Welten verbinden

DAS UNTERNEHMEN IM JAHR 2009

EADS

EADS auf einen Blick

Welten verbinden

Inhalt

DER KONZERN	III
DIVISIONEN	IV
ZENTRALE PROGRAMME UND PRODUKTE	VI
DAS JAHR 2009 IM RÜCKBLICK	XII
DIE EADS-AKTIE	XIV
WELTWEITE PRÄSENZ VON EADS	XVI
ORGANISATIONSSTRUKTUR DES EADS-KONZERNS	XVIII

Vor zehn Jahren schloss sich eine Gruppe von Unternehmen – jedes mit einer eigenen reichen Geschichte, aber alle mit einer gemeinsamen Vision – zu EADS zusammen. Heute arbeiten rund 120.000 Mitarbeiter bei EADS gemeinsam daran, diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen: neue Maßstäbe in der Luft- und Raumfahrt zu setzen und Welten zu verbinden.

EADS IM JAHR 2009

		2009	2008	2007
Umsatz	Mio. €	42.822	43.265	39.123
EBIT *	Mio. €	-322	2.830	52
Konzernergebnis (Net Income) [1]	Mio. €	-763	1.572	-446
Ergebnis je Aktie [1]	€	-0,94	1,95	-0,56
Dividende je Aktie	€	– [2]	0,20	0,12
Nettoliquidität	Mio. €	9.797	9.193	7.024
Auftragseingang [3]	Mio. €	45.847	98.648	136.799
Auftragsbestand [3]	Mio. €	389.067	400.248	339.532
Mitarbeiter		119.506	118.349	116.493

Die **ERGEBNISSE FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2009** spiegeln die Widerstandsfähigkeit von EADS im operativen Geschäft wider, wurden jedoch durch Programmverzögerungen und entsprechende Rückstellungen belastet.

Der **UMSATZ** blieb stabil bei 42,8 Milliarden Euro dank einer hohen Zahl an Auslieferungen über alle Geschäftsfelder hinweg.

Das **EBIT** * von -322 Millionen Euro wurde durch Rückstellungen im A400M-Programm sowie durch Wechselkurseffekte beeinträchtigt.

Die **NETTOLIQUIDITÄT** belief sich auf 9,8 Milliarden Euro aufgrund eines Free Cashflows, der besser war als erwartet.

Der **AUFTRAGSBESTAND** lag solide bei 389,1 Milliarden Euro.

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

[1] EADS verwendet weiterhin den Terminus Konzernergebnis. Das Konzernergebnis ist identisch mit dem Ergebnis, das den Gesellschaftern des Mutterunternehmens gemäß den IFRS-Regeln zusteht.

[2] Vorbehaltlich der Zustimmung durch die EADS-Hauptversammlung.

[3] Die Beiträge aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand von EADS basieren auf Listenpreisen.

LIES MICH

A330-200F

AIRBUS [1] ist ein maßgeblicher Hersteller im zivilen und militärischen Flugzeuggeschäft.

(in Mio. €)	2009	2008	Veränderung
Umsatz	28.067	28.991	-3%
EBIT*	-1.371	1.815	–
Auftragseingang	23.904	85.493	-72%
Auftragsbestand	339.722	357.824	-5%

A400M

Airbus Commercial ist der führende Anbieter von Zivilflugzeugen mit 100 oder mehr Sitzplätzen und verfügt über eine wettbewerbsfähige Palette moderner, Treibstoff sparender Flugzeuge.

Airbus Military produziert Flugzeuge für Militär- und Sicherheitseinsätze inklusive der Luftbetankung oder der Seeraumüberwachung. Zudem verantwortet Airbus Military das militärische Transportflugzeug A400M.

in Stückzahlen	2009	2008	Veränderung
Airbus Commercial			
Auslieferungen	498	483	+3%
Auftragsbestand	3.488	3.715	-6%
Airbus Military			
Auslieferungen	16	19	-16%
Auftragsbestand	250	256	-2%

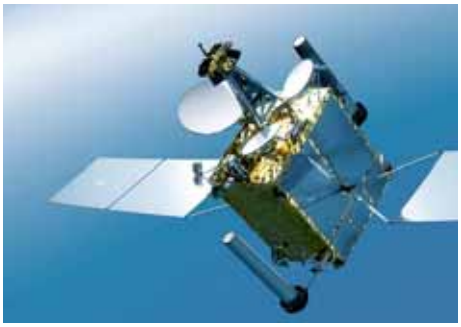
EC175

EUROCOPTER ist Hersteller von Zivilhubschraubern mit einem Marktanteil von über 50 Prozent. Eurocopter verfügt über ein stark wachsendes Verteidigungsgeschäft.

