur Umweltbelastung und einer verstärkten Entwicklung in Richtung umwelteffizienter industrieller Tätigkeit zu entsprechen sowie in Erwartung strengerer Meldevorschriften, ist es für EADS von wesentlicher Bedeutung, sich zu ihren Umwelteinflüssen und den Projekten zu deren Reduzierung zu äußern, die über die Divisionen umgesetzt wurden, um die Ziele für 2020 zu erreichen. Das konzernweite Umweltberichterstattungssystem von EADS wurde vor vier Jahren eingeführt; seine Struktur beruht auf klaren Richtlinien, die der Global Reporting Initiative (GRI) sowie den Vorschriften über Treibhausgas entnommen wurden; es vermittelt den Stand der Umweltleistungen des Konzerns und

ermöglicht das Nachverfolgen bereits erzielter Fortschritte. Der Berichterstattungsprozess und die Umweltdaten von EADS werden jährlich extern geprüft.

In diesem Jahr wurden zahlreiche Initiativen auf Divisions- und Standortebene eingeleitet, um insbesondere die Einflüsse des Unternehmens auf die Umwelt hinterlassenen Spuren bis zum Jahr 2020 abzubauen:

- ⊙ die BLUE-5 Initiative von Airbus erstellt eine Roadmap zur Reduzierung der von Airbus verursachten Umwelteinflüsse bis zum Jahr 2020 gemäß den fünf Aspekten der Vision 2020 von EADS: Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Abfallproduktion, Wasserverbrauch und -abfluss sowie die Emission leichtflüchtiger organischer Verbindungen;
- ⊙ Astrium gründete eine Multifunktions-Arbeitsgruppe Produktion/Betrieb Management/Design mit dem Ziel, Umweltleistungen zu einem bestimmenden Faktor bei der Entscheidung über neue Produktionsmittel zu machen;
- ⊙ die Optimierung des Belüftungssystems in der A380-Lackiererei, die im Verlauf der 16-tägigen Bearbeitungszeit für eine A380 zu einer Senkung des Energieverbrauchs um 50.000 Kilowattstunden, einer Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Flugzeug um 32 Tonnen und erheblichen Einsparungen bei den Treibstoffkosten geführt hat;
- ⊙ in San Pablo in Spanien die Installation von 18.000 m<sup>2</sup> Solarplatten an der Endmontagestätte der A400M, die 10% des gesamten Elektrizitätsbedarfs der Anlage ohne Abgabe von CO<sub>2</sub>-Emissionen liefern. An einem anderen Standort in Spanien ist das Centre for Prototype Aircraft von Getafe mit Erdwärme-Heizrohren ausgestattet, die durch thermal-aktive Fundamente verlaufen und beim Heizen des Gebäudes die Notwendigkeit jeglicher CO<sub>2</sub>-generierender fossiler Brennstoffe ausschalten;
- ⊙ bei Eurocopter berücksichtigen die Arbeiten zur Konstruktion einer Hochtechnologieplattform verstärkt eine umweltfreundliche und innovative Bauweise. Das Gebäude ist mit Erdwärmeheizung und Grundwasserkühlung ausgestattet und hat begehbare begrünte Dächer. Es wird auch mehrere Ladestationen für Elektrofahrzeuge geben. Am Eurocopter-Standort in Marignane in Frankreich wurden auch Solarplatten installiert.

## Umgang mit Gefahrenstoffen

Die europäische REACH-Verordnung (Registrierung, Evaluierung und Autorisierung von Chemikalien) (EU-Verordnung 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 mit den 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 und ihre Divisionen schließen sich auf internationaler Ebene mit anderen großen internationalen Luft- und Raumfahrtgesellschaften zusammen, um den Compliance-Ansatz der gesamten Branche weiter zu strukturieren. Eine diesbezügliche Initiative war die Schaffung der International Aerospace Environmental Group (IAEG), um die Reaktionen in der Branche auf bestehende und im Entstehen begriffene

Umweltvorschriften zu harmonisieren, die Umweltnormen in der Luft- und Raumfahrtindustrie zu vereinheitlichen und einen gemeinsamen Ansatz für die Lieferkette zu erarbeiten.

Es wurde eine interne EADS REACH-Prüfung vorgenommen, um den Fortschritt der Divisionen beim Erfüllen ihrer Verpflichtungen gemäß den REACH-Vorschriften zu beurteilen und es wurden intensive Bemühungen zu einem besseren Austausch von Best Practices unternommen, und um die Qualifikation der am stärksten standardisierten möglichen Lösungen zu gestatten. EADS und ihre Divisionen bewegen sich einerseits pro-aktiv in Richtung der Eliminierung dieser Substanzen und haben sich andererseits unter vollständiger Einhaltung des maßgeblichen regulatorischen Rahmens dazu verpflichtet, die höchsten erreichbaren Emissionskontrollen anzuwenden.

## 1.1.12 Arbeitnehmer

Zum 31. Dezember 2011 belief sich der Personalbestand von EADS auf 133.115 Arbeitnehmer (im Vergleich zu 121.691 Arbeitnehmern im Jahr 2010 und 119.506 Arbeitnehmern im Jahr 2009), 96,5% davon sind Vollzeitangestellte. Je nach Land und Unternehmenshierarchie liegt die durchschnittliche Arbeitszeit bei 35 bis 40 Stunden pro Woche.

2011 kamen weltweit 8.238 Mitarbeiter zu EADS (im Vergleich zu 5.047 im Jahr 2010 und 5.663 im Jahr 2009). Gleichzeitig schied 3.666 Mitarbeiter bei EADS aus (im Vergleich zu 3.213 im Jahr 2010 und 3.308 im Jahr 2009).

Insgesamt arbeiten 92,1% aller EADS-Beschäftigten in Europa an mehr als 100 Standorten.

### Mitarbeiterzahlen nach Division und Region

Die folgenden Tabellen vermitteln 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 2011	31. Dezember 2010	31. Dezember 2009
Airbus	69.300	62.751	61.987
Eurocopter	20.759	16.760	16.316
Astrium	16.623	15.340	14.624
Cassidian	20.923	21.181	21.093
Zentrale	2.665	2.430	2.285
Übrige Aktivitäten	2.845	3.229	3.200
<b>EADS gesamt</b>	<b>133.115</b>	<b>121.691</b>	<b>119.506</b>

Arbeitnehmer nach Region	31. Dezember 2011	31. Dezember 2010	31. Dezember 2009
Frankreich	48.394	45.580	44.760
Deutschland	47.051	43.966	43.814
Spanien	10.701	10.498	10.469
Vereinigtes Königreich	13.467	12.813	12.733
Italien	480	487	483
Vereinigte Staaten	2.829	2.692	2.512
Sonstige Länder	10.193	5.655	4.735
<b>EADS gesamt</b>	<b>133.115</b>	<b>121.691</b>	<b>119.506</b>



% Teilzeitbeschäftigte	31. Dezember 2011	31. Dezember 2010	31. Dezember 2009
Frankreich	4,1%	4,1%	4,1%
Deutschland	3,9%	3,7%	3,4%
Spanien	0,9%	0,7%	1,0%
Vereinigtes Königreich	2,2%	2,1%	2,0%
Vereinigte Staaten	1,4%	0,7%	1,3%
Sonstige Länder	2,8%	2,8%	3,0%
<b>EADS gesamt</b>	<b>3,5%</b>	<b>3,4%</b>	<b>3,3%</b>

### 1.1.13 Aufnahme durch Verweis

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

- ☉ der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das zum 31. Dezember 2009 endende Geschäftsjahr, gemeinsam mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Prüfberichten, so wie in dem in englischer Sprache abgefassten Registrierungsdokument durch Verweis aufgenommen, eingereicht bei und am 21. April 2010 von der AFM gebilligt und in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt;
- ☉ der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das zum 31. Dezember 2010 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anmerkungen, Anhängen und Prüfberichten, so wie in dem in englischer Sprache abgefassten Registrierungsdokument durch Verweis aufgenommen, eingereicht bei und am 19. April

2011 von der AFM gebilligt und in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt; und

- ☉ der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das zum 31. Dezember 2011 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Prüfberichten der Abschlussprüfer.

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](http://www.eads.com) (Investor Relations > Events und Finanzpublikationen > Geschäftsbericht und Registrierungsdokument 2011) erhältlich.

Kopien der oben genannten Registrierungsdokumente sind in englischer Sprache auf der Website der AFM über [www.afm.nl](http://www.afm.nl) (Professionals > Register > Approved prospectuses) erhältlich. Die oben genannten Abschlüsse sind ebenso in englischer Sprache bei der Handelskammer in Den Haag einsehbar.

## 1.2 Jüngste Entwicklungen

### Das Board of Directors von EADS gibt Ernennungen ins Top-Management und die Zusammensetzung des Boards bekannt

Am 26. Januar 2012 gab das Board of Directors bekannt, dass es Tom Enders nominiert hat, den Posten des Vorstandsvorsitzenden (Chief Executive Officer, CEO) von Louis Gallois zu übernehmen, wenn dessen Mandat ausläuft. Zugleich wird Arnaud Lagardère den Vorsitz des Board of Directors (Chairman) übernehmen, den derzeit Bodo Uebber innehat. Der Übergang wurde vom Board of Directors sorgfältig vorbereitet und erfolgt im Rahmen des vereinbarten Nachfolgeprozesses gemäß der im Oktober 2007 angepassten Governance von

EADS. Der Wechsel tritt nach der Hauptversammlung des Konzerns am 31. Mai 2012 in Kraft. Die neuen Mandate sind auf fünf Jahre ausgelegt.

Den Empfehlungen des Vergütungs- und Besetzungsausschusses folgend, hat das Board of Directors mit Wirkung zum 1. Juni 2012 zudem folgende Veränderungen des Managementteams angekündigt:

- ☉ Fabrice Brégier wird Tom Enders als Vorstandsvorsitzender (CEO) von Airbus, der größten EADS-Division, nachfolgen; Günter Butschek, derzeit Head of Operations bei Airbus, wird zum COO (Chief Operating Officer) von Airbus ernannt.

- ⊙ Harald Wilhelm übernimmt – zusätzlich zu seiner derzeitigen Funktion als CFO (Chief Financial Officer) von Airbus – die Position des CFO von EADS. Damit wird dem Wunsch von Hans Peter Ring entsprochen, in den Ruhestand zu treten und sich anderen Zielen widmen zu können.
- ⊙ Marwan Lahoud, dessen Mandat zur Verlängerung ansteht, wird als Strategie- und Marketingvorstand (Chief Strategy and Marketing Officer) des Konzerns bestätigt.
- ⊙ Thierry Baril wird zum Personalvorstand (Head of Human Resources) von EADS ernannt; er behält seine jetzigen Aufgaben als Personalvorstand von Airbus bei und erweitert somit seinen Verantwortungsbereich. Jussi Itävuori verlässt EADS nach zehn Jahren als Personalvorstand.

Für das Board of Directors steht die überwiegende Zahl der derzeitigen Mitglieder für eine Wiederwahl zur Verfügung, sodass der in den letzten fünf Jahren gesammelte Erfahrungsschatz auch im neuen Board of Directors erhalten bleibt. Zur Ernennung durch die für den 31. Mai 2012 vorgesehenen Hauptversammlung werden folgende Vertreter vorgeschlagen: Arnaud Lagardère, Tom Enders, Hermann Josef Lamberti, Sir John Parker, Michel Pébureau, Lakshmi Mittal, Bodo Uebber, Wilfried Porth, Dominique D'Hinnin, Jean-Claude Trichet und Josep Piqué i Camps. SEPI, die staatliche spanische Holdinggesellschaft, wird in den kommenden Wochen den Namen des sie vertretenden Board-Mitglieds bekannt geben. Juan Manuel Eguiagaray und Rolf Bartke haben entschieden, nicht für eine Wiederwahl zur Verfügung zu stehen.





# Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage

---

<b>2.1 Analyse der Finanz- und Ertragslage</b>	<b>68</b>
2.1.1 Überblick	68
2.1.2 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	70
2.1.3 Bewertung der Leistung des Managements	75
2.1.4 Ertragslage	79
2.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht-beherrschender Anteile)	85
2.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung	86
2.1.7 Sicherungsgeschäfte	94
<b>2.2 Jahresabschlüsse</b>	<b>95</b>
<b>2.3 Honorare der Abschlussprüfer</b>	<b>96</b>
<b>2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern</b>	<b>97</b>

## 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 2011, 2010 und 2009 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 Neun des Zweiten Buches des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches erstellt.

### 2.1.1 Überblick

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von 49,1 Milliarden Euro im Jahr 2011 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 2011 entfielen rund 76 Prozent der Gesamtumsätze auf den zivilen Bereich (im Vergleich zu 73 Prozent in 2010) und 24 Prozent auf den militärischen Bereich (im Vergleich zu 27 Prozent in 2010). Am 31. Dezember 2011 beschäftigte EADS 133.115 Mitarbeiter.

#### 2.1.1.1 Wechselkursinformationen

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 zum Wechselkurs zwischen Euro und US-Dollar sowie dem britischen Pfund dar, die unter Verwendung der offiziellen Wechselkurse der Europäischen Zentralbank ermittelt wurden:

Geschäftsjahresende zum	Durchschnitt		Geschäftsjahresende	
	€/US\$	€-£	€/US\$	€-£
31. Dezember 2009	1,3948	0,8909	1,4406	0,8881
31. Dezember 2010	1,3257	0,8578	1,3362	0,8608
31. Dezember 2011	1,3920	0,8679	1,2939	0,8353

#### 2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente

EADS gliedert die Tätigkeiten des Konzerns in die folgenden fünf berichtspflichtigen Segmente:

- **Airbus Commercial:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen und zugehörige Dienstleistungen sowie Umrüstung von Flugzeugen;
- **Airbus Military:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von militärischen Transport- und Spezialmissionsflugzeugen und zugehörige Dienstleistungen;

Die berichtspflichtigen Segmente Airbus Commercial und Airbus Military bilden zusammen die Airbus Division. Die Auswirkungen konzerninterner Unterbeauftragungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military sind in den Zahlen der Airbus Division eliminiert;

- **Eurocopter:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern sowie Erbringung von Hubschrauber-Dienstleistungen;
- **Astrium:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen sowie die Bereitstellung von Raumfahrtendiensten; und

© **Cassidian:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörpersystemen, von militärischen Kampf- und Trainingsflugzeugen, Bereitstellung von Verteidigungselektronik und Lösungen für den globalen Sicherheitsmarkt wie integrierte Systeme für globale Grenzsicherheit und sichere Kommunikationslösungen und -logistik; Schulungen, Tests, Ingenieurs- und sonstige zugehörige Dienstleistungen.

„**Übrige Aktivitäten**“ umfasst im Wesentlichen Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Turboprop-Flugzeugen für die regionale Luftfahrt, Flugzeugkomponenten sowie die in den USA betriebenen Aktivitäten des Konzerns.

### 2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen in 2009, 2010 und 2011

**A380-Programm.** In 2009 belastete das A380-Programm die Performance erheblich. Nach einer technischen und finanziellen Analyse des Programms wurden bestimmte Auslieferungen verschoben und eine weitere Drohverlustrückstellung in Höhe von -0,2 Milliarde Euro (vor Währungseffekten) gebildet, um sowohl diesen Verschiebungen, als auch höheren wiederkehrenden Kosten Rechnung zu tragen. Neben der Anpassung der Rückstellung wirkten sich die laufende Flottenbetreuung, Ineffizienzen und die zu geringe Absorption der Fixkosten ungünstig auf die Leistung des Jahres 2009 aus. In 2010 machte EADS deutliche Fortschritte auf der Lernkurve mit der Folge, dass sich das Bruttoergebnis vom Umsatz pro Flugzeug in 2010 verbesserte. Das A380-Programm belastete die Performance jedoch nach wie vor erheblich.

In 2011 machte EADS weiter Fortschritte auf der Lernkurve mit der Folge, dass sich das Bruttoergebnis vom Umsatz pro Flugzeug noch einmal verbesserte, allerdings noch negativ blieb. Nachdem Haarrisse bei den Verbindungsklammern zwischen der Flügelhaut und der inneren Flügelstruktur einzelner im Dienst befindlicher A380-Maschinen entdeckt wurden, legt das Management größtmögliche Aufmerksamkeit auf die Lösung des Problems. Die Reparaturkosten werden von Airbus getragen werden; in 2011 wurden in Höhe der für die ausgelieferten Flugzeuge geschätzten Gewährleistungsaufwendungen Rückstellungen in Höhe von 105 Millionen Euro gebildet.

**A350-XWB-Programm.** In 2011 begann im A350-XWB-Programm die Produktionsphase. Die Herstellung und Vormontage des A350-900 kam an allen Vormontagestandorten voran; die ersten großen Flugzeugsektionen trafen Ende 2011 an der Endmontagelinie für die A350 XWB in Toulouse ein.

Nach einer Überprüfung des Programms in der zweiten Jahreshälfte 2011 buchte EADS eine Anpassung der Drohverlustrückstellung in Höhe von 0,2 Milliarde Euro, um der derzeit für die erste Jahreshälfte 2014 geplanten Indienstellung Rechnung zu tragen. Das A350-XWB-Programm ist sehr anspruchsvoll, der Zeitplan strafft sich,

während Airbus Fortschritte im Hinblick auf die nächsten Meilensteine erzielt, vor allem den Beginn der Endmontage.

**A400M-Programm.** Im Jahresverlauf 2009 wurden in den Verhandlungen zwischen EADS/Airbus/AMSL, OCCAR und den Erstkundennationen verschiedene Aspekte eines neuen Programmansatzes für den A400M adressiert. Aufgrund verschiedener Faktoren und der zum Zeitpunkt der damaligen Jahresabschlussarbeiten bestmöglichen Schätzung durch das Management von EADS wurden im Jahr 2009 zusätzliche Drohverlustrückstellungen und Belastungen von insgesamt -1,8 Milliarden Euro gebucht, was zum Stichtag 31. Dezember 2009 eine Verringerung des EBIT\* um -4,0 Milliarden Euro zur Folge hatte. Am 5. November 2010 schloss EADS/Airbus/AMSL die Verhandlungen mit OCCAR und den Erstkundennationen mit einer Änderung des A400M-Vertrags ab, der am 7. April 2011 finalisiert wurde. Aufgrund der kontinuierlichen technischen Fortschritte beim A400M-Programm wurden im Zusammenhang mit dem A400M im Jahr 2010 Umsatzerlöse in Höhe von 1,0 Milliarden Euro erfasst, die auch eine teilweise Verwendung der A400M-Verlustrückstellung von -157 Millionen Euro beinhalten. Der weitere technische Fortschritt im A400M-Programm führte in 2011 zur Erfassung von Umsatzerlösen im Zusammenhang mit dem A400M in Höhe von 0,8 Milliarden Euro.

### 2.1.1.4 Entwicklungen

Airbus gab bekannt, die monatliche Produktionsrate für die A320-Familie bis zum vierten Quartal 2012 auf 42 pro Monat zu erhöhen, nach einem Anstieg im ersten Quartal 2012 auf 40 Flugzeuge pro Monat. Die monatliche Produktionsrate der A330-Familie soll auf zehn pro Monat im zweiten Quartal 2013 steigen, nach einem Anstieg auf neun pro Monat Anfang 2012; aktuelle Planungen sehen eine weitere Produktionssteigerung auf elf Flugzeuge pro Monat im zweiten Quartal 2014 vor, vorausgesetzt, die Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem (European Union Emissions Trading Scheme; EU-ETS) ab 2012 wirkt sich nicht negativ auf Flugzeugbestellungen aus. Für 2012 strebt Airbus etwa 570 Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen sowie eine über der Auslieferungszahl liegende Anzahl an Bruttoaufträgen an. Bedeutende Produktions- oder Marktstörungen oder ein Konjunkturabschwung könnten zu einer Anpassung dieser Zahlen führen.

Volumenwachstum bei Airbus und Eurocopter, eine Verbesserung der Preise bei Airbus und eine Margenverbesserung beim A380 sollen sich in der Performance des Jahres 2012 widerspiegeln. Künftig wird die EBIT\*-Entwicklung von EADS und das Ergebnis je Aktie von der Fähigkeit des Konzerns abhängen, seine komplexen Programme wie den A400M, die A380 und die A350 XWB so auszuführen, wie es die gegenüber den Kunden eingegangenen Verpflichtungen erfordern.



## 2.1.2 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogenen Schätzungen

### 2.1.2.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises

Veränderungen der Ertragslage von EADS im Jahresvergleich können sich zum Teil aus dem Erwerb und Verkauf von Beteiligungen an verschiedenen Unternehmen ergeben. In 2011 betrug der Umsatzbeitrag aus der Erstkonsolidierung der wichtigsten Übernahmen – insbesondere Vector Aerospace und Satair – insgesamt rund 300 Millionen Euro, während die Auswirkungen auf das EBIT\* gering waren. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 4: Akquisitionen und Veräußerungen“.

#### Akquisitionen

Am 21. Dezember 2011 gab Astrium bekannt, dass Astrium Holding S.A.S. 66,8 Prozent der Anteile von Space Engineering, Rom, Italien, erworben hat, einem Spezialisten für digitale Telekommunikation, Hochfrequenz- und Antennenausrüstungen für Anwendungen im Weltraum und auf der Erde. Der Abschluss der Transaktion unterliegt den üblichen Konditionen einschließlich behördlicher Genehmigungen.

Am 19. Dezember 2011 erwarb Astrium Holding S.A.S. 100 Prozent der Anteile von MobSat Group Holding S.a.r.l., Munsbach, Luxemburg, der obersten Muttergesellschaft des Vizada-Konzerns („**Vizada**“), von einem Investorenkonsortium, das vom bisherigen Mehrheitseigner Apax France, einem französischen Private-Equity-Fonds, angeführt wurde. Vizada ist ein Anbieter kommerzieller satellitengestützter Kommunikationsdienste, der über verschiedenste Satellitennetzbetreiber Mobilfunk- und Festnetzverbindungen anbietet. Die von Astrium gezahlte Gesamtgegenleistung umfasste 413 Millionen Euro für den Erwerb der Eigenkapitalinstrumente von Vizada sowie 325 Millionen Euro, die für eine verpflichtende Ablösung der bisherigen Finanzierungsstruktur von Vizada zu zahlen waren.

Am 20. Oktober 2011 erwarb Airbus Operations GmbH 74,9 Prozent der Anteile und Stimmrechte der PFW Aerospace AG, Speyer, Deutschland, der obersten Muttergesellschaft des Konzerns PFW Aerospace. Die Gesamtgegenleistung betrug 4 Millionen Euro, die im Wesentlichen aus dem gesonderten Ansatz der Abgeltung bereits vorab bestehender Vertragsverhältnisse resultierte.

Am 19. Oktober 2011 erwarb Airbus Americas, Inc. 100 Prozent der Anteile und Stimmrechte der Metron Holdings, Inc., Dulles, Virginia, USA, der obersten Muttergesellschaft von Metron Aviation, einem Anbieter von Lösungen zur Luftverkehrsflusssteuerung (Air Traffic Flow Management – ATFM), von deren Managementteam und zwei institutionellen Investoren für eine Gesamtgegenleistung von 55 Millionen Euro.

Am 5. Oktober 2011 erlangte Airbus S.A.S. die Beherrschung über Satair A/S, Kopenhagen, Dänemark, („**Satair**“), einem unabhängigen Anbieter von Flugzeugteilen und -dienstleistungen, nach einem freiwilligen bedingten öffentlichen Angebot zur

Übernahme aller ausgegebenen Aktien von Satair zum Preis von 580 dänischen Kronen je Aktie in bar, das ein Angebot in Höhe von 378,66 dänischen Kronen je Optionsschein für jeden Optionsscheininhaber beinhaltete. In Folge des freiwilligen öffentlichen Übernahmeangebots erwarb EADS im Oktober und November 2011 98,5 Prozent der Anteile an Satair. Die verbleibenden 1,5 Prozent der Satair-Anteile wurden über ein damit verbundenes Squeeze-out-Verfahren erworben, das am 6. Februar 2012 abgeschlossen wurde. Die im Oktober und November 2011 erbrachte Gesamtgegenleistung für diese Akquisition in Höhe von insgesamt 351 Millionen Euro umfasste 346 Millionen Euro in bar für den Erwerb von 98,5 Prozent der Satair-Anteile und 100 Prozent der Optionsscheine sowie den Betrag von 5 Millionen Euro, der im Rahmen des Squeeze-out-Verfahrens an die verbliebenen Anteilseigner (1,5 Prozent der Satair-Anteile) gezahlt wurde.

Am 30. Juni 2011 erwarb Eurocopter Holding S.A.S. 98,3 Prozent von Vector Aerospace Corporation, Toronto, Kanada, („**Vector**“) nach dem Angebot einer Übernahme aller ausgegebenen Aktien von Vector zum Preis von 13,00 kanadischen Dollar je Aktie in bar, einschließlich aller Aktien, die bei Ausübung von Optionen aus dem Aktienoptionsplan von Vector unter Umständen ausgegeben werden. Der Erwerb der restlichen 1,7 Prozent der Aktien von Vector erfolgte über ein damit verbundenes Squeeze-out-Verfahren, das am 4. August 2011 abgeschlossen wurde. Die Gesamtgegenleistung für den Erwerb dieses unabhängigen, von Originalherstellern (OEM) anerkannten, internationalen Anbieters von Wartungs-, Instandhaltungs- und Überholungsdienstleistungen (MRO) in der Luftfahrt umfasst den Ende Juni 2011 für den Erwerb von 98,3 Prozent der Anteile an Vector in bar gezahlten Betrag (452 Millionen Euro) sowie den Betrag von 8 Millionen Euro, der im Rahmen des Squeeze-out-Verfahrens an die verbliebenen Aktionäre gezahlt wurde.

Am 9. Juni 2011 erhöhte Cassidian über EADS Deutschland GmbH, Ottobrunn, Deutschland, seine 45-prozentige Beteiligung an Grintek Ewation (Pty) Ltd., Pretoria, Südafrika, ein Systementwicklungsunternehmen, durch den Erwerb des bis dato von Saab South Africa Ltd., Centurion, Südafrika, gehaltenen Anteils in Höhe von 42,4 Prozent für eine Gegenleistung von 21 Millionen Euro, was zu einem sukzessiven Unternehmenszusammenschluss führte. Die restlichen 12,6 Prozent werden weiter von der Kunene Finance Company (Pty.) Ltd., Gauteng, Südafrika, einem südafrikanischen Private-Equity-Investor, gehalten.

Am 7. Juni 2011 erwarb EADS N.V. den verbleibenden 25-prozentigen Anteil an DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG, München, Deutschland, für 110 Millionen Euro von der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG, Ottobrunn, Deutschland.

Am 10. Mai 2011 erhöhte der Bereich GEO Information von Astrium Services (ehemals Spot Image und Infoterra) seine Beteiligung an i-cubed LLC, Fort Collins, Colorado, USA,



einem Anbieter von Mehrwert-Technologien für die Verwaltung von Bild- und Geodaten, von 25,6 Prozent auf 77,7 Prozent. Dies erfolgte durch die sukzessive Übernahme von weiteren 52,1 Prozent für eine Gesamtgegenleistung von 6 Millionen Euro über die US-Tochtergesellschaft SPOT Image Corporation, Chantilly, Virginia, USA.

Am 28. Februar 2011 übernahm die Astrium Services GmbH die Kontrolle über die ND SatCom GmbH, Immenstaad, Deutschland, einem Anbieter von Ausrüstung für Satelliten und bodengestützte Systeme und Lösungen. Dies geschah durch den Erwerb von 75,1 Prozent der Anteile und Stimmrechte an der Gesellschaft von SES ASTRA für eine Gesamtgegenleistung von 5 Millionen Euro.

Am 11. Januar 2011 schlossen Cassidian und Atlas Elektronik GmbH, Bremen, Deutschland, („Atlas Elektronik“), ein Joint Venture von ThyssenKrupp AG und Cassidian, die Zusammenführung ihrer maritimen Sicherheitslösungen ab, die bisher über ihre jeweiligen Tochtergesellschaften Sofrelog und Atlas Maritime Security erbracht wurden. Das neue Unternehmen, das unter dem Namen SIGNALIS firmiert, ist ein mittelständisches Unternehmen, an dem Cassidian 60 Prozent und Atlas Elektronik 40 Prozent halten.

Am 3. Dezember 2010 übernahm Astrium GmbH die in Jena, Deutschland, ansässige Jena-Optronik GmbH, einen der international führenden Anbieter von Sensoren für die Luft- und Raumfahrt sowie von optoelektronischen Instrumenten.

Am 1. Oktober 2009 erwarb Atlas Elektronik GmbH durch die Tochtergesellschaft Atlas Elektronik UK den Geschäftsbereich Unterwasser-Systeme von QinetiQ Ltd. mit Sitz in Winfrith, Dorset, Großbritannien.

Im Jahresverlauf 2009 erhöhte EADS den Anteil an Spot Image mit Sitz in Toulouse, Frankreich, einem Weltmarktführer für die Bereitstellung von Satellitenbildern und Zusatzleistungen für geologische Informationsdienste, durch den Erwerb weiterer Anteile von nicht-beherrschenden Anteilseignern, von 81 Prozent auf 96 Prozent. In 2010 wurde der Anteil von EADS an Spot Image durch den Zukauf weiterer Anteile auf 99 Prozent erhöht.

## Veräußerungen

Am 13. Mai 2011 verkaufte EADS North America, Inc. seine Tochtergesellschaft EADS North America Defense Security and Systems Solutions, Inc., San Antonio, Texas, USA, an die Camber Corporation, Huntsville, Alabama, USA.

Am 31. Dezember 2010 verkaufte Cassidian Air Systems die Anteile an der ASL Aircraft Services Lemwerder GmbH an die SGL Rotec GmbH & Co. KG, die eine Fertigungsstraße für den Bau von Rotorblättern am Standort Lemwerder plant. Die mit den Programmen Eurofighter, Tornado, A400M und C160 verbundenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wurden auf die Premium AEROTECH GmbH übertragen.

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

Am 5. Januar 2009 veräußerte EADS das Airbus-Werk in Filton, Großbritannien, an GKN.

## 2.1.2.2 Pensionsverpflichtungen Großbritannien

In Großbritannien sind die verschiedenen Versorgungspläne, an denen EADS teilnimmt, derzeit unterfinanziert. Dementsprechend buchte EADS zum 31. Dezember 2011 eine Rückstellung von 0,9 Milliarden Euro (31. Dezember 2010: 0,6 Milliarden Euro) für ihren gegenwärtigen Anteil an der Netto-Unterdeckung der Pensionspläne. Die damit zusammenhängenden versicherungsmathematischen Verluste von (kumuliert) -1,0 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2011 (gegenüber -0,8 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2010) wurden in Übereinstimmung mit IAS 19 (abzüglich latenter Steuern) im Eigenkapital berücksichtigt.

Für weitere Informationen zur Beteiligung von EADS an den Pensionsplänen in Großbritannien siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25b): Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“.

## 2.1.2.3 Anpassung an beizulegende Zeitwerte

Die Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra, Daimler Aerospace AG und Construcciones Aeronáuticas SA, die im Jahr 2000 zur Gründung von EADS führte, wurde unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert, wobei Aerospatiale Matra als Erwerber auftrat. Dementsprechend 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 Daimler Aerospace AG bzw. Construcciones Aeronáuticas SA zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses zuzuweisen (die „Anpassung an beizulegende Zeitwerte“). Die gesamten Zuschreibungen werden generell über 4 bis 25 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 Ertragsteuern an, um ihren beizulegenden Zeitwert widerzuspiegeln. 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 Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten. Siehe „- 2.1.3.2. Verwendung des EBIT\*“.

## 2.1.2.4 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 den Geschäfts- oder Firmenwert 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 Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt.

In der Regel wird die Discounted-Cashflow-Methode verwendet, um den Nutzungswert der Vermögenswerte zu bestimmen. Die Discounted-Cashflow-Methode reagiert empfindlich auf die Einschätzung künftiger Cashflows durch das Management von EADS 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 Rechnungslegungsgrundsätze – Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Wertminderung nicht-finanzieller Vermögenswerte“ und „– Anmerkung 14: Immaterielle Vermögenswerte“.

Eine Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwertes wirkt sich auf die Rentabilität aus, da sie in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung von EADS in der Position „sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen wird. In den Jahren 2009 und 2010 lag keine Wertminderung eines Geschäfts- oder Firmenwertes vor. In 2011 führte der jährliche Wertminderungstest in „Übrige Aktivitäten“ zu einem Wertminderungsaufwand in Höhe von 20 Millionen Euro.

### 2.1.2.5 Aktivierete 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. Im Jahr 2009 wurden gemäß IAS 38 produktbezogene Entwicklungskosten in Höhe von 53 Millionen Euro aktiviert, im Jahr 2010 in Höhe von 145 Millionen Euro und im Jahr 2011 in Höhe von 97 Millionen Euro, wobei von diesen ein Großteil auf das A330-MRTT-Luftbetankungssystem (Aerial Refuelling Boom System) und das FSTA-Programm von Airbus Military sowie auf Entwicklungen der Bereiche Military Air Systems und Electronics von Cassidian entfallen.

Aktivierete Entwicklungskosten werden grundsätzlich über die voraussichtlich zu produzierende Anzahl von Einheiten abgeschrieben. Falls die zu produzierende Anzahl der Einheiten nicht verlässlich geschätzt werden kann, werden die aktivierten Entwicklungskosten über die voraussichtliche Nutzungsdauer des selbst erstellten immateriellen Vermögenswertes abgeschrieben. Die Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten (und Wertminderungen, falls vorhanden) werden hauptsächlich in den „Umsatzkosten“ erfasst. Im Jahr 2009 beliefen sich die Abschreibungen auf aktivierete Entwicklungskosten auf -146 Millionen Euro, im Jahr 2010 auf

-34 Millionen Euro und im Jahr 2011 auf -116 Millionen Euro, wobei von diesen ein Großteil auf die Programme Airbus-A380 und FSTA entfällt.

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. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze – Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Aufwendungen für Forschung und Entwicklung“.

### 2.1.2.6 Bilanzierung gesicherter Fremdwährungstransaktionen im Jahresabschluss

Über 60 Prozent 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 das Ergebnis zu steuern und zu minimieren. Siehe „– 2.1.7.1 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. Ebenso wird Cashflow-Hedge-Accounting für bestimmte Zinsswaps angewandt, welche die Schwankungen von Cashflows absichern, die aus bilanzierten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten 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 „– 2.1.5 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. Wenn das Sicherungsinstrument ausläuft oder veräußert, beendet oder ausgeübt wird, oder die Einstufung als Sicherungsinstrument widerrufen wird, verbleiben Beträge, die vorher im Eigenkapital erfasst wurden, so lange dort, bis die erwartete künftige Transaktion oder feste Verpflichtung eintritt. Neben derivativen Finanzinstrumenten verwendet der Konzern auch finanzielle Verbindlichkeiten in Fremdwährung, um das Fremdwährungsrisiko erwarteter künftiger Transaktionen abzusichern. Siehe „– 2.1.7.1 Wechselkurse“.

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.

**„Natural“ Hedges.** EADS setzt bestimmte Fremdwährungsderivate ein, um das Fremdwährungsrisiko in Verbindung mit Änderungen des beizulegenden Zeitwerts erfasster Vermögenswerte und Verbindlichkeiten abzusichern. Um die weitestgehend natürliche Kompensation widerzuspiegeln, die solche Derivate gegenläufig zu Gewinnen oder Verlusten aus der Neubewertung/Kompensation bestimmter Bilanzposten in Fremdwährungen darstellen, weist EADS, soweit bestimmte formelle Anforderungen erfüllt sind, Gewinne und Verluste aus diesen Fremdwährungsderivaten ebenso wie die Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes der betroffenen erfassten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im EBIT\* aus (anstatt die Gewinne oder Verluste aus diesen Fremdwährungsderivaten im Übrigen Finanzergebnis zu erfassen, während die Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes der betroffenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im EBIT\* dargestellt werden). Das Jahresergebnis ist hiervon nicht beeinflusst. Siehe dazu „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze – Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Derivative Finanzinstrumente“ und „– Anmerkung 12: Finanzierungsaufwendungen – Übriges Finanzergebnis“.

### 2.1.2.7 Währungsumrechnung

Der Konzernabschluss von EADS wird in Euro aufgestellt. Die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten 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 Verbindlichkeiten 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 Verbindlichkeiten 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 Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, werden als Teil der Gewinne oder Verluste aus Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Darüber hinaus werden Umrechnungsdifferenzen aus nicht-monetären finanziellen Vermögenswerten, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert und zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, 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 Verbindlichkeiten 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 Verbindlichkeiten dem Käufer zugerechnet.

Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze – Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Fremdwährungsumrechnung“.

### Zeitliches Auseinanderfallen der Währungsumrechnung

Vom Kunden erhaltene Anzahlungen (und die zugehörigen, bei Umsatzrealisierung gebuchten Umsätze) werden 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 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.

### 2.1.2.8 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss

Um Produktverkäufe, vorwiegend von Airbus, Eurocopter und ATR zu unterstützen, kann EADS beschließen, sich – entweder direkt oder über Bürgschaften an Dritte – fallweise an Finanzierungen für einzelne Kunden zu beteiligen. Bestimmte Kaufverträge können eine Wertgarantie beinhalten, durch die EADS einen Teil des beizulegenden Zeitwerts eines Flugzeugs oder eines Hubschraubers für einen begrenzten Zeitraum ab einem bestimmten Zeitpunkt nach Auslieferung (meist zwölf Jahre nach Auslieferung) garantiert. Siehe „– 2.1.6.4 Absatzfinanzierung“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“. Die Bilanzierung von Absatzfinanzierungen hängt von der Art der Finanzierungstransaktion und dem damit verbundenen Risiko ab.

**Bilanziert.** Liegen infolge einer Finanzierungstransaktion die Risiken und Chancen aus dem Eigentum am finanzierten Flugzeug (für Eurocopter steht „Flugzeug“ für Hubschrauber) 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. Anstatt 100 Prozent 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 verleasten 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 zehn Prozent 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. Der Ausweis der Abschreibungsaufwendungen erfolgt in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung unter den Umsatzkosten. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „— Anmerkung 30: Passive Rechnungsabgrenzungsposten“.

**Außerbilanziell - Eventualverpflichtungen.** Bestimmte Verpflichtungen im Rahmen von Verkaufsfinanzierungen, wie zum Beispiel Ober-Unterleasing-Verhältnisse und Wertgarantien, deren Barwert die Zehn-Prozent-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 (direkt oder indirekt) das Flugzeug an Airbus oder ATR, die es wiederum an den Kunden weiter verleasten. Soweit möglich stimmen die Zahlungsströme und anderen finanziellen Bedingungen der Ober- und Unterleasing-Verhältnisse überein. Derartige Verpflichtungen von Airbus oder ATR werden als außerbilanzielle

Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

**Rückstellungen und Wertberichtigungen.** Entsprechend der Politik, für das Risiko aus der Absatzfinanzierung vorzusorgen, bilanziert EADS Rückstellungen, um das geschätzte Nettorisiko aus Finanzierungen und Vermögenswerten vollständig abzudecken. Vorsorgen 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 25c: Sonstige Rückstellungen“. Dagegen erfolgt ein Ausweis als Wertminderung des zugrunde liegenden Vermögenswerts, wenn die Vorsorgen direkt dem entsprechenden Vermögenswert zugeordnet werden können. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „— Anmerkung 17: Beteiligungen an nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“. Obwohl das Management seine Bewertung der Sicherheiten als konservativ betrachtet, können Änderungen der Vorsorgen aufgrund geänderter Einschätzungen einen wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis künftiger Berichtszeiträume haben.

### 2.1.2.9 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 Einschätzung der Gesamtumsätze und -kosten bis zur Fertigstellung kompliziert und von etlichen Annahmen, Wertungen und Schätzungen abhängig. Durch die Einführung neuer Flugzeugprogramme (z. B. A350 XWB) oder größerer Programme für Derivate von Flugzeugen erhöht sich diese Komplexität der Annahmen, Wertungen und Einschätzungen hinsichtlich der erwarteten Entwicklungs-, Produktions- und Zertifizierungspläne sowie der erwarteten Kostenkomponenten einschließlich der Zahlung möglicher Vertragsstrafen an Kunden und Schadenersatzansprüche von Lieferanten. Die Verträge von EADS enthalten möglicherweise auch Optionen für den Kunden, den Vertrag unter bestimmten Bedingungen zu beenden oder zu verlängern. Dies erfordert eine Ermessensentscheidung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit, mit der diese Optionen tatsächlich in Anspruch genommen werden.

Drohverlustrückstellungen werden deshalb regelmäßig überprüft und neu bewertet. Jedoch können künftige Veränderungen der von EADS getroffenen Annahmen oder Veränderungen in den zugrunde liegenden Umständen, z. B. bestimmte Wechselkursschwankungen, zu einer Neubewertung bisheriger Drohverlustrückstellungen führen und dementsprechend positive bzw. negative Auswirkungen auf die künftige Ertragslage von EADS haben.

## 2.1.3 Bewertung der Leistung des Managements

### 2.1.3.1 Auftragsbestand

Der Auftragsbestand am Jahresende besteht aus Verträgen, die bis zu diesem Zeitpunkt unterzeichnet wurden. Nur verbindliche Aufträge werden in die Ermittlung des Auftragsbestandes einbezogen. Bei Verkehrsflugzeugen wird ein verbindlicher Auftrag als ein Auftrag 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 Verteidigungs-Rahmenverträgen („Umbrella“- oder „Framework“- Vereinbarungen) durch

Regierungskunden werden erst nach offizieller Bekanntgabe an EADS in den Auftragsbestand übernommen.

Bei zivilen Verträgen leiten sich die Beträge 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 Auftragsbestandes für Verteidigungsaufträge entspricht den Vertragswerten der entsprechenden Programme.

#### Konzern-Auftragsbestand für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2011, 2010 und 2009<sup>(1)</sup>

	Stand zum 31. Dezember 2011		Stand zum 31. Dezember 2010		Stand zum 31. Dezember 2009	
	(in Mrd. €)	in Prozent <sup>(2)</sup>	(in Mrd. €)	in Prozent <sup>(2)</sup>	(in Mrd. €)	in Prozent <sup>(2)</sup>
Airbus <sup>(3)(4)</sup>	495,5	92%	400,4	89%	339,7	87%
<i>Airbus Commercial</i>	475,5	88%	378,9	85%	320,3	82%
<i>Airbus Military</i>	21,3	4%	22,8	5%	20,7	5%
Eurocopter	13,8	2%	14,5	3%	15,1	4%
Astrium	14,7	3%	15,8	4%	14,6	4%
Cassidian	15,5	3%	16,9	4%	18,8	5%
<b>Summe Auftragsbestand der Divisionen</b>	<b>539,5</b>	<b>100%</b>	<b>447,6</b>	<b>100%</b>	<b>388,2</b>	<b>100%</b>
Übrige Aktivitäten	3,0		2,5		2,0	
Zentrale/Konsolidierung	(1,5)		(1,6)		(1,1)	
<b>Summe</b>	<b>541,0</b>		<b>448,5</b>		<b>389,1</b>	

(1) Ohne Optionen.

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

(3) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

(4) Airbus berichtet in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen. Siehe „– 2.1.1 Überblick“.

**2011 im Vergleich zu 2010.** Der Anstieg des Auftragsbestandes gegenüber 2010 um 92,5 Milliarden Euro auf 541,0 Milliarden Euro ist im Wesentlichen auf den soliden Auftragseingang zurückzuführen, den EADS im Jahr 2011 verzeichnete (131,0 Milliarden Euro) und der deutlich über den Umsatzerlösen des Jahres lag (49,1 Milliarden Euro). Zudem hatte der höhere US-Dollar-Stichtagskurs, der zum Jahresende bei der Euro-Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestandes herangezogen wurde (Ende 2011: 1,29 €/US\$, Ende 2010: 1,34 €/US\$), einen positiven Effekt von rund 15 Milliarden Euro auf den Auftragsbestand.

Der Auftragsbestand von Airbus stieg gegenüber 2010 um 95,1 Milliarden Euro auf 495,5 Milliarden Euro, was auf den kräftigen Zuwachs der Aufträge bei Airbus Commercial zurückzuführen ist. Der Auftragsbestand von Airbus Commercial erhöhte sich gegenüber 2010 um 96,6 Milliarden Euro auf 475,5 Milliarden Euro. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als drei

mit Neuaufträgen in Höhe von 117,3 Milliarden Euro und zu einem geringeren Teil die positive Währungsanpassung aus der Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestandes. Der Auftragseingang besteht aus netto 1.419 Aufträgen im Jahr 2011 (gegenüber 574 im Vorjahr) und ist zum Großteil auf den A320neo (New Engine Option) zurückzuführen, für den 1.226 verbindliche Aufträge eingingen. Ende 2011 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Commercial auf 4.437 Flugzeuge (gegenüber 3.552 Flugzeugen Ende 2010). Bei Airbus Military verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2010 um 1,5 Milliarden Euro auf 21,3 Milliarden Euro und zeigt damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, mit Neuaufträgen in Höhe von 0,9 Milliarden Euro. Der Auftragseingang bei Airbus Military bestand aus netto fünf Aufträgen im Jahr 2011 (gegenüber 11 im Vorjahr). Ende 2011 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Military auf 217 Flugzeuge (gegenüber 241 Flugzeugen Ende 2010).

Bei Eurocopter verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2010 um 0,7 Milliarden Euro auf 13,8 Milliarden Euro und zeigt damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, mit Neuaufträgen in Höhe von 4,7 Milliarden Euro. Der Auftragseingang bestand aus netto 457 Aufträgen im Jahr 2011 (gegenüber 346 im Vorjahr) und ist zum Großteil auf Aufträge für Zivilhubschrauber, insbesondere des Typs Ecureuil und EC145 zurückzuführen. Ende 2011 belief sich der gesamte Auftragsbestand auf 1.076 Hubschrauber (gegenüber 1.122 Hubschraubern Ende 2010).

Bei Astrium verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2010 um 1,1 Milliarden Euro auf 14,7 Milliarden Euro und zeigt damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, mit Neuaufträgen in Höhe von 3,5 Milliarden Euro, die hauptsächlich auf kommerzielle und staatliche Satellitenbestellungen zurückzuführen sind.

Bei Cassidian verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2010 um 1,4 Milliarden Euro auf 15,5 Milliarden Euro und zeigt damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, mit Neuaufträgen in Höhe von 4,2 Milliarden Euro. Der Auftragseingang umfasst die Auftragsvergabe für die erste Phase des ECCS-Führungssystems (United Arab Emirates Command and Control System).

**2010 im Vergleich zu 2009.** Der Anstieg des Auftragsbestands gegenüber 2009 um 59,4 Milliarden Euro auf 448,5 Milliarden Euro ist im Wesentlichen auf den soliden Auftragseingang zurückzuführen, den EADS im Jahr 2010 verzeichnete (83,1 Milliarden Euro) und der deutlich über den Umsatzerlösen des Jahres lag (45,8 Milliarden Euro). Zudem hatte der höhere US-Dollar-Stichtagskurs, der zum Jahresende bei der Euro-Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestands herangezogen wurde (Ende 2010: 1,34 €/US\$, Ende 2009: 1,44 €/US\$), einen positiven Effekt von rund 25 Milliarden Euro auf den Auftragsbestand.

Der Auftragsbestand von Airbus stieg gegenüber 2009 um 60,7 Milliarden Euro auf 400,4 Milliarden Euro, was zum Großteil auf den kräftigen Zuwachs der Aufträge bei Airbus Commercial zurückzuführen ist. Bei Airbus Commercial erhöhte sich der Auftragsbestand gegenüber 2009 um 58,6 Milliarden Euro auf 378,9 Milliarden Euro. Ursächlich für diese Entwicklung war zum Großteil ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als eins mit Neuaufträgen in Höhe von 68,2 Milliarden Euro und zu einem geringeren Teil die positive Währungsanpassung aus der

Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestands. Der Auftragseingang bestand aus netto 574 Aufträgen im Jahr 2010 (gegenüber 271 im Vorjahr). Ende 2010 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Commercial auf 3.552 Flugzeuge (gegenüber 3.488 Flugzeugen Ende 2009). Bei Airbus Military erhöhte sich der Auftragsbestand gegenüber 2009 um 2,1 Milliarden Euro auf 22,8 Milliarden Euro, in erster Linie aufgrund der Vertragsbedingungen der neuen Vereinbarung zwischen EADS/Airbus/AMSL, OCCAR und den Erstkundennationen im Zusammenhang mit dem A400M-Programm. Der Auftragseingang bei Airbus Military in 2010 ergab sich aus netto 11 Neuaufträgen, da den 21 Aufträgen für mittelschwere und leichte Militärflugzeuge die Stornierung von zehn A400M-Festaufträgen durch Deutschland und Großbritannien gegenüberstand. Ende 2010 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Military auf 241 Flugzeuge (gegenüber 250 Flugzeugen Ende 2009).

Bei Eurocopter verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2009 um 0,5 Milliarden Euro auf 14,5 Milliarden Euro und zeigte damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, mit Neuaufträgen in Höhe von 4,3 Milliarden Euro. Der Auftragseingang bestand 2010 aus netto 346 Aufträgen (gegenüber 344 Aufträgen im Jahr 2009) und blieb somit gegenüber dem Vorjahr von der Anzahl her weitestgehend unverändert. Allerdings war der Auftragswert geringer als im Jahr 2009. Ende 2010 belief sich der gesamte Auftragsbestand auf 1.122 Hubschrauber (gegenüber 1.303 Hubschraubern Ende 2009).

Bei Astrium erhöht sich der Auftragsbestand gegenüber 2009 um 1,1 Milliarden Euro auf 15,8 Milliarden Euro und zeigt damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als eins, mit Neuaufträgen in Höhe von 6,0 Milliarden Euro. Der Auftragseingang bestand im Wesentlichen aus Verträgen mit der französischen wehrtechnischen Behörde DGA über die M51-Entwicklung und -Wartung und zwei optische Erkundungssatelliten sowie die Verlängerung des Skynet-5-Vertrags mit dem britischen Verteidigungsministerium.

Bei Cassidian verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2009 um 1,9 Milliarden Euro auf 16,9 Milliarden Euro und zeigte damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, mit Neuaufträgen in Höhe von 4,3 Milliarden Euro. Der Auftragseingang umfasste Aufträge für integrierte Eurofighter-Logistikunterstützung und Captor-Radar sowie für Team-Complex-Weapons in Großbritannien.

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

	Stand zum 31. Dezember 2011		Stand zum 31. Dezember 2010		Stand zum 31. Dezember 2009	
	in Mrd. € <sup>(1)</sup>	In Prozent	in Mrd. € <sup>(1)</sup>	In Prozent	in Mrd. € <sup>(1)</sup>	In Prozent
<b>Auftragsbestand:</b>						
Ziviler Sektor	488,2	90%	390,2	87%	331,8	85%
Verteidigungssektor	52,8	10%	58,3	13%	57,3	15%
<b>Summe</b>	<b>541,0</b>	<b>100%</b>	<b>448,5</b>	<b>100%</b>	<b>389,1</b>	<b>100%</b>

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

### 2.1.3.2 Verwendung des EBIT\*

Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung von EADS ist das „EBIT\* vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten“. „Außerordentliche Posten“ betrifft z. B. Abschreibungen der im Rahmen der Gründung von EADS, dem Airbus Unternehmenszusammenschluss und der Gründung der MBDA aufgedeckten stillen Reserven sowie

Wertminderungsaufwendungen darauf. Enthalten sind auch die Effekte aus dem Abgang und der Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwert bei EADS.

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

(in Mio. €)	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010	Stand zum 31. Dezember 2009
Gewinn (Verlust) vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern	1.613	1.187	(380)
Abgang und Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwert	42	-	-
Außerordentliche Abschreibung/Abgang	41	44	58
<b>EBIT*</b>	<b>1.696</b>	<b>1.231</b>	<b>(322)</b>

### 2.1.3.3 EBIT\*-Leistung nach Divisionen

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

(in Mio. €)	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010	Stand zum 31. Dezember 2009
Airbus <sup>(1)</sup>	584	305	(1.371)
<i>Airbus Commercial</i>	543	291	386
<i>Airbus Military</i>	49	21	(1.754)
Eurocopter	259	183	263
Astrium	267	283	261
Cassidian	331	457	449
<b>Summe EBIT* der Divisionen</b>	<b>1.441</b>	<b>1.228</b>	<b>(398)</b>
Übrige Aktivitäten	59	25	21
Zentrale/Konsolidierung <sup>(2)</sup>	196	(22)	52
<b>Summe</b>	<b>1.696</b>	<b>1.231</b>	<b>(322)</b>

(1) Airbus berichtet in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen. Siehe „– 2.1.1 Überblick“.

(2) 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.

**2011 im Vergleich zu 2010.** Das konsolidierte EBIT\* von EADS erhöhte sich um 37,8 Prozent von 1,2 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 1,7 Milliarden Euro im Jahr 2011, was vor allem auf einen Anstieg des EBIT\* bei Airbus, Eurocopter und Zentrale/Konsolidierung zurückzuführen ist. Dieser Anstieg wurde 2011 zum Teil durch einen Rückgang des EBIT\* bei Cassidian und Astrium gemindert.

Das EBIT\* von Airbus erhöhte sich um 91,5 Prozent von 0,3 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 0,6 Milliarden Euro im Jahr 2011, was hauptsächlich auf einen Zuwachs bei Airbus Commercial zurückzuführen ist. Das EBIT\* von Airbus Commercial erhöhte sich um 86,6 Prozent von 0,3 Milliarden Euro in 2010 auf 0,5 Milliarden Euro in 2011. Dies lag vor allem an Verbesserungen im operativen Geschäft, einschließlich höherer Auslieferungszahlen (534 in 2011, davon 536 die zur Realisierung einer Marge berechtigten, im Vergleich zu 510 Auslieferungen in 2010, davon 508 die zur Realisierung einer Marge berechtigten), einem günstigen

Mix sowie besseren Preisen bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln. Siehe „Siehe –2.1.4.1 Konzernumsatzerlöse“. Diese Erhöhung des EBIT\* wurde teilweise durch einen Anstieg der Forschungs- und Entwicklungskosten, insbesondere für das A350-XWB-Programm, und schlechtere Sicherungskurse ausgeglichen.

Das EBIT\* von Airbus Military erhöhte sich von 21 Millionen Euro im Jahr 2010 auf 49 Millionen Euro im Jahr 2011. Dies ist im Wesentlichen auf einen günstigen Auslieferungsmix, Verbesserungen im operativen Geschäft und eine Senkung der allgemeinen Betriebskosten zurückzuführen.

Das EBIT\* von Eurocopter erhöhte sich um 41,5 Prozent von 183 Millionen Euro im Jahr 2010 auf 259 Millionen Euro im Jahr 2011. Der Anstieg geht sowohl auf einen günstigen Mix bei den Auslieferungen ziviler Hubschrauber sowie die Services- und Kundendienstleistungen zurück, als auch auf die bessere operative Leistung. Ein Anstieg der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen wurde durch





Kosteneinsparungen annähernd ausgeglichen. In 2011 enthält das EBIT\* Nettoaufwendungen in Höhe von 115 Millionen Euro, hauptsächlich im Zusammenhang mit Regierungsprogrammen und dem Transformationsprogramm SHAPE.

Das EBIT\* von Astrium verringerte sich um 5,7 Prozent von 283 Millionen Euro in 2010 auf 267 Millionen Euro in 2011. Die guten Ergebnisse bei Satelliten und Trägerraketen wurden belastet durch den Rückgang der Services-Aktivitäten, die Kosten für die Vizada-Übernahme und in 2011 angefallene Aufwendungen in Höhe von 23 Millionen Euro für das AGILE-Transformationsprogramm.

Das EBIT\* von Cassidian sank um 27,6 Prozent von 457 Millionen Euro im Jahr 2010 auf 331 Millionen Euro im Jahr 2011, vor allem aufgrund deutlich höherer Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen, einer Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 38 Millionen Euro im Zusammenhang mit dem Transformationsprogramm und einer Nettobelastung aus Programmen in Höhe von 34 Millionen Euro in 2011.

Das EBIT\* der Übrigen Aktivitäten erhöhte sich von 25 Millionen Euro in 2010 auf 59 Millionen Euro in 2011. Dies resultiert im Wesentlichen aus Zuwächsen bei ATR und Sogerma sowie aus dem Gewinn aus der Veräußerung von Defense Security and Systems Solutions (DS3) durch EADS North America, die im Mai 2011 abgeschlossen wurde.

Das EBIT\* der Zentrale/Konsolidierung verbesserte sich von -22 Millionen Euro im Jahr 2010 auf 196 Millionen Euro im Jahr 2011, was vor allem auf höhere Verrechnungen von Verwaltungskosten an die Divisionen sowie positive Eliminierungseffekte auf Konzernebene im vierten Quartal 2011 zurückzuführen ist.

**2010 im Vergleich zu 2009.** Das konsolidierte EBIT\* von EADS erhöhte sich von -0,3 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 1,2 Milliarden Euro im Jahr 2010, was vor allem auf einen Anstieg des EBIT\* bei Airbus zurückzuführen ist. Dieser Anstieg wurde 2010 zum Teil durch einen Rückgang des EBIT\* bei Eurocopter gemindert.

Das EBIT\* von Airbus erhöhte sich von -1,4 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 0,3 Milliarden Euro im Jahr 2010, was aus einem Zuwachs bei Airbus Military resultiert. Das EBIT\* von Airbus Commercial reduzierte sich von 0,4 Milliarden Euro im Jahr 2009 um 24,6 Prozent auf 0,3 Milliarden Euro im Jahr 2010. Ursache für diese Entwicklung waren im Wesentlichen negative Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von rund -0,6 Milliarden Euro gegenüber 2009. Dieser für 2010 zu verzeichnende Rückgang des EBIT\* bei Airbus Commercial wurde teilweise ausgeglichen (i) durch die gute betriebliche Performance einschließlich höherer Auslieferungszahlen (510 Auslieferungen im Jahr 2010, davon 508, die zur Realisierung einer Marge berechtigten, gegenüber 498 Auslieferungen im Jahr 2009) und einen günstigen Mix sowie (ii) durch bessere Preise bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln. Auch 2010 belastete der A380 die Performance von Airbus Commercial erheblich.

Die gegenüber 2009 negativen Wechselkurseffekte von rund -0,6 Milliarden Euro bei Airbus Commercial ergaben sich aus

den gegenüber 2009 insgesamt ungünstigeren Kursen von im Jahr 2010 fällig gewordenen Sicherungsgeschäften, die einen negativen Effekt von -0,9 Milliarden Euro hatten. Dies wurde teilweise kompensiert durch (x) eine Neubewertung von Drohverlustrückstellungen, die einen positiven Effekt auf das EBIT\* von 0,1 Milliarden Euro gegenüber 2009 hatte und (y) andere Unterschiede aus Währungsumrechnungen, einschließlich solcher aus dem zeitlichen Auseinanderfallen von auf US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen und den entsprechenden auf US-Dollar lautenden Kosten, was sich im Vergleich zu 2009 mit 0,3 Milliarden Euro positiv auf das EBIT\* auswirkte. Siehe „– 2.1.2.7 Währungsumrechnung“.

Das EBIT\* von Airbus Military erhöhte sich von -1.754 Millionen Euro im Jahr 2009 auf 21 Millionen Euro im Jahr 2010. Dies ist im Wesentlichen auf einen günstigen Auslieferungsmix zurückzuführen sowie darauf, dass das A400M-Programm eine Marge von Null aufweist, während in 2009 noch eine Belastung in Höhe von -1,8 Milliarden Euro gebucht wurde.

Das EBIT\* von Eurocopter ging von 263 Millionen Euro im Jahr 2009 um 30,4 Prozent auf 183 Millionen Euro im Jahr 2010 zurück. Ursachen für diese Entwicklung waren im Wesentlichen (i) negative Effekte in Höhe von -0,1 Milliarden Euro, die überwiegend aus Belastungen für den NH90 und Umstrukturierungen resultierten sowie (ii) höhere Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für Innovationen und Produktinvestitionen. Der Rückgang des EBIT\* wurde teilweise durch einen günstigen Mix ausgeglichen.

Das EBIT\* von Astrium stieg von 261 Millionen Euro im Jahr 2009 um 8,4 Prozent auf 283 Millionen Euro im Jahr 2010 vor allem aufgrund des Wachstums und der Produktivität bei Verteidigungs- und Militärdiensten sowie betrieblicher Verbesserungen bei Geschäften mit staatlichen Stellen.

Das EBIT\* von Cassidian erhöhte sich von 449 Millionen Euro im Jahr 2009 um 1,8 Prozent auf 457 Millionen Euro im Jahr 2010, was im Wesentlichen auf das Volumen- und Margenwachstum ausgereifter Programme zurückzuführen ist. Kompensiert wurde dieser Zuwachs zum Teil durch einen deutlichen Anstieg der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für Projekte wie UAS und sichere Kommunikationslösungen sowie einen negativen Einmaleffekt von im Saldo rund -20 Millionen Euro, der unter anderem aus der Stornierung des Firecontrol-Vertrags mit der britischen Regierung resultierte.

Das EBIT\* der Übrigen Aktivitäten stieg von 21 Millionen Euro im Jahr 2009 um 19,0 Prozent auf 25 Millionen Euro im Jahr 2010, was insbesondere die Folge eines Zuwachses bei ATR (einschließlich positiver Währungseffekte in Höhe von 15 Millionen Euro) und Sogerma ist. Dieser Anstieg wurde teilweise durch höhere Investitionen bei EADS North America ausgeglichen.

**Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT\*.** Über 60 Prozent der Umsätze von EADS lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Teil der Kosten in Euro und ein geringerer Teil in britischen Pfund anfällt. In Anbetracht der langfristigen Geschäftszyklen (ersichtlich aus dem mehrjährigen Auftragsbestand) sichert EADS einen wesentlichen Teil des Nettowährungsrisikos ab, um die Auswirkungen von



Wechselkursschwankungen auf das EBIT\* zu mindern. Siehe „– 2.1.7.1 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 Verbindlichkeiten zum Abschlussstichtag und das „Natural Hedging“ („natürliche Absicherung“) beeinflusst.

Im Jahr 2011 wurden Cashflow Hedges für auf US-Dollar lautende Umsätze von EADS in Höhe von ca. 19,1 Milliarden US-Dollar fällig. 2011 lag der durchschnittliche Wechselkurs, zu dem EADS die auf US-Dollar lautenden Erlöse absicherte, bei 1,37 €/US\$ gegenüber 1,35 €/US\$ im Vorjahr. Diese Differenz wirkte sich 2011 im Vergleich zu 2010 in einem Rückgang des EBIT\* von etwa -0,2 Milliarden Euro aus; dabei entfallen etwa -0,2 Milliarden Euro auf Airbus. Darüber hinaus hatten sonstige Unterschiede aus Währungsumrechnungen einschließlich solcher aus dem zeitlichen Auseinanderfallen von auf US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen und

den entsprechenden auf US-Dollar lautenden Kosten sowie die Neubewertung von Drohverlustrückstellungen einen positiven Effekt auf das EBIT\* in Höhe von 0,2 Milliarden Euro gegenüber 2010. Siehe „– 2.1.2.7 Währungsumrechnung“.

Im Jahr 2010 wurden Cashflow Hedges für auf US-Dollar lautende Umsätze von EADS in Höhe von ca. 18,5 Milliarden US-Dollar fällig. 2010 lag der durchschnittliche Wechselkurs, zu dem EADS die auf US-Dollar lautenden Erlöse absicherte, bei 1,35 €/US\$ gegenüber 1,26 €/US\$ im Vorjahr. Diese Differenz wirkte sich 2010 im Vergleich zu 2009 in einem Rückgang des EBIT\* von etwa -1,0 Milliarden Euro aus; dabei entfallen etwa -0,9 Milliarden Euro auf Airbus. Darüber hinaus hatten sonstige Unterschiede aus Währungsumrechnungen einschließlich solcher aus dem zeitlichen Auseinanderfallen von auf US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen und den entsprechenden auf US-Dollar lautenden Kosten sowie die Neubewertung von Drohverlustrückstellungen einen positiven Effekt auf das EBIT\* in Höhe von 0,4 Milliarden Euro gegenüber 2009.



## 2.1.4 Ertragslage

Die nachstehende Tabelle zeigt einen Aufriss der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen (IFRS) von EADS der letzten drei Jahre nach Divisionen.

(in Mio. €, ausgenommen Ergebnis je Aktie)	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010	Stand zum 31. Dezember 2009
Umsatzerlöse	49.128	45.752	42.822
Umsatzkosten	(42.285)	(39.528)	(38.383)
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>6.843</b>	<b>6.224</b>	<b>4.439</b>
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	(2.408)	(2.312)	(2.196)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(3.152)	(2.939)	(2.825)
Sonstige betriebliche Erträge	359	171	170
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(221)	(102)	(102)
Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis	192	145	134
<b>Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern</b>	<b>1.613</b>	<b>1.187</b>	<b>(380)</b>
Zinsergebnis	13	(99)	(147)
Übriges Finanzergebnis	(233)	(272)	(445)
Ertragsteuern	(356)	(244)	220
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.037</b>	<b>572</b>	<b>(752)</b>
Davon entfallen auf:			
<b>die Eigentümer des Mutterunternehmens (Gewinn (Verlust))</b>	<b>1.033</b>	<b>553</b>	<b>(763)</b>
die nicht-beherrschenden Anteile	4	19	11
<b>Ergebnis je Aktie (ohne Verwässerungseffekt) (in €)</b>	<b>1,27</b>	<b>0,68</b>	<b>(0,94)</b>
<b>Ergebnis je Aktie (mit Verwässerungseffekt) (in €)</b>	<b>1,27</b>	<b>0,68</b>	<b>(0,94)</b>

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

### 2.1.4.1 Konzernumsatzerlöse

Die nachstehende Tabelle zeigt einen Aufriss der Konzernumsatzerlöse von EADS der letzten drei Jahre nach Divisionen.

(in Mio. €)	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010	Stand zum 31. Dezember 2009
Airbus <sup>(1)</sup>	33.103	29.978	28.067
<i>Airbus Commercial</i>	31.159	27.673	26.370
<i>Airbus Military</i>	2.504	2.684	2.235
Eurocopter	5.415	4.830	4.570
Astrium	4.964	5.003	4.799
Cassidian	5.803	5.933	5.363
<b>Summe Umsatzerlöse der Divisionen</b>	<b>49.285</b>	<b>45.744</b>	<b>42.799</b>
Übrige Aktivitäten	1.252	1.182	1.096
Zentrale/Konsolidierung <sup>(2)</sup>	(1.409)	(1.174)	(1.073)
<b>Summe</b>	<b>49.128</b>	<b>45.752</b>	<b>42.822</b>

(1) Airbus berichtet in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen. Siehe „– 2.1.1 Überblick“.

(2) Zentrale/Konsolidierung umfasst insbesondere Anpassungen und Eliminierungen von konzerninternen Geschäftsvorfällen.

In 2011 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse um 7,4 Prozent von 45,8 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 49,1 Milliarden Euro im Jahr 2011. Die Steigerung resultierte vorwiegend aus höheren Umsatzerlösen bei Airbus und Eurocopter, teilweise ausgeglichen durch einen leichten Rückgang der Umsatzerlöse bei Astrium und Cassidian.

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse um 6,8 Prozent von 42,8 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 45,8 Milliarden Euro im Jahr 2010. Der Anstieg resultierte aus höheren Umsatzerlösen aller Divisionen.

#### Airbus

In 2011 stiegen die Konzernumsatzerlöse von Airbus um 10,4 Prozent von 30,0 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 33,1 Milliarden Euro im Jahr 2011. Der Anstieg ist auf höhere Umsatzerlöse bei Airbus Commercial zurückzuführen, die teilweise durch einen Rückgang der Umsatzerlöse bei Airbus Military ausgeglichen wurden.

In 2010 stiegen die Konzernumsatzerlöse von Airbus um 6,8 Prozent von 28,1 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 30,0 Milliarden Euro im Jahr 2010. Der Anstieg ist vorwiegend auf höhere Umsatzerlöse bei Airbus Commercial sowie eine leichte Steigerung der Umsatzerlöse bei Airbus Military zurückzuführen.

#### Airbus Commercial

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

Anzahl der Flugzeuge	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010	Stand zum 31. Dezember 2009
Single Aisle	421	401	402
Langstrecke (Long-Range)	87	91	86
Großflugzeuge	26	18	10
<b>Summe</b>	<b>534(1)</b>	<b>510(2)</b>	<b>498</b>

(1) 536 Flugzeuge mit Umsatzrealisierung (zwei in 2010 unter Operating-Leasingverträgen ausgelieferte A330-200 wurden im Jahr 2011 weiterveräußert).

(2) 508 Flugzeuge mit Umsatzrealisierung (Auslieferung von zwei A330-200 unter Operating-Leasingverträgen)

In 2011 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Airbus Commercial um 12,6 Prozent von 27,7 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 31,2 Milliarden Euro im Jahr 2011. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen zurückzuführen auf höhere Auslieferungszahlen (534 Auslieferungen im Jahr 2011, davon 536, die zur Realisierung von Umsatzerlösen berechtigten, gegenüber 510 im Jahr 2010, davon 508 die zur Realisierung von Umsatzerlösen berechtigten), einen günstigen Mix (insbesondere höhere Auslieferungszahlen beim A380 im Jahr 2011) sowie bessere Preise bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln. Der Anstieg

wurde teilweise durch negative Währungskurseffekte in Höhe von rund -0,4 Milliarden Euro ausgeglichen. Zur Erläuterung der Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das Ergebnis von EADS siehe „– 2.1.2.6 Bilanzierung gesicherter Fremdwährungstransaktionen im Jahresabschluss“, „– 2.1.2.7 Währungsumrechnung“, „– 2.1.7.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren – 1. Finanzmarktrisiken - Wechselkursrisiken“.

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Airbus Commercial um 4,9 Prozent von 26,4 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 27,7 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser

Anstieg ist im Wesentlichen zurückzuführen auf höhere Auslieferungszahlen (510 Auslieferungen im Jahr 2010, davon 508, die zur Realisierung von Umsatzerlösen berechtigten gegenüber 498 im Jahr 2009), einen günstigen Mix (insbesondere höhere Auslieferungszahlen beim A380 im

Jahr 2010) sowie bessere Preise bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln. Der Anstieg wurde teilweise durch negative Währungskurseffekte in Höhe von rund -0,5 Milliarden Euro ausgeglichen.

### Airbus Military

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

Anzahl der Flugzeuge	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010	Stand zum 31. Dezember 2009
CN235	7	6	4
C212	3	0	0
C295	10	13	12
P-3	3	1	0
A330 MRTT (Tanker)	6	0	0
<b>Summe</b>	<b>29</b>	<b>20</b>	<b>16</b>

In 2011 sanken die Konzernumsatzerlöse von Airbus Military um 6,7 Prozent von 2,7 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 2,5 Milliarden Euro im Jahr 2011. Dieser Rückgang resultiert im Wesentlichen aus einer um 0,3 Milliarden Euro geringeren Umsatzrealisierung im A400M-Programm im Jahr 2011, teilweise ausgeglichen durch einen Anstieg der Umsatzerlöse aus Tankflugzeugen.

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Airbus Military um 20,0 Prozent von 2,2 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 2,7 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einer um 0,5 Milliarden Euro höheren Umsatzrealisierung im A400M-Programm im Jahr 2010, teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang der Umsatzerlöse aus Tankflugzeugen und Aktivitäten mit mittelschweren und leichten Flugzeugen.

### Eurocopter

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

Anzahl der Hubschrauber	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010	Stand zum 31. Dezember 2009
Tiger	16	15	7
Leichte Hubschrauber	237	260	284
Mittelschwere Hubschrauber	189	197	219
Schwere Hubschrauber	61	55	48
<i>Davon NH90</i>	<i>32</i>	<i>28</i>	<i>15</i>
<b>Summe</b>	<b>503</b>	<b>527</b>	<b>558</b>

In 2011 stiegen die Konzernumsatzerlöse von Eurocopter um 12,1 Prozent von 4,8 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 5,4 Milliarden Euro im Jahr 2011, obwohl die Anzahl der ausgelieferten Hubschrauber insgesamt von 527 im Jahr 2010 auf 503 im Jahr 2011 sank. Der Umsatzanstieg resultiert primär aus einem günstigen Mix bei den Auslieferungen ziviler Hubschrauber sowie den Services- und Kundendienstleistungen sowie aus zusätzlichen 0,2 Milliarden Euro Umsatzerlöse in 2011 aus der Erstkonsolidierung von Vector Aerospace. Siehe „-2.1.2.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“.