(in Mio. €)	2009	2008	Veränderung
Umsatz	4.570	4.486	+2%
EBIT*	263	293	-10%
Auftragseingang	5.810	4.855	+20%
Auftragsbestand	15.064	13.824	+9%

[1] Airbus berichtet in zwei Segmenten. Airbus Commercial umfasst EFW (Elbe Flugzeugwerke) und den umstrukturierten Bereich Aerostructures. Zu Airbus Military (vormals Division Militärische Transportflugzeuge) gehören alle A400M-Aktivitäten. Eliminierungen werden auf Divisionsebene vorgenommen. Die Zahlen 2008 wurden – bis auf den Transfer des Werks Augsburg von der Division Verteidigung und Sicherheit zu Airbus – angepasst.

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



ComSatBw

ASTRIUM ist der drittgrößte Raumfahrtkonzern weltweit. Als führender europäischer Anbieter von Satelliten, Trägerraketen und Dienstleistungen im Raumfahrtgeschäft spielt Astrium eine zentrale Rolle in Europas Raumfahrtprogrammen.

(in Mio. €)	2009	2008	Veränderung
Umsatz	4.799	4.289	+12%
EBIT *	261	234	+12%
Auftragseingang	8.285	3.294	+152%
Auftragsbestand	14.653	11.035	+33%

Eurofighter

VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT bietet ein umfangreiches Produkt- und Dienstleistungsportfolio: unter anderem das Kampfflugzeug Eurofighter, Lenkflugkörpersysteme, integrierte Verteidigungs- und Sicherheitslösungen, Verteidigungselektronik sowie damit verbundene Dienstleistungen.

(in Mio. €)	2009	2008	Veränderung
Umsatz [2]	5.363	5.668	-5%
EBIT *	449	408	+10%
Auftragseingang	7.959	5.287	+51%
Auftragsbestand	18.796	17.032	+10%

ATR 72-600

Die **ÜBRIGEN AKTIVITÄTEN** [3] umfassen die Geschäfte des Turboprop-Flugzeugherstellers ATR, des Aerostructures- und Sitzherstellers EADS Sogerma, der US-Tochter EADS North America sowie den 30-prozentigen „at equity"-Anteil an DAHER-SOCATA.

(in Mio. €)	2009	2008	Veränderung
Umsatz	1.096	1.338	-18%
EBIT *	21	43	-51%
Auftragseingang	969	1.712	-43%
Auftragsbestand	1.952	3.169	-38%

[2] Der Umsatz des Werks Augsburg ist im Geschäftsjahr 2008 mit 438 Millionen Euro in der Division Verteidigung und Sicherheit enthalten. Seit 2009 ist das Werk Augsburg integraler Bestandteil von Premium AEROTEC und wird bei Airbus konsolidiert.

[3] Anfang 2009 hat sich die Zusammensetzung der Übrigen Aktivitäten gegenüber dem Vorjahr verändert. EFW wird nun bei Airbus konsolidiert (die Zahlen der Übrigen Aktivitäten für 2008 wurden dem Übergang entsprechend angepasst). Der 30-prozentige Minderheitsanteil an DAHER-SOCATA wird im EADS-Konzernabschluss „at equity" konsolidiert. Übrige Aktivitäten ist keine eigenständige Division des Konzerns.

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

Airbus

Airbus Commercial

A380
Weltweit einzigartige Effizienz

Der neue Airbus **A380** mit zwei durchgehenden Decks ist das derzeit geräumigste und effizienteste Passagierflugzeug der Welt. Die Standardkonfiguration mit 525 Sitzen bietet Passagieren einen bislang unerreichten Komfort. Darüber hinaus bietet der A380 höhere Wirtschaftlichkeit und Treibstoffeffizienz bei größerer Kapazität für Langstreckenflüge und geringeren Kosten pro Passagier.

A320-FAMILIE
Die populärsten Flugzeuge der Welt

Die Flugzeuge der **A320-Familie** sind die meistverkauften Zivilflugzeuge aller Zeiten. Auf Kurz- und Mittelstreckenflügen bieten sie maximale Flexibilität bei niedrigeren Betriebskosten und entsprechen somit genau den Bedürfnissen der Fluggesellschaften. Airbus investiert permanent in die A320-Familie und führt neue Technologien ein, um deren starke Wettbewerbsposition auch weiterhin sicherzustellen.

A330 | A340
Aufgebot an Vielseitigkeit

Die vielseitige Airbus-Familie **A330/340** eignet sich sowohl für Regional- als auch für Langstrecken. Mit wahlweise zwei oder vier Motoren ist diese Flugzeugfamilie in insgesamt sechs verschiedenen Varianten erhältlich. Während der zweistrahlige A330 auf regionalen Strecken maximalen Umsatz bei niedrigen Betriebskosten erreicht, bietet der vierstrahlige A340 ein Höchstmaß an Flexibilität auf Langstreckenflügen.

A350 XWB
Innovation nach Maß

Der **A350 XWB** („extra wide body") ist die Antwort auf die Nachfrage nach einer neuen Generation von Langstreckenflugzeugen mit mittelgroßer Passagierkapazität. Der Rumpf ist weitgehend aus Kohlefaser-Verbundwerkstoffen gefertigt. Sein geringes Gewicht senkt Treibstoffkosten und Emissionen. Zudem bietet die Großraumkabine den Passagieren optimalen Komfort auf langen Flügen. Im Jahr 2006 aus der Taufe gehoben, befindet sich der A350 XWB derzeit in der Entwicklung.

Airbus Military

A400M
Transportflugzeug für höchste Ansprüche

Der **A400M** ist dafür ausgelegt, höchsten Ansprüchen für militärische und humanitäre Einsätze weltweit gerecht zu werden. Das sehr vielseitige Transportflugzeug eignet sich für taktische und strategische Missionen. Sowohl bei hoher als auch bei niedriger Geschwindigkeit verfügt die Maschine über optimale Flugeigenschaften und kann in großen sowie geringen Flughöhen operieren. Der A400M befindet sich derzeit in der Entwicklung; der Erstflug fand im Dezember 2009 statt.

CN-235 | C-295
Weltmeister im Mittelgewicht

Mit ihren zwei Turboprop-Antrieben können die mittelschweren Transportflugzeuge **CN-235** und **C-295** von kurzen und unbefestigten Start- und Landebahnen aus betrieben werden. In ihrer Klasse sind beide Flugzeugtypen weltweit führend und bei zahlreichen Luftstreitkräften im Einsatz.

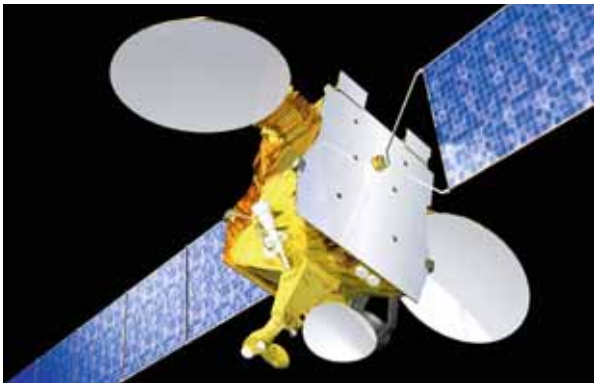
A330 MRTT
Neue Wege in der Luftbetankung

Der **A330 MRTT** (Multi-Role Tanker Transport) ist das weltweit führende Tank- und Transportflugzeug. Es verfügt über eine enorme Treibstoffkapazität und einen innovativen Betankungsausleger mit Fly-by-Wire-Steuerung. Bisher wurde der A330 MRTT von Australien, Saudi-Arabien, den Vereinigten Arabischen Emiraten und Großbritannien bestellt. Das Flugzeug basiert auf der erfolgreichen Airbus-Familie A330/A340.