In 2010 stiegen die Konzernumsatzerlöse von Eurocopter um 5,7 Prozent von 4,6 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 4,8 Milliarden Euro im Jahr 2010, obwohl die Anzahl der ausgelieferten Hubschrauber insgesamt von 558 im Jahr 2009 auf 527 im Jahr 2010 sank. Der Umsatzanstieg resultiert primär aus einem günstigen Mix (insbesondere aus höheren Auslieferungszahlen bei den Hubschraubern NH90 und Tiger im Jahr 2010) sowie einem Zuwachs bei den Umsatzerlösen aus Unterstützungsleistungen.



## Astrium

Die nachstehende Tabelle zeigt einen Aufriss der von der Division Astrium in den letzten drei Jahren ausgelieferten Telekommunikationssatelliten.

	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010	Stand zum 31. Dezember 2009
Telekommunikationssatelliten	5	5	4

In 2011 belaufen sich die Konzernumsatzerlöse auf 5,0 Milliarden Euro und sind damit im Vergleich zu 2010 nahezu unverändert. Ein Rückgang der Umsatzerlöse bei Astrium Services wurde durch höhere Umsatzerlöse bei Astrium Space Transportation und Astrium Satellites nahezu ausgeglichen.

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Astrium um 4,3 Prozent von 4,8 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 5,0 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser Anstieg war auf die hohen Auslieferungszahlen bei Telekommunikations- und Erdbeobachtungssatelliten sowie die gestiegenen Umsatzerlöse im Verteidigungsbereich zurückzuführen, die den Aufholeffekt für so genannte „In-Orbit Incentive Schemes“ im Jahr 2009 (-0,2 Milliarden Euro) mehr als ausglich.

## Cassidian

In 2011 sanken die von Cassidian erzielten Konzernumsatzerlöse um 2,2 Prozent von 5,9 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 5,8 Milliarden Euro im Jahr 2011. Hohe Umsatzerlöse aus Auftragsbeständen aus dem Kern- und Exportgeschäft für Eurofighter- und Lenkflugkörperprogramme sowie Radarsysteme wurden unter anderem durch die Verschiebungen von Meilensteinen im Sicherheitsgeschäft mehr als ausgeglichen.

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Cassidian um 10,6 Prozent von 5,4 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 5,9 Milliarden Euro im Jahr 2010. Im Wesentlichen ist dieser Anstieg auf das Volumenwachstum im Kern- und Exportgeschäft für Eurofighter- und Lenkflugkörperprogramme sowie auf Fortschritte in Grenzsicherungsverträgen zurückzuführen.

## Übrige Aktivitäten

In 2011 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse im Bereich Übrige Aktivitäten um 5,9 Prozent von 1,2 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 1,3 Milliarden Euro im Jahr 2011. Dieser Anstieg war vor allem eine Folge gesteigener Auslieferungen von leichten und mittelschweren Transportflugzeugen, höheren Umsatzerlösen aus Auslieferungen im LUH-Programm (Light Utility Helicopter) bei EADS North America in 2011 sowie höheren Produktionsraten und das verstärkte Geschäft mit Kabinensitzen bei EADS Sogerma.

In 2010 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse im Bereich Übrige Aktivitäten um 7,8 Prozent von 1,1 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 1,2 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser Anstieg war vor allem eine Folge des Hochlaufs der LUH (Light Utility Helicopter)-Auslieferungen bei EADS North America (53 im Jahr 2010 gegenüber 45 im Jahr 2009).

## 2.1.4.2 Konzernumsatzkosten

In 2011 stiegen die Konzernumsatzkosten trotz gewisser Kosteneinsparungen um 7,0 Prozent von 39,5 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 42,3 Milliarden Euro im Jahr 2011. Dieser Anstieg resultierte hauptsächlich aus den hohen Auslieferungszahlen und dem Wachstum bei Airbus sowie den Aufwendungen für Drohverlustrückstellungen in Höhe von 200 Millionen Euro für das A350-XWB-Programm in 2011. Siehe „—2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen in 2009, 2010 und 2011“. Die Konzernumsatzkosten beinhalten auch die Abschreibung von gemäß IAS 38 aktivierten Entwicklungskosten in Höhe von -116 Millionen Euro in 2011 (2010: -34 Millionen Euro). Vor allem als Folge der vorstehend genannten Gründe und trotz des im Vergleich zu 2010 negativen Einflusses des US-Dollars auf die Umsatzerlöse von Airbus, stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 13,6 Prozent in 2010 auf 13,9 Prozent in 2011.

In 2010 stiegen die Konzernumsatzkosten um 3,0 Prozent von 38,4 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 39,5 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser Anstieg resultierte hauptsächlich aus den hohen Auslieferungszahlen, Preisgleitklauseln und dem Wachstum bei Airbus, was teilweise durch weitere Einsparungen aus Power8 im Jahr 2010 und den fehlenden Anfall von Drohverlustrückstellungen in den A400M- und A380-Programmen (-2,1 Milliarden Euro im Jahr 2009) ausgeglichen wurde. Siehe „—2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen in 2009, 2010 und 2011“. Die Konzernumsatzkosten beinhalten auch die Abschreibung von gemäß IAS 38 aktivierten Entwicklungskosten in Höhe von -34 Millionen Euro in 2010 (2009: -146 Millionen Euro). Vor allem als Folge der vorstehend genannten Gründe und trotz des im Vergleich zu 2009 negativen Einflusses des US-Dollars auf die Umsatzerlöse von Airbus, stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 10,4 Prozent in 2009 auf 13,6 Prozent in 2010.

## 2.1.4.3 Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten des Konzerns

In 2011 erhöhten sich die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten des Konzerns um 4,2 Prozent von 2,3 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 2,4 Milliarden Euro im Jahr 2011. Dieser Anstieg resultierte vorwiegend aus höheren Aufwendungen bei Eurocopter, die sich wiederum hauptsächlich aus der Erstkonsolidierung von Vector Aerospace ergaben. Siehe „—2.1.2.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“.

In 2010 erhöhten sich die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten des Konzerns um 5,3 Prozent von 2,2 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 2,3 Milliarden Euro im Jahr 2010. Dieser Anstieg resultierte vorwiegend aus höheren Aufwendungen bei Airbus und Astrium in Verbindung mit Bieterkampagnen.

#### 2.1.4.4 Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns

In 2011 erhöhten sich die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen des Konzerns um 7,2 Prozent von 2,9 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 3,2 Milliarden Euro im Jahr 2011. Die Steigerung resultierte vorwiegend aus höheren Aufwendungen bei Airbus für die Entwicklung des A350-XWB-Programms, bei Cassidian für unbemannte Flugsysteme (Unmanned Aerial Systems – UAS) und Eurofighter-Radaraktivitäten sowie bei Eurocopter über die gesamte Produktpalette. Siehe „—2.1.2.5 Aktivierte Entwicklungskosten“.

In 2010 erhöhten sich die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen des Konzerns um 4,0 Prozent von 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2009 auf 2,9 Milliarden Euro im Jahr 2010. Die Steigerung resultierte vorwiegend aus höheren Aufwendungen bei Cassidian für unbemannte Flugsysteme (Unmanned Aerial Systems – UAS) und im Systemgeschäft sowie bei Eurocopter über die gesamte Produktpalette. Bei Airbus wurde der Anstieg der Aufwendungen aus dem A350-XWB-Programm durch Rückgänge bei anderen Programmen wie insbesondere dem A380 und A330-200F annähernd ausgeglichen.

#### 2.1.4.5 Sonstige betriebliche Erträge und sonstige betriebliche Aufwendungen des Konzerns

Die sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Konzerns enthalten Gewinne und Verluste aus Veräußerungen von Anlagevermögen sowie Mieteinnahmen.

In 2011 betrug der Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen 138 Millionen Euro gegenüber 69 Millionen Euro im Jahr 2010. Der Nettoanstieg resultierte vor allem aus der Auflösung rückzahlbarer Darlehen von europäischen Regierungen in Folge der Beendigung des A340-Programms durch Airbus im Jahr 2011, woraus sich ein positiver Effekt von 192 Millionen Euro auf die sonstigen betrieblichen Erträge ergab. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 27: Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“. Dieser positive Effekt wurde durch Wertminderungsaufwendungen für Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von -20 Millionen Euro in 2011 teilweise ausgeglichen.

In 2010 betrug der Saldo aus sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen 69 Millionen Euro gegenüber 68 Millionen Euro im Jahr 2009. Gewinne und Verluste glichen sich gegenüber 2009 in etwa aus.

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

In 2011 verzeichnete EADS einen Ertrag von 192 Millionen Euro aus „Anteilen am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“, verglichen mit 145 Millionen Euro im Jahr 2010. Der Anstieg um 47 Millionen Euro ergibt sich unter anderem durch das höhere 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“.

2010 verzeichnete EADS einen Ertrag von 145 Millionen Euro aus „Anteilen am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“, verglichen mit 134 Millionen Euro im Jahr 2009. Der Anstieg um 11 Millionen Euro ergibt sich vor allem durch das höhere Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung von EADS an Dassault Aviation.

#### 2.1.4.7 Zinsergebnis des Konzerns

Das Zinsergebnis des Konzerns spiegelt den Saldo der Zinserträge und -aufwendungen wider, die sich aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten ergeben und beinhaltet Zinsaufwendungen für rückzahlbare Darlehen von europäischen Regierungen, die zur Finanzierung von F & E-Arbeiten gewährt wurden.

In 2011 hat EADS einen konsolidierten Nettozinsertrag von 13 Millionen Euro erfasst, nach einem Nettozinsaufwand von -99 Millionen Euro im Vorjahr. Die Verbesserung des Zinsergebnisses resultiert vor allem aus niedrigen Zinsaufwendungen für rückzahlbare Darlehen und höheren Zinserträgen aufgrund höherer Barbestände des Konzerns. Das Zinsergebnis für 2011 beinhaltet einen positiven Effekt in Höhe von 120 Millionen Euro aus der Beendigung des A340-Programms durch Airbus in 2011. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 27: Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“.

In 2010 hat EADS einen konsolidierten Nettozinsaufwand von -99 Millionen Euro gegenüber -147 Millionen Euro im Jahr 2009 erfasst. Diese Verbesserung resultiert im Wesentlichen aus den niedrigeren Zinsaufwendungen für die Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns und der Neubewertung der zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse für rückzahlbare Darlehen von europäischen Regierungen.

#### 2.1.4.8 Übriges Finanzergebnis des Konzerns

Diese Position beinhaltet unter anderem, die Auswirkung der Marktbewertung von Finanzinstrumenten, den Effekt aus der Währungsumrechnung monetärer Posten und die Umkehr der Diskontierungseffekte bei Rückstellungen im Zeitablauf (Unwinding). Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze - Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze — Derivative Finanzinstrumente“ — Eingebettete Derivate“. Diese Position beinhaltet auch die Bewertung von Prämien für US-Dollar-Optionen, die der Absicherung von Währungsrisiken dienen.

In 2011 verbesserte sich das Übrige Finanzergebnis des Konzerns auf -233 Millionen Euro gegenüber -272 Millionen Euro im Jahr 2010. Diese positive Veränderung um 39 Millionen Euro ergibt sich unter anderem aus einer günstigeren Auswirkung der Währungsumrechnung von auf US-Dollar und britische Pfund lautenden flüssigen Mitteln in den Abschlüssen der in Euro bilanzierenden Konzerngesellschaften. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 12: Finanzierungsaufwendungen“.

In 2010 verbesserte sich das Übrige Finanzergebnis des Konzerns auf -272 Millionen Euro gegenüber -445 Millionen Euro im Jahr 2009. Diese positive Veränderung von 173 Millionen Euro resultiert im Wesentlichen aus den gegenüber 2009 geringeren Umkehrungen von Diskontierungseffekten im Jahr 2010, was wiederum auf einen niedrigeren Stand von abzuzinsenden Rückstellungen zurückzuführen ist.

#### 2.1.4.9 Konzerntragsteuern

In 2011 belief sich der Aufwand für Ertragsteuern auf -356 Millionen Euro (2010: -244 Millionen Euro). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den im Vergleich zu 2010 höheren steuerpflichtigen Gewinn von 1.393 Millionen Euro in 2011 zurückzuführen (2010 816 Millionen Euro). 2011 lag der effektive Steuersatz bei 26 Prozent. Der geringere Steuersatz spiegelt unter anderem einen positiven Effekt aus der Neubewertung von Steuerrückstellungen wider. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 13: Ertragsteuern“.

In 2010 ergab sich ein Steueraufwand in Höhe von -244 Millionen Euro gegenüber einem Steuerertrag von 220 Millionen Euro im Jahr 2009. Der Aufwand resultiert aus einem steuerpflichtigen Gewinn von 816 Millionen Euro in 2010 im Vergleich zu einem steuerlichen Verlust von -972 Millionen Euro im Vorjahr. 2010 lag der effektive Steuersatz bei 30 Prozent.

#### 2.1.4.10 Auf nicht-beherrschende Anteile entfallendes Konzernergebnis

In 2011 beträgt das auf nicht-beherrschende Anteile entfallende Konzernergebnis 4 Millionen Euro gegenüber 19 Millionen Euro im Jahr 2010 und 11 Millionen in 2009.

#### 2.1.4.11 Den Eigentümern des Mutterunternehmens zurechenbares Konzernergebnis

Infolge der vorstehend erläuterten Faktoren erzielte EADS im Jahr 2011 einen Konzerngewinn von 1.033 Millionen Euro gegenüber einem Konzerngewinn von 553 Millionen Euro im Jahr 2010 und einem Konzernverlust von -763 Millionen Euro im Jahr 2009.

#### 2.1.4.12 Ergebnis je Aktie

Für 2011 ergab sich ein Ergebnis je Aktie ohne Verwässerungseffekt von 1,27 Euro verglichen mit 0,68 Euro je Aktie im Jahr 2010. Am 31. Dezember 2011 waren 814.896.511 Aktien ausstehend. Der zur Berechnung des Ergebnisses je Aktie verwendete Nenner belief sich auf 812.507.288 Aktien; dies entspricht der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien. In 2009 ergab sich für EADS ein Verlust je Aktie ohne Verwässerungseffekt von 0,94 Euro je Aktie.

Für 2011 ergab sich ein Ergebnis je Aktie mit Verwässerungseffekt von 1,27 Euro verglichen mit 0,68 Euro je Aktie im Jahr 2010. Der zur Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie verwendete Nenner belief sich auf 813.701.912 Aktien; dies entspricht der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien, bereinigt um die angenommene Umwandlung aller potenziellen Stammaktien. In 2009 erfasste EADS einen Verlust je Aktie mit Verwässerungseffekt von 0,94 Euro je Aktie.

Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 23: Eigenkapital“ und „— Anmerkung 38: Ergebnis je Aktie“.

## 2.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht-beherrschender Anteile)

Die folgende Tabelle fasst die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2011 zusammen.

(in Mio. €)

<b>Stand 31. Dezember 2010</b>	<b>8.936</b>
Konzernergebnis	1.037
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	(579)
Kumuliertes sonstiges Ergebnis	(289)
<i>Davon Unterschiede aus Währungsumrechnung</i>	<i>(72)</i>
Kapitalerhöhung	63
Anteilsbasierte Vergütung (IFRS 2)	15
Barausschüttung an die Aktionäre der EADS N.V./Dividendenausüttung an nicht-beherrschende Anteile	(183)
Eigenkapitaltransaktion (IAS 27)	(125)
Änderung von nicht-beherrschenden Anteilen	3
Änderung eigener Anteile	(8)
<b>Stand 31. Dezember 2011</b>	<b>8.870</b>

Das Konzern-Eigenkapital in 2011 spiegelt vor allem die Änderungen der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von -0,6 Millionen Euro sowie den Rückgang des kumulierten sonstigen Ergebnisses in Höhe von -0,3 Milliarden Euro wider. Letzteres resultiert insbesondere aus der zum Jahresende negativen Veränderung der Marktbewertung (nach Steuern) des Teils des Sicherungsportfolios von EADS, der gemäß IAS 39 für Cashflow-Hedge-Accounting qualifiziert ist („**Cashflow Hedges**“). Diese Rückgänge im Konzern-Eigenkapital wurden teilweise durch das Konzernergebnis für 2011 ausgeglichen.

Nachstehend werden die Berechnung des kumulierten sonstigen Ergebnisses 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 2011, 2010 und 2009 endenden Geschäftsjahre“.

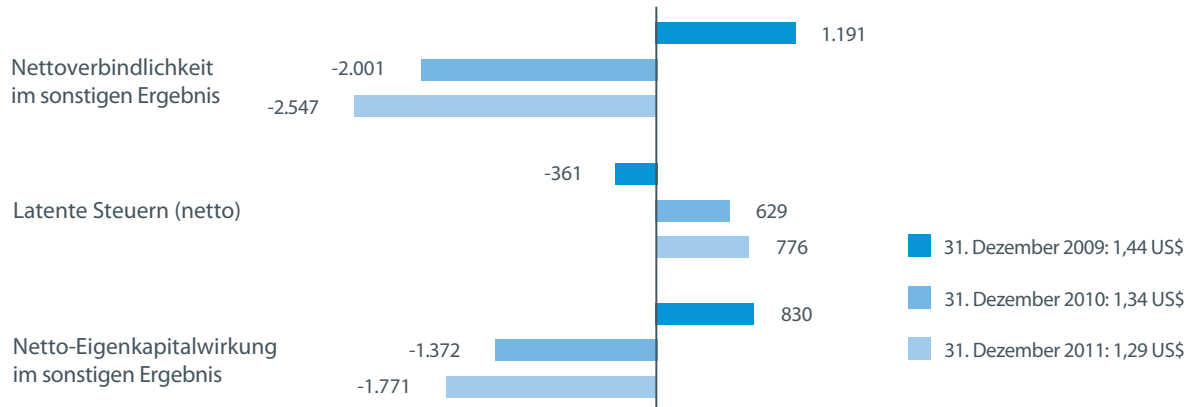
### 2.1.5.1 Auswirkungen von Cashflow Hedges auf das kumulierte sonstige Ergebnis

Zum 31. Dezember 2011 belief sich der Nominalbetrag des Portfolios ausstehender Cashflow Hedges von EADS auf 75,1 Milliarden US-Dollar, die gegenüber dem Euro und dem britischen Pfund gesichert waren. Die nach IAS 39 zum Jahresende erforderliche Marktbewertung

dieses Portfolios führte auf Basis eines Schlusskurses von 1,29 €/US\$ gegenüber dem 31. Dezember 2010 zu einer negativen Bewertungsänderung (vor Steuern) im kumulierten sonstigen Ergebnis in Höhe von -0,5 Milliarden Euro. Im Vergleich dazu ergab sich zum 31. Dezember 2010 auf Basis eines Schlusskurses von 1,34 €/US\$ eine gegenüber dem 31. Dezember 2009 negative Bewertungsänderung (vor Steuern) im kumulierten sonstigen Ergebnis in Höhe von -3,2 Milliarden Euro. Für weitere Informationen über die Bemessung des beizulegenden Zeitwertes von Finanzinstrumenten siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34: Informationen über Finanzinstrumente“.

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 der Cashflow Hedges im kumulierten sonstigen Ergebnis in Millionen Euro (basierend auf den Wechselkursen zum Jahresende)



Infolge der negativen Veränderung der Marktbewertung des Cashflow-Sicherungsportfolios im Jahr 2011 ergibt das kumulierte sonstige Ergebnis in 2011 eine Nettoverbindlichkeit von -2,5 Milliarden Euro, verglichen mit einer Nettoverbindlichkeit von -2,0 Milliarden Euro im Jahr 2010. Der entsprechende Steuereffekt von 0,2 Milliarden Euro führte zum 31. Dezember 2011 zu aktiven latenten Steuern in Höhe von 0,8 Milliarden Euro gegenüber aktiven latenten Steuern in Höhe von 0,6 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2010.

Für weitere Informationen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34b): Buchwerte und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten“.

### 2.1.5.2 Auswirkung von Unterschieden aus Währungsumrechnung im kumulierten sonstigen Ergebnis

Die Auswirkungen der Unterschiede aus Währungsumrechnung auf das kumulierte sonstige Ergebnis in Höhe von -72 Millionen Euro im Jahr 2011 ergeben sich weitgehend aus der Veränderung des US-Dollar Kurses.

## 2.1.6 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 aufrechtzuerhalten. Der Konzern erreicht dieses Ziel mit der:

- ⊙ Umsetzung 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 2011 wies das Unternehmen konsolidierte Bruttobarmittel in Höhe von 16,8 Milliarden Euro (davon Wertpapiere mit 11,5 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 2011 lag die Nettoliquidität des Konzerns bei 11,7 Milliarden Euro (11,9 Milliarden Euro am 31. Dezember 2010).

Die Liquidität wird zudem durch eine syndizierte Absicherungsfazilität von 3,0 Milliarden Euro gestützt, die zum 31. Dezember 2011 nicht gezeichnet ist und keine finanziellen Verpflichtungen bedingt sowie durch ein Programm mit Euro Medium Term Notes und ein Programm von kurzfristigen Schuldtiteln. Siehe „— 2.1.6.3 Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns“. Die Einflüsse auf den Zahlungsmittelbestand von EADS und somit das Liquiditätsrisiko werden nachstehend dargestellt.

Das langfristige Rating für EADS von Moody's Investors Service Inc. („**Moody's**“) lautet derzeit auf A1 (mit stabilem Ausblick). Standard and Poor's Credit Market Service Europe Limited („**Standard & Poor's**“) stuft EADS als A- (mit positivem Ausblick) ein, und Fitch Polska S.A. („**Fitch Ratings**“) bewertet EADS mit BBB+ (mit stabilem Ausblick). Standard and Poor's



und Fitch Ratings sind in der Europäischen Union gegründet und zum Zeitpunkt dieses Registrierungsdokuments als Ratingagentur gemäß Richtlinie EG Nr. 1060/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über Ratingagenturen (die „**CRA Richtlinie**“) registriert. Moody's ist nicht innerhalb

der Europäischen Union gegründet und nicht gemäß der CRA-Richtlinie registriert, allerdings ist Moody's Investors Service Ltd., die Tochtergesellschaft dieser Ratingsagentur in der Europäischen Union, gemäß der CRA-Richtlinie registriert und hat das Rating von Moody's bestätigt.

### 2.1.6.1 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 sowie rückzahlbaren Darlehen europäischer Regierungen. Die militärischen Aktivitäten von EADS profitieren daneben von staatlich finanzierten Forschungs- und 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. €)	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010	Stand zum 31. Dezember 2009
<b>Nettoliquidität des Konzerns am 1. Januar</b>	<b>11.918</b>	<b>9.797</b>	<b>9.193</b>
Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit <sup>(1)</sup>	3.392	2.177	2.423
Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	1.386	2.819	15
<i>Davon Kundenfinanzierung</i>	<i>135</i>	<i>63</i>	<i>(406)</i>
Cashflow (für) Investitionstätigkeit <sup>(2)</sup>	(3.820)	(2.289)	(1.853)
<i>Davon aus industriellen Investitionen</i>	<i>(2.197)</i>	<i>(2.250)</i>	<i>(1.957)</i>
<i>Davon Akquisitionen</i>	<i>(1.535)</i>	<i>(38)</i>	<i>(21)</i>
<b>Free Cashflow<sup>(3)</sup></b>	<b>958</b>	<b>2.707</b>	<b>585</b>
<i>Davon Free Cashflow vor Kundenfinanzierung</i>	<i>823</i>	<i>2.644</i>	<i>991</i>
Barausschüttung an die Aktionäre der EADS NV/an nicht-beherrschende Anteile	(183)	(7)	(166)
Kapitalveränderung und Änderung von nicht-beherrschenden Anteilen	(65)	(48)	17
Änderung eigener Anteile	(1)	(3)	(5)
Zuführungen zu Planvermögen von Pensionsprogrammen	(489)	(553)	(173)
Sonstige Änderungen der Finanzlage	(457)	25	346
<b>Nettoliquidität des Konzerns am 31. Dezember</b>	<b>11.681</b>	<b>11.918</b>	<b>9.797</b>

(1) Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit, ohne (i) Veränderungen des Working Capital und (ii) Zuführungen zum Planvermögen von Pensionsprogrammen (2009: -173 Millionen Euro; 2010: -553 Millionen Euro; 2011: -489 Millionen Euro).

(2) Beinhaltet nicht Käufe von „zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren“ (2009: Nettozugang von -821 Millionen Euro; 2010: Nettozugang von -3.147 Millionen Euro; 2011: Nettozugang von -378 Millionen Euro), die ausschließlich für Zwecke dieser Nettoliquiditätsdarstellung als Zahlungsmittel und nicht als Finanzanlagen klassifiziert werden.

(3) Beinhaltet nicht Käufe von „zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren“ oder Zuführungen zum Planvermögen von Pensionsprogrammen

Am 31. Dezember 2011 lag die Nettoliquidität des Konzerns bei 11,7 Milliarden Euro. Dies entspricht einer Abnahme von 2,0 Prozent gegenüber dem Stichtag 31. Dezember 2010. Die Abnahme resultiert vorwiegend aus dem Cashflow für Investitionstätigkeit in Höhe von -3,8 Milliarden Euro, der insbesondere aus Akquisitionen in 2011 resultiert. Dieser Effekt wurde teilweise durch den Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit in Höhe von +3,4 Millionen Euro und andere Positionen kompensiert.

#### Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit erhöhte sich in 2011 um 55,8 Prozent auf 3,4 Milliarden, hauptsächlich aufgrund der Verbesserung der Rentabilität vor Abschreibungen und Berücksichtigung von Vorsorgen.

#### Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten umfassen Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Vermögenswerte und aktive Rechnungsabgrenzungsposten abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstiger Verbindlichkeiten (einschließlich Kundenanzahlungen), passiver Rechnungsabgrenzungsposten und Kundenfinanzierung. Veränderungen im Working Capital wirkten sich in 2011 positiv auf die Nettoliquidität aus (1,4 Milliarden Euro), verglichen mit einer positiven Auswirkung auf die Nettoliquidität von 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2010.

Die Hauptfaktoren, die 2011 positiv zur Veränderung des Working Capital beitrugen, waren: (i) Vorauszahlungen von



Kunden (2,0 Milliarden Euro), die aufgrund eines höheren Geschäftsaufkommens insbesondere bei Airbus gegenüber 2010 zunahmen, (ii) die Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (0,8 Milliarden Euro) hauptsächlich bei Airbus, und (iii) die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (0,4 Milliarden Euro). Diese positiven Veränderungen des Jahres wurden teilweise ausgeglichen durch (i) die Veränderung der Vorräte (-1,6 Milliarden Euro) aus einem Anstieg der Vorräte in den meisten Divisionen, insbesondere bei Airbus infolge der schrittweisen Produktionssteigerungen bei Single-Aisle- und Langstrecken-Flugzeugen sowie (ii) die Veränderung der sonstigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (-0,3 Milliarden Euro).

Die Hauptfaktoren, die 2010 positiv zur Veränderung des Working Capital beitrugen, waren: (i) die Veränderung der Vorräte (0,7 Milliarden Euro) infolge einer Reduzierung der Vorräte insbesondere bei Airbus und (ii) Vorauszahlungen von Kunden (1,7 Milliarden Euro), die zwar im Jahr 2010 bei Airbus Commercial anstiegen, aber insgesamt gegenüber 2009 infolge geringerer Vorauszahlungen bei Astrium und Cassidian nach einem außergewöhnlichen Auftragseingang in 2009 abnahmen sowie (iii) die Veränderungen der sonstigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (0,7 Milliarden Euro) einschließlich

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

(in Mrd. €)	2011	2010	2009
Langstrecke (Long-Range)	1,5	1,8	1,2
A380	3,8	3,7	3,6
Eurocopter	0,2	0,2	0,2
Sonstige	0,2	0,3	0,3
<b>Gesamt</b>	<b>5,7</b>	<b>6,0</b>	<b>5,3</b>

### Cashflow für Investitionstätigkeit

Das Management teilt den Cashflow für Investitionstätigkeit in drei Kategorien ein: (i) industrielle Investitionen, (ii) Akquisitionen und (iii) Sonstige.

**Industrielle Investitionen.** Industrielle Investitionen (Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte) beliefen sich im Jahr 2011 auf -2,2 Milliarden Euro gegenüber -2,3 Milliarden Euro für 2010 und -2,0 Milliarden Euro für 2009. Im Jahr 2011 entfielen Investitionen in Höhe von -1,4 Milliarden Euro auf Airbus-Programme (im Wesentlichen für die A350 XWB) und in Höhe von -0,8 Milliarden Euro auf weitere Programme in anderen Divisionen, insbesondere bei Astrium.

Für den Zeitraum von 2012 bis 2013 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.

Zahlungen der öffentlichen Hand für Entwicklungsprogramme. Die positiven Einflüsse des Jahres wurden teilweise durch die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (-0,3 Milliarden Euro) ausgeglichen.

**Rückzahlbare Darlehen europäischer Regierungen.** Am 31. Dezember 2011 betragen die aufgrund ihrer besonderen Beschaffenheit in der Bilanz unter den Posten „langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ und „kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ ausgewiesenen rückzahlbaren Darlehen europäischer Regierungen insgesamt 5,7 Milliarden Euro einschließlich aufgelaufener Zinsen.

In 2011 sanken die in der Bilanz ausgewiesenen rückzahlbaren Darlehen von europäischen Regierungen (nach Abzug von Rückzahlungen). Grund dafür war vor allem die Auflösung der Verpflichtungen in Höhe von 0,4 Milliarden Euro aufgrund der Beendigung des A340-Programms durch Airbus (zahlungswirksamer Effekt in Höhe von -0,1 Milliarden Euro). Dies wirkte sich auch positiv auf die sonstigen betrieblichen Erträge und das Zinsergebnis (192 Millionen Euro bzw. 120 Millionen Euro) in 2011 aus, wie vorstehend erläutert. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 27: Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“.

**Akquisitionen.** Der Mittelabfluss von -1,5 Milliarden Euro in 2011 spiegelt eine Reihe von Akquisitionen, die während des Geschäftsjahres getätigt wurden, darunter insbesondere von Vizada (-709 Millionen Euro), Vector (-432 Millionen Euro) und Satair (-342 Millionen Euro). Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 31: Konzern-Kapitalflussrechnung“.

Der Mittelabfluss von -38 Millionen Euro in 2010 spiegelt die Akquisition von Jena-Optronik GmbH. In 2009 beinhaltet der Betrag von -21 Millionen Euro vor allem die Akquisition des Geschäftsbereichs Unterwasser-Systeme von QinetiQ.

### Free Cashflow

Aus den oben dargelegten Faktoren ergab sich ein Free Cashflow von 1,0 Milliarden Euro für 2011, gegenüber 2,7 Milliarden Euro für 2010 und 0,6 Milliarden Euro für 2009. Der Free Cashflow vor Kundenfinanzierung betrug 0,8 Milliarden Euro im Jahr 2011, gegenüber 2,6 Milliarden Euro für 2010 und 1,0 Milliarden Euro für 2009.

## Zuführungen zu Planvermögen von Pensionsprogrammen

Der Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von -0,5 Milliarden Euro im Jahr 2011 und -0,6 Milliarden Euro im Jahr 2010 betrifft vor allem einen Beitrag zum Contractual Trust Arrangement (CTA) für die Zuweisung und Bildung von Pensionsplanvermögen gemäß IAS 19 sowie zum Planvermögen in Großbritannien und in Unterstützungsfonds in Deutschland. Der Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von -0,2 Milliarden Euro im Jahr 2009 betrifft primär Zuführungen zum Planvermögen in Großbritannien und Unterstützungsfonds in Deutschland. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25b): Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Für 2012 beabsichtigt EADS zusätzliche Beiträge zum Planvermögen, um die Rückstellungen für Pensionen in der Bilanz zu reduzieren.

## Sonstige Änderungen der Finanzlage

In 2011 resultiert die negative Veränderung um -457 Millionen Euro aus einer Zunahme der Finanzierungsverbindlichkeiten durch die neu konsolidierten Unternehmen. Im Jahr 2010 gab es eine leicht positive Veränderung in Höhe von 25 Millionen Euro gegenüber einer positiven Veränderung von 346 Millionen Euro im Jahr 2009, die sich vor allem aus Währungseffekten aus Finanzierungsverbindlichkeiten ergibt.

## 2.1.6.3 Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der kurz- und langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten des EADS-Konzerns am 31. Dezember 2011.

(in Mio. €)	31. Dezember 2011			
	Unter 1 Jahr	Über 1 Jahr bis zu 5 Jahren	Über 5 Jahre	Gesamt
Anleihen	-	1.056	549	1.605
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	74	801	679	1.554
Darlehen	279	187	185	651
Finanzierungs-Leasing	13	59	112	184
Sonstige	1.110	-	-	1.110
<b>Summe</b>	<b>1.476</b>	<b>2.103</b>	<b>1.525</b>	<b>5.104<sup>(1)</sup></b>

(1) Die Finanzierungsverbindlichkeiten beinhalten die Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit auf Airbus in Höhe von 455 Millionen Euro.

Die ausstehenden Finanzierungsverbindlichkeiten erhöhten sich von 4,3 Milliarden Euro am 31. Dezember 2010 auf 5,1 Milliarden Euro am 31. Dezember 2011. Diese Zunahme resultiert vor allem aus neuen Darlehen der Europäischen Investitionsbank (European Investment Bank – EIB) in Höhe von 721 Millionen US-Dollar und der japanischen Entwicklungsbank (Development Bank of Japan) in Höhe von 300 Millionen US-Dollar, wie nachfolgend beschrieben.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Absatzfinanzierungsgeschäften, die am 31. Dezember 2011 insgesamt 532 Millionen Euro betragen und vorwiegend variabel verzinst sind. Siehe „– 2.1.6.4 Absatzfinanzierung“.

## 2.1.6.2 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und Wertpapiere des Konzerns

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie das Wertpapierportfolio des Konzerns sind vorwiegend in nicht-spekulativen Finanzinstrumenten angelegt, die meist eine hohe Liquidität aufweisen, wie z. B. Geldmarktzertifikate, täglich fällige Einlagen, kurzfristige Schuldtitel, andere Geldmarktinstrumente und Anleihen. Siehe „– 2.1.7.2 Zinssätze“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34a): 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) beinhaltete im Jahr 2011 0,7 Milliarden aus der 37,5-Prozent-Konsolidierung von MBDA, gegenüber 0,7 Milliarden Euro für 2010 und 0,8 Milliarden Euro für 2009.



gegen einen variablen Kupon mit einer Verzinsung in Höhe des 3-Monats-EURIBOR plus 1,57 Prozent getauscht wurde.

**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 einem Tag und zwölf Monaten. Das Programm wurde 2003 aufgelegt und hat ein genehmigtes Ausgabevolumen von maximal 2 Milliarden Euro. Am 31. Dezember 2011 gab es keine kurzfristigen ausstehenden Schuldtitel im Rahmen dieses Programms.

**Darlehen der Europäischen Investitionsbank.** Im Jahr 2004 gewährte die Europäische Investitionsbank EADS ein mit 5,1 Prozent verzinstes langfristiges Darlehen (Effektivzins 5,1 Prozent) in Höhe von 421 Millionen US-Dollar mit Endfälligkeit im Jahr 2014. In 2011 schloss EADS einen langfristigen Kreditvertrag über 721 Millionen US-Dollar mit der Europäischen Investitionsbank ab. Für diesen Vertrag mit Endfälligkeit im Jahr 2021 (mit linearer Tilgung ab August 2015) zahlt EADS einen variablen Zinssatz in Höhe des 3-Monats-USD-LIBOR plus 0,849 Prozent. Gleichzeitig tauschte EADS den variablen Zinssatz gegen einen festen Zinssatz von 3,2 Prozent.