Astrium

EUROSTAR 3000
Mit mehr Leistung in den Weltraum

Die geostationären Telekommunikationssatelliten von Astrium beruhen auf der Plattform Eurostar, von der bis Ende 2009 insgesamt 63 Exemplare bestellt wurden. Dank ihrer herausragenden Zuverlässigkeit und außergewöhnlichen Leistungsfähigkeit im All haben sich die Satelliten der Eurostar-Serie branchenweit einen hervorragenden Ruf erworben. Die jüngste Version ist das Modell **Eurostar 3000.**



PARADIGM
Dienstleister für militärische Satellitenkommunikation

Als 100-prozentige Tochtergesellschaft von Astrium ist **Paradigm** der weltweit führende kommerzielle Anbieter militärischer Satellitenkommunikationsdienste. Mit dem britischen Verteidigungsministerium hat Paradigm einen Vertrag im Wert von mehr als 3,6 Milliarden Britischen Pfund zur Bereitstellung militärischer satellitengestützter Kommunikation bis zum Jahr 2020 geschlossen. Als Hauptauftragnehmer von Paradigm ist Astrium für die Entwicklung und Fertigung des kompletten Skynet-5-Systems verantwortlich.

ARIANE 5
Schwerlasttransport ins All

Ariane 5 ist eine Trägerrakete für Satelliten. Ausgelegt für den Transport schwerer Lasten verfügt sie über eine Nutzlastkapazität von bis zu zehn Tonnen. Seit ihrer Inbetriebnahme 2005 hat sich die Ariane-Rakete als höchst zuverlässig und flexibel erwiesen; Ende 2009 absolvierte sie den 35. erfolgreichen Start in Folge. Die Entwicklung einer noch leistungsstärkeren Ariane-Rakete mit um 20 Prozent höherer Nutzlastkapazität ist bereits angelaufen.

Verteidigung und Sicherheit

LENKFLUGKÖRPERSYSTEME
Multinationale Programme

Als Joint Venture zwischen EADS, BAE Systems und Finmeccanica ist **MBDA** innerhalb der Division Verteidigung und Sicherheit für Lenkflugkörpersysteme verantwortlich. MBDA bietet ein breites Produktspektrum an und ist Hauptauftragnehmer in multinationalen Programmen. Dazu zählen der britisch-französische konventionelle Marschflugkörper Storm Shadow/SCALP und eine Familie von Flugabwehrraketen, die auf dem Lenkflugkörper Aster basieren.

EUROFIGHTER
Modernstes Mehrzweck-Kampfflugzeug der Welt

Der **Eurofighter** ist das modernste Mehrzweck-Kampfflugzeug. Extrem wendig und netzwerkfähig besitzt er einzigartige Eigenschaften, etwa für komplexe Luft-Boden-Operationen. Das Programm ist Bestandteil umfangreicher Exportkampagnen. 2009 wurde der 200. Eurofighter ausgeliefert.

UNBEMANNTE FLUGSYSTEME
Bedrohungen aus der Luft erkennen

Dank umfangreicher Erfahrung und eines breiten Projektportfolios strebt die Division Verteidigung und Sicherheit eine Führungsposition bei unbemannten Flugsystemen (Unmanned Aerial Vehicles – **UAVs**) an. Laufende Vorhaben sind unter anderem der für die französischen Luftstreitkräfte entwickelte und seit 2009 in Afghanistan eingesetzte Harfang UAV. Zudem entwickelt die Division in Zusammenarbeit mit Northrop Grumman den Euro Hawk, ein UAV zur Signalaufklärung, das in großer Flughöhe eingesetzt wird.

SICHERHEITSLÖSUNGEN
Integrierte Antworten auf komplexe Bedrohungen

Komplexe Bedrohungen erfordern oft umfassende Lösungen. Mit der zunehmenden Notwendigkeit, die Maßnahmen der Sicherheitskräfte zu koordinieren, wächst auch der Bedarf an **integrierten Sicherheitslösungen.** Systeme von Verteidigung und Sicherheit tragen dazu bei, Grenzen, Seeräume, Infrastrukturen sowie die Bevölkerung zu schützen und damit Krisen und Notfällen schneller zu begegnen. PMR-Systeme (Professional Mobile Radio) ermöglichen Sicherheitsorganisationen eine effiziente, verlässliche und sichere Kommunikation.

Eurocopter

EC225 | EC725

Die richtigen Technologien für viele Anwendungen

Mit dem **EC225/EC725** verfügt Eurocopter über die neuesten Rotor- und Allwettertechnologien in der Elf-Tonnen-Klasse. Der EC225 wird im Offshore-Öl- und Gasgeschäft, im VIP-Transport sowie im Such- und Rettungsdienst eingesetzt. Die militärische Variante EC725 steht bei Frankreichs Land- und Luftstreitkräften im Dienst.

NH90

Zukunftsweisend in jeder Rolle

Der mittelschwere Mehrzweck-Militärhubschrauber **NH90** ist in zwei Grundversionen erhältlich: als taktischer Transporthubschrauber (Tactical Transport Helicopter) und als Marineversion (NATO Frigate Helicopter). Der NH90 ist eine Gemeinschaftsentwicklung der NATO Helicopter Industries (NHI), einem Konsortium bestehend aus Eurocopter, AgustaWestland und Fokker Services. Ende 2009 lagen 489 Festaufträge für den NH90 vor.

EC135 | EC145

Innovation im Dienste des Kunden

Die zweimotorigen leichten Mehrzweckhubschrauber **EC135** und **EC145** werden aus modernsten Kohlefaser-Verbundstoffen hergestellt. Ihre Konstruktion gewährleistet höchste Manövrierfähigkeit sowie ein außerordentlich niedriges Geräusch- und Vibrationsniveau. Für VIP-Transporte, Rettungsflieger und Polizeistaffeln wurden spezielle Varianten dieser Hubschraubertypen entwickelt.

ECUREUIL FAMILY

Hubschrauber für höchste Leistungen

Der **Ecureuil,** der bis zu sieben Passagiere aufnehmen kann, zeichnet sich durch hohe Leistungsfähigkeit, maximale Sicherheit und niedrige Betriebskosten aus. Der zu einem hohen Anteil aus Verbundwerkstoffen hergestellte Hubschrauber kann dank seiner enormen Nutzlastkapazität und geräumigen Kabine flexibel als Passagier- und Mehrzweckhubschrauber eingesetzt werden.

TIGER

Schlagkraft im Einsatz

Der **Tiger** ist ein mittelschwerer zweimotoriger Kampf- und Unterstützungshubschrauber. Das Tiger-Programm umfasst vier Versionen, die auf derselben Zelle basieren. Bis Ende 2009 wurden insgesamt 55 Exemplare an Deutschland, Frankreich, Spanien und Australien ausgeliefert. Im Einsatz für die französischen Streitkräfte hat der Tiger in Afghanistan beispiellose Zuverlässigkeit und eine hohe Einsatzquote bewiesen.

Übrige Aktivitäten

ATR

Lösungen für Regionalrouten

ATR ist Weltmarktführer bei Turboprop-Flugzeugen mit 50 bis 74 Sitzen. Die Hochdecker-Familie von ATR mit zwei Turboprop-Triebwerken ist auf optimale Effizienz und Flexibilität sowie auf höchstmöglichen Komfort ausgelegt. Im Oktober 2007 begann die Modernisierung der Flugzeugfamilie. Die neuen Modelle ATR 72-600 und ATR 42-600 befinden sich bereits in der Flugerprobung.

EADS NORTH AMERICA

Starke Präsenz in den USA

EADS North America ist das nordamerikanische Standbein von EADS. Als Hauptauftragnehmer für den Light Utility Helicopter UH-72A der US-Armee leistet EADS einen jährlichen Beitrag von über 11 Milliarden US-Dollar zur dortigen Wirtschaft.

30. Januar

19. Juni

23. Juni

31. Juli

15. November

30. JANUAR

Arianespace bestellt 35 Trägerraketen vom Typ Ariane 5 ECA

Arianespace und Astrium unterzeichnen einen Vertrag über die Produktion von 35 Trägerraketen der Baureihe Ariane 5 ECA (sogenanntes „Produktionslos PB") im Wert von über 4 Milliarden Euro. Astrium ist alleiniger Hauptauftragnehmer für die Ariane 5.

19. JUNI

Paris Air Show: Airbus erhält umfangreiche Aufträge und Kaufabsichtserklärungen

Während der Luftfahrtausstellung 2009 in Paris erhält Airbus Aufträge und Kaufabsichtserklärungen für insgesamt 127 Flugzeuge im Wert von rund 12,9 Milliarden US-Dollar.

23. JUNI

Erste Auslieferung des Airbus A320 aus der Endmontage in China

Airbus liefert den ersten in der Endmontagelinie in Tianjin gebauten A320 an Sichuan Airlines aus. Die FALC (Final Assembly Line China) ist ein Joint Venture zwischen Airbus und einem chinesischen Konsortium, zu dem die Tianjin Free Trade Zone (TJFTZ) und die China Aviation Industry Corporation (AVIC) gehören. 2009 werden in der Endmontagelinie insgesamt elf Flugzeuge vom Typ A319 und A320 fertiggestellt.