**Kreditzusage der japanischen Entwicklungsbank.** In 2011 erhielt EADS von der japanischen Entwicklungsbank (Development Bank of Japan) eine Kreditzusage mit Endfälligkeit 2021 (endfälliges Darlehen) über 300 Millionen US-Dollar. Die Kreditlinie wurde vollständig in Anspruch genommen, sie wird mit einem variablen Zinssatz in Höhe des 3-Monats-USD-LIBOR plus 1,15 Prozent verzinst. Gleichzeitig tauschte EADS den variablen Zinssatz gegen einen festen Zinssatz von 4,8 Prozent.

Für weitere Informationen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 26: Finanzierungsverbindlichkeiten“.

Etwa 10 Prozent der gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns von 5,1 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2011 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.

(in Mio. €)	2011	2010	2009
Finanzierungs-Leasing	-	-	1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	421	491	590
Darlehen	111	140	142
<b>Summe Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung<sup>(1)</sup></b>	<b>532</b>	<b>631</b>	<b>733</b>

(1) Die Summe der Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung zum 31. Dezember 2009 enthält die Saldierung von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 306 Millionen Euro. Zum 31. Dezember 2010 und 2011 wurde keine Saldierung von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung vorgenommen.

Von den Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 532 Millionen Euro zum 31. Dezember 2011 entfallen 455 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

## 2.1.6.4 Absatzfinanzierung

EADS bevorzugt Barverkäufe 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.

Die Entwicklung an den Finanzmärkten ist nach wie vor nicht vorhersehbar, was dazu führen könnte, dass sich zukünftig die Ausgaben von EADS für die Kundenfinanzierung von Verkehrsflugzeugen, im Wesentlichen in Form von Finanzierungs-Leasinggeschäften und gesicherten Darlehen, erhöhen. EADS wird dennoch versuchen, den Betrag so gering 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 den Kunden angebotenen Finanzierungen entsprechend marktüblichen vertraglichen Bedingungen an, um spätere Verkäufe oder Reduzierungen der entsprechenden Finanzierung zu erleichtern.

Bei der Bestimmung der Höhe und der Bedingungen einer Finanzierungstransaktion berücksichtigen Airbus und ATR sowohl das Rating der Luftfahrtgesellschaft, als auch spezifische Risikofaktoren im Hinblick auf das vorgesehene Betriebsumfeld des Flugzeugs und seinen zu erwartenden künftigen Wert. Als Anhaltspunkte für die den Kunden angebotenen finanziellen Bedingungen dienen auch die Marktrenditen und die derzeit üblichen Bankkonditionen.

Kundenforderungen weisen Bedingungen auf, die denen der ihnen zugrunde liegenden Finanzierungsverbindlichkeiten entsprechen. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 26: Finanzierungsverbindlichkeiten“. Siehe auch „— 2.1.2.8 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Des Weiteren erhielt Airbus im Jahr 1999 von der Deutschen Bank AG eine „Reinvestment Note“ in Höhe von 800 Millionen US-Dollar mit einem festen Zinssatz von 9,88 Prozent; zum 31. Dezember 2011 steht eine Verbindlichkeit in Höhe von 224 Millionen Euro (2010: 275 Millionen Euro, 2009: 305 Millionen Euro) aus.

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 Wertrisiko – hier besteht das Risiko im Wertverlust des finanzierten Flugzeugs. Siehe auch „Risikofaktoren – 1. Finanzmarktrisiken – Absatzfinanzierungsrisiko“.

### Kundenfinanzierungsrisiko

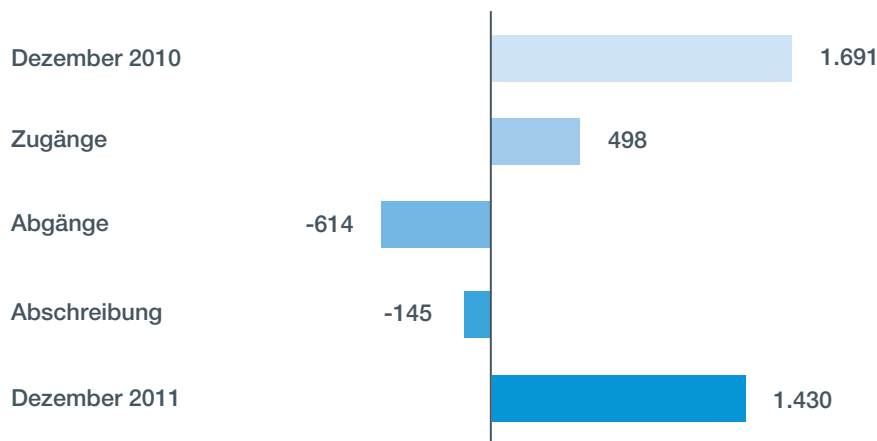
**Bruttorisiko.** Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung ist die Summe aus (i) dem Nettobuchwert von Flugzeugen unter

Operating-Leasing; (ii) dem ausstehenden Hauptbetrag aus dem Finanzierungs-Leasing oder Darlehen; und (iii) dem Barwert der maximalen Verpflichtungen aus Finanzierungsgarantien.

Das Bruttorisiko 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 wertberichtigt; (iii) das außerbilanzielle Bruttorisiko 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 Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus lag am 31. Dezember 2011 bei 1,4 Milliarden US-Dollar (1,1 Milliarden Euro). Das folgende Diagramm stellt die Entwicklung dieses Risikos im Jahr 2011 dar (in Millionen US-Dollar).

### Entwicklung des Bruttorisikos von Airbus in 2011



Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus verteilte sich am 31. Dezember 2011 auf 79 Flugzeuge, die zu jedem Zeitpunkt von etwa 25 Fluggesellschaften betrieben werden. Ferner kann das Risiko auch andere Vermögenswerte in Verbindung mit Flugzeugen, wie zum Beispiel Ersatzteile, betreffen. 90 Prozent des Bruttorisikos aus der Kundenfinanzierung von Airbus verteilen sich auf dreizehn Fluggesellschaften in elf Ländern (ohne Deckungsverpflichtungen).

Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von ATR lag am 31. Dezember 2011 bei 0,1 Milliarden US-Dollar (0,1 Milliarden Euro). Das Risiko verteilt sich auf 129 Flugzeuge.

ATR wird bei EADS mit 50 Prozent quotaal konsolidiert, EADS teilt das Risiko mit dem Partner Alenia.

Das Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung von Eurocopter lag am 31. Dezember 2011 bei 0,1 Milliarden Euro. Das Risiko verteilt sich auf 43 Hubschrauber.

**Nettorisiko.** Das Nettorisiko ist die Differenz zwischen dem Bruttorisiko und dem geschätzten Wert der Kreditsicherheiten. Der Wert der Sicherheiten wird mit Hilfe eines dynamischen Modells auf 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 „— 2.1.2.8 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Überleitung vom Brutto- zum Nettofinanzierungsrisiko (das die Wertgarantien nicht einschließt) zum 31. Dezember 2011, 2010 und 2009. Es umfasst 100 Prozent des Risikos aus der Kundenfinanzierung von Airbus und Eurocopter, sowie 50 Prozent des Risikos von ATR, entsprechend der Beteiligung von EADS an ATR.

(in Mio. €)	Anmerkung <sup>(1)</sup>	Airbus			ATR 50 %			Eurocopter			EADS gesamt		
		31/12/2011	31/12/2010	31/12/2009	31/12/2011	31/12/2010	31/12/2009	31/12/2011	31/12/2010	31/12/2009	31/12/2011	31/12/2010	31/12/2009
Operating-Leasing	15	497	579	341	-	-	-	-	-	-	497	579	341
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	17	1.062	1.234	1.569	13	14	4	46	41	29	1.121	1.289	1.602
Sonstige		-	-	-	29	55	108	-	-	-	29	55	108
<b>Bilanzierte Kundenfinanzierung</b>		<b>1.559</b>	<b>1.813</b>	<b>1.910</b>	<b>42</b>	<b>69</b>	<b>112</b>	<b>46</b>	<b>41</b>	<b>29</b>	<b>1.647</b>	<b>1.923</b>	<b>2.051</b>
<b>Außerbilanzielle Kundenfinanzierung</b>		<b>357</b>	<b>448</b>	<b>446</b>	<b>56</b>	<b>46</b>	<b>47</b>	<b>40</b>	<b>48</b>	<b>47</b>	<b>453</b>	<b>542</b>	<b>540</b>
Bilanzierte Transaktionen ohne Rückgriffsmöglichkeit		(721)	(880)	(985)	-	-	-	-	-	-	(721)	(880)	(985)
Außerbilanzielle Anpassungen		(90)	(115)	(111)	-	-	-	-	-	-	(90)	(115)	(111)
<b>Brutorisiko aus der Kundenfinanzierung</b>	<b>33</b>	<b>1.105</b>	<b>1.266</b>	<b>1.260</b>	<b>98</b>	<b>115</b>	<b>159</b>	<b>86</b>	<b>89</b>	<b>76</b>	<b>1.289</b>	<b>1.470</b>	<b>1.495</b>
Wert der Sicherheiten	33	(627)	(759)	(772)	(86)	(105)	(145)	(53)	(62)	(55)	(766)	(926)	(972)
<b>Nettorisiko</b>		<b>478</b>	<b>507</b>	<b>488</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>33</b>	<b>27</b>	<b>21</b>	<b>523</b>	<b>544</b>	<b>523</b>
<b>Wertberichtigungen und Vorsorgen für:</b>													
Operating-Leasing	33	(127)	(75)	(70)	-	-	-	-	-	-	(127)	(75)	(70)
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	33	(172)	(176)	(158)	-	-	-	-	-	-	(172)	(176)	(158)
Bilanzielle Verpflichtungen	33	-	-	-	(12)	(10)	(14)	(33)	(27)	(21)	(45)	(37)	(35)
Außerbilanzielle Verpflichtungen	33	(179)	(256)	(260)	-	-	-	-	-	-	(179)	(256)	(260)
<b>Wertberichtigungen und Vorsorgen</b>		<b>(478)</b>	<b>(507)</b>	<b>(488)</b>	<b>(12)</b>	<b>(10)</b>	<b>(14)</b>	<b>(33)</b>	<b>(27)</b>	<b>(21)</b>	<b>(523)</b>	<b>(544)</b>	<b>(523)</b>
Restrisiko		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(1) 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 (497 Millionen Euro im Jahr 2011, 579 Millionen Euro im Jahr 2010 und 341 Millionen Euro im Jahr 2009) wird unter den Sachanlagen zum Nettobuchwert vor Wertminderungen ausgewiesen. Zugehörige Wertminderungen (-127 Millionen Euro im Jahr 2011, -75 Millionen Euro im Jahr 2010 und -70 Millionen Euro im Jahr 2009) sind in diesem Nettobuchwert abgesetzt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „— Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Ebenso ist in vorstehender Tabelle der Konzern-Bruttowert der Finanzierungs-Leasings und Darlehen (1.121 Millionen Euro im Jahr 2011, 1.289 Millionen Euro im Jahr 2010 und 1.602 Millionen Euro im Jahr 2009) dargestellt. Konzern-Finanzierungs-Leasings (618 Millionen Euro im Jahr 2011, 731 Millionen Euro

im Jahr 2010 und 845 Millionen Euro im Jahr 2009) werden zum Buchwert vor Wertminderungen in den langfristigen Finanzanlagen ausgewiesen. Darlehen (503 Millionen Euro im Jahr 2011, 558 Millionen Euro im Jahr 2010 und 757 Millionen Euro im Jahr 2009) sind mit dem noch nicht getilgten Bruttobetrag ebenfalls den langfristigen Finanzanlagen zugewiesen. Zugehörige aufgelaufene Wertminderungen (-172 Millionen Euro im Jahr 2011, -176 Millionen Euro im Jahr 2010 und -158 Millionen Euro im Jahr 2009) sind in diesem Nettobuchwert 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 Prozent konsolidiert) und Eurocopter betrug 453 Millionen Euro im Jahr 2011, 542 Millionen

Euro im Jahr 2010 und 540 Millionen Euro im Jahr 2009. Diese Beträge stellen den gesamten Nennbetrag künftiger Zahlungen aus Ober-Unterleasing-Verhältnissen dar. Der entsprechende Barwert der künftigen Zahlungen (nach Abzinsung und unter Berücksichtigung mildernder Faktoren) ist mit 363 Millionen Euro im Jahr 2011, 427 Millionen Euro im Jahr 2010 und 429 Millionen Euro im Jahr 2009 im Bruttofinanzierungsrisiko enthalten. Das entsprechende Nettorisiko ist in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2011 durch eine Rückstellung von 179 Millionen Euro in voller Höhe berücksichtigt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 33: 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 Wertes eines Flugzeuges, und ihr Wert ist im Verhältnis zum geschätzten künftigen Wert jedes Flugzeuges 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 zum Jahr 2022, so dass in jedem Jahr nur ein geringer Teil des Risikos anfällt. Zusätzlich müssen die Wertgarantien üblicherweise innerhalb eines vorher bestimmten Zeitraums geltend gemacht werden. Dabei müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein.

**Bruttorisiko.** Das Bruttowerisiko ist definiert als die Summe der maximalen Garantieverpflichtungen aus den laufenden Wertgarantien (im Gegensatz zu den maximal garantierten Vermögenswerten). Am 31. Dezember 2011 betrug das Bruttowerisiko 2,1 Milliarden US-Dollar (1,7 Milliarden Euro). Der außerbilanzielle Teil des Bruttowertrisikos, d. h. Wertgarantien, deren Barwert weniger als 10 Prozent des Verkaufspreises des entsprechenden Flugzeugs beträgt, belief sich auf 1.117 Millionen Euro. Darin nicht enthalten sind 354 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 735 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) – Anmerkung 25c): 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.

**Airbus Bestellungen und Deckungsverpflichtungen.** In den letzten drei Jahren (2009, 2010 und 2011) betrug die durchschnittliche Anzahl neu bestellter Flugzeuge, für die eine Deckungsverpflichtung abgegeben wurde, 9 Prozent der durchschnittlichen Gesamtbestellungen über diesen Zeitraum, d. h. im Durchschnitt wurde bei 755 Bestellungen pro Jahr für 65 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.

**Airbus Auslieferungen und finanzielle Unterstützung bei Auslieferung.** In den letzten drei Jahren (2009, 2010 und 2011) betrug die durchschnittliche Anzahl ausgelieferter Flugzeuge, für die eine finanzielle Unterstützung durch Airbus gewährt wurde, 2 Prozent der durchschnittlichen Gesamtauslieferungen über diesen Zeitraum, d. h. im Durchschnitt wurde bei 514 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.

Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

## 2.1.7 Sicherungsgeschäfte

### 2.1.7.1 Wechselkurse

Mehr als 60 Prozent 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, das aktuelle und künftige Nettowährungsrisiko vom Zeitpunkt des Auftragseingangs 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 dem operativen Geschäft und nicht aus Spekulationen auf Währungskursänderungen zu erzielen, nutzt EADS Sicherungsstrategien ausschließlich, um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das EBIT\* zu mildern. Siehe „— 2.1.3.3 EBIT\* Leistung nach Divisionen — Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT\*“. Siehe auch „Risikofaktoren — 1. Finanzmarktrisiken – Wechselkursrisiken“.

Da EADS Finanzinstrumente nur zur Absicherung des Nettowährungsrisikos einsetzt, ist der Teil der US-Dollar-Umsätze, der nicht durch Finanzinstrumente abgesichert ist (etwa 40 Prozent der Konzern-Umsatzerlöse), Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Von diesem nicht gesicherten Teil der Umsätze wird ein bestimmter Prozentsatz (entsprechend der Kundenanzahlungen vor Auslieferung) mit dem Kassakurs zum Zeitpunkt des Zahlungseingangs bei EADS in Euro umgerechnet. Der übrige Teil der nicht gesicherten US-Dollar-Umsätze (der Zahlungen bei Auslieferung betrifft) unterliegt den Wechselkursschwankungen des Kassakurses zum Zeitpunkt der Lieferung. Siehe „— 2.1.2.7 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 Zahlungsmitelegänge kann bis zu 100 Prozent der Netto-US-Dollar-Position zu Beginn ausmachen. Für EADS tritt eine erwartete künftige Transaktion 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 Flugzeuggeschäfte, 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 5,4 Milliarden Euro am 31. Dezember 2011) 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, sofern sie nicht als Sicherungsinstrumente eingestuft werden. 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 US-Dollar und britische Pfund. Gewinne oder Verluste aus diesen eingebetteten Fremdwährungsderivaten werden im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen, sofern das Fremdwährungsderivat nicht als Sicherungsinstrument klassifiziert wurde. Diese Veränderungen können sich wesentlich auf das Konzernergebnis von EADS auswirken. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze - Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze — Derivative Finanzinstrumente“ — Eingebettete Derivate“. 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 Geschäft von Airbus Commercial stammen (und zu einem geringeren Umfang von ATR, Eurocopter, Astrium und Cassidian). 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, solange die tatsächlichen Brutto-Fremdwährungszuflüsse (pro Monat) das Sicherungsvolumen übersteigen. EADS nutzt primär Devisentermingeschäfte, synthetische Termingeschäfte sowie Optionen als Sicherungsinstrumente. EADS passt gegebenenfalls die Geschwindigkeit beim Eingehen von Währungssicherungen an, abhängig von der Portfoliogröße und den verfügbaren Kapazitäten bei Banken an den Terminmärkten.



Die folgende Tabelle zeigt die Nominalwerte der Fremdwährungssicherungen zum 31. Dezember 2011 und die durchschnittlichen US-Dollarkurse, die auf das jeweilige EBIT\* anzuwenden sind.

	2012	2013	2014	2015	2016+	Gesamt
<b>Summe der Sicherungen (in Mrd. US\$)</b>	<b>21,4<sup>(1)</sup></b>	<b>21,4<sup>(1)</sup></b>	<b>17,2</b>	<b>11,7</b>	<b>3,4</b>	<b>75,1</b>
Terminkurse (in US\$) <sup>(2)</sup>						
€/US\$	1,36	1,37	1,37	1,39	1,36	
£/US\$	1,62	1,58	1,57	1,60	1,57	

(1) Einschließlich Optionen von 1,5 Milliarden US\$ bzw. 1 Milliarde US\$ für 2012 bzw. 2013.

(2) Einschließlich Optionen zu deren ungünstigsten Kursen.

Zu weiteren Informationen über Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten für Fremdwährungen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34c): Informationen über Finanzinstrumente – Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten“.

### 2.1.7.2 Zinssätze

EADS verwendet ein Konzept der Aktiv-Passiv-Steuerung, um die 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 der liquiden Mittel investiert EADS sowohl in kurz- als auch mittelfristige 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 34c): Informationen über Finanzinstrumente – Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten“. Zu weiteren Informationen zum Marktrisiko und den Mitteln, mit denen EADS versucht, dieses Risiko zu steuern, siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34a): Informationen über Finanzinstrumente – Finanzielles Risikomanagement“.



## 2.2 Jahresabschlüsse

Der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS zum 31. Dezember 2011, gemeinsam mit den Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, 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 zum 31. Dezember 2009 endende Geschäftsjahr, gemeinsam mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, durch Verweis in das Registrierungsdocument aufgenommen, das am 21. April 2010 in englischer Sprache bei der AFM eingereicht und von ihr gebilligt und das in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt wurde.

- ☉ der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das zum 31. Dezember 2010 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anmerkungen, Anhängen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, durch Verweis in das Registrierungsdocument aufgenommen, das am 19. April 2011 in englischer Sprache bei der AFM eingereicht und von ihr gebilligt und das in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt wurde.

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](http://www.eads.com) (Investor Relations > Events und Finanzpublikationen > Geschäftsbericht und Registrierungsdocument 2011) erhältlich.

Kopien der oben genannten Registrierungsdocumente sind in englischer Sprache auf der Website der AFM

über [www.afm.nl](http://www.afm.nl) (Professionals > Register > Approved prospectuses) erhältlich. Die oben genannten Abschlüsse sind auch in englischer Sprache bei der Handelskammer in Den Haag einsehbar.

EADS bestätigt, dass die Bestätigungsvermerke der Abschlussprüfer, die durch Verweis in das

Registrierungsdokument 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 2011, 2010 und 2009 für den Konzern erbracht wurden:

	KPMG Accountants N.V.						Ernst & Young Accountants LLP					
	2011		2010		2009		2011		2010		2009	
	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%
<b>Prüfung</b>												
Prüfprozess, Bestätigungen, Prüfung Einzel- und Konzernabschluss	5.675	70,0%	5.710	81,1%	5.238	72,3%	5.851	69,2%	4.493	70,8%	4.390	79,9%
Zusatzaufgaben	1.678	20,7%	516	7,4%	1.258	17,4%	2.338	27,6%	1.607	25,4%	969	17,6%
<b>Zwischensumme</b>	<b>7.353</b>	<b>90,7%</b>	<b>6.226</b>	<b>88,5%</b>	<b>6.496</b>	<b>89,7%</b>	<b>8.189</b>	<b>96,8%</b>	<b>6.100</b>	<b>96,2%</b>	<b>5.359</b>	<b>97,5%</b>
<b>Andere Leistungen, soweit relevant</b>												
Recht, Steuern, Personal	715	8,8%	628	8,9%	354	4,9%	201	2,4%	123	1,9%	137	2,5%
Informationstechnologie	37	0,5%	12	0,2%	200	2,7%	70	0,8%	121	1,9%	-	-
Sonstiges (zu spezifizieren, wenn > 10 % der Prüfungsgebühren)	6	0,1%	172	2,4%	194	2,7%	-	-	-	-	-	-
<b>Zwischensumme</b>	<b>758</b>	<b>9,3%</b>	<b>812</b>	<b>11,5%</b>	<b>748</b>	<b>10,3%</b>	<b>271</b>	<b>3,2%</b>	<b>244</b>	<b>3,8%</b>	<b>137</b>	<b>2,5%</b>
<b>Summe</b>	<b>8.111</b>	<b>100%</b>	<b>7.038</b>	<b>100%</b>	<b>7.244</b>	<b>100%</b>	<b>8.460</b>	<b>100%</b>	<b>6.344</b>	<b>100%</b>	<b>5.496</b>	<b>100%</b>

## 2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern

	Datum der Ersternennung	Ende der aktuellen Vertragslaufzeit <sup>(1)</sup>
<b>KPMG Accountants N.V.</b> Rijnzathe 14, 3454 PV De Meern — Niederlande Vertreten durch Jack Van Rooijen	10. Mai 2000	31. Mai 2012
<b>Ernst &amp; Young Accountants LLP</b> Boompjes 258, 3011 XZ Rotterdam — Niederlande Vertreten durch C. T. Reckers	24. Juli 2002	31. Mai 2012

(1) Der für den 31. Mai 2012 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 2012 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

---

<b>3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft</b>	<b>100</b>
3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	100
3.1.2 Rechtsform	100
3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten	100
3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	102
3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	103
3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister	103
3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	103
3.1.8 Geschäftsjahr	103
3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	103
3.1.10 Aktionärsversammlung	104
3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	105
3.1.12 Obligatorische Übernahmeangebote	107
<b>3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals</b>	<b>109</b>
3.2.1 Ausgegebenes Grundkapital	109
3.2.2 Genehmigtes Kapital	109
3.2.3 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	109
3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	110
3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	111
<b>3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte</b>	<b>112</b>
3.3.1 Aktionärsstruktur	112
3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	113
3.3.3 Art der Aktien	118
3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	118
3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	120
3.3.6 Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns	120
3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	122
<b>3.4 Dividenden</b>	<b>126</b>
3.4.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	126
3.4.2 Dividendenpolitik von EADS	126
3.4.3 Nicht eingeforderte Dividenden	126
3.4.4 Besteuerung	127
<b>3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren</b>	<b>128</b>

## 3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

### 3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft

**Handelsname:** EADS

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

**Eingetragener Sitz der Gesellschaft:** Mendelweg 30,  
2333 CS Leiden, Niederlande

**Geschäftssitz (*statutaire zetel*):** Amsterdam

**Tel.:** + 31 (0)71 5245 600

**Fax:** +31 (0)71 5232 807

### 3.1.2 Rechtsform

Die Gesellschaft ist eine nach dem Recht der Niederlande gegründete 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).

Die Gesellschaft unterliegt verschiedenen Rechtsvorschriften des niederländischen Gesetzes zur Überwachung des Effektenhandels (*Wet op het financieel toezicht*, „**WFT**“). Außerdem unterliegt die Gesellschaft im Hinblick darauf, dass ihre Aktien an regulierten Märkten in Frankreich, Deutschland und Spanien zum Handel zugelassen sind, dem Recht dieser drei Rechtsordnungen. Im Folgenden werden die für die Gesellschaft wichtigsten Gesetze und Vorschriften bezüglich der Veröffentlichung von Informationen in diesen drei Rechtsordnungen, sowie in den Niederlanden, zusammengefasst.

#### 3.1.3.1 Periodische Offenlegungspflichten

Gemäß der Richtlinie 2004/109/EG zur Harmonisierung von Transparenzanforderungen in Bezug auf Informationen über Emittenten, deren Wertpapiere zum Handel auf einem geregelten Markt zugelassen sind (die „**Transparenz-Richtlinie**“), muss EADS bestimmte regelmäßige und aktuelle Informationen (die „**vorgeschriebenen Informationen**“) offen legen.

Gemäß der Transparenz-Richtlinie muss EADS diese vorgeschriebenen Informationen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft in einer Form bekannt geben, die in nicht diskriminierender Weise einen schnellen Zugang zu ihnen gewährleistet. Zu diesem Zweck kann EADS einen professionellen Dienstleister (wire) einsetzen. Außerdem müssen die vorgeschriebenen Informationen gleichzeitig bei der zuständigen

Finanzmarktaufsichtsbehörde hinterlegt werden. Danach muss EADS sicherstellen, dass die vorgeschriebenen Informationen während mindestens fünf Jahren öffentlich zugänglich sind.

Schließlich müssen vorgeschriebene Informationen für die zentrale Speicherung im Rahmen eines Mechanismus zur Verfügung gestellt werden, der vom Herkunftsmitgliedstaat von EADS offiziell bezeichnet ist.

#### Niederländische Vorschriften

Im Sinne der Transparenz-Richtlinie wird die Aufsicht über EADS durch den Mitgliedstaat vorgenommen, in dem das Unternehmen seinen eingetragenen Firmensitz hat, das heißt, durch die Niederlande. Die AFM ist die zuständige Finanzmarktaufsichtsbehörde, die für die Aufsicht über die Einhaltung der Compliance durch EADS abschließend verantwortlich ist.

Im Rahmen der in niederländisches Recht umgesetzten Transparenz-Richtlinie muss EADS eine Reihe regelmäßiger Veröffentlichungspflichten erfüllen, wie beispielsweise:

- ⊙ die Veröffentlichung eines Jahresfinanzberichts, der 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 Jahresabschlüsse, den Geschäftsbericht, den Bestätigungsvermerk der Abschlussprüfer und weitere Informationen bezüglich der Finanzabschlüsse bei der AFM einreichen.

Die Gesellschaft hat in diesem Registrierungsdokument zudem eine Liste bestimmter Gesellschafts- und Finanzdokumente 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 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 Auswahlexindex MDAX, dem MidCap-Index der Deutsche Börse AG, geführt.

Entsprechend § 50 und 51 der Börsenordnung der Frankfurter Börse ist die Gesellschaft zur Veröffentlichung konsolidierter jährlicher und halbjährlicher Konzernabschlüsse sowie vierteljährlicher Berichte verpflichtet, die nur in englischer Sprache erstellt werden dürfen. Die Gesellschaft ist gemäß § 52 der Börsenordnung außerdem verpflichtet, zu Beginn jedes Geschäftsjahres einen Finanzkalender in deutscher und englischer Sprache zu veröffentlichen. Zudem ist die Gesellschaft verpflichtet, mindestens einmal pro Jahr zusätzlich zur Jahresabschlusspressekonferenz 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 gemäß § 69 der deutschen Börsenzulassungsverordnung zu beantragen.

### 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

Gemäß 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**“). 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 einen oder mehrere Emittenten von Finanzinstrumenten oder ein oder mehrere Finanzinstrumente betreffen, und die, wenn sie öffentlich gemacht würden, geeignet wären, die Kursentwicklung dieser Finanzinstrumente oder den Kurs sich darauf beziehender derivativer Finanzinstrumente deutlich zu beeinflussen.

Insider-Informationen müssen den Märkten so rasch wie möglich offen gelegt werden. Allerdings darf ein Emittent die öffentliche Bekanntgabe von Insider-Informationen auf eigene Verantwortung verzögern, um seine berechtigten Interessen nicht zu beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung nicht geeignet ist, die Öffentlichkeit irrezuführen 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 jegliche Änderungen an den mit ihren 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 Insiderinformationen, 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 Insiderinformationen, 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 wird 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 dazu in der Lage sein, im Namen von EADS Fragen offiziell zu beantworten und muss Zugang zur Geschäftsleitung haben, um alle von der CNMV angeforderten Informationen zu prüfen zu können.

In einem vom 4. November 2009 datierten Rundschreiben 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 Ausführungsregeln 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;
- (iii) eine Webseite zu unterhalten, die mindestens die in den spanischen Richtlinien vorgeschriebenen Informationen enthält;
- (iv) jährlich einen 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 EADS ist Teil des Aktionärsvertrags, diese Bestimmungen bei der CNMV einzureichen, die diese Bestimmungen sodann als maßgebliches Ereignis veröffentlichen wird, (b) die Bestimmungen auf der Webseite von EADS zu veröffentlichen, es sei denn, die CNMV befreit EADS von dieser Verpflichtung und (c) Einzelheiten dieser Bestimmungen 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 Jahreshauptversammlung der Gesellschaft findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres statt.

Die Jahreshauptversammlung ist vom Board of Directors mindestens 42 Tage vor dem Tag der Versammlung durch Veröffentlichung einer Mitteilung auf der Webseite der Gesellschaft ([www.eads.com](http://www.eads.com)), auf die bis zum Datum der Versammlung jederzeit direkt zugegriffen werden kann, bekannt zu geben. In der Einberufungsmittteilung sind die in § 2:114 Absatz 1 des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches erläuterten Punkte anzugeben.

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.

Das Board of Directors hat das Datum der Jahreshauptversammlung mindestens 10 Wochen vor der Versammlung bekannt zu geben. Anträge eines oder mehrerer Aktionäre, die gemeinsam mindestens 1% des ausgegebenen Aktienkapitals (oder von Aktien mit einem Gesamtmarktwert von 50 Millionen Euro) darstellen, auf die Aufnahme von Angelegenheiten in die Tagesordnung der Jahreshauptversammlung müssen vom Board of Directors vorgelegt werden, sofern diese Anträge dem Board of Directors mindestens acht (8) Wochen vor dem für die Versammlung anberaumten Datum unterbreitet wurden und sofern nicht aus vernünftigen und gerechten Gründen davon abzusehen ist.

Anträge gemäß vorstehendem Absatz müssen schriftlich eingereicht werden. Das Board of Directors kann beschließen, dass der Begriff „schriftlich“ auch elektronisch aufgezeichnete Anträge umfasst.

### 3.1.10.2 Recht zur Teilnahme an Aktionärsversammlungen

Jeder Inhaber von einer oder mehreren Aktien kann an Jahreshauptversammlungen 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.

Die zur Teilnahme und Stimmabgabe bei Jahreshauptversammlungen berechtigten Personen sind die entsprechend in einem zu diesem Zweck vorgesehenen Register des Board of Directors am 28. Tag vor dem Tag der Jahreshauptversammlung (dem „**Registrierungsdatum**“) eingetragenen Personen, unabhängig davon, wer ggf. zum Zeitpunkt dieser Versammlung Anspruch auf die Aktien hat.

Alle Personen, die berechtigt sind, die oben genannten Rechte (entweder persönlich oder durch eine schriftliche Vollmacht) auszuüben und die an der Jahreshauptversammlung von einem anderen Ort aus so teilnehmen, dass der Vorsitzende der Versammlung zu der Überzeugung gelangt, dass die besagten Personen ordnungsgemäß an der Jahreshauptversammlung teilnehmen, gelten als anwesend oder vertreten, dürfen sich an der Abstimmung beteiligen und werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt.

Voraussetzung für die Teilnahme an und Stimmabgabe bei der Jahreshauptversammlung ist, dass das Board of Directors oder alternativ eine von diesem bestimmte Organisation oder Person von jedem Inhaber einer oder mehrere Aktien sowie von denjenigen Personen, denen diese Aktien die oben erwähnten Rechte verleihen, frühestens am Registrierungsdatum in Schriftform über ihre Absicht zur Teilnahme an der Versammlung in Kenntnis gesetzt wird. Diese Mitteilung muss spätestens an dem in der Einberufungsmittteilung erwähnten Tag beim Board of Directors oder alternativ dazu einer vom Board of Directors bestimmten Organisation oder Person eingehen.

Inhaber der in dem in Amsterdam geführten Aktionärsregister registrierten Aktien können diese durch Euroclear France S.A. halten. In diesem Fall sind 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.

Laut ihrer Satzung kann EADS elektronische Kommunikationsmittel zur Teilnahme an sowie zum Sprechen und Abstimmen bei den Aktionärsversammlungen bereit stellen. Die Verwendung 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 anderem bei Kapitalherabsetzungen, Ausschluss von Bezugsrechten bei der Ausgabe von Aktien, Fusionen oder Spaltungen eine qualifizierte Mehrheit; in diesen Fällen ist eine Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich, sofern weniger als 50% des ausgegebenen stimmberechtigten Kapitals bei der Versammlung anwesend 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 der bei einer solchen Versammlung anwesenden beschlussfähigen Mehrheit.

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](http://www.afm.nl)) veröffentlicht. Gemäß Satzung müssen die Aktionäre zudem die Gesellschaft in Kenntnis setzen, wenn die oben genannten 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<sup>(1)</sup> 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

Nach § 5:60 des WFT sind bestimmte Personen, die leitende Funktionen innerhalb der Gesellschaft ausüben, und ggf. eng mit diesen verbundene Personen (zusammenfassend „Insider“ im Sinne der nachstehenden Definition) verpflichtet, der AFM innerhalb von fünf Handelstagen nach allen auf eigene Rechnung vorgenommenen Transaktionen mit Aktien der Gesellschaft oder Derivaten bzw. anderen, sich auf diese Aktien beziehenden Finanzinstrumenten Mitteilung zu erstatten, es sei denn, der Gesamtwert all dieser Transaktionen beträgt weniger als 5.000 Euro für alle innerhalb eines Kalenderjahres vorgenommenen Transaktionen.

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. Die Insidergeschäftsvorschriften können auf der Webseite der Gesellschaft eingesehen werden und sehen vor, dass: (i) allen Mitarbeitern und Directors Transaktionen mit Aktien von EADS bzw. Aktienoptionen untersagt sind, wenn sie über Insiderinformationen verfügen, und (ii) bestimmte Personen nur innerhalb sehr begrenzter Zeiträume mit Aktien von EADS oder Aktienoptionen handeln dürfen und im Hinblick auf bestimmte Transaktionen spezifische Informationsverpflichtungen gegenüber dem von der Gesellschaft benannten ITR Compliance Officer und gegenüber der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde haben. Der ITR Compliance Officer ist für die Durchsetzung der internen Insider-Vorschriften und für die Berichterstattung an die AFM verantwortlich.