30. JUNI

EADS erhält Zuschlag für Grenzsicherungsprogramm in Saudi-Arabien

Die Division Verteidigung und Sicherheit erhält als Hauptauftragnehmer den Zuschlag für den Aufbau eines Sicherungssystems für das gesamte Grenzgebiet des Königreichs Saudi-Arabien. Es handelt sich um das weltweit größte Projekt dieser Art.

31. JULI

Eurofighter-Nationen geben dritte Produktionstranche in Auftrag

Die Regierungen Deutschlands, Großbritanniens, Italiens und Spaniens geben die Tranche 3a des Eurofighter-Programms in Auftrag – somit kann die Produktion von weiteren 112 Flugzeugen beginnen.

15. NOVEMBER

Airbus entwickelt ökoeffiziente Flügelspitzen

Airbus kündigt an, sogenannte Sharklets zu entwickeln – aerodynamische Vorrichtungen an den Flügelspitzen, die speziell darauf ausgelegt sind, die Ökoeffizienz und die Nutzlast-Reichweiten-Leistung der A320-Familie weiter zu steigern. Sharklets versprechen eine Reduzierung des Treibstoffverbrauchs auf längeren Strecken um mindestens 3,5 Prozent.

30. NOVEMBER

SES bestellt vier neue Satelliten bei Astrium

Der internationale Satellitenbetreiber SES bestellt vier neue Mehrzwecksatelliten im Wert von über 500 Millionen Euro. Die Satelliten sollen zwischen 2012 und 2014 in Betrieb genommen werden.

4. DEZEMBER

EADS eröffnet Forschungszentrum in Bangalore

Die zentrale Forschungs- und Technologieorganisation EADS Innovation Works gibt die Eröffnung einer Zweigstelle in Bangalore bekannt. EADS Innovation Works India wird Forschungs- und Technologieprojekte für das gesamte Unternehmen leiten und vermitteln.

10. DEZEMBER

US-Armee vergibt Auftrag über Light Utility Helicopter in Höhe von 247 Millionen US-Dollar an EADS North America

Die US-Armee beauftragt EADS North America mit der Lieferung des leichten Mehrzweckhubschraubers UH-72A Lakota. Der Vertrag im Wert von 247,2 Millionen US-Dollar erhöht die Gesamtbestellung auf 178 Hubschrauber vom Typ UH-72A, die für medizinische Evakuierungsmissionen, Personentransporte und Multimissionsanwendungen genutzt werden.

11. DEZEMBER

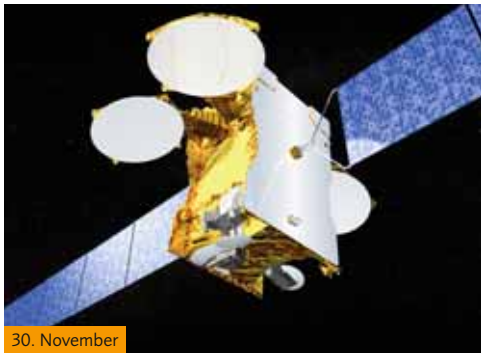
A400M: Erstflug des neuen Militärtransporters von Airbus Military

Der neue A400M von Airbus Military hebt erstmals vom Flughafen Sevilla in Spanien ab. Der erfolgreiche Erstflug des modernsten Transportflugzeugs des 21. Jahrhunderts dauert 3 Stunden und 47 Minuten. Während des Fluges führt die sechsköpfige Besatzung unter anderem umfassende Tests bei verschiedenen Fluggeschwindigkeiten durch und erprobt das Ein- und Ausfahren des Fahrwerks.

17. DEZEMBER

Eurocopter feiert Erstflug des neuen EC175

Das jüngste Mitglied der Eurocopter-Familie, der EC175, absolviert über Marignane in Frankreich seinen offiziellen Jungfernflug. Der Hubschrauber der Sieben-Tonnen-Klasse wurde in Zusammenarbeit mit der China Aviation Industry Corporation (AVIC), einem langjährigen Kooperationspartner von Eurocopter, entwickelt und gefertigt.


30. November

4. Dezember

10. Dezember

11. Dezember

17. Dezember

2009 wurde der Kurs der EADS-Aktie vor allem bestimmt durch die Wirtschaftskrise, die Auslieferungsprognosen für Zivilflugzeuge, den schwachen Dollar und potenzielle Auswirkungen im Zusammenhang mit dem A400M-Programm.