Gemäß Artikel 5:59 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 der Gesellschaft 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. Seit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Recht am 20. Januar 2007 muss EADS solche Mitteilungen nicht mehr auf ihrer Webseite 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 Mitgliedsstaates 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**“) in niederländisches Recht übernommen wurde, trat am 28. Oktober 2007 in Kraft. Entsprechend dem Übernahmegesetz sind Aktionäre verpflichtet, ein bedingungsloses öffentliches Angebot für alle emittierten und ausstehenden Aktien des Aktienkapitals der Gesellschaft zu machen, wenn sie – einzeln oder gemeinsam mit Dritten handelnd (wie weiter unten definiert), direkt oder indirekt – über wenigstens 30% der Stimmrechte 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;
- ⊙ 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 natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft nach dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle diese innerhalb einer Frist von dreißig Tagen verliert, sofern (i) der Verlust dieser Kontrolle nicht aufgrund eines Transfers auf eine natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft entsteht, auf die eine der obigen Ausnahmen zutrifft, oder (ii) der Erwerber der wesentlichen Kontrolle seine Stimmrechte innerhalb dieses dreißigtägigen Zeitraums nicht ausgeübt hat; oder
- ⊙ die Hauptversammlung der 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 dieses Dritten und seiner 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 Dividendenberechtigung hinsichtlich des überschüssigen Prozentsatzes ausgesetzt. Wenn die Person, die verpflichtet ist, ihre dem überschüssigen Prozentsatz entsprechenden Aktien in Depotzertifikate der Stiftung umzutauschen, diesen Umtausch binnen einer Frist von 14 Tagen nach einer weiteren Mitteilung des Board of Directors nicht durchgeführt hat, so erhält die Gesellschaft das unwiderrufliche Recht, diese Aktien in von der Stiftung ausgegebene Depotzertifikate umzutauschen. In der Satzung der Stiftung ist vorgesehen, dass die Stiftung nicht berechtigt ist, als Aktionär an den Hauptversammlungen der Gesellschaft teilzunehmen, das Wort zu ergreifen und für die von ihr gehaltenen Aktien das Stimmrecht auszuüben, es sei denn, das Board of Directors der Stiftung ist der Auffassung, dass eine derartige Handlung zur Erfüllung der in der Satzung vorgesehenen Bestimmungen für das obligatorische Übernahmeangebot erforderlich ist.

Gemäß Artikel 17 der Satzung kommt die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots in den folgenden Fällen nicht zur Anwendung:

- ⊙ 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 2011 belief sich das ausgegebene Grundkapital der Gesellschaft auf 820.482.291 Euro, bestehend aus voll eingezahlten 820.482.291 Aktien mit einem Nennwert von 1,00 Euro je Aktie.

### 3.2.2 Genehmigtes Kapital

Zum 31. Dezember 2011 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 je 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 Aktienaussgabe 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“.

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 bei der ordentlichen Jahreshauptversammlung vom 26. Mai 2011 gefassten Beschluss wurde das Board of Directors ermächtigt, (i) von Zeit zu Zeit Aktien zu emittieren und Bezugsrechte für Aktien zu gewähren, die Bestandteil des genehmigten Grundkapitals von EADS sind, mit der Maßgabe, dass diese Ermächtigung auf 0,15%



des genehmigten Grundkapitals der Gesellschaft beschränkt ist, und (ii) Vorzugszeichnungsrechte zu beschränken oder auszuschließen, jeweils für einen Zeitraum bis zu der für das Jahr 2012 geplanten Jahreshauptversammlung. Die Aktionäre werden aufgefordert, diese Vollmacht auf dieser Versammlung zu erneuern.

Die Jahreshauptversammlung 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 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 insgesamt, die bei Ausübung aller Aktienoptionen, die bis zum 31. Dezember 2011 ausgegeben wurden, eintreten würde:

	Anzahl Aktien	% des verwässerten Kapitals	Anzahl der Stimmrechte	% der verwässerten Stimmrechte <sup>(1)</sup>
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die bis zum 31. Dezember 2011 ausgegeben wurden	820.482.291	97,9%	816.812.499	97,9%
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten	17.468.709	2,1%	17.468.709	2,1%
<b>Potenzielles Grundkapital von EADS insgesamt</b>	<b>837.951.000</b>	<b>100%</b>	<b>834.281.208</b>	<b>100%</b>

(1) 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/stornierten	Agio <sup>(1)</sup>	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 <sup>(2)</sup> 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 <sup>(3)</sup>	€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 <sup>(3)</sup>	€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 <sup>(3)</sup>	€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 <sup>(3)</sup>	€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 <sup>(3)</sup>	€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
Im Jahr 2010	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden <sup>(3)</sup>	€1	297.661	€4.477.168	816.402.722	€816.402.722
29. Juli 2011	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	€1	2.445.527	€34.602.580	818.848.249	€818.848.249
9. August 2011	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 26. Mai 2011	€1	78.850	-	818.769.399	€818.769.399
Im Jahr 2011	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden <sup>(3)</sup>	€1	1.712.892	€25.995.005	820.482.291	€820.482.291

(1) 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.  
(2) Vorgänger der AMF.

(3) 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 vereinigte 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 diese Aktivitäten in EADS zu vereinigen.

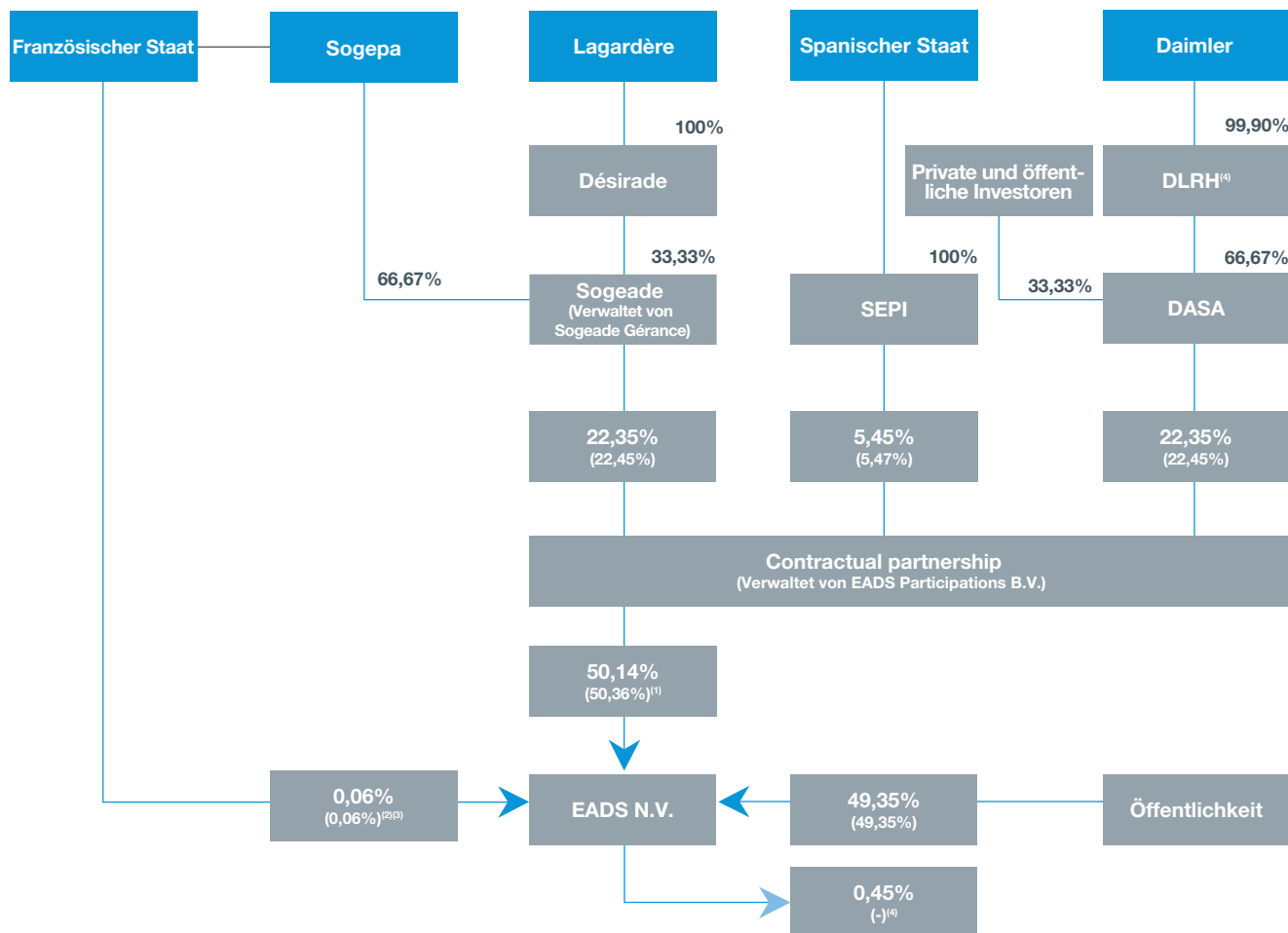
Der Begriff „**indirekte EADS-Aktien**“ bezieht sich auf von der Daimler AG („**Daimler**“), SEPI und *Société de Gestion de l’Aéronautique, de la Défense et de l’Espace* („**Sogeade**“) gehaltene Aktien, für die die EADS Participations B.V. alle damit verbundenen Stimmrechte ausübt, sowie für Lagardère SCA („**Lagardère**“) und die *Société de Gestion de Participations Aéronautiques* („**Sogepa**“) bzw. die Gesellschaften ihrer Firmengruppe, deren EADS-Aktien indirekt über Sogeade gehalten werden und durch Transparenz ihre jeweilige Beteiligung an Sogeade erkennen lassen.

Sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt, wird die Aktienbeteiligung der DASA AG an EADS in diesem Bericht als Aktienbesitz von 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.

Zum 31. Dezember 2011 wurden 22,35% des EADS-Grundkapitals von der DASA AG, einer 66,67%-igen Tochtergesellschaft der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG („**DLRH**“), die eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von Daimler ist, gehalten. Die restlichen 33,33% der DASA AG werden von einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren gehalten. Sogeade, eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital zum 31. Dezember 2011 zu 66,67% Sogepa (einer französischen Staatsholdinggesellschaft) und zu 33,33% Désirade gehört, hielt 22,35% der EADS-Aktien. Désirade ist eine französische *Société par actions simplifiée*, die zu 100% Lagardère gehört. Demnach befanden sich 44,70% des Grundkapitals von EADS im Besitz von Daimler und Sogeade, 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 5,45% des Grundkapitals von EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) und die Gesellschaft hielten 49,35% bzw. 0,45% des Grundkapitals von EADS. Die *République Française* (der „**französische Staat**“) hielt direkt 0,06% des Grundkapitals von EADS, wobei dieser Aktienbestand bestimmten spezifischen Bestimmungen unterliegt.

Das nachstehende Diagramm veranschaulicht die Eigentümerstruktur von EADS zum 31. Dezember 2011 (% des Kapitals und der Stimmrechte (in Klammern) vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden). Siehe „Corporate Governance – 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

## Eigentümerstruktur von EADS zum 31. Dezember 2011



- (1) EADS Participations B.V. übt die mit den von Sogeadede, Daimler und Sepi verpfändeten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte aus, wobei die drei Partner den Rechtstitel an ihrem jeweiligen Aktienbesitz behalten.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) Zum 31. Dezember 2011 hält die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt zu über 50% des Aktienkapitals beteiligt ist, 3.669.792 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 3,7% des Aktienkapitals (und der Stimmrechte) der Gesellschaft werden per 31. Dezember 2011 von EADS-Mitarbeitern gehalten.

### 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

Die wesentlichen Vereinbarungen, die die Beziehungen zwischen den Gründern von EADS regeln, sind zum einen der Zusammenschluss zu EADS zwischen Daimler, der DASA AG, Lagardère, Sogepa, Sogeadede und SEPI markierende Beteiligungsvertrag („**Participation Agreement**“) und ein dem niederländischen Recht unterliegender Gesellschaftsvertrag, der bei der Durchführung des Zusammenschlusses zu

EADS zwischen Sogeadede, 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 „**Sogeadede-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 Privatgesellschaft mit beschränkter Haftung (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*) und ist die geschäftsführende Gesellschafterin der Contractual Partnership. Die von Daimler, Sogeade und SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien wurden an die EADS Participations B.V. verpfändet, der in Übereinstimmung mit dem Contractual Partnership Vertrag das ausschließliche Recht zugesprochen wurde, die mit den verpfändeten Aktien verbundenen Stimmrechte auszuüben (darunter das Teilnahme- und Mitspracherecht bei Aktionärsversammlungen).

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

- ⊙ die Zusammensetzung des Board of Directors von EADS, der EADS Participations B.V. und der Sogeade Gérance (geschäftsführende Gesellschafterin (*gérant commandité*) der Sogeade);
- ⊙ die Übertragungsbeschränkungen der Aktien an EADS und Sogeade;
- ⊙ die Vorkaufs- und Miterwerbsrechte von Daimler, Sogeade, Sogepa und Lagardère;
- ⊙ die Abwehr feindlicher Übernahmeveruche Dritter;
- ⊙ die Folgen eines Beherrschungswechsels bei Daimler, Sogeade, Lagardère, Sogepa oder SEPI;
- ⊙ eine Verkaufsoption, die Sogeade 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 zum Umfang 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 Sogeade nominiert (wobei Sogeade bei seinen Ernennungen Vorschläge von Lagardère berücksichtigt). Daimler und Sogeade nominieren jeweils zwei Directors, außer wenn etwas Anderweitiges vereinbart wurde, und die Daimler-Directors und die Sogeade-Directors haben gemeinsam das Recht, den Chairman und den Chief Executive Officer zu bestellen und abuberufen. Zusätzlich hat SEPI das Recht, einen Director zu nominieren, solange der Anteil von SEPI an EADS mindestens 5% beträgt, jedenfalls jedoch bis zur ordentlichen Jahreshauptversammlung der Aktionäre im Jahr 2012. Der Chairman muss entweder Franzose oder Deutscher sein und der Chief Executive Officer hat jeweils der anderen Nationalität anzugehören.

Diese Struktur verleiht Daimler und Sogeade 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 Sogeade 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 Sogeade und ein Mitglied des Board of Directors von Daimler anwesend sein.

## Übertragung der EADS-Aktien

Daimler, Sogeade, 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 Sogeade), Sogeade (im Fall eines Verkaufs seitens Daimler) oder Sogeade 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 Sogeadé 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 Sogeadé 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 Sogeadé 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 Sogeadé anbieten muss, so dass Daimler und/oder Sogeadé 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, Sogeadé oder Lagardère unterliegt dem jeweiligen Vorerwerbsrecht von Sogeadé, 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 Sogeadé unter 10% der gesamten EADS-Aktien liegt, es sei denn, die Differenz zwischen dem Aktienbesitz von Daimler und Sogeadé (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 Sogeadé gehaltenen indirekten EADS-Aktien an der gesamten Zahl von EADS-Aktien 5% oder weniger beträgt; oder

- (ii) wenn nach einem Beherrschungswechsel von Lagardère, Sogepa, Sogeadé oder Daimler kein Dritter binnen 12 Monaten nach dem Beherrschungswechsel gemäß den Bestimmungen des Participation Agreements ein Angebot zum Kauf von Sogeadé-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 Sogeadé auf Wunsch von Daimler, (c) bei einem Beherrschungswechsel von Daimler auf Wunsch von Sogeadé, (d) bei einem Beherrschungswechsel von SEPI auf Wunsch von Sogeadé oder Daimler Folgendes zu geschehen hat:

- (i) die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel stattfindet, wird sich nach besten Kräften bemühen, ihre Sogeadé-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, Sogeadé 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 Sogeadé-Aktien oder für die von Daimler, Sogeadé 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) Sogeadé im Fall eines Beherrschungswechsels bei Daimler, (c) Daimler im Fall eines Beherrschungswechsels bei Sogeadé, oder (d) Daimler oder Sogeadé 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 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 Sogead-Aktionärsvertrags erwogen wird; und (b) das Recht, Einwände gegen die Übertragung solcher Vermögenswerte oder Aktien zu erheben, solange der Sogead-Aktionärsvertrag in Kraft ist.

## Sogead

Bei Sogead 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 Sogead.

Die Komplementärin (*associé commandité*) von Sogead, Sogead Gérance, ist eine französische *société par actions simplifiée*, die Managerin von Sogead ist, und deren Aktienkapital zu gleichen Teilen zwischen Sogepa und Lagardère SCA aufgeteilt ist.

Das Board of Directors von Sogead Gérance besteht aus acht Directors, von denen je vier von Lagardère (wobei einer von diesen als Chairman of the Board zu designieren ist) und Sogepa nominiert werden. Die Beschlüsse des Board of Directors von Sogead Gérance werden mit einer einfachen Mehrheit der Directors gefasst, mit Ausnahme der folgenden Angelegenheiten, die die Zustimmung einer qualifizierten Mehrheit von sechs der acht Directors 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 „**Sogeadе Reserved Matter**“) zusammenhängen. Die unter (d) oben erwähnten Entscheidungen werden auch von dem Vertrag über ballistische Raketen geregelt (siehe oben „Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats“).

Wird in einer Abstimmung des Board of Directors von Sogeadе Gérance über diese Angelegenheiten keine qualifizierte Mehrheit von sechs Directors erreicht, weil einer der von Sogepa bestellten Directors eine Nein-Stimme abgibt, sind die von Sogeadе benannten Mitglieder des Boards der EADS Participations B.V. verpflichtet, gegen den Vorschlag zu stimmen. Somit kann der französische Staat als Eigentümer von Sogepa während der Laufzeit der Sogeadе-Aktionärsvereinbarung gegen alle diesbezüglichen Entscheidungen von EADS Participations B.V. und damit von EADS ein Veto einlegen.

Ferner in Fällen, in denen das Board of Directors von EADS Participations B.V. und/oder das Board of Directors von EADS aufgefordert wird, folgende Angelegenheiten anzusprechen:

- (a) Bestellung/Abberufung des Chairman und des Chief Executive Officer von EADS sowie Bestellung/Abberufung des Chief Executive Officer von Airbus;
- (b) Investitionen, Projekte, Einführung neuer Produkte oder Veräußerungen innerhalb des Konzerns, wenn pro Einzelfall ein Wert/Betrag von 500 Millionen Euro überschritten wird;
- (c) strategische und Kooperationsvereinbarungen;
- (d) Änderungen des autorisierten Aktienkapitals von EADS sowie Anhebungen des emittierten Kapitals von EADS, mit 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 Sogeadе Gérance wird zuvor zusammenkommen, um über die Angemessenheit der oben genannten Angelegenheiten zu entscheiden. Die diesbezügliche Entscheidung des Boards von Sogeadе Gérance muss schriftlich erfolgen und von einer qualifizierten Mehrheit, das heißt sechs von acht Directors, genehmigt werden, wobei

festgehalten wird, dass die von Sogeadе nominierten Directors im Board der EADS Participations B.V. keinesfalls durch eine solche Entscheidung gebunden sind. Diese Vorgehensweise ist nicht erforderlich, wenn die fragliche Angelegenheit, im Einklang mit dem oben Gesagten, als Sogeadе Reserved Matter (Angelegenheit in der Kompetenz von Sogeadе) überprüft wurde.

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

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

Die Sogeadе-Aktionärsvereinbarung endet, wenn Lagardère oder Sogepa nicht mehr im Besitz von mindestens 20% des Sogeadе-Kapitals sind, mit der Ausnahme, dass: (a) die vorstehenden Bestimmungen, die sich auf die von Lagardère gewährte Kaufoption beziehen, bis zum Ende des Participation Agreements in Kraft bleiben, (b) Sogepa ein Mitglied des Board of Directors von Sogeadе Gérance benennen kann, solange es mindestens eine Sogeadе-Aktie hält, wobei jegliche Entscheidung über die Ernennung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde zusammenhängen, die Zustimmung dieses Board Mitglieds erfordert, und (c) die Sogeadе 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 Sogeadе berücksichtigt.

## Verkaufsoption

Im Participation Agreement hat Sogeadе 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 Sogeadе 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 Sogeade gewährte Verkaufsoption aus, erwirbt grundsätzlich Sogeade die EADS-Aktien von Daimler. Lagardère kann jedoch nach der Ausübung der Verkaufsoption durch Daimler von Sogepa verlangen, dass Sogepa an die Stelle von Sogeade tritt. Daimler hat sich mit diesem Substitutionsrecht einverstanden erklärt. Übt Lagardère das Substitutionsrecht nicht aus, wäre Lagardère verpflichtet, die für diesen Erwerb erforderlichen Mittel anteilmäßig bereitzustellen. Sogepa ist entsprechend ihrer Beteiligung an Sogeade zu einer anteiligen Finanzierung verpflichtet. Falls Lagardère sich gegen die Beteiligung an der Finanzierung entscheiden sollte, ist (a) Sogepa verpflichtet, an die Stelle von Sogeade zu treten und die Aktien zu kaufen, die Daimler bei der Ausübung ihrer Verkaufsoption veräußert, und (b) können Sogepa oder Lagardère die Auflösung von Sogeade und EADS Participations B.V. sowie die Beendigung der Sogeade-Aktionärsvereinbarung verlangen (unbeschadet der Beendigungsbestimmungen der Sogeade-Aktionärsvereinbarung, die vorstehend im Abschnitt „Sogeade“ beschrieben werden). In diesem Fall kann Lagardère ihre EADS-Aktien uneingeschränkt am Markt oder als Paketverkauf an einen Dritten veräußern.

## Pfandrecht an EADS-Aktien, das der eads participations B.V. gewährt wird

Beim Zusammenschluss zu EADS haben Sogeade, 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.

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 wurden; davon wurden 100 Aktien am 29. Dezember 1998 an Aerospatiale Matra ausgegeben. Diese Aktien wurden durch ein notariell beglaubigtes Übertragungszertifikat am 28. Dezember 1999 an die DASA AG übertragen.

Die Änderungen der Kapitalverhältnisse der Gesellschaft seit ihrer Börseneinführung und Notierung sind wie nachstehend aufgeführt (eine Beschreibung der Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft ist in Abschnitt „— 3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft“ enthalten).

Seit Juli 2000 sind 4.293.746 EADS-Aktien ohne Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre von dem französischen Staat im Anschluss an die Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 ausgegeben worden. Im Juli 2002 fand die letzte Ausschüttung statt.

Überdies verkauften der französische Staat und Lagardère im Januar 2001 ihre gesamten EADS-Aktien (jeweils 7.500.000 und 16.709.333 EADS-Aktien) am Markt, mit Ausnahme ihrer indirekten EADS-Aktien (und, im Falle des französischen Staates, mit Ausnahme der EADS-Aktien, die an die früheren Aktionäre von Aerospatiale Matra auszugeben sind; siehe Abschnitt „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären – Sonderrechte und -pflichten des französischen Staates“), die sie durch die Nichtausübung der Mehrzuteilungsoption besaßen, die den Konsortialbanken im Rahmen der von der Gesellschaft zum Zwecke ihrer Notierung im Juli 2000 durchgeführten Börseneinführung gewährt wurde (einschließlich, im Falle von Lagardère, der Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, die von den französischen Finanzinstituten nach Ablauf der Ausübungsfrist für die Mehrzuteilungsoption erworben wurden).

Am 8. Juli 2004 kündigte Daimler an, dass Daimler (im Zusammenhang mit einer Hedging-Transaktion) alle EADS-Aktien (22.227.478 EADS-Aktien, die zu diesem Zeitpunkt





2,73% des Kapitals und 2,78% der EADS-Stimmrechte repräsentierten) mit Ausnahme seiner indirekten EADS-Aktien auf dem Markt platziert hatte.

Am 11. November 2005 übertrug die DASA AG ihre gesamte Beteiligung an EADS an ihre 100%-ige Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Beteiligungs GmbH & Co. KG („DC KG“). Im November 2006 rückübertrug die DC KG allerdings ihre gesamte Beteiligung an EADS an die DASA AG.

Am 4. April 2006 haben Daimler und Lagardère die Durchführung gleichzeitiger Transaktionen zur Reduzierung ihres jeweiligen Aktienanteils an EADS um jeweils 7,5% bekannt gegeben. Daimler hat ein Abkommen über einen Terminverkauf über ca. 61 Millionen EADS-Aktien mit einer Investment-Bankgruppe unterzeichnet. Daimler wies darauf hin, dass sie diese Aktien an die Banken in Erwartung des Abschlusses des Terminverkaufs verliehen hatte. Lagardère hat verpflichtend austauschbare Schuldverschreibungen ausgegeben. Die zum Fälligkeitsdatum der Anleihen zu liefernden EADS-Aktien repräsentierten ein Maximum von 7,5% des Aktienkapitals von EADS, d.h. ca. 61 Millionen EADS-Aktien, die in drei gleichen Tranchen zu jeweils 2,5% des Aktienkapitals von EADS übergeben wurden. Die ersten zwei Tranchen wurden im Juni 2007 und Juni 2008 geliefert, die Lieferung der dritten Tranche wurde, wie nachstehend erläutert, von Juni 2009 auf März 2009 vorgezogen.

Am 8. September 2006 wurde die Gesellschaft darüber informiert, dass die JSC Vneshtorgbank (ehemals Bank of Foreign Trade) 41.055.530 Aktien von EADS erworben hatte, was zum damaligen Zeitpunkt 5,04% des Aktienkapitals von EADS entsprach.

Am 9. Februar 2007 traf Daimler eine Vereinbarung mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren („Dedalus“), durch das Daimler seine Aktienbeteiligung an EADS von 22,5% auf 15% reduzierte, während das Gleichgewicht der Stimmrechte zwischen deutschen und französischen Aktionären beibehalten wurde. Das Dedalus-Konsortium erwarb somit eine Aktienbeteiligung von 7,5% an EADS, während Daimler weiter die Stimmrechte des gesamten Pakets von 22,5% der EADS-Aktien ausübt. Wenn diese Struktur aufgelöst wird, hat Daimler das Recht, die Anleger entweder mit EADS-Aktien zu entschädigen oder eine Barabfindung zu zahlen. Wenn EADS-Aktien überlassen werden, hat die deutsche Regierung, die französische Regierung und Lagardère über Sogea ein Bezugsrecht für diese EADS-Aktien. 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 die JSC Vneshtorgbank 41.055.530 EADS-Aktien und übertrug 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 Pflichtwandelanleihen, eine Änderung der Zeichnungsvereinbarung. Darin wurde auf Initiative von Natixis vereinbart, das Rückzahlungsdatum der Pflichtwandelanleihen – und folglich das Lieferdatum der dritten Tranche von EADS-Aktien – vom 25. Juni 2009 auf den 24. März 2009 vorzuverlegen. Gemäß den Bestimmungen dieser Änderung lieferte Lagardère am 24. März 2009 20.370.000 EADS-Aktien, das entspricht 2,5% des Kapitals und der Stimmrechte von EADS, an Natixis.

Am 19. März 2010 bestätigten Daimler und das Dedalus-Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, dass die am 9. Februar 2007 getroffene Vereinbarung zu den Aktienbeteiligungen 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 Beibehaltung der bestehenden Vereinbarung ohne jegliche Änderungen. Daher hielt Daimler weiterhin 22,5% der Stimmrechte an EADS, während seine wirtschaftliche Beteiligung nach wie vor 15% betrug. Die bestehende Aufteilung der Stimmrechte zwischen deutschen und französischen Aktionären blieb somit unverändert.

Am 10. November 2011 gab Daimler bekannt, dass sie eine Grundsatzvereinbarung mit der deutschen Bundesregierung getroffen hatte, nach der die in staatlicher Hand befindliche KfW Bankengruppe eine Aktienbeteiligung von 7,5% an EADS von Daimler übernehmen würde, wobei der Verkauf für 2012 vorgesehen ist. Daimler gab auch bekannt, dass sie mit der deutschen Regierung vereinbart hatte, in absehbarer Zukunft verbindliche Gespräche über die langfristige Struktur des Dedalus-Anlegerkonsortiums zu führen, das (wie oben dargelegt) 2007 eingerichtet und 2010 bestätigt wurde. Das Konsortium hält bereits 7,5% an EADS, und nach Angaben von Daimler herrscht allgemein die Auffassung, dass das Dedalus-Anlegerkonsortium grundsätzlich weiter bestehen sollte.

Daimler würde bis auf Weiteres die Stimmrechte des Dedalus-Anlegerkonsortiums haben. Infolgedessen würde Daimler nach der vorgesehenen Aktienübertragung an KfW ihre wirtschaftliche Beteiligung an EADS auf 7,5% und ihre Stimmrechte auf 15% reduzieren. Die Stimmrechte von Daimler und KfW würden in einer Zwischen-Holdinggesellschaft zusammengelegt.

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. Dezember 2011			Position zum 31. Dezember 2010			Position zu 31. Dezember 2009		
	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien
DASA AG	22,35%	22,45%	183.337.704	22,46%	22,55%	183.337.704	22,46%	22,55%	183.337.704
Sogeade	22,35%	22,45%	183.337.704	22,46%	22,55%	183.337.704	22,46%	22,55%	183.337.704
SEPI	5,45%	5,47%	44.690.871	5,47%	5,49%	44.690.871	5,48%	5,50%	44.690.871
<b>Zwischensumme Contractual Partnership</b>	<b>50,14%</b>	<b>50,36%</b>	<b>411.366.279</b>	<b>50,39%</b>	<b>50,59%</b>	<b>411.366.279</b>	<b>50,40%</b>	<b>50,60%</b>	<b>411.366.279</b>
Französischer Staat <sup>(1)</sup>	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746
Öffentlichkeit <sup>(2)</sup>	49,35%	49,58%	404.943.474	49,16%	49,35%	401.338.521	49,15%	49,34%	401.120.240
Eigener Aktienrückkauf <sup>(3)</sup>	0,45%	-	3.669.792	0,39%	-	3.195.176	0,39%	-	3.115.796
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>820.482.291</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>816.402.722</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>816.105.061</b>

(1) 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.

(3) Einschließlich Mitarbeiter von EADS. Zum 31. Dezember 2011 hielten Mitarbeiter von EADS ungefähr 3,7% des Aktienkapitals (und der Stimmrechte).

(3) 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 2011 abgeschlossen wurde, wurden 1.345 Aktionäre identifiziert, die insgesamt 365.471.908 EADS-Aktien halten (einschließlich 5.162.966 Aktien, die von Iberclear im Auftrag des spanischen Marktes und 32.906.252 Aktien, die von Clearstream im Auftrag des deutschen Marktes gehalten werden).

Die derzeitige Aktionärsstruktur der Gesellschaft ist im Diagramm unter „— 3.3.1 Aktionärsstruktur“ dargestellt.

### 3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

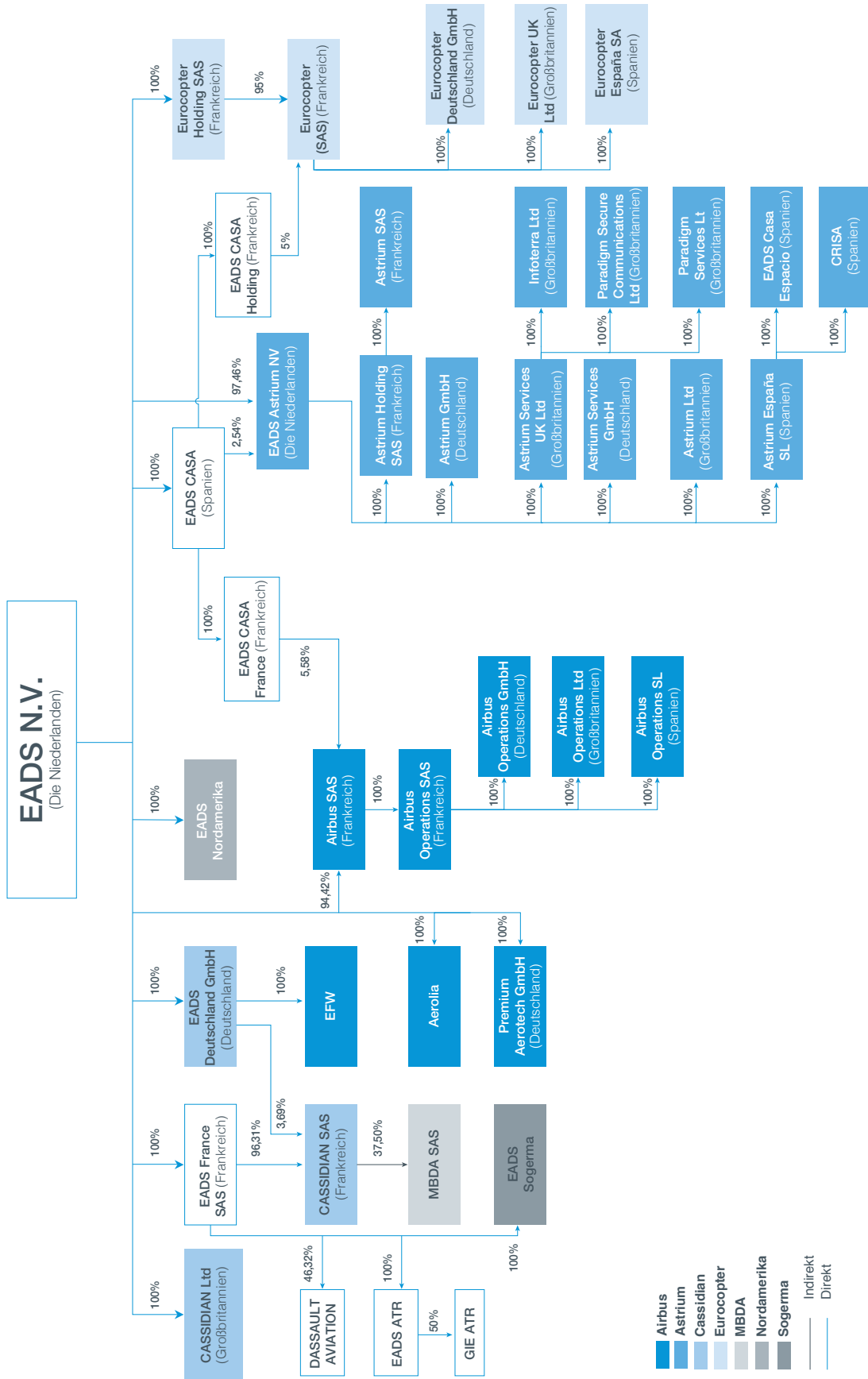
Siehe „— 3.3.1 Aktionärsstruktur“ und „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

### 3.3.6 Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns

Die folgende Grafik stellt die vereinfachte Organisationsstruktur von EADS zum 31. Dezember 2011 dar, die vier Divisionen und die wesentlichen Geschäftseinheiten umfasst. Siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS — 1.1.1 Überblick

— Organisation der EADS-Geschäftsbereiche“. Aus Gründen der einfacheren Darstellung wurden bestimmte Zwischen-Holdinggesellschaften weggelassen.

EADS-Konzern – Wesentliche Beteiligungen



## 3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft

### 3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen

Gemäß der EU-Verordnung Nr. 2273/2003 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 vom 26. Mai 2011 ermächtigte das Board of Directors in einem Beschluss, der die vorige Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 1. Juni 2010 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 der Gesellschaft 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 31. Mai 2012 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die auf der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 26. Mai 2011 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 der Gesellschaft 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 4.221.405 eigene Aktien, was 0,51% 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 der AMF mindestens monatlich alle zuvor auf der Webseite veröffentlichten spezifischen Informationen in Zusammenhang mit solchen Käufen und Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zu melden.

### 3.3.7.3 Deutsche Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den deutschen Vorschriften, die den Rückkauf eigener Aktien regeln, da diese nur auf deutsche Emittenten Anwendung finden.

### 3.3.7.4 Spanische Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den spanischen Vorschriften, die den Rückkauf eigener Aktien regeln, da diese nur auf spanische Emittenten Anwendung finden.

Gemäß den Richtlinien des spanischen Wertpapiergesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988 darf eine Gesellschaft allerdings ihre eigenen Aktien nicht in der Absicht handeln, den Markt zu manipulieren.

### 3.3.7.5 Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der Jahreshauptversammlung am 31. Mai 2012 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:** 31. Mai 2012;

⊙ **vorgesehene Verwendung der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments von der Gesellschaft gehalten werden:** Die Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Bar-Kapitalerhöhungen, (i) das den Mitarbeitern des EADS-Konzerns zusteht oder für diese vorgesehen ist und/oder (ii) vorgenommen wird bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns gewährt wurden oder gewährt werden: 4.221.405 Aktien.

Informationen zu Aktien, die von EADS am Tag des Inkrafttretens der EU-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 von Fall zu Fall je nach Bedarf 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 sollen, 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 wandelbaren Schuldfinanzinstrumenten, oder (ii) Aktienoptionsprogramme für Mitarbeiter oder andere Zuteilungen von Aktien an Mitarbeiter des EADS-Konzerns,
- ⊙ der Kauf von Aktien zur Einbehaltung und der späteren Verwendung zum Tausch oder zur Zahlung, im Rahmen möglicher externer Wachstumstransaktionen, und
- ⊙ die Liquidität oder Dynamik des Sekundärmarktes der EADS-Aktien, die im Zuge einer Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von

Investitionsdienstleistungen, in Übereinstimmung mit der Entscheidung der AMF vom 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: 82.380.506 Aktien, auf der Grundlage des ausgegebenen Grundkapitals von 823.805.062 Aktien zum Datum dieses Dokuments. Unter Annahme der Ausübung aller ausstehenden Aktienoptionen zum Datum dieses Dokuments würde der Schwellenwert von 10% 83.787.499 Aktien darstellen, basierend auf den 837.874.993 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 sonstige Rücklagen, wie in den Jahresabschlüssen von EADS dargelegt, von denen der Rückkaufpreis für die eigenen Aktien abgezogen werden muss,
- ⊙ zum 31. Dezember 2011 beliefen sich die jeweiligen Werte dieser Eigenkapitalkomponenten von EADS, die ihrer Beschaffenheit nach an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, auf: 7.519.000.000 Euro (Beitragsprämien), -3.486.000.000 Euro (sonstige Rücklagen und einbehaltene Erträge einschließlich des Nettoergebnisses für das Jahr) und -113.000.000 Euro (eigene Aktien), d.h. ein Gesamtbetrag von 3.920.000.000 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 3.920.000.000 Euro während der Dauer des Programms direkt oder indirekt nicht zu überschreiten,
- ⊙ schließlich verpflichtet sich EADS, jederzeit eine ausreichende 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 im Wege des Blockhandels zurückgekauften Aktien 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 beträchtlich erhöhen würden, vor allem im Kontext von Kaufoptionen,
- ⊙ Charakteristika der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: Aktien der EADS, einer Gesellschaft die an der Euronext Paris, im amtlichen Markt der Frankfurter Börse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert ist,
- ⊙ Daimler, die 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;
- ⊙ **Dauer und andere Charakteristika des Aktienrückkaufprogramms:** Dieses Aktienrückkaufprogramm läuft bis einschließlich zum 30. November 2013, d.h. dem Tag des Auslaufens der bei der ordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre vom 31. Mai 2012 eingeholten Ermächtigung. Eines

der Hauptziele dieses Aktienrückkaufprogramms der EADS bezieht sich auf die mögliche Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter des EADS- Konzerns, die ihnen in der Zeit von 2002 bis 2006 gewährt wurden. Es ist derzeit beabsichtigt, dass (i) ein solches Programm fortgesetzt und mindestens bis zum 17. Dezember 2016 erneuert werden soll (d.h. der 16. Dezember 2016 ist der letzte Tag, an dem ein Mitarbeiter des EADS- Konzerns alle oder einen Teil seiner 2006 gewährten Aktienoptionen ausüben kann), und (ii) dass auf der ordentlichen Aktionärsversammlung beantragt wird, die Genehmigungen bis zu diesem Datum zu erneuern.

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 die EADS zum Datum der Erstellung dieses Dokumentes immer noch hält, sollen, in abnehmender Priorität, entweder (i) gemäß einer Entscheidung, die im Einklang 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 einer Jahreshauptversammlung im Kontext eines Belegschaftsaktieneigentumsplans und/oder bei Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Angestellten des EADS- Konzerns gewährt wurden oder (ii) behalten werden, um die Erfüllung bestimmter Verpflichtungen zu ermöglichen, die in den Zielen des in diesem Dokument erwähnten Aktienrückkaufprogramms beschrieben werden oder (iii) verwendet werden zum Tausch oder zur Zahlung im Rahmen einer möglichen externen Wachstumstransaktion oder (iv) verkauft werden im Kontext einer Liquiditätsvereinbarung.

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	6.710.403	-	-	-
Durchschnittlich spätester Fälligkeitstermin <sup>(1)</sup>	9. August 2012	-	-	-
Durchschnittlicher Ausübungspreis <sup>(1)</sup>	-	-	-	-

(1) Siehe „Corporate Governance – 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

Um den Verwässerungseffekt zu kompensieren, der mit Barkapitalerhöhungen des Grundkapitals verbunden ist und durch die Ausübung von Aktienoptionen eintreten würde, die bestimmten Angestellten des EADS- Konzerns im Jahr 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 von EADS-

Aktien zu erwerben, die der Anzahl der Aktien, die in Folge der Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS- Konzerns im Jahr 2002 gewährt wurden, geschaffen werden müssen, entspricht und (ii) Swapvereinbarungen für die regelmäßige Anpassung eines Barbetrags, der den von EADS gemäß den Kaufoptionsvereinbarungen an eine führende französische Bank gezahlten Prämien entspricht, 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 Ausübungspreise, Ausübungsdaten, Mengen und Ablaufdaten) wie die gemäß dem Aktienoptionsplan von 2002 gewährten Aktienoptionen. 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 soll den Verwässerungseffekt und das Preisrisiko abfangen, die für EADS mit der Ausübung von Aktienoptionen verbunden sind, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns im Jahr 2002 gewährt wurden. EADS verwendet in diesem Zusammenhang die internen, von der Gesellschaft eingerichteten Kontrollverfahren, um die Zuverlässigkeit des Risikomanagements für diese Kaufoptionen und diesen Swap zu gewährleisten. 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 <sup>(1)</sup>
2000	27. Juni 2001	€0,50
2001	28. Juni 2002	€0,50
2002	12. Juni 2003	€0,30
2003	4. Juni 2004	€0,40
2004	8. Juni 2005	€0,50
2005	1. Juni 2006	€0,65
2006	16. Mai 2007	€0,12
2007	4. Juni 2008	€0,12
2008	8. Juni 2009	€0,20
2009	-	-
2010	6. Juni 2011	€0,22

(1) Anmerkung: Die Zahlen wurden nicht um Veränderungen der Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien angepasst.

### 3.4.2 Dividendenpolitik von EADS

Das Board of Directors hat basierend auf einem Ergebnis je Aktie von 1,27 Euro im Jahr 2011 die Ausschüttung einer Dividenden in Höhe von 0,45 Euro je Aktie bei der nächsten Jahreshauptversammlung der Aktionäre vorgeschlagen. Vorbehaltlich der Zustimmung seitens der Jahreshauptversammlung wird erwartet, dass die Dividende am 7. Juni 2012 gezahlt wird (das Eintragungsdatum ist erwartungsgemäß der 6. Juni 2012).

Dies entwickelt sich in Richtung einer Ausschüttungsquote, die dem Sektor und vergleichbaren Unternehmen der Branche entspricht. Nach Ansicht des Boards of Directors soll diese Vorgehensweise in Zukunft richtungweisend sein, während die Gesellschaft weiter ausreift.

### 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. Bezugnahmen auf „die Niederlande“ oder „Niederlande“ beziehen sich ausschließlich auf den europäischen Teil des Königreichs der Niederlande.

### 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 inländischer Vorschriften oder eines Steuerabkommens 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 wird als solche(r) angesehen. Die Rücknahme oder der Verkauf von Aktien an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft der Gesellschaft wird als Dividende behandelt 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 der ausländische Aktionär hat bzw. wird so behandelt als ob er direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) oder eine als wesentlich angesehene Beteiligung an der Gesellschaft hat und diese Beteiligung (i) nicht Bestandteil des Vermögens eines Unternehmens ist und (ii) von dem ausländischen Aktionär hauptsächlich bzw. u.a. hauptsächlich zu dem Zweck gehalten wird, die niederländische Quellensteuer auf Dividenden oder die niederländische Einkommensteuer für Privatpersonen in Höhe einer anderen Person bzw. eines anderen Unternehmens zu vermeiden; 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. Im Allgemeinen liegt eine als wesentlich betrachtete Beteiligung dann vor, wenn die gesamte oder ein Teil einer wesentlichen Beteiligung ohne Aufdeckung der stillen Reserven veräußert wurde oder als veräußert gilt.

### Schenkungs- oder Erbschaftssteuer

Die niederländische Schenkungs- oder Erbschaftssteuer wird bei der Übertragung von Aktien im Zuge einer Schenkung oder beim Tod eines ausländischen Aktionärs nicht zur Anwendung

gebracht, es sei denn, die Übertragung wird als Erbschaft oder Schenkung betrachtet, die von oder im Auftrag einer Person erfolgt, die zum Zeitpunkt der Schenkung oder des Todes Einwohner der Niederlande ist oder als solcher betrachtet 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](http://www.eads.com) eingesehen werden, solange dieses Registrierungsdokument gültig ist:

Pressemitteilung – Ergebnisse für das erste Quartal 2011	13. Mai 2011
Pressemitteilung – Halbjahresergebnisse 2011	29. Juli 2011
Pressemitteilung – EADS erwirbt Vizada für den Geschäftsbereich Astrium	1. August 2011
Pressemitteilung – Ergebnisse für das dritte Quartal 2011	10. November 2011
Pressemitteilung – Jahresergebnis 2011	8. März 2012

Außerdem veröffentlicht EADS Mitteilungen im normalen Geschäftsverlauf, die auch auf [www.eads.com](http://www.eads.com) verfügbar sind.



# 4

# Corporate Governance

---

<b>4.1</b>	<b>Geschäftsführung und Kontrolle</b>	<b>133</b>
4.1.1	Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer	134
4.1.2	Ausschüsse des Boards	145
4.1.3	Executive Committee	146
4.1.4	Risikomanagementsystem im Unternehmen	148
4.1.5	Compliance Organisation	153
<b>4.2</b>	<b>Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte</b>	<b>154</b>
4.2.1	Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	154
4.2.2	Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	157
4.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	157
4.2.4	Gewährte Darlehen und Garantien für Directors	158
<b>4.3</b>	<b>Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter</b>	<b>158</b>
4.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	158
4.3.2	Belegschaftsaktienpläne (ESOP)	158
4.3.3	Langfristige Leistungspläne	159

Nach niederländischem Recht und gemäß den Bestimmungen des niederländischen Corporate Governance Kodex in der Ende 2008 aktualisierten Fassung („**Niederländischer Kodex**“), der eine Reihe nicht verbindlicher Empfehlungen enthält, wendet die Gesellschaft entweder die Bestimmungen des niederländischen Kodex an oder sie erläutert und gibt gegebenenfalls stichhaltige Gründe für deren Nichtanwendung an. Obwohl 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](http://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 Besetzungsausschusses und des Strategieausschusses von den kontrollausübenden Aktionären ernannt werden und gegebenenfalls 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. Darüber hinaus fördern sowohl die Zusammensetzung des Board of Directors (in dem eine breite Palette verschiedener Erfahrungen vertreten sind) als auch die Durchführung der Sitzungen den Austausch unabhängiger und sich ergänzender Standpunkte.

Daher sieht die Zusammensetzung wie folgt aus:

- (a) vier von elf Mitgliedern des Board of Directors sind unabhängig (obwohl die Bestimmung III.2.1 des niederländischen Kodex 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 Kodex empfiehlt, dass durch einen entsprechenden Rücktrittsplan soweit wie möglich 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. Daher muss kein stellvertretender Vorsitzender für den Fall einer vakanten Position ernannt werden (obwohl die Bestimmung III.4.1(f) des niederländischen Kodex empfiehlt, dass ein stellvertretender Vorsitzender ernannt werden sollte);
- (d) das Audit Committee von EADS tritt nicht zusammen, ohne dass der Chief Executive Officer anwesend ist (obwohl in Bestimmung III.5.9 des niederländischen Kodex 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 Kodex 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 Kodex 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 Kodex 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 Einzelheiten zur Vergütungspolitik“ erläutert wird.

Bei Kündigung des Chief Executive Officer durch die Gesellschaft würde diesem eine Abfindungssumme in Höhe der anderthalbfachen jährlichen Gesamtzielvergütung gezahlt, vorbehaltlich der folgenden Bedingungen (obwohl die Bestimmung II.2.8 des niederländischen Kodex empfiehlt, dass die maximalen Bezüge im Kündigungsfall der Höhe eines Jahresgehalts entsprechen sollten 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 und umgehend in den Ruhestand eintreten kann.

### 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 Kodex 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 Kodex 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 eine Amtszeit von Vierjahresperioden (ohne Beschränkung im Hinblick auf Verlängerung) gelten solle).

(d) EADS folgt verschiedenen Empfehlungen für den Umgang mit Analysten nicht. Dazu gehört auch, dass es den Aktionären gestattet ist, mit den Analysten Echtzeit-Meetings abzuhalten und den Analysten Darstellungen auf der Webseite bekannt zu geben, wie in der Bestimmung IV.3.1 des niederländischen Kodex dargelegt.

## 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 Daimler Chrysler), die französische Regierung und Lagardère gemeinsam mit dem Management Team von EADS, eine neue Management- und Führungsstruktur zu implementieren. Die deutsche Regierung wurde ebenfalls konsultiert. Die Leitlinien dieser Änderung waren Rentabilität, Konzernzusammenhalt und die Vereinfachung des Managements und der Führungsstruktur von EADS, sodass optimale Corporate Governance Verfahren erreicht werden, während gleichzeitig das Gleichgewicht zwischen den französischen und deutschen Kernaktionären bestehen bleibt. Unter der vereinfachten Managementstruktur wird EADS nun von einem einzigen Chairman und einem einzigen Chief Executive Officer geleitet.

Die Hauptaktionäre beschlossen ferner, dass es im besten Interesse des Konzerns sei, eine Erhöhung der Zahl der unabhängigen Mitglieder des Board of Directors zu empfehlen, um das globale Profil von EADS durch Einhaltung der internationalen Best Practice in der Corporate Governance angemessen zu reflektieren.

In dieser Hinsicht traten sowohl Daimler als auch Sogea zwei Sitze im Board of Directors an vier unabhängige Directors ab, die im Rahmen der außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre am 22. Oktober 2007 gewählt wurden. Außer dem Chief Executive Officer sind im Board of Directors keine Executive Directors mehr vertreten.

Die Hauptaktionäre haben ebenfalls beschlossen, die vom Board of Directors, vom Chairman, vom Chief Executive Officer und vom Executive Committee wahrgenommenen Verantwortlichkeiten in der nachfolgend beschriebenen Weise abzuändern. Diese Änderungen wurden vollständig umgesetzt und traten nach der Außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre und der Sitzung des Board of Directors, die beide am 22. Oktober 2007 stattfanden, in Kraft.

## 4.1.1 Board of Directors, Chairman und Chief Executive Officer

### 4.1.1.1 Zusammensetzung, Befugnisse und Richtlinien

Gemäß Satzung der Gesellschaft ist das Board of Directors für die Geschäftsführung der Gesellschaft verantwortlich.

Das Board of Directors besteht aus höchstens elf Mitgliedern, die von der Hauptversammlung bestellt und abberufen werden. Das Board of Directors beschloss im Rahmen der am 7. Juli 2000 abgehaltenen Sitzung des Board of Directors die Geschäftsordnung zur Regelung interner Angelegenheiten (die „Geschäftsordnung“). Die Geschäftsordnung wurde im Rahmen der Sitzung des Board of Directors vom 5. Dezember 2003 geändert, um Empfehlungen im Hinblick auf Änderungen der Corporate Governance zu berücksichtigen. Diese Geschäftsordnung wurde ferner auf der Sitzung des Board of Directors vom 22. Oktober 2007 geändert, um die während der Außerordentlichen Hauptversammlung vom gleichen Tag genehmigten Änderungen der Corporate Governance zu berücksichtigen.

Die Geschäftsordnung bestimmt die Zusammensetzung, die Rolle und die Hauptzuständigkeitsbereiche des Board of Directors und legt die Art und Weise der Ernennung und die Zuständigkeitsbereiche des Chairman und des Chief Executive Officers fest. Die Geschäftsordnung sieht auch die Einrichtung von drei Ausschüssen (das Audit Committee, der Vergütungs- und Besetzungsausschuss und der 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 zur DASA-Gruppe, 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 der SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien mindestens 5% der Gesamtzahl der EADS-Aktien ausmachen, auf jeden Fall aber bis zur Aktionärshauptversammlung 2012; und
- ⊙ vier unabhängige Directors, die gemeinsam vom Chairman und vom Chief Executive Officer von EADS vorgeschlagen und einzeln vom Board genehmigt werden.

Gemäß der Satzung läuft die Amtszeit der einzelnen Mitglieder des Board of Directors jeweils bei der im Jahr 2012 abzuhaltenden Jahreshauptversammlung ab. Siehe „1. Informationen über die Aktivitäten von EADS – 1.2 Jüngste Entwicklungen“ zu der vorgesehenen Zusammensetzung des Board of Directors nach dieser Versammlung. Mitglieder des Board of Directors treten jeweils bei der fünften danach stattfindenden Jahreshauptversammlung zurück.

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 Sogeade 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 Sogeade 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 Sogeade 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 des Geschäftsplans und des Jahresbudgets des Konzerns;
- ⊙ Festlegung der wichtigsten Leistungsziele des Konzerns;
- ⊙ vierteljährliche Überprüfung der operativen Ergebnisse des Konzerns;
- ⊙ Ernennung oder Abberufung des Chairman und des Chief Executive Officers und Entscheidung über die Ernennung oder Abberufung des Chief Executive Officers von Airbus; wobei vorgesehen ist, dass (i) der Chairman und der Chief Executive Officer von Airbus der gleichen Nationalität angehören und entweder Deutscher oder Franzosen sind, und der Chief Executive Officer und der COO von Airbus der jeweils anderen Nationalität angehören, und (ii) der Chief Executive Officer und der Chief Executive Officer von Airbus nicht ein und dieselbe Person sein dürfen (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);
- ⊙ Genehmigung der Grundsätze und Richtlinien, die das Verhalten des Konzerns bei nicht vertraglich festgelegten Verpflichtungen (wie zum Beispiel Umweltangelegenheiten, Qualitätssicherung, Finanzmitteilungen, Integrität) sowie die Corporate Identity des Konzerns regeln.
- ⊙ 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 und
- ⊙ Genehmigung aller Vorschläge des Chairmans und des Chief Executive Officers in Bezug auf die Bestellung der unabhängigen Directors zur Vorlage bei der Hauptversammlung der Aktionäre.

### Abstimmung und Richtlinien

Jeder Director hat eine Stimme, sofern für den Fall, dass bei einer Sitzung mehr von Sogeadе 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 Sogeadе 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 Sogeadе 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 Sogeadе 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 Sogeadе 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 Sogeadе 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 Sogeadе, Daimler und SEPI kein Stimmrecht zusteht. Dies gilt auch bei Uneinigkeiten, bei deren Eintritt Daimler die ihr von Sogeadе 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 Sogeadе benannten Directors und einem der von Daimler benannten Directors. Alle Ausschussbeschlüsse erfordern die einfache Mehrheit ihrer Mitglieder.

Ergänzend zur Geschäftsordnung wird die Arbeit des Board of Directors durch die internen Richtlinien für das Board of Directors (die „**Directors’ Guidelines**“) geregelt, die vor dem Hintergrund der Corporate Governance Best Practices beschlossen wurden. Die Directors’ Guidelines bestehen aus einer Charter für Directors (der „**Directors’ Charter**“), in der die Rechte und Pflichten der Mitglieder des Board of Directors festgeschrieben sind, einer 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.



## Zusammensetzung des Board of Directors

Name	Alter	Beginn der Amtszeit (als Mitglied des Board of Directors)	Ende der Amtszeit	Hauptfunktion	Status
Bodo Uebber	52	2007	2012	Chairman von EADS NV	Von Daimler nominiert
Louis Gallois	68	2000, wiedergewählt im Jahr 2005 und 2007	2012	Chief Executive Officer von EADS NV	Executive
Rolf Bartke	64	2007	2012	Chairman der Recaro-Gruppe	Nominiert von Daimler nominiert
Dominique D'Hinnin	52	2007	2012	Co-Managing Partner von Lagardère SCA	Von Sogea nominiert
Juan Manuel Eguigaray Ucelay	66	2005; 2007 wieder gewählt	2012	Wirtschaftsberater	Von SEPI nominiert
Arnaud Lagardère	50	2003, wiedergewählt im Jahr 2005 und 2007	2012	General Partner und Managing Partner von Lagardère SCA	Von Sogea nominiert
Hermann-Josef Lamberti	56	2007	2012	Vorstandsmitglied der Deutsche Bank AG	Unabhängig
Lakshmi N. Mittal	61	2007	2012	Chairman und Chief Executive Officer von ArcelorMittal SA	Unabhängig
Sir John Parker	69	2007	2012	Chairman der Anglo American PLC	Unabhängig
Michel Pébereau	70	2007	2012	Ehrenamtlicher Präsident der BNP Paribas SA	Unabhängig
Wilfried Porth	53	2009	2012	Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG;	Nominiert von Daimler

Anmerkung: Alle Angaben entsprechen dem Stand vom 1. März 2012. 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 außerdem der Ansicht, dass die Verschiedenartigkeit seiner Mitglieder in Bezug auf Geschlecht, Erfahrung und Staatsangehörigkeit einen wertvollen Beitrag zur Qualität und Effizienz seiner Arbeit erbringt.

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 der EADS ernannt. Er ist Vorstandsmitglied der Daimler AG und (seit 16. Dezember 2004) für den Bereich Finanzwesen und Controlling sowie (seit 16. Dezember 2003) für die Abteilung Financial Services bei Daimler verantwortlich. 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 Bertelsmann AG;
- ⊙ Mitglied des Aufsichtsrats der Stiftung Deutsche Sporthilfe;
- ⊙ Mitglied des Investitionsrates des „Stifterverbandes der Deutschen Wissenschaft“;
- ⊙ Mitglied des Beirats der Daimler Unterstützungskasse GmbH;
- ⊙ Mitglied des Beirats der Deutsche Bank AG in München;
- ⊙ Mitglied des Beirats der Landesbank Baden-Württemberg;
- ⊙ Mitglied des Spenderkreises des Jüdischen Museums Berlin;
- ⊙ Mitglied des Kuratoriums der „Museumsinsel“ Berlin sowie
- ⊙ Mitglied des Kuratoriums des „Stuttgarter Galerievereins“.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- ⊙ 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);
- ⊙ Mitglied des Aufsichtsrats von McLaren (zurückgetreten am 10. November 2009); und
- ⊙ Mitglied des Aufsichtsrats der Talanx AG (zurückgetreten am 31. August 2011);

### Louis Gallois

Herr Louis Gallois ist seit August 2007 Chief Executive Officer (CEO) der EADS, nachdem er seit 2006 Co-CEO der 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
- ⊙ President von Universcience Partenaires.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- ⊙ Mitglied des Board of Directors der Dassault Aviation (zurückgetreten am 26. November 2008).

### Rolf Bartke

Herr Rolf Bartke ist Chairman der Keiper-Recaro-Gruppe. Er war bis 2009 Chairman der Kuka AG, davor leitete er von 1995 bis 2006 den Geschäftsbereich Vans 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. Herr 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 Energy AG (vormals SFC Smart Fuel Cell AG);
- ⊙ Mitglied des Board of Directors der Campus Community Partnership Foundation (vormals J&R Carter Partnership Foundation);
- ⊙ 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:

- ⊙ 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 SCA bestellt wurde. Herr D'Hinnin ist Absolvent der École Normale Supérieure und ist Inspecteur des Finances.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- ⊙ Director und Chief Operating Officer der Arjil Commandité Arco S.A.;
- ⊙ 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 Verwaltungsrats der Sogeaide 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 „Club des Normaliens dans l'Entreprise“;
  - ⊙ Mitglied des Trustee Board und Schatzmeister der „Fondation de l'École Normale Supérieure“;
  - ⊙ Vorsitzender des „Institut de l'École Nationale Supérieure“;
  - ⊙ Ständiger Vertreter der Hachette Filipacchi Presse im Aufsichtsrat der Éditions P. Amaury S.A.;
  - ⊙ Mitglied des Aufsichtsrats und des Audit Committee der CANAL + France S.A.;
  - ⊙ Director der Lagardère North America, Inc.;
  - ⊙ Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V. und
  - ⊙ Mitglied des Strategieausschusses der PWC France.
- Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:
- ⊙ 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);
  - ⊙ Chairman der Eole S.A.S (zurückgetreten im Februar 2009);
  - ⊙ Mitglied des Aufsichtsrats und Chairman des Audit Committee der Le Monde S.A. (zurückgetreten im November 2010);
  - ⊙ Vize-Präsident von Atari S.A. (ehemals Infogrames Entertainment S.A.) und Chairman des Audit Committee der Atari S.A. (zurückgetreten im März 2011);
  - ⊙ Mitglied des Aufsichtsrats von Lagardère Sports (S.A.S.) (zurückgetreten im Mai 2011); und
  - ⊙ Mitglied des Verwaltungsrats der Le Monde Interactif S.A. (zurückgetreten im Dezember 2011).

### Juan Manuel Eguiagaray Ucelay

Herr Juan Manuel Eguiagaray Ucelay ist Wirtschaftswissenschaftlicher und Wirtschaftsberater für diverse soziale Einrichtungen und Privatunternehmen. 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. Herr 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;
  - ⊙ Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V.;
  - ⊙ Mitglied des Beirats der Siemens S.A.;
  - ⊙ Vorsitzender des Beirats der Fundacion Alternativas und
  - ⊙ Vorsitzender einer Mission der UNESPA für soziale und institutionelle Initiativen.
- Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:
- ⊙ 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 wurde im März 2003 zum Managing Partner der Lagardère SCA ernannt und seine Ernennung wurde am 11. März 2009 auf Vorschlag der General Partners vom Aufsichtsrat um weitere sechs Jahre bis zum 11. März 2015 verlängert. Herr Lagardère ist außerdem Chairman der Lagardère SAS und der Lagardère Capital & Management SAS. Zum 31. Dezember 2011 hielt er zusammen mit diesen beiden Unternehmen 9,62% des Aktienkapitals der Lagardère SCA. Herr Lagardère erwarb den Abschluss eines DEA in Wirtschaftswissenschaften von der Pariser Universität Dauphine. 1987 erhielt er eine Ernennung zum Director und Chief Executive Officer bei dem Unternehmen MMB, der späteren Lagardère SCA. Er war von 1994 bis 1998 Chairman des US-amerikanischen Unternehmens Grolier Inc.

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 Exekutivausschusses der Lagardère Unlimited 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.;
- ⊙ Präsident der Fondation Jean-Luc Lagardère;
- ⊙ Präsident des Sportvereins Lagardère Paris Racing Ressources (Vereinsgesetz 1901);
- ⊙ Präsident des Sportvereins Lagardère Paris Racing (Vereinsgesetz 1901);
- ⊙ Chairman und Chief Executive Officer der Lagardère S.A.S.;
- ⊙ Chairman und Chief Executive Officer der Lagardère Capital & Management S.A.S.;
- ⊙ Chairman und Chief Executive Officer der Arjil Commanditée – ARCO S.A.; und
- ⊙ Chairman der Sport Investment Company LLC.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- ⊙ Chairman und Chief Executive Officer (Président Délégué) der Lagardère Active Broadcast S.A. Monégasque (zurückgetreten im März 2007);
- ⊙ Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Sports S.A.S. (zurückgetreten im April 2007);
- ⊙ Director der Lagardère Management, Inc. (zurückgetreten im Oktober 2007);
- ⊙ Chairman des Board of Directors von Lagardère Active North America, Inc. (zurückgetreten im Oktober 2007);
- ⊙ Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hachette Holding S.A.S. (vormals Hachette Filipacchi Medias) (zurückgetreten im Dezember 2007);
- ⊙ Director der France Télécom S.A. (zurückgetreten im Januar 2008);
- ⊙ Mitglied des Aufsichtsrats von Virgin Stores S.A. (zurückgetreten im Februar 2008);
- ⊙ Mitglied des Aufsichtsrats der Le Monde S.A. (zurückgetreten im Februar 2008);
- ⊙ Präsident (Chief Executive Officer) der Lagardère Active Broadband S.A.S. (zurückgetreten im Juni 2008);
- ⊙ Director der LVHM Moët Hennessy Louis Vuitton S.A. (zurückgetreten im Mai 2009);
- ⊙ Ständiger Vertreter von Lagardère Active Publicité im Board of Directors der Lagardère Active Radio International S.A. (zurückgetreten im Mai 2009);
- ⊙ Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG (zurückgetreten im April 2010);
- ⊙ Präsident der „Association des Amis de Paris Jean-Bouin C.A.S.G.“ (Vereinsgesetz 1901) (zurückgetreten im September 2010); und
- ⊙ Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Sports S.A.S. (zurückgetreten im Mai 2011).

### 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. Herr 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 der BVV 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 Beirats der Barmenia Versicherungen Wuppertal;
- ⊙ Stellvertretendes Mitglied des Einlagensicherungsausschusses des Bundesverbandes deutscher Banken e.V.;
- ⊙ Delegierter der Delegiertenversammlung des Einlagenversicherungsausschusses 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 im Beirat des Prüfungsverbands deutscher Banken e.V.;
- ⊙ 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 Beirats im Zentrum für marktorientierte Unternehmensführung der WHU;
- ⊙ Mitglied des Lenkungsausschusses und des Bundesausschusses des Wirtschaftsrats der CDU e.V.;
- ⊙ Mitglied der Börsensachverständigenkommission (Bundesfinanzministerium);
- ⊙ Vorstandsmitglied und Mitglied des Exekutivausschusses der Frankfurt Main Finance e.V.;
- ⊙ 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 und des Lenkungsausschusses der Frankfurt RheinMain e.V.;
- ⊙ Mitglied des Senats von acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften e.V.;
- ⊙ Mitglied im Vorstand der amerikanischen Handelskammer in Deutschland;
- ⊙ Mitglied des Kuratoriums der Hanns Martin Schleyer-Stiftung;

- ⊙ Mitglied der Redaktionsleitung der wissenschaftlichen Fachzeitschrift „Wirtschaftsinformatik“;
  - ⊙ Mitglied im internationalen Beirat der IESE Business School der Universität Navarra;
  - ⊙ Mitglied des Kuratoriums der Johann Wolfgang Goethe-Universität, Fachbereich Wirtschaftswissenschaften; und
  - ⊙ Mitglied des Kuratoriums der Stiftung Lebendige Stadt.
- Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:
- ⊙ 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);
  - ⊙ Mitglied des Beirats der Universität Augsburg (zurückgetreten am 30. September 2008);
  - ⊙ Executive Customer des Beirats der Symantec Corporation (zurückgetreten am 12. Mai 2010);
  - ⊙ Mitglied des Kuratoriums der Baden-Badener Unternehmensgespräche - Gesellschaft zur Förderung des Unternehmensnachwuchses e.V. (zurückgetreten am 13. Mai 2010);
  - ⊙ Mitglied des Kuratoriums des Wallraf-Richartz-Museums und Museum Ludwig e.V. (zurückgetreten am 31. Januar 2011);
  - ⊙ Mitglied des Gründungsrats des Wallraf-Richartz-Museums (zurückgetreten am 31. Januar 2011);
  - ⊙ Senatsmitglied der Fraunhofer Gesellschaft; (zurückgetreten am 31. Dezember 2011).

### 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 ArcelorMittal, 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. Neben seinen vielfältigen Mandaten ist Herr Mittal auch Mitglied des Board of Directors von Goldman Sachs, von International Business Council des World Economic Forums und vom Advisory Board der Kellogg School of Management. Darüber hinaus erhielt er zahlreiche Anerkennungen von internationalen Institutionen und Magazinen und unterhält auch enge Beziehungen zu zahlreichen gemeinnützigen Organisationen.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- ⊙ Chairman des Board of Directors und CEO der ArcelorMittal S.A.;
- ⊙ Chairman des Board of Directors der Aperam S.A.;

- ⊙ Mitglied des Board of Directors von Goldman Sachs;
- ⊙ Mitglied des Executive Committee der World Steel Association (frühere Bezeichnung: International Iron and Steel Institute);
- ⊙ Mitglied des International Business Council des Weltwirtschaftsforums;
- ⊙ Mitglied des Rates für Auslandsinvestitionen in Kasachstan;
- ⊙ Mitglied des Global Advisory Council des indischen Premierministers;
- ⊙ Mitglied des Internationalen Präsidentenberatergremiums von Mosambik;
- ⊙ Mitglied des Beirats des Präsidenten für inländische und ausländische Investoren in der Ukraine;
- ⊙ Mitglied des Beirats der Kellogg School of Management;
- ⊙ Mitglied des Konsortiums der Cleveland Clinic;
- ⊙ Mitglied des Executive Board der Indian School of Business;
- ⊙ Golden Patron des Prince' s Trust;
- ⊙ Mitglied des Board der ArcelorMittal USA Inc.;
- ⊙ Präsident der Ispat Inland ULC;
- ⊙ Vorsitzender der ArcelorMittal-Stiftung;
- ⊙ Mitglied des Board der ONGC Mittal Energy Ltd.;
- ⊙ Mitglied des Board der ONGC Mittal Energy Services Ltd.;
- ⊙ Trustee der Gita Mittal Foundation;
- ⊙ Trustee der Gita Mohan Mittal Foundation;
- ⊙ Trustee der Lakshmi and Usha Mittal Foundation;
- ⊙ Chairman des Governing Council des LNM Institute of Information Technology;
- ⊙ Treuhänder des Mittal Champion 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);
- ⊙ Mitglied des Board of Directors der ICICI Bank Limited (zurückgetreten im Mai 2010);
- ⊙ Mitglied des Board der Commonwealth Business Council Limited (zurückgetreten im Februar 2011);
- ⊙ Mitglied des Business Council (zurückgetreten im Dezember 2011); und
- ⊙ Mitglied des Managing Committee der Lakshmi Niwas und Usha Mittal-Stiftung (zurückgetreten im Dezember 2011).

## Sir John Parker

Sir John Parker ist Chairman der Anglo American PLC, stellvertretender Chairman der DP World (Dubai), Non-Executive Director der Carnival PLC und Carnival Corporation. Im Dezember 2011 trat er als Chairman der National Grid PLC zurück. Seine Karriere erstreckte sich von den Ingenieurwissenschaften über Schiffbau bis zur Verteidigungsindustrie, unter anderem mit fast 25 Jahren Erfahrung als Chief Executive Officer bei Harland & Wolff und der Babcock International Group. Von 2004 bis 2009 war er auch Vorsitzender des Direktoriums der Bank of England. Sir John Parker studierte Schiffsbau und Maschinenbau am College of Technology der Queens University in Belfast.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- ⊙ Director der Carnival plc und Carnival Corporation;
- ⊙ Stellvertretender Chairman der D.P. World (Dubai);
- ⊙ Director der White Ensign Association Limited;
- ⊙ Mitglied des Board of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS;
- ⊙ Präsident der Royal Academy of Engineering; und
- ⊙ „Visiting Fellow“ der Universität Oxford.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- ⊙ Senior Non-Executive Director der Bank of England (zurückgetreten im Juni 2009);
- ⊙ Joint Chairman der Mondi Group (zurückgetreten im August 2009); und
- ⊙ Kanzler der Universität Southampton (zurückgetreten im Juli 2011);
- ⊙ Mitglied des International Advisory Board der Citigroup (das Board wurde im Dezember 2011 aufgelöst); und
- ⊙ Chairman der National Grid PLC (zurückgetreten im Januar 2012).

## Michel Pébereau

Herr Michel Pébereau war von 2003 bis Dezember 2011 Vorstandsvorsitzender der 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. Herr Pébereau ist Absolvent der École Nationale d'Administration und der École Polytechnique.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- ⊙ Mitglied des Board of Directors von BNP Paribas;



- ⊙ 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;
  - ⊙ Vorstandsmitglied der BNP Paribas S.A., Schweiz;
  - ⊙ Mitglied des Board of Directors 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 Vorstands des Institut d'Études Politiques de Paris;
  - ⊙ Aufsichtsratsmitglied des Institut Aspen France;
  - ⊙ Mitglied des Exekutivausschusses des Institut de l'Entreprise;
  - ⊙ Mitglied des Exekutivausschusses des Mouvement des Entreprises en France; und
  - ⊙ Mitglied der „Academie des sciences morales et politiques“.
- Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:
- ⊙ Mitglied des Board of Directors der EADS Participations B.V. (zurückgetreten am 22. Oktober 2007);
  - ⊙ Mitglied des Board of Directors von Lafarge (zurückgetreten am 12. Mai 2011); und
  - ⊙ Vorstandsmitglied der BNP Paribas (zurückgetreten am 1. Dezember 2011).

### 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 im Verwaltungsrat der Hanns Martin Schleyer-Stiftung.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- ⊙ 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 Pébureau.