Das im Januar von EADS vorgeschlagene neue Konzept für das A400M-Programm warf Fragen zu den finanziellen Auswirkungen auf, die eine Verzögerung auf die Rentabilität von Airbus haben könnte. In der Folge entwickelte sich der Kurs der EADS-Aktie bis März 2009 unter dem Branchendurchschnitt. Ende März begann der Kurs wieder zu steigen – dank zunehmender Anzeichen eines anhaltenden Engagements der beteiligten Regierungen bei A400M und einer möglichen Erholung von Wirtschaft und Verkehr.

Im September fiel der Kurs erneut aufgrund des schwachen Dollars und negativer Meldungen über den A400M, die Tankflugzeug-Ausschreibung der US-Luftwaffe und über mögliche Produktionskürzungen als Konsequenz einer gesunkenen Nachfrage. Anfang Dezember erholte sich die Aktie. Beeinflusst wurde der Kurs dabei von der positiven Stimmung an den Märkten, einem günstigen US-Dollar/Euro-Trend und positiven Konzernmeldungen, wie beispielsweise dem A400M-Erstflug und der angekündigten Bestellung von A350-XWB-Flugzeugen durch United Airlines.

Am 31. Dezember schloss die EADS-Aktie bei einem Kurs von 14,09 Euro. Sie lag damit um 17,1 Prozent höher als zum Jahresende 2008. Im gleichen Zeitraum stieg der Börsenindex CAC 40 um 22,3 Prozent.

PROFIL

Ausgegebene Aktien zum 31. Dezember 2009 816.105.061

Höchststand 2009 an der Pariser Börse €16,40 am 18. September

Tiefststand 2009 an der Pariser Börse €8,47 am 30. März

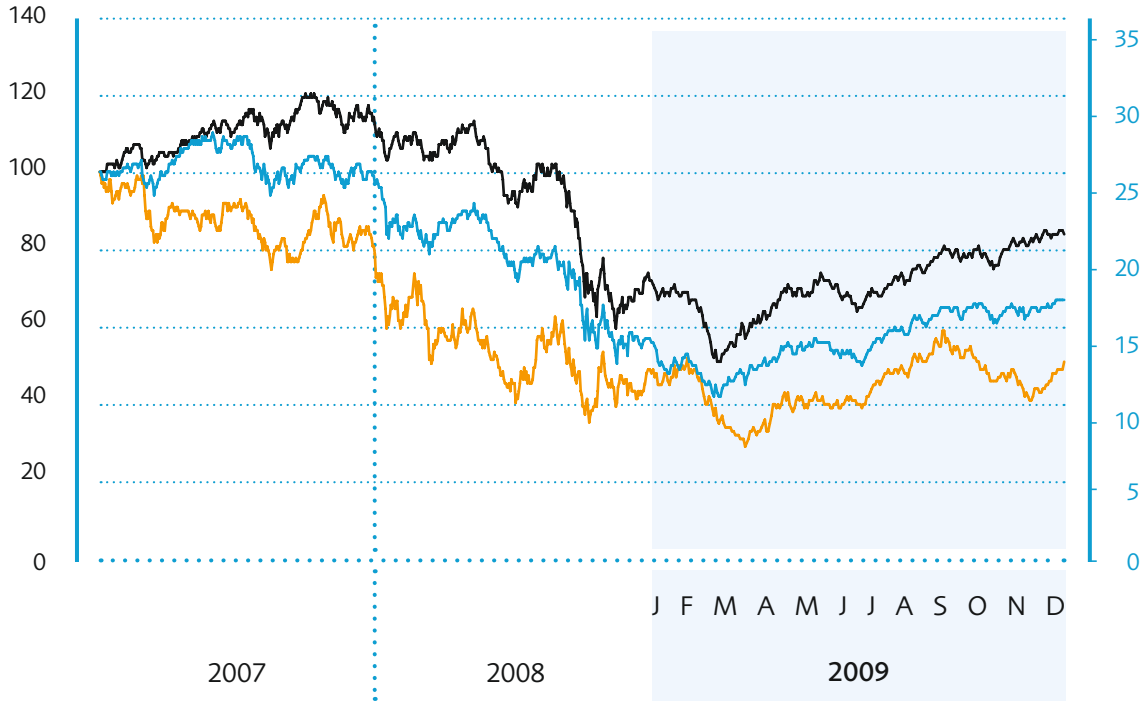
ISIN-Kennung NL0000235190

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.eads.com.