### Frühere Straftaten und familiäre Bindungen

Soweit der Gesellschaft bekannt ist, wurde bisher über keinen der oben genannten Directors (weder als Privatperson noch als Director oder Führungskraft einer der oben genannten Unternehmen) eine Strafe wegen Betrugs verhängt noch waren die Genannten in Konkurs-, Zwangsverwaltungs- oder Liquidationsverfahren verwickelt. Es liegen gegen sie weder öffentliche Beschuldigungen oder Anklagen vor noch wurden Strafen einer Aufsichtsbehörde verhängt oder ihnen von Gerichten 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 2011

##### Sitzungen des Board of Directors

Das Board of Directors trat im Jahr 2011 neun Mal zusammen und wurde regelmäßig durch Geschäftsberichte des Chief Executive Officer über Entwicklungen informiert, die aktualisierte Prognosen sowie strategische und operative Planungen einschlossen. Die durchschnittliche Anwesenheitsquote bei diesen Sitzungen stieg auf 86%.

Das Board of Directors überwachte während des gesamten Jahres 2011 den Fortschritt wichtiger Programme wie u.a. des A350 XWB, A320neo, A400M, A380, Ariane5, Paradigm, Eurofighter, Talarion und der Grenzsicherheit in Saudiarabien. Es wurde regelmäßig über die Fortschritte bei der Entwicklung des A350 XWB-Programms informiert und überprüfte konzernweit den Stand der Verbesserungsinitiative des Programm-Managements.

Darüber hinaus befasste sich das Board of Directors mit der Strategie von EADS (einschließlich des Wettbewerbsumfelds und der M&A-Strategie) und genehmigte im Einklang mit den in Vision 2020 festgelegten Zielsetzungen die Übernahme von Vector Aerospace, Satair und Vizada, durch die EADS ihre internationale Position allgemein und ihre Position auf dem Dienstleistungsmarktsegment im Besonderen weiter ausbaute.



Das Board befasste sich auch gezielt mit den Konsequenzen, die sich möglicherweise aus der Staatsschuldenkrise in Europa ergeben könnten, der Ertragslage und den Prognosen des Konzerns, dem Asset Management, der Compliance bei wichtigen Geschäftsabläufen sowie Initiativen für Effizienz und Innovation. Es überprüfte die Ergebnisse des Risikomanagements, Exportkontrollbestimmungen, Richtlinien im Bereich Investor Relations und Finanzkommunikation sowie rechtliche Risiken. Darüber hinaus besprach das Board weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Mitarbeiter-Engagements bei EADS.

Abschließend befasste sich das Board of Directors gezielt mit Angelegenheiten der Governance und Nachfolgeplanung, damit im Jahr 2012 der Wechsel beim Board of Directors und beim Management reibungslos ablaufen kann. Die Empfehlungen für die Ernennungen wurden vom Board sorgfältig unter Anwendung des Nachfolgeprozesses gemäß der Governance von EADS, der im Oktober 2007 aktualisiert wurde, erstellt. Mit dem Prozess sollen die bestmöglichen Kandidaten für die Zusammenstellung des Board of Directors sowie die gehobenen Managementpositionen identifiziert werden. Siehe „1. Informationen zu EADS-Aktivitäten – 1.2 jüngste Entwicklungen“.

### Selbstbewertung des Vorstands

Das Board of Directors nimmt jährlich eine Selbstbewertung seiner Leistungen vor, und alle drei Jahre wird von einer unabhängigen Beratungsfirma eine umfassendere Bewertung vorgenommen (wie bereits im Jahr 2010 geschehen). Der Corporate Secretary führte die zuletzt vorgenommene Selbstbewertung Anfang 2012 anhand von Einzelgesprächen mit jedem Director durch. Bei dieser Selbstbewertung wurde die Rolle des Board of Directors, seine Tätigkeit, ob es seine Aufgaben erfüllt und inwiefern seine Zusammensetzung der Strategie von EADS entspricht, sowie die Dokumentation und die Prozesse, die Einfluss auf seine Leistung haben, genauer untersucht.

Nach Ansicht der Directors ist die Häufigkeit und Länge der Meetings ausreichend, um alle Angelegenheiten abzudecken; die Mitgliedschaft im Vorstand von EADS ist auf Grund der Meetings für besondere Entscheidungen, die nicht im Rahmen der gewöhnlichen Sitzungen des Board getroffen werden, und der Reiseerfordernisse anstrengend. Die Qualität der Vorbereitungsunterlagen ist weiter verbessert worden und dient gezielt dem Fördern der Entscheidungsfindung, während gleichzeitig eine Fülle von Einzelheiten angegeben wird. Die bei Meetings gelieferten Informationen sind im Hinblick auf die komplexe Beschaffenheit des Unternehmens angemessen. Die bei Meetings für Diskussionen verfügbare Zeit ist ausreichend, besonders auf Grund der Tatsache, dass die Directors gut vorbereitet sind.

Die Directors sind übereinstimmend der Ansicht, dass das Board of Directors gereift ist; seine Arbeit als Team effizient ist und die Erkundung neuer Bereiche und das Angehen relevanter Belange im besten Interesse des Konzerns auf sehr offene und professionelle Weise ermöglicht. Diskussionen werden ungehindert geführt und unterschiedliche Ansichten werden angeregt und gelten als konstruktiv. Die Directors sind der Meinung, dass ihre Arbeit im Board ihnen die Wahrnehmung ihrer treuhänderischen Pflichten erlaubt. Darüber hinaus ist

die Arbeitsbeziehung zwischen dem Board of Directors und den Mitgliedern des Executive Committee effizient und verläuft dank der Erfahrung beim gegenseitigen Ausrasch reibungslos. Gelegentliche Treffen an Industriestandorten werden als förderlich empfunden und diese Einrichtung wird fortgesetzt.

Insgesamt ist das Board of Directors der Ansicht, dass es eine Zusammensetzung sehr internationaler, unterschiedlicher und bedeutender Fähigkeiten bietet, mit besonderem Schwerpunkt auf Kompetenz im Finanzwesen und globaler strategischer Erfahrung. Diese Fähigkeiten wurden im Jahr 2011 bei Gesprächen zur Stabilisierung der A400M und A380, dem Abbau technischer und kommerzieller Risiken bei der A350 XWB, dem Start der A320neo, einem bedeutenden Flugzeugbeschaffungsvertrag, großen Übernahmen, den Ergebnissen der Neugestaltung des Vergütungssystems für Führungskräfte, der Aufrechterhaltung von Aktivitäten im Verteidigungssektor in einer Phase starken Drucks auf die Ausgaben des Verteidigungssektors und der öffentlichen Hand, der regionalen und der Segmentstrategie sowie bei der Nachfolgeplanung eingesetzt. Die Arbeit des Board of Directors erfolgt unter strikter Wahrung der Compliance.

Die Directors haben den Eindruck, dass das Board of Directors weniger durch dringende Angelegenheiten im Zusammenhang mit Programmen und kurzfristigen Problemen in Anspruch genommen wird und sich mehr einer langfristigen Vision widmet. Die Mehrheit der Board-Mitglieder brachte ihre Zufriedenheit darüber zum Ausdruck, dass im Jahr 2011 mehr Zeit für langfristige Fragen aufgewendet wurde. 2011 setzte das Board of Directors nun bereits zum dritten Mal ein ganztägiges Meeting für Strategie an, einschließlich einer Beurteilung spezifischer Länderstrategien und des Wettbewerbsumfelds in bestimmten Industriesegmenten.

Die Ausschüsse arbeiten sehr gründlich und professionell, und die Kommunikation des Audit Committees und des Vergütungs- und Besetzungsausschusses mit dem restlichen Board of Directors ist zufriedenstellend; die Meetings der Ausschüsse erfolgen oft an anderen Tagen als die Sitzungen des Boards. Die Ergebnisse der Arbeit der meisten Ausschüsse werden vom gesamten Board of Directors als Hilfe bei der Ausarbeitung ihrer Entscheidungen empfunden, um Wiederholungsarbeit zu vermeiden, da sie sich schwerpunktmäßig mehr mit speziellen und technischen Angelegenheiten befassen. Es wurden Vorschläge zur weiteren Verbesserung der Arbeit des Strategieausschusses unterbreitet, um deren Relevanz für das Board of Directors zu steigern. Schließlich werden die Vorsitzenden des Board of Directors und der Ausschüsse als sehr kompetent und engagiert anerkannt.

Die Anwesenheitsquote bei Zusammenkünften des Board of Directors in seiner Gesamtheit und bei den Vergütungs- und Ernennungsausschüssen hat sich gebessert und wird als angemessen betrachtet, um anhaltende, auf Informationen fußende Gespräche zu anstehenden Angelegenheiten zu ermöglichen. Die individuelle Teilnahmequote ist auch erheblich gestiegen.

Seit der zuletzt vorgenommenen Selbstbewertung im Jahr 2011 sind die Gespräche zur Finanzstrategie vor dem Hintergrund der europäischen Staatsschuldenkrise sowie zur Nachfolgeplanung,

zu organisatorischen Angelegenheiten und Vorgehensweisen zum Schutz der Gesellschaft im Falle einer Veräußerung seitens der Kernaktionäre die deutlichsten Verbesserungen. Die kontinuierliche Verbesserung, Wettbewerbsfähigkeit

und Effektivität der Steuerung und des Managements des Konzerns werden nach wie vor ein zentraler Gesichtspunkt und Schlüsselfaktor für den Erfolg von EADS bleiben.

## 4.1.2 Ausschüsse des Boards

### 4.1.2.1 Überblick über die Mitgliedschaft im Jahr 2011

Im Jahr 2011 hatten die Board Committees folgende Mitglieder:

Director	Audit Committee	Vergütungs- und Besetzungsausschuss	Strategic Committee
Bobo Uebber (Vorsitzender)			Vorsitzender
Louis Gallois (CEO)			X
Rolf Bartke	X		
Dominique D'Hinnin	X	X	
Juan Manuel Eguiagaray Ucelay			
Arnaud Lagardère			X
Hermann-Josef Lamberti	Vorsitzender	X	
Lakshmi N. Mittal			
Michel Pébereau			X
Sir John Parker	X	Vorsitzender	
Wilfried Porth		X	X
<b>Anzahl der abgehaltenen Meetings (Teilnahmequote)</b>	<b>5 (85%)</b>	<b>4 (94%)</b>	<b>3 (80%)</b>

#### 4.1.2.2 Audit Committee

Das Audit Committee spricht gemäß der Geschäftsordnung Empfehlungen an das Board of Directors zur Genehmigung der Jahres- und Zwischenabschlüsse (1. Quartal, 1. Halbjahr, 9 Monate) sowie zur Bestellung externer Abschlussprüfer und der Festlegung ihrer Vergütung aus. Das Audit Committee ist außerdem dafür verantwortlich, dass die internen und externen Prüfungsverfahren ordnungsgemäß geleitet werden und den Prüfungsangelegenheiten in Sitzungen des Board of Directors ausreichende Beachtung geschenkt wird. Es bespricht daher mit den Abschlussprüfern die Prüfprogramme und die Ergebnisse der Buchprüfungen und überwacht die Angemessenheit der internen Kontrollen, Rechnungslegungsverfahren und Finanzberichterstattung des Konzerns. Es beaufsichtigt außerdem den Einsatz des ERM-Systems des Konzerns und der Compliance Organisation. Die Vorschriften und Verantwortungsbereiche des Audit Committee wurden in der Audit Committee Charter niedergelegt.

Der Chairman des Board of Directors und der Chief Executive Officer sind eingeladen, an sämtlichen Sitzungen des Committee als Gäste teilzunehmen. Der Chief Financial Officer und der Head of Accounting sind gehalten, an den Sitzungen des Audit Committees teilzunehmen, um Vorschläge des Managements zu vertreten und Fragen zu beantworten.

Das Audit Committee muss mindestens vier Mal im Jahr zusammentreten. Im Jahr 2011 tagte es fünf Mal, bei einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 85%. Das Audit Committee nahm im Jahr 2011 alle oben angeführten Aufgaben wahr.

#### 4.1.2.3 Vergütungs- und Besetzungsausschuss

Gemäß der Geschäftsordnung erteilt der Vergütungs- und Besetzungsausschuss dem Board of Directors Empfehlungen in Bezug auf die Ernennung von Mitgliedern des Executive Committee (auf Vorschlag des CEO und mit Genehmigung des Chairman), des Corporate Secretary von EADS, der Mitglieder des Shareholder Committee von Airbus und der Vorsitzenden des Aufsichtsrats (oder eines vergleichbaren Organs) anderer wichtiger Konzerngesellschaften und Geschäftseinheiten. Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss erteilt dem Board of Directors zudem Empfehlungen in Bezug auf Vergütungsstrategien und langfristige Vergütungspläne und er entscheidet über die Dienstverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten in Bezug auf die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee. Die Geschäftsordnung und die Zuständigkeitsbereiche des Vergütungs- und Besetzungsausschusses wurden in der Remuneration and Nomination Committee Charter niedergelegt.

Die für die Ernennung für Managementpositionen des Konzerns 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 Ausgewogenheit in Bezug auf Geschlecht, Erfahrungshintergrund, Staatsangehörigkeit, etc. zu berücksichtigen ist. Die Umsetzung dieser Richtlinien sollte jedoch nicht zu Beschränkungen hinsichtlich der Verschiedenartigkeit innerhalb des gehobenen Managementteams bei EADS führen.

Der Chairman des Board of Directors und der Chief Executive Officer sind als ständige Gäste zu jeder Sitzung des Committees eingeladen. Der Leiter des Personalwesens von EADS ist gehalten, an den Sitzungen des Vergütungs- und Besetzungsausschusses teilzunehmen, um Vorschläge des Managements zu verteidigen und Fragen zu beantworten.

Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss muss mindestens zweimal im Jahr zusammenkommen. Im Jahr 2011 tagte er viermal, bei einer durchschnittlichen Anwesenheitsquote von 94%. Außer dem Erteilen von Empfehlungen an das Board of Directors für wichtige Ernennungen innerhalb des Konzerns hat der Vergütungs- und Besetzungsausschuss sich mit der Überprüfung von Spitzenkräften und Nachfolgeplanung befasst, Maßnahmen zur Verbesserung des Engagements und der Förderung der Vielfalt besprochen, die Vergütung von Mitgliedern des Executive Committee für das Jahr 2011, den langfristigen Leistungsplan und den variablen Einkommensanteil für 2010 überprüft. Auf Grundlage der Ergebnisse des kostenlosen Aktienplans hat es auch die Bedingungen des Mitarbeiteraktienprogramms (ESOP) für 2012 vorgeschlagen.

#### 4.1.2.4 Strategic Committee

Das Strategic Committee ist kein Entscheidungsgremium, sondern eine Entscheidungshilfe, die dem Board of Directors bei der Vorbereitung von strategischen Entscheidungen

zur Verfügung steht. Laut Geschäftsordnung erteilt der Strategieausschuss dem Board of Directors Empfehlungen zu strategischen Entwicklungen, Unternehmensstrategien, wichtigen Fusions- und Übernahmeprojekten, wichtigen Investitionen oder Veräußerungen, Projekten oder Produktentscheidungen sowie zu wichtigen Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Vorschriften und Verantwortungsbereiche des Strategieausschusses wurden in der Strategieausschuss-Charter detailliert niedergelegt.

Der Strategieausschuss muss mindestens zweimal im Jahr zusammentreten. Der Chief Executive Officer ist Mitglied und der Leiter der Marketing and Sales Organisation von EADS ist ständiger Gast des Strategieausschusses, um Vorschläge des Managements zu vertreten und Fragen zu beantworten. Der Ausschuss trat im Jahr 2011 drei Mal zusammen, mit einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 80%.

Außer dem Überwachen wichtiger strategischer und Divisionsinitiativen, von Übernahmezielen und Veräußerungskandidaten sowie Fortschritten bei den Hauptprioritäten des Konzerns im Verlauf des Jahres nahm er Empfehlungen an das Board of Directors in Bezug auf das Wettbewerbsumfeld und industrielle Richtlinien in den Heimatländern, die Wahrnehmung der Gesellschaft auf ihren Schlüsselmärkten sowie die kontinuierlichen Kürzungen der Verteidigungsbudgets vor und unterzog mehrere Länderstrategien einer Prüfung.

### 4.1.3 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 und Aufgaben- und Geschäftsbereiche des Konzerns. Das Executive Committee trat im Jahr 2011 elf 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 Officers 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 -Geschäftseinheiten.

Die interne Organisation des Executive Committee wird durch die Geschäftsverteilung unter den Mitgliedern unter Aufsicht des Chief Executive Officer bestimmt. Ungeachtet der oben festgelegten gemeinsamen Zuständigkeiten ist jedes Mitglied des Executive Committee selbst für die Führung seines Aufgabenbereiches verantwortlich und an die Entscheidungen des Chief Executive Officer und gegebenenfalls des Executive Committee gebunden.

Der Chief Executive Officer ist bestrebt, zu den bei den Sitzungen des Executive Committee besprochenen Themen unter den Mitgliedern des Executive Committee einen Konsens zu erzielen. Kommt es zu keiner Einigung, ist der Chief Executive Officer berechtigt, die Sache zu entscheiden. 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 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. Die Amtszeit für Mitglieder des Executive Committee beträgt fünf Jahre.



## Zusammensetzung des Executive Committee

Name	Alter	Beginn der aktuellen Amtszeit	Ende der Amtszeit	Haupttätigkeit
Louis Gallois	68	2007	2012	Chief Executive Officer von EADS
François Auque	55	2010	2015	Astrium CEO/Koordinierung von Raumfahrt & Verteidigung
Lutz Bertling	49	2011	2016	CEO von Eurocopter
Jean J. Botti	54	2011	2016	Chief Technical Officer von EADS
Fabrice Brégier	50	2007	2012	COO von Airbus/Operative Performance von EADS
Thomas Enders	53	2007	2012	CEO von Airbus
Jussi Itävuori	56	2008	2012	Leiter Personalwesen
Marwan Lahoud	45	2007	2012	Chief Strategy and Marketing Officer von EADS
Sean O'Keefe	56	2010	2014	CEO von EADS North America
Hans Peter Ring	61	2007	2012	Chief Financial Officer von EADS
Domingo Ureña-Raso	53	2009	2014	Leiter von Airbus Military
Stefan Zoller	54	2010	2015	Cassidian CEO

Anmerkung: Alle Angaben entsprechen dem Stand vom 1. März 2012. Die Geschäftsadresse aller Mitglieder des Executive Committee für alle 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, CEO von Astrium und Koordination Raumfahrt & Verteidigung

Herr Auque übernahm sein Amt im Jahr 2000. Er war zuvor Chief Financial Officer (CFO) von Aerospatiale, seinerzeit Aerospatiale Matra, und Managing Director für Satelliten bei Aerospatiale Matra. In früheren Jahren seiner Karriere war er beim Suez-Konzern und beim französischen Rechnungshof. Herr 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, CEO von Eurocopter

Herr Bertling übernahm sein Amt im Jahr in 2006. Er kam aus dem Bereich Verteidigung und Sicherheit und trat 2003 als Executive Vice-President für Regierungsprogramme bei Eurocopter ein, wo er Anfang 2006 CEO von Eurocopter Deutschland wurde. Davor hatte Herr Bertling verschiedene Positionen bei DaimlerChrysler Rail Systems sowie an der Universität Braunschweig inne. Er promovierte in Ingenieurwissenschaften an der Universität Braunschweig.

### Jean J. Botti, Chief Technical Officer

Herr 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 Delphi Powertrain arbeitete. Seine berufliche Laufbahn begann 1978 als Produktingenieur für Renault. Herr Botti besitzt einen Abschluss von der INSA Toulouse, einen MBA von der Central Michigan University sowie einen Doktorgrad vom Conservatoire des Arts et Métiers; er absolvierte ebenfalls den Studiengang für Research and Development Management am Massachusetts Institute of

Technology (MIT). Herr Botti ist ein SAE Fellow sowie Mitglied der französischen Akademie der Technologie und Mitglied des Beirats für den europäischen Forschungsraum (ERAB).

### Fabrice Brégier, EADS Operative Performance

Herr Brégier wurde 2006 als COO von Airbus bestellt; zusätzlich wurde ihm die Verantwortung für die operative Performance der 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, CEO von Airbus

Herr Enders ist Chief Executive Officer von Airbus seit 2007. Er studierte Wirtschafts- und Politikwissenschaften und Geschichte an der Universität Bonn und der Universität von Kalifornien in Los Angeles. Vor seinem Eintritt in die Luft- und Raumfahrtindustrie 1991 (Messerschmidt-Belkow-Blohm) arbeitete er unter anderem als Mitglied des Planungsstabes des deutschen Verteidigungsministeriums. Bei MBB und anschließend bei DASA hatte er verschiedene Positionen inne, einschließlich Chief of Staff, Director von Corporate Development & Technology sowie Head of Defence Systems. Im Anschluss an die Gründung von EADS im Jahre 2000 wurde er zum CEO der EADS Defence and Security Systems Division ernannt, wobei er in dieser Position bis zu seiner Ernennung zum Co-CEO von EADS behielt. Seit 2005 ist Herr Enders Präsident des BDLI (German Aerospace Industry Association).

### Jussi Itävuori, Leiter Personalwesen

Herr Itävuori kam 2001 zu EADS und wurde 2003 Mitglied des Executive Committees. Zuvor hatte er seit 1982 für die KONE Corporation gearbeitet und wurde 1995 zum Leiter Personalwesen und Mitglied des Executive Committee der KONE Corporation ernannt. Herr Itävuori erwarb seinen Abschluss an der Universität Vaasa, Finnland, im Fachbereich Wirtschaft im Jahr 1982.

### **Marwan Lahoud, Chief Marketing and Strategy Officer**

Herr 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. Herr Lahoud ist Absolvent der École Polytechnique und erwarb ein Diplom an der École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace.

### **Sean O'Keefe, CEO von EADS North America**

Herr O'Keefe wurde 2010 in das Executive Committee berufen. Zuvor hatte er eine leitende Position bei der General Electric Company inne. Vor seiner Tätigkeit bei GE bekleidete er verschiedene Positionen im öffentlichen Dienst u.a. als Kanzler der Louisiana State University, Mitglied des Verwaltungsrats der NASA, stellvertretender Budgetdirektor im Weißen Haus, Secretary der US-Marine sowie CFO des US-Verteidigungsministeriums. Zwischen seinen Amtszeiten im öffentlichen Dienst hatte Herr O'Keefe Professuren an verschiedenen US-amerikanischen Universitäten inne. Herr O'Keefe erwarb einen Abschluss von der Syracuse University und der Loyola University; ihm wurde fünfmal die Ehrendoktorwürde verliehen.

### **Hans Peter Ring, Chief Financial Officer**

Herr Ring ist seit seiner Ernennung im Jahr 2002 CFO von EADS. Er amtierte darüber hinaus als Chief Operating Officer (2005-2007) und CFO von Airbus (2007 - 2008). 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 Ureña-Raso, Leiter von Airbus Military**

Herr Ureña-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. Herr Ureña-Raso hat Abschlüsse von der Polytechnischen Universität Madrid und von der ESSEC Paris und erwarb einen MBA.

### **Stefan Zoller, CEO von Cassidian**

Herr Zoller wurde 2005 ernannt, nachdem er seit 2000 Top-Management-Positionen innerhalb der Division inne hatte. Zuvor bekleidete er verschiedene Managementpositionen bei der DASA, DaimlerChrysler, Dornier und Senstar/Kanada. Herr Zoller studierte und promovierte an der Universität Tübingen.

## 4.1.4 Risikomanagementsystem im Unternehmen

Das Management der Risiken und Chancen ist für EADS angesichts des komplexen und volatilen Geschäftsumfelds, in dem EADS operiert, von größter Bedeutung. Ein umfangreicher Verfahrens- und Maßnahmenkatalog für das Management von Risiken und Chancen im gesamten EADS-Konzern bildet das Enterprise Risk Management („ERM“-System von EADS.

Ziel des ERM-Systems ist die Schaffung und Erhaltung von Wert für die EADS-Aktionäre. Es dient dazu und wird dazu verwendet, effektiv potentielle Ereignisse zu erkennen, die sich auf EADS auswirken können, Risiken so zu managen, dass sie sich innerhalb der definierten Risikotoleranz bewegen, Chancen zu identifizieren und zu managen und im Rahmen vernünftiger Maßstäbe das Erreichen von Zielen zu gewährleisten. Um dies zu erreichen, möchte EADS ein integriertes, einheitliches, umfassendes, effizientes und transparentes ERM-System mit einem einheitlichen Verständnis, einheitlicher Anwendung und Sprache haben. Diese Risikomanagementphilosophie soll in die Unternehmenskultur von EADS eingebettet werden, damit das Management von Risiken und Chancen für die Mitarbeiter ein regelmäßiges und alltägliches Verfahren wird.

Das Board of Directors und das Top-Management von EADS betrachten ERM als wichtigen Managementprozess zum Lenken der Gesellschaft und um dem Management den effektiven Umgang mit Risiken und Chancen zu ermöglichen. Die fortschrittlichen ERM-Funktionen und die Organisation, die EADS stufenweise einführen will, können insofern einen

Wettbewerbsvorsprung bieten, als sie Folgendes erreichen können:

- ☉ Strategie: die Auswahl hochgesteckter strategischer Ziele, die die Vision von EADS unterstützen und der Risikobereitschaft entsprechen;
- ☉ Betriebsabläufe: die Effektivität und Effizienz von Betriebsabläufen und der Zuweisung von Ressourcen, die termingerechte Auslieferung von Produkten unter Einhaltung der Kosten- und Qualitätsziele, die Fähigkeit des Erreichens von Leistungs- und finanziellen Zielen, die Umsetzung von Entscheidungen und Managementprozessen, die durch Risiken ermöglicht wurden;
- ☉ Berichterstattung: zuverlässige Berichterstattung, insbesondere Finanzberichterstattung; und
- ☉ Compliance: Einhaltung der anwendbaren Gesetze und Bestimmungen.

### 4.1.4.1 ERM-Verfahren

Die Zielsetzungen, Grundregeln und der Prozess des vom Board of Directors übernommenen ERM-Systems sind in der ERM-Politik von EADS dargelegt und werden in des gesamten Konzerns bekannt gemacht. Die ERM-Politik von EADS wird durch verschiedene Handbücher, Richtlinien, Broschüren, etc. ergänzt. Das ERM-System basiert auf dem Regelwerk des Internen Kontroll- und Enterprise Risk Managements



des Committee of Sponsoring Organisations der Treadway Commission (COSO II). Zu den externen Standards, die sich auf das ERM-System von EADS auswirken, zählen die Regelwerke IC und ERM des COSO sowie die branchenspezifischen Normen der International Standards Organization (ISO).

Das ERM-System umfasst ein integriertes hierarchisches Bottom-up und Top-Down-Verfahren, um besseres Management und bessere Transparenz von Risiken und Chancen zu ermöglichen. An der Spitze besprechen das Board of Directors und das Audit Committee wichtige Risiken und Chancen, damit zusammenhängende Reaktionen auf Risiken und Erfassen von Chancen sowie den Status des ERM-Systems einschließlich wesentlicher Änderungen und geplanter Verbesserungen. Dies basiert auf systematischen Bottom-Up Informationen einschließlich Management-Beurteilung. Die Ergebnisse werden dann an die Organisation zurück geleitet. Mit dem Konzept des ERM-Systems soll die Einhaltung aller geltenden Gesetze und Vorschriften in Bezug auf interne Kontrolle („IC“) und Risikomanagement („RM“) sicher gestellt werden, wobei beides gleichzeitig angegangen wird.

Der ERM-Prozess besteht aus vier Elementen: **dem operativen Prozess**, der aus einer Abfolge von acht einheitlichen, standardisierten Komponenten zur Verbesserung des operativen Managements von Risiken und Chancen besteht, **dem Berichterstattungsprozess**, der Verfahren zur Status-Berichterstattung des ERM-Systems und der Situation bei Risiken/Chancen enthält, **dem Complianceprozess**, der Verfahren zur Bekräftigung der Beurteilung der Effektivität des ERM-Systems umfasst und **dem Unterstützungsprozess**, der Verfahren zur Steigerung der Qualität und zur weiteren Festigung der Qualität des ERM-Systems umfasst.

Der ERM-Prozess wird auf alle möglichen Quellen von Risiken und Chancen angewendet, sowohl interne wie externe Quellen, die quantifizierbar oder nicht quantifizierbar sind, und EADS kurz-, mittel- oder langfristig potentiell betreffen. Er wird auch auf alle Unternehmen, Aktivitäten und Abteilungen von EADS angewendet. Das Management jeder Ebene bespricht ERM beim Abwickeln der täglichen Geschäfte als Bestandteil der Entscheidungsfindung und damit verbundener Aktivitäten. Der ERM-Prozess ist dementsprechend Teil des Managementprozesses und mit anderen Prozessen vernetzt. Die Einzelheiten der Anwendung des ERM-Prozesses variieren je nach Risikobereitschaft des Managements und Größe, Struktur und Art der Organisationseinheit, des Programms/Projekts, der Abteilung oder des Prozesses. Die Grundprinzipien der ERM-Politik von EADS sind jedoch allgemein gültig.

Die wichtigsten Risiken, denen der Konzern ausgesetzt ist, werden im Abschnitt „Risikofaktoren“ besprochen.

#### 4.1.4.2 Governance und Aufgaben des ERM

Die Governance Struktur und die damit verbundenen Aufgaben für das ERM-System sind folgende:

- ⊙ das Board of Directors überwacht den Aufbau und die Effektivität des ERM-Systems einschließlich Maßnahmen des Managements zur Abschwächung von Risiken bei

den geschäftlichen Aktivitäten von EADS. Es bespricht wichtige Risiken mindestens vierteljährlich anhand der ERM-Berichterstattung oder wenn aufgrund der Entwicklung geschäftlicher Risiken erforderlich. Es wird vom Audit Committee unterstützt, das mindestens einmal im Jahr die Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Betrieb, Aufbau und der Effektivität des ERM-Systems sowie alle wesentlichen Veränderungen und geplanten Verbesserungen bespricht, bevor diese dem gesamten Board of Directors vorgelegt werden;

- ⊙ der Chief Executive Officer von EADS ist, mit Unterstützung des Executive Committee, für ein effektives ERM-System, das damit verbundene interne Umfeld (wie u.a. Werte, Unternehmenskultur) und die Risikophilosophie verantwortlich. Er wird dabei vom Chief Financial Officer von EADS unterstützt, der den Chief Risk Officer von EADS überwacht und den Aufbau und Verfahrensumsetzung des ERM-Systems beaufsichtigt;
- ⊙ der Chief Risk Officer von EADS hat die Hauptverantwortung für die ERM-Strategie, die Prioritäten, System-Aufbau, Kulturentwicklung und die Berichterstattungsverfahren. Er beaufsichtigt den Betrieb des ERM-Systems und erhält Unterstützung von einer speziellen Risikomanagementorganisation auf Konzern- und Divisionsebene, die sich aktiv um die Senkung der Risikokritikalität insgesamt bemüht. Diese Risikomanagementorganisation ist mit den Risikoverantwortlichen auf den unterschiedlichen Ebenen der Organisation vernetzt und fördert nachdrücklich eine Kultur des proaktiven Risikomanagements; und
- ⊙ das Executive Management der Divisionen, Geschäftseinheiten und die Abteilungen der Zentrale übernehmen die Verantwortung für den Betrieb und die Überwachung des ERM-Systems in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen. 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 Auswirkung von Chancen.

#### 4.1.4.3 Effektivität des ERM

Das ERM-System von EADS muss effektiv sein. EADS hat ständige Mechanismen zur Selbstbewertung des ERM eingerichtet, die konzernweit bei EADS angewendet werden müssen. Dies soll EADS die angemessene Sicherstellung der Effektivität seines ERM-Systems ermöglichen. Die Sicherstellung der Effektivität des ERM umfasst Folgendes:

- ⊙ ERM-Prozess: Muss im gesamten EADS-Konzern vorhanden sein und ohne wesentliche Schwachstellen funktionieren und muss den Bestimmungen der ERM-Politik von EADS entsprechen;

- ⊙ Risikobereitschaft: Muss mit dem Risikoumfeld von EADS im Einklang stehen;
- ⊙ IC-System des ERM: Muss ein effektives IC-System für den ERM-Prozess haben.

Um alle Aktivitäten abzudecken, hat EADS 20 hochrangige Geschäftsabläufe definiert. Um ein effektives Funktionieren des ERM zu erreichen, muss der ERM-Prozess als Überlagerungsprozess ein wesentlicher Bestandteil dieser Geschäftsabläufe sein. Die Effektivität des ERM ist dann

gewährleistet, wenn das Erreichen der Ziele des ERM-Prozesses durch angemessene ERM-Kontrollen sicher gestellt wird, die effektiv in der gesamten Organisation funktionieren und dem jeweiligen Risikobereitschaftsgrad entsprechen.

Die operative Effektivität wird unter anderem durch die Beurteilung jedes potentiellen wesentlichen Versagens im ERM-System gemessen, das während des Geschäftsjahres entdeckt wurde bzw. durch alle wesentlichen Veränderungen, die am ERM-System vorgenommen wurden.

Durch die Kombination der folgenden Kontrollen soll eine angemessene Gewährleistung der Effektivität des ERM erreicht werden:

Organisation	ERM-Kontrolle mit Erklärung
Board of Directors, Audit Committee	<b>Regelmäßige Überwachung</b> Das Board of Directors und das Audit Committee überprüfen, überwachen und beaufsichtigen das ERM-System.
Top-Management	<b>Besprechung des ERM auf Top-Managementebene</b> Diese Kontrolle ist der wichtigste Schritt im ERM Compliance-Prozess. Alle Ergebnisse der Risikomanagement-, Selbstbeurteilungs- und Bestätigungsverfahren werden von den Divisionen oder Geschäftseinheiten dem Top-Management vorgelegt, besprochen und auf CEO- / CFO-Ebene von EADS kritisch untersucht.
Management	<b>ERM-Verfahren mit Bestätigungsschreiben</b> Die Einheiten und Prozesse/Abteilungsleiter, die an den jährlichen ERM-Compliance-Verfahren teilnehmen, müssen ERM-Bestätigungsschreiben unterzeichnen, besonders zur Effektivität interner Kontrollen sowie Mängeln oder Schwachstellen. Das Ausmaß der Teilnahme wird durch Abstimmen der Abdeckung der Geschäfte von EADS mit der Risikobereitschaft des Managements bestimmt.
ERM-Abteilung	<b>Messen der Effektivität des ERM</b> Beurteilen der Effektivität des ERM durch Vornahme operativen Risikomanagements für den ERM-Prozess, Benchmarks, etc.
Unternehmensrevision	<b>ERM-Prüfungen</b> Dem Audit Committee die Effektivität des ERM-Systems unabhängig zusichern.
Compliance	<b>Alarmsystem</b> Mängel im ERM-System nachweisen.

#### 4.1.4.4 Entwicklungen im Jahr 2011 und Ausblick

Das Risikoumfeld, in dem Unternehmen heutzutage operieren, ist stärker denn je von Volatilität geprägt. Ein ausgereiftes Risikomanagement ist daher noch wichtiger, strategisch bedeutender und insgesamt wertvoller. EADS strebt an, ihr ERM-System konzernweit effektiv einzusetzen, um Risiken zu minimieren und den Wettbewerbsvorsprung zu steigern und investiert dementsprechend. Der Aufbau ihres ERM-Systems hat sich zu einem einheitlicheren und leistungsorientierten Managementverfahren entwickelt, der in den Geschäftsbetrieb integriert ist und mit dem im Jahr 2011 folgende wichtige Errungenschaften erreicht wurden:

- ⊙ Ausbau der ERM-Grundlagen bei zunehmender Anerkennung der ERM-Prozesse und Aufbau einer echten Risikokultur;
- ⊙ Beginn der Einführung eines dedizierten konzernweiten ERM IT-Verfahrens;
- ⊙ Starker Beitrag des ERM zu Verbesserungsinitiativen, die konzernweit eingeleitet wurden; und
- ⊙ Erfolgreicher Abschluss des ERM-Compliance-Verfahrens zum Jahresende, d.h. alle Risikoverantwortlichen in den Divisionen, Geschäftseinheiten und Funktionsbereichen erhielten ERM-Bestätigungsschreiben und alle ERM-Gespräche auf Top-Managementebene haben stattgefunden.

Für die Zukunft strebt EADS Folgendes an:

- ⊙ Das ausgereifte Risikomanagement noch weiter auszuarbeiten, insbesondere das Bewusstsein für das ERM, die Leistungsfähigkeit, Kultur und Risikomanagementorganisation;
- ⊙ Die Risikomanagementorganisation vollständig in die Geschäftsabläufe einzubetten;
- ⊙ Die Messverfahren, Modellgebung und Analyse des ERM für die Entscheidungsfindung zu verbessern;
- ⊙ Die Transparenz weiter steigern, die Risikokritikalität zu senken und die Nutzung von Chancen durch Verwendung der ERM-Methode zu fördern;
- ⊙ Das konzernweite ERM IT-Verfahren noch stärker einzusetzen und zu harmonisieren; und
- ⊙ Ein Modell der gemeinsamen Qualifikationen und des Karriereverlaufs für Risikomanager einzuführen.

Allgemeiner ausgedrückt strebt EADS eine kontinuierliche Bewertung und Verbesserung der operativen Effektivität des ERM-Systems an. EADS wird auf die Empfehlungen der Revisionsabteilung zurückgreifen, die das Risikomanagement ausgewählter Abteilungen und Geschäftsprozesse überprüft hat, um ihr ERM-System weiter zu stärken.





#### 4.1.4.5 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 2011 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.

#### 4.1.4.6 Vom ERM System abgedeckte Geschäftsprozesse

Auf der Grundlage der EADS-Aktivitäten wurden 20 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 Übernahmen, Recht und Versicherung) und Managementprozesse (Strategie, interne Revision, Controlling, Compliance, Risikomanagement und Managementkontrollen). Diese Geschäftsprozesse sollen zusammen mit den entsprechenden ERM-Verfahren Prozessrisiken kontrollieren, die potentiell erheblichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Nachstehend folgt eine Beschreibung der wichtigsten Geschäftsprozesse auf der jeweiligen Ebene der Zentrale gemäß dem Stand von 2011.

#### 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. Die Chief Financial Officers der Divisionen treffen sich häufig mit dem CAO und dem ihm unterstellten verantwortlichen Personal zu Besprechungen der von den Divisionen erstellten Finanzinformationen.

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. Für das Management der mit Finanzinstrumenten verbundenen Kreditrisiken siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 34a: Informationen über Finanzinstrumente — Finanzielles Risikomanagement“.

### 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 Wechselkurs- 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 — 2.1.7 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 eingeht, 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 und/oder 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 Bedarf der Chief Executive Officer) vorgelegt werden. Dieser Ausschuss ist für die Prüfung des Vertragsangebots verantwortlich und spricht bei Bedarf Empfehlungen aus, auf deren Grundlage die betreffende Geschäftseinheit ihr Angebot

freigeben darf. Im Fall von Airbus werden Verträge auf Grund der Art und des Umfangs des Unternehmens gemäß den eigenen Corporate Governance-Bestimmungen von Airbus, die auf EADS-Richtlinien mit denselben Prinzipien basieren, unter Teilnahme von EADS genehmigt. Wenn EADS die Kontrolle über ein Tochterunternehmen mit einer dritten Partei teilt, ist grundsätzlich das Commercial Committee für die Meinungsbildung von EADS hinsichtlich kommerzieller Vertragsentwürfe verantwortlich.

### 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 die Rechtssicherheit des Konzerns jederzeit 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 auch 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 Revisionsabteilung von EADS bietet unter der Leitung des Corporate Secretary den Mitgliedern des Executive Committees und des Audit Committees auf Grundlage eines risikoorientierten jährlichen Prüfplans eine Absicherung. Die Revisionsabteilung (i) überprüft das Erreichen der strategischen, finanziellen und operativen Ziele des Konzerns, (ii) überprüft die Zuverlässigkeit und Integrität der Konzernberichterstattung, (iii) überprüft die Effektivität des ERM-Systems, (iv) überprüft die Effizienz und Effektivität ausgewählter Prozesse, Einheiten oder Funktionsbereiche und (v) überprüft die Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften, Richtlinien und Verfahren des Konzerns. 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. Im Jahr 2011 überprüfte das *Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne* (IFACI) die Revisionsabteilung und bescheinigte, dass diese den Vorschriften des Regelwerks für internationale Berufspraktiken („International Professional Practices“) erfüllt hatte. Die Unternehmensrevision richtete 2011 auch einen forensischen Funktionsbereich mit besonderen Fachkräften ein, um den Konzern beim Umgang mit Compliance-Anschuldigungen zu unterstützen.

### 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 und optimiert. Diesen Beschaffungsnetzwerken

gehören Vertreter aller Divisionen 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 Leistungsindikatoren, Audits und Selbstbewertungen überprüft und somit stetig hinterfragt und optimiert.

### Ethik und Compliance

Siehe „– 4.1.5 Compliance-Organisation“ unten.

## 4.1.5 Compliance Organisation

Der Chief Compliance Officer („**CCO**“) des EADS-Konzerns ist für die Erstellung und Umsetzung des Ethik- und Compliance-Programms von EADS zuständig, das der 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 von dem Konzern vertretenen ethischen Geschäftsprinzipien entsprechen. Mit dem Programm soll auch intern eine Kultur der Integrität und Transparenz gefördert werden. Ein Hauptelement des Programms ist der Kodex des Konzerns für ethisches Verhalten, „Integrity & Transparency“ (der in der aktualisierten Fassung von 2010 auf der Webseite der Gesellschaft eingesehen werden kann), der allen EADS-Mitarbeitern beim Tagesgeschäft als Verhaltensrichtlinie dienen soll.

Ein Netzwerk der Compliance Organisation und für Ressourcen wurde konzernweit mit einer Struktur eingeführt, die für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Nähe zum Tagesgeschäft und der nötigen Unabhängigkeit sorgt. Dementsprechend unterstehen die Compliance Officer im gesamten Konzern sowohl dem Management als auch der Compliance Organisation. Dies zeigt sich auch an der Spitze der Hierarchie, da der CCO des EADS-Konzerns sowohl an den Chief Executive Officer als auch an das Audit Committee berichtet, das das Funktionieren der konzernweiten Compliance Organisation insgesamt beaufsichtigt.

Die in jeder einzelnen der vier Divisionen von EADS sowie in verschiedenen Geschäftseinheiten ernannten Compliance Officer sind dafür verantwortlich, Mitarbeiter bei der ethisch einwandfreien Abwicklung von Geschäften unter Einhaltung des Ethik- und Complianceprogramms von EADS zu unterstützen. Die Chief Compliance Officer in den Divisionen und Geschäftseinheiten müssen sich vergewissern, dass ihnen ausreichende lokale Ressourcen zur effektiven Erfüllung ihrer Aufgaben zur Verfügung stehen und berichten sowohl an den CCO des EADS-Konzerns als auch an den Leiter der entsprechenden Division oder Geschäftseinheit.

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 Export Compliance Officer des Konzerns bemüht sich, sicher zu stellen, dass die Aktivitäten des Konzerns unter Einhaltung aller einschlägigen Exportkontrollvorschriften und der internen Richtlinie über heikle Länder abgewickelt werden, während der Procurement Compliance Officer des Konzerns die Compliance im Rahmen der Lieferkette überwacht. Seit 2010 wurde ein vierter Compliance Officer auf Abteilungsebene eingesetzt, um Compliance-Risiken des Konzerns im Datenschutzbereich effektiver anzugehen.

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. Die Compliance-Roadmap bietet einen Überblick über Compliance-Aktivitäten wie u.a.:

- ⊙ eine regelmäßige Beurteilung und Berichterstattung über die wesentlichen Compliance-Risiken als Teil des ERM-Systems von EADS;
- ⊙ die Überwachung von Ethik- und Compliance-Vorschriften;
- ⊙ transparente Berichterstattung an das Audit Committee und Gespräche mit dem Executive Committee;
- ⊙ konzernweite Kommunikations- und Schulungsaktivitäten; und
- ⊙ das Funktionieren des neuen, 2010 eingeführten Alarmsystems, der „OpenLine“, das Mitarbeitern die Möglichkeit bietet, ethische und compliance-bedingte Bedenken streng vertraulich und ohne Angst vor Vergeltungsmaßnahmen vorzubringen. Auf Grund der derzeitigen regulatorischen Bestimmungen dürfen die über die OpenLine vorgebrachten Warnungen nur dann aufgegriffen werden, wenn sie Probleme bei der

Rechnungslegung und bei Finanz-, Bestechungs- oder wettbewerbsfeindlichen Praktiken (seit 2011) betreffen. Die Nutzung der OpenLine ist auf die Mitarbeiter aller unter der Kontrolle des Konzerns stehenden Unternehmen mit Standort in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien beschränkt. EADS wird das OpenLine-System unter Berücksichtigung der Compliance-Strategie von EADS insgesamt überwachen und die mögliche Ausweitung seiner Nutzung auf alle Mitarbeiter sowie die Ausdehnung seines Geltungsbereichs auf allgemeine und operative Probleme erwägen.

2011 wurden dem Board of Directors und dem Audit Committee vier Mal Berichte zu den Fortschritten des Programms vorgelegt.

EADS wird sich auch in Zukunft um die Erstellung einheitlicher globaler Normen für Compliance in der Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie bemühen, insbesondere im Bereich ethisch einwandfreier Geschäftspraktiken. Heute gehören sowohl die gemeinsamen Industrie-Standards („Common Industry Standards“) in Europa als auch das Internationale Forum für ethisch einwandfreies Geschäftsverhalten beide zu den innovativsten Initiativen für ethische Geschäftspraktiken in der gesamten Branche. Da die Wirtschaftsstandards 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.

## 4.2 Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte

### 4.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte

#### 4.2.1.1 Allgemeine Grundsätze

##### Strategie

Die Vergütungsstrategie von EADS sieht vor, eine Vergütung zu bieten, die:

- ① qualifizierte Führungskräfte anzieht, bindet und motiviert;
- ① mit den Aktionärsinteressen übereinstimmt;
- ① in erheblichem Ausmaß leistungsbezogen ist;
- ① gerecht und transparent ist;
- ① gegenüber einem vergleichbaren Markt konkurrenzfähig ist;
- ① durchgängig konzernweit angewendet werden kann.

##### Vergleichsgröße

Die Vergütungspolitik wird regelmäßig durch Vergleich mit den Praktiken anderer globaler Gesellschaften überprüft, wobei die Daten vergleichbarer Konzerne und allgemeine Industriekennzahlen von Beratungsfirmen herangezogen werden. Die Vergleichsdaten sind ein gewichteter Durchschnitt aus französischen, deutschen und britischen Angaben, die aus den Heimatländern der EADS stammen. In Ländern außerhalb der Heimatländer von EADS (wie u.a. den USA) nimmt EADS Vergleiche mit den Daten vergleichbarer einheimischer Konzerne der Branche vor. Die Gesamtzielvergütung für Führungskräfte soll im Vergleich zu den Benchmarkdaten auf einem Durchschnittsniveau liegen.

#### 4.2.1.2 Einzelheiten zur Vergütungspolitik

##### Non-Executive 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. 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.

Non-Executive Mitglieder des Board of Directors haben keinen Anspruch auf variable Vergütungsanteile oder Leistungen, die im Rahmen der langfristigen Leistungspläne von EADS gewährt werden.



## Chief Executive Officer

Der Chief Executive Officer (das einzige Executive-Mitglied des Board of Directors) erhält kein Honorar für die Teilnahme an Sitzungen des Boards bzw. keine spezielle Vergütung als Mitglied des Board of Directors. Die für den Chief Executive Officer (sowie für die anderen Mitglieder des Executive Committee) geltende Vergütungspolitik soll vielmehr ein Gleichgewicht zwischen kurzfristiger operativer Leistung und den mittel- und langfristigen Zielen der Gesellschaft herstellen und umfasst folgende Hauptelemente:

Vergütungselement	Vergütungselemente	Kriterien	% der Gesamtzielvergütung /% der Ausübung
Grundgehalt	Anerkennung des Marktwerts der Tätigkeit/Position	k.A.	<ul style="list-style-type: none"> <li>EADS CEO: 45% der Gesamtzielvergütung</li> <li>Alle anderen Mitglieder des Executive Committee: 50% des Gesamtzielvergütung</li> </ul>
Jährlicher variabler Vergütungsanteil	Anerkennung jährlicher Leistungen je nach Erreichen der Leistungsparameter der Gesellschaft und persönlicher/ Teamziele einschließlich finanzieller und nicht finanzieller Ziele und Verhaltensweisen	Kollektives Element (50% des variablen Anteils der Zielvergütung): EBIT (50%), Barmittel (50%) Individuelles Element (50% des variablen Anteils der Zielvergütung): Erreichen der persönlichen Ziele für das Jahr	<ul style="list-style-type: none"> <li>EADS CEO: 55% der gesamten Zielvergütung (Spanne von 0% bis 200%)</li> <li>Alle anderen Mitglieder des Executive Committee: 50% der gesamten Zielvergütung (Spanne von 0% bis 200%)</li> </ul>
Langfristiger Leistungsplan	Anerkennung langfristiger Performance des Unternehmens und des Einsatzes für finanzielle Ziele	Die Anzahl der Leistungseinheiten, die zugewiesen werden, basiert auf den absoluten durchschnittlichen Ergebnissen je Aktie über 3 Jahre auf EADS-Ebene	Die übertragenen Performance Units bewegen sich in einer Spanne von 50% bis 150% der ursprünglichen Zuweisung <sup>(1)</sup>

(1) Bei absoluten negativen Ergebnissen während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50%, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

Der Chief Executive Officer hat zudem (ebenso wie die anderen Mitglieder des Executive Committees) Anspruch auf Pensions- und anderweitige nachstehend beschriebene Leistungen.

### 4.2.1.3 Vergütung der Mitglieder des Board of Directors

Die Beträge, die sich aus verschiedenen Komponenten der Bezüge für den Chief Executive Officer und die Non-Executive Directors im Jahr 2011 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 dargelegt: Vergütung“.

Sie sind nachstehend zusammengefasst:

#### Gesamtvergütung und erstattungsfähige Kosten

Die Gesamtvergütung und damit zusammenhängende erstattungsfähige Kosten für Mitglieder des Board of Directors schlüsseln sich für 2011 und 2010 wie folgt auf:

Non-Executive Mitglieder des Board of Directors	2011	2010
	in €	in €
Fixum <sup>(1)</sup>	1.170.000	1.170.000
Honorar für Sitzungsteilnahme	425.000	520.000

(1) Die für 2010 fälligen Fixa wurden 2011 gezahlt; die für 2011 fälligen Fixa werden 2012 gezahlt.

Executive-Mitglieder des Board of Directors	2011	2010
	in €	in €
Grundgehalt	990.000	900.000
Jährlicher variabler Vergütungsanteil (bezogen auf den Berichtszeitraum einschließlich des von EADS N.V. gezahlten Anteils)	1.993.475	1.732.500

Folgende Barzahlungen wurden für 2011 an die Non-Executive Mitglieder des Board of Directors geleistet:

2011	Fixum <sup>(1)</sup> in €	Honorar für Sitzungsteilnahme in €	Gesamt in €
<b>Director</b>			
Bodo Uebber	210.000	90.000	300.000
Rolf Bartke	100.000	45.000	145.000
Dominique D'Hinnin	120.000	45.000	165.000
Juan Manuel Eguiagaray Ucelay	80.000	40.000	120.000
Arnaud Lagardère	100.000	30.000	130.000
Hermann-Josef Lamberti	130.000	35.000	165.000
Lakshmi N. Mittal <sup>(2)</sup>	80.000	30.000	110.000
Sir John Parker	130.000	35.000	165.000
Michel Pébereau	100.000	35.000	135.000
Wilfried Porth	120.000	40.000	160.000
<b>Gesamt</b>	<b>1.170.000</b>	<b>425.000</b>	<b>1.595.000</b>

(1) Die Fixa werden in 2012 gezahlt.

(2) Unter Ausschluss der in 2011 für das Jahr 2010 gezahlten Fixa.

Folgende Barzahlungen wurden für 2011 an die Executive-Mitglieder des Board of Directors geleistet:

2011	Grundgehalt in €	Jährlicher variabler Vergütungsanteil in € für 2011
<b>Director</b>		
Louis Gallois	990.000	1.993.475

## Langfristige Leistungspläne

Die nachstehende Tabelle enthält einen Überblick über die dem Chief Executive Officer 2011 im Rahmen der LTIP gewährten Leistungseinheiten:

	Leistungsplan: Anzahl der Leistungseinheiten <sup>(1)</sup>	
	gewährt in 2011	Ausübungsdatum
Louis Gallois	51.400	Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor: (i) 25% erwartet im Mai 2015; (ii) 25% erwartet im November 2015; (iii) 25% erwartet im Mai 2016; (iv) 25% erwartet im November 2016.

(1) Die Zuweisung aller Leistungseinheiten, die dem Chief Executive Officer gewährt wurden, erfolgt entsprechend der festgelegten Leistungsparameter.

## Pensionsleistungen

Die zwölf Mitglieder des Executive Committee enthalten Pensionszusagen als Teil ihrer Arbeitsverträge. Als allgemeine Regel gilt, dass sie beim Erreichen einer fünfjährigen Dienstzeit im Executive Committee von EADS eine jährliche Pension in Höhe von 50% ihres jährlichen Grundgehalts beim Eintritt in das Rentenalter erhalten.

Diese Ansprüche können nach einer zweiten Amtszeit schrittweise auf 60% steigen, üblicherweise nach zehn Dienstjahren im Executive Committee. Um in den Genuss dieser 60%-Quote zu gelangen, muss das betreffende Mitglied des Executive Committee jedoch auch eine zwölfjährige Betriebszugehörigkeit beim Konzern haben.

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 (d.h. der Buchwert in bar) zum 31. Dezember 2011 auf 2,9 Millionen Euro, während die für das Geschäftsjahr 2011 verbuchte Summe des laufenden Dienstzeit- und Zinsaufwands in Bezug auf seine Pensionszusage 0,6 Millionen Euro ausmachte. Diese Verpflichtung wurde im Konzernabschluss zurückgestellt.

Non-Executive Mitglieder des Board of Directors erhalten keine Pensionsleistungen.

## Abfindungssumme

Der Anstellungsvertrag des Chief Executive Officer sieht vor, dass er Anspruch auf Zahlung einer Abfindung hat, wenn sein Ausscheiden auf eine Entscheidung der Gesellschaft im Falle eines Kontrollwechsels oder einer Änderung der Strategie der Gesellschaft 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 Abfindungsregelung kommt jedoch nicht zur Anwendung, da der Chief Executive Officer das Alter von 65 Jahren erreicht hat und sich unmittelbar in den Ruhestand begeben kann.

Non-Executive Mitglieder des Board of Directors haben keinen Anspruch auf eine Abfindungssumme.

### Wettbewerbsverbot

Eine Wettbewerbsverbotsklausel ist Bestandteil der Mandatsbedingungen des Chief Executive Officers und gilt für ein Jahr ab dem Ende des Mandatsvertrags; sie kann auf Initiative der Gesellschaft um ein weiteres Jahr verlängert werden. Die Klausel sieht eine Vergütung vor, die 50% des letzten Zieljahresgehalts entspricht, das als Grundgehalt zuzüglich des zuletzt gezahlten jährlichen variablen Vergütungsanteils definiert ist. Die Anwendung dieser Klausel unterliegt einer Entscheidung des Board of Directors.

Der Chief Executive Officer hat proaktiv auf den Bezug dieser Vergütung verzichtet, während das Wettbewerbsverbot für ihn nach wie vor bindend ist; das Board of Directors hat diesem Wunsch statt gegeben.

### Sonstige Leistungen

Der Chief Executive Officer hat Anspruch auf einen Firmenwagen. Der Wert seines Firmenwagens beläuft sich zum 31. Dezember 2011 auf 24.120 Euro (ohne MwSt.).

## 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.

Die Gesellschaft schloss während des Jahres 2009, 2010 und 2011 keine Vereinbarung mit einem Director, einer der wichtigsten Führungskräfte oder einem Aktionär, der mehr als 5% der Stimmrechte der Gesellschaft hält, die über den

### 4.2.1.4 Vergütung der Mitglieder des Executive Committee

Die Mitglieder des Executive Committee, einschließlich des Chief Executive Officers, haben für das Jahr 2011 unter Zugrundelegung eines vollen Jahres Anspruch auf eine Gesamtvergütung von 18.786.097 Euro (für die in den USA gezahlte Vergütung wurden die durchschnittlichen Wechselkurse für 2011 zugrunde gelegt). Diese Vergütung wird beim Chief Executive Officer 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 Gesamtvergütung, die von EADS und allen ihren Konzerngesellschaften an Louis Gallois, Chief Executive Officer im Jahr 2011, gezahlt wurde, belief sich auf 2.722.500 Euro (diese Summe enthält die Zahlungen seines Grundgehalts von Januar bis Dezember 2011 (990.000 Euro) und des variablen Anteils für 2010 (1.732.500 Euro).

Die Mitglieder des Executive Committee, einschließlich des Chief Executive Officer, erhalten den Hauptteil ihrer Vergütung von den zuständigen nationalen Konzerngesellschaften (gemäß den Bedingungen ihres Anstellungs- oder Mandatsvertrags) und den übrigen Teil von EADS N.V. („NV-Vergütung“, gemäß den Bedingungen der NV-Vereinbarung).

gewöhnlichen Geschäftsverlauf hinausging oder zu anderen Bedingungen als bei Geschäften mit beliebigen Dritten. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 36: Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen“ für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2011 und „Anhang zum Gruppenabschluss (IFRS) — Anmerkung 36: Geschäfte mit verbundenen Unternehmen und Personen“ im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2010 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 der EADS ist eng an das Erreichen von individuellen und Unternehmenszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch den gesamten Konzern gebunden. Im Jahr 2011 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“).

Die Gewinnbeteiligungsprogramme, die bei EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien eingeführt wurden, folgen gemeinsamen Richtlinien des Konzerns, um eine einheitliche 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 2000-2011<sup>(3)</sup> durchgeführten ESOPs zusammengefasst:

Jahr	Preis je Aktie	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen Aktien	Emissionsdatum
2000	€15,30	€1	11.769.259	21. September 2000
2001	€10,70	€1	2.017.894	5. Dezember 2001
2002	€8,86 <sup>(1)</sup> /€7,93 <sup>(2)</sup>	€1	2.022.939	4. Dezember 2002
2003	€12,48	€1	1.686.682	5. Dezember 2003
2004	€18	€1	2.017.822	3. Dezember 2004
2005	€18,86	€1	1.938.309	29. Juli 2005
2007	€19,62 <sup>(1)</sup> /€17,16 <sup>(2)</sup>	€1	2.037.835	9. Mai 2007
2008	€12,79 <sup>(1)</sup> /€11,70 <sup>(2)</sup>	€1	2.031.820	25. Juli 2008
2009	€10,76	€1	1.358.936	18. Dezember 2009
2011	€22,15 <sup>(1)</sup> /€21,49 <sup>(2)</sup>	€1	2.445.527	29. Juli 2011

(1) Im Rahmen des Mitarbeitersparplans gekaufte Aktien.

(2) Direkt gekaufte Aktien.

(3) 2010 wurde der normale ESOP-Plan anlässlich des Jubiläums durch einen weltweiten 10 Jahre EADS – Sonderaktienplan für ungefähr 118.000 Mitarbeiter in 29 Ländern ersetzt. Jeder anspruchsberechtigte Mitarbeiter erhielt kostenlos 10 Aktien an EADS, was insgesamt 1.184.220 verteilten Aktien entsprach. Die verteilten Aktien entstammten Firmenmitteln und hatten daher keine Auswirkung auf das ausgegebene Aktienkapital.





## ESOP 2011

Im Juni 2011 bot EADS anspruchsberechtigten Mitarbeitern maximal 0,39% des gesamten emittierten Kapitals vor dem öffentlichen Angebot an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasste bis zu 3.200.000 Aktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 Euro.

Das Mitarbeiterangebot richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- ⊙ seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- ⊙ bei (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) Gesellschaften angestellt waren, an denen EADS mindestens 10% des Aktienkapitals hält und einen beherrschenden Einfluss auf deren Management besitzt.

Das Mitarbeiterangebot wurde in zwei Tranchen aufgeteilt:

- ⊙ Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns gezeichnet wurden, wurden zu einem Preis von 22,15 Euro je Aktie angeboten;
- ⊙ Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern direkt gezeichnet wurden, wurden zu einem Preis von 21,49 Euro je Aktie angeboten.

Der ESOP 2011 wurde als Share Matching-Plan strukturiert, bei dem EADS eine bestimmte Anzahl zum gängigen Verkehrswert gekaufte Aktien in einem festgelegten Verhältnis um kostenlos gewährte Aktien ergänzte („Matching“). Dieses Verhältnis

variierte je nach der Anzahl der erworbenen Aktien, mit einem maximalen Preisnachlass von 50% für 10 gekaufte Aktien und einem Mindestpreisnachlass von 21% für 400 gekaufte Aktien (die Höchstzahl von Aktien, die von einem einzelnen Mitarbeiter erworben werden können).

Den Mitarbeitern sind generell Verkaufsbeschränkungen für die in diesem Mitarbeiterangebot angebotenen Aktien auferlegt, die ein Jahr und in bestimmten Ländern sogar länger gelten. Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 2.445.527 Aktien ausgegeben. Die Aktien wurden am 29. Juli 2011 ausgegeben.

## Zukünftige ESOPS

EADS plant vorbehaltlich der Genehmigung des Board of Directors die Einführung eines ESOP für 2012. Der ESOP 2012 soll erwartungsgemäß ein Share Matching-Plan sein, bei dem die Gesellschaft eine bestimmte Anzahl zum gängigen Verkehrswert gekaufte Aktien in einem festgelegten Verhältnis um kostenlos gewährte Aktien ergänzen wird. Das Angebot soll insgesamt ungefähr bis zu 3.200.000 Aktien der Gesellschaft umfassen, d.h. bis zu 0,39% ihres ausgegebenen Aktienkapitals und steht allen anspruchsberechtigten Mitarbeitern (einschließlich dem Chief Executive Officer) offen. Als Teil des ESOP 2012 wurde im Dezember 2011 ein spezieller Aktienleistungsplan (SIP) in Großbritannien vorbehaltlich einer endgültigen Entscheidung des Board of Directors eingeführt.

## 4.3.3 Langfristige Leistungspläne

Auf Grundlage der ihm von den Aktionärsversammlungen gewährten Ermächtigung (siehe untenstehende Daten) genehmigte das Board of Directors in den Jahren 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 und 2006 Aktienoptionspläne. In den Jahren 2007, 2008, 2009, 2010 und 2011 genehmigte das Board of Directors die Zuteilung von Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten an der Gesellschaft. Die Gewährung sogenannter „Einheiten“ wird nicht physisch durch Aktien

beglichen, fällt aber unter die Vergütungstransaktionen mit Barausgleich gemäß IFRS 2.

Die Hauptmerkmale dieser Optionen sowie der leistungsabhängigen und Einheiten mit beschränkten Rechten zum 31. Dezember 2011 sind im „Anhang zum

Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 35: „Anteilsbasierte Vergütung“ aufgeführt. Sie sind auch in den folgenden Tabellen zusammengefasst:

	Dritte Tranche	Vierte Tranche
Datum der Hauptversammlung	10. Mai 2001	10. Mai 2001
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	12. Juli 2001	9. August 2002
Anzahl der gewährten Optionen	8.524.250	7.276.700
Anzahl ausstehender Optionen	-	1.593.543
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. Juli 2011	8. August 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	5.058.674

	Fünfte Tranche	Sechste Tranche
Datum der Hauptversammlung	6. Mai 2003	6. Mai 2003
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	10. Oktober 2003	8. Oktober 2004
Anzahl der gewährten Optionen	7.563.980	7.777.280
Anzahl ausstehender Optionen	3.165.988	5.269.000
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	9. Oktober 2013	7. Oktober 2014
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%	100% <sup>(1)</sup>
Ausübungspreis	€15,65	€24,32
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	3.771.068	5.900

(1) Bei der sechsten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften der EADS zugeteilt worden waren, abhängig von den Leistungsparametern. Deshalb wurde ein Teil dieser bedingten Optionen nicht ausgeübt und verfiel im Laufe des Jahres 2007.

**Siebte Tranche**

Datum der Hauptversammlung	11. Mai 2005
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	9. Dezember 2005
Anzahl der gewährten Optionen	7.981.760
Anzahl ausstehender Optionen	5.800.678(1)
Optionen wurden zugeteilt:	
• Herr Thomas Enders	135.000
• Herr 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 worden waren, leistungsabhängig.
Verfallsdatum	8. Dezember 2015
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100% <sup>(1)</sup>
Ausübungspreis	€33,91
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung
Ausgeübte Optionen	-

(1) Bei der siebten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften der EADS zugeteilt worden waren, abhängig von den Leistungsparametern. Deshalb wurde ein Teil dieser bedingten Optionen nicht ausgeübt und verfiel im Laufe des Jahres 2008.

**Achte Tranche**

Datum der Hauptversammlung	4. Mai 2006
Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	18. Dezember 2006
<b>Aktienoptionsplan</b>	
Anzahl der gewährten Optionen	1.747.500
Anzahl ausstehender Optionen	1.639.500
Optionen wurden zugeteilt:	
• Herr Thomas Enders	67.500
• Herr Louis Gallois	67.500
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen im Jahr 2006 (achte Tranche) zugeteilt wurde	425.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten	221
Datum, ab dem die Optionen ausgeübt werden können	50% der Optionen können zwei Jahre nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50% der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).
Verfallstermin	16. Dezember 2016
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%
Ausübungspreis	€25,65
Ausübungspreisbedingungen	110% des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung
Ausgeübte Optionen	-

**Neunte Tranche**

Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	7. Dezember 2007	
<b>Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten</b>		
	<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Einheiten mit beschränkten Rechten</b>
Anzahl zugeteilter Einheiten	1.693.940	506.060
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	-	234.508
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	Die Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Berechtigte zu den entsprechenden Zuteilungsterminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist. Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 25% erwartet im Mai 2011;</li> <li>• 25% erwartet im November 2011;</li> <li>• 25% erwartet im Mai 2012;</li> <li>• 25% erwartet im November 2012.</li> </ul>	
Anzahl zugewiesener Einheiten	4.240	241.352

**Zehnte Tranche**

Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	13. November 2008	
<b>Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten</b>		
	<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Einheiten mit beschränkten Rechten</b>
Anzahl zugeteilter Einheiten <sup>(1)</sup>	2.192.740	801.860
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.104.820	761.420
Einheiten wurden zugeteilt:		
• Hr. 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	Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Zuteilungsterminen 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 25% erwartet im Mai 2012;</li> <li>• 25% erwartet im November 2012;</li> <li>• 25% erwartet im Mai 2013;</li> <li>• 25% erwartet im November 2013.</li> </ul>	
Anzahl zugewiesener Einheiten	5.600	3.780

(1) Bei 100%iger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50% Leistungseinheiten zugeteilt; 100% werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150% beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT\* der EADS) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50%, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.



## Elfte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	13. November 2009	
<b>Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten</b>		
	<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Einheiten mit beschränkten Rechten</b>
Anzahl zugewiesener Einheiten <sup>(1)</sup>	2.697.740	928.660
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.612.380	910.360
Einheiten wurden zugeteilt:		
• Herrn Louis Gallois*	46.000	-
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2009 (elfte Tranche) zugeteilt wurde	356.000	96.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.749
Ausübungsdatum	<p>Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer 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"> <li>• 25% erwartet im Mai 2013;</li> <li>• 25% erwartet im November 2013;</li> <li>• 25% erwartet im Mai 2014;</li> <li>• 25% erwartet im November 2014.</li> </ul>	
Anzahl zugewiesener Einheiten	7.850	3.400

(1) Bei 100%iger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50% Leistungseinheiten zugeteilt; 100% werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150% beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT\* des EADS-Konzerns) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50%, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

\* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“.

## Zwölfte Tranche

Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	10. November 2010	
<b>Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten</b>		
	<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Einheiten mit beschränkten Rechten</b>
Anzahl zugewiesener Einheiten <sup>(1)</sup>	2.891.540	977.780
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.843.440	956.400
Einheiten wurden zugeteilt:		
• Herrn Louis Gallois*	54.400	-
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2010 (zwölfte Tranche) zugeteilt wurde	341.600	79.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.711
Ausübungsdatum	<p>Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer 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"> <li>• 25% erwartet im Mai 2014;</li> <li>• 25% erwartet im November 2014;</li> <li>• 25% erwartet im Mai 2015;</li> <li>• 25% erwartet im November 2015.</li> </ul>	
Anzahl zugewiesener Einheiten	-	-

(1) Bei 100%iger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50% Leistungseinheiten zugeteilt; 100% werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150% beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT\* des EADS-Konzerns) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50%, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

\* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“.



**Dreizehnte Tranche**

Datum der Sitzung des Board of Directors (Zuteilungsdatum)	9. November 2011	
<b>Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten</b>		
	<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Einheiten mit beschränkten Rechten</b>
Anzahl zugeteilter Einheiten <sup>(1)</sup>	2.588.950	877.750
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.588.950	877.750
Einheiten wurden zugeteilt:		
• Herrn Louis Gallois*	51.400	-
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2011 (dreizehnte Tranche) zugeteilt wurde	320.050	-
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.771
Ausübungsdatum	<p>Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 25% erwartet im Mai 2015;</li> <li>• 25% erwartet im November 2015;</li> <li>• 25% erwartet im Mai 2016;</li> <li>• 25% erwartet im November 2016.</li> </ul>	
Anzahl zugewiesener Einheiten	-	-

(1) Bei 100%iger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50% Leistungseinheiten zugeteilt; 100% werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150% beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negative Ergebnissen (kumulative EBIT\* des EADS-Konzerns) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50%, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

\* 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 35: 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
• Herrn Louis Gallois	15 Stammaktien 67.500 Aktienoptionen <sup>(1)</sup> 13.500 leistungsabhängige Aktien
• Herrn Dominique d'Hinnin	61 Stammaktien
• Herrn Arnaud Lagardère	2 Stammaktien

(1) 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	168
5.2 Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person	168
5.3 Informationsrichtlinie	169
5.4 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	169
5.5 Erhebliche Änderungen	170

## 5.1 Für das Registrierungsdocument verantwortliche juristische Person

EADS

## 5.2 Erklärung der für das Registrierungsdocument verantwortlichen juristischen Person

Die Gesellschaft erklärt, dass die Informationen in diesem Registrierungsdocument, 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:

Herr Philippe Balducci

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](mailto:ir@eads.com)

Die Webseite [www.eads.com](http://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 21. April 2010 bei der AFM eingereichten und von der AFM gebilligten Registrierungsdokument;
- ⊙ dem in englischer Sprache am 19. April 2011 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 2009, 2010 und 2011, zusammen mit den Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, im eingetragenen Büro von EADS eingesehen werden: European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V., Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande, Sitz der Gesellschaft (gemäß Satzung / *statutaire zetel*) Amsterdam, Tel.: + 31 (0)71 5245 600.

Den Aktionären stehen in folgenden Ländern kostenfreie Hotlines zur Verfügung: Frankreich (0 800 01 2001), Deutschland (00 800 00 02 2002) und Spanien (00 800 00 02 2002). E-Mail-Adresse für Nachrichten von Aktionären: [ir@eads.com](mailto:ir@eads.com).

## 5.4 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen

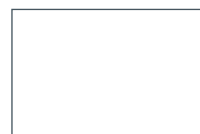
Angesichts der Tatsache, dass die Aktien der Gesellschaft an der Euronext Paris, am regulierten Markt (im Teilbereich Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert sind, unterliegt die Gesellschaft in Frankreich, Deutschland

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 des Konzerns seit dem 31. Dezember 2011 nicht wesentlich verändert.





[www.reports.eads.com](http://www.reports.eads.com)

---

Der vollständige EADS-Geschäftsbericht für das Jahr 2011 umfasst:



Das Unternehmen im Jahr 2011  
Fortschritt, Innovation, Wandel



Registrierungsdokument 2011  
Finanzbericht

[www.eads.com](http://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



**EADS**