KURSENTWICKLUNG
bis zum 31. Dezember 2009 (Schlusskurs)

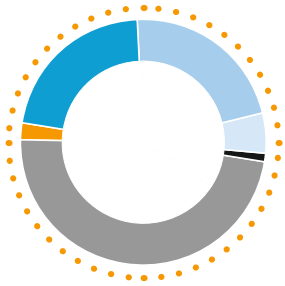
Die Basis von 100 entspricht dem Kurswert am 2. Januar 2007

EADS-Aktienkurs in €



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

AKTIONÄRSSTRUKTUR
zum 31. Dezember 2009



- 22,46 % **Sogeade** (Lagardère und die französische Staatsholding Sogepa)
- 22,46 % **Daimler***
- 5,48 % **SEPI** (spanische Staatsholding)
- 0,06 % Anteile, die außerhalb der Vertragspartnerschaft direkt vom **französischen Staat** gehalten werden
- 49,15 % **Anteile von Institutionen, Privatanlegern und Mitarbeitern**
- 0,39 % **Zurückgekaufte eigene Aktien** (Aktien ohne Stimmrecht und Dividendenanspruch)

* Daimler hat am 9. Februar 2007 eine Vereinbarung mit einem Konsortium privater und öffentlicher Investoren getroffen, der zufolge Daimler seinen Anteil am EADS-Kapital effektiv um 7,5 Prozent verringert, jedoch weiterhin Stimmrechte für den gesamten Anteil von 22,5 Prozent am EADS-Kapital behält.

50 % [1]

Europa

		2009
Umsatz	Mrd. €	21,4
Einkauf [2]	Mrd. €	22,8
Auftragsbestand	Mrd. €	122,1
Auftragseingang	Mrd. €	25,9
Mitarbeiter		113.456

EADS steigert die Fähigkeiten und die Wettbewerbskraft, die Europas hervorragend etablierte Luft- und Raumfahrtindustrie bietet. Im Einkauf sind über die Jahre – insbesondere in den EADS-Heimatländern – starke Beziehungen gewachsen, die alle Bereiche und Werkstoffe umfassen. EADS weitet seine Kooperation mit Osteuropa und Russland aus. Mit Rumänien wurde eine strategische Partnerschaft für Luft- und Raumfahrt geschlossen. Infolge einer strategischen Partnerschaft mit Kasachstan auf dem Gebiet der Raumfahrt und im Hubschraubergeschäft nimmt die Präsenz des Konzerns in Zentralasien zu.

[1] Anteil am Konzernumsatz
[2] nur externe Ausgaben

14 % [1]

Nordamerika

		2009
Umsatz	Mrd. €	6,1
Einkauf [2]	Mrd. €	8,1
Auftragsbestand	Mrd. €	44,0
Auftragseingang	Mrd. €	1,4
Mitarbeiter		3.383

EADS ist ein führender Zulieferer und industrieller Partner US-amerikanischer Kunden in den Bereichen Verteidigung und Heimatschutz, zivile Luftfahrt, Telekommunikation sowie Dienstleistungen. Das Unternehmen erhielt in den USA zuletzt Zuschläge für bedeutende Beschaffungsprogramme der US-Armee und der Küstenwache. Durch sein Netzwerk von Zulieferern und Dienstleistungsfirmen sowie bedeutende und steigende Einkäufe von Triebwerken, Systemen und Ausrüstungen in den USA leistet EADS dort einen jährlichen Beitrag zur Wirtschaft von über 11 Milliarden US-Dollar. Dabei baut der Konzern auch auf die Kompetenz lokal ansässiger Luftfahrtunternehmen.

20 % [1)]

Asiatisch-pazifischer Raum

		2009
Umsatz	Mrd. €	8,6
Einkauf [2)]	Mrd. €	0,5
Auftragsbestand	Mrd. €	102,9
Auftragseingang	Mrd. €	6,9
Mitarbeiter		1.679

Der asiatisch-pazifische Raum ist für EADS von hoher Bedeutung. Der Konzern pflegt hier viele industrielle Partnerschaften: Der Mehrzweckhubschrauber EC175 etwa wurde gemeinsam mit der chinesischen Industrie entwickelt, der KUH (Korean Utility Helicopter) in Zusammenarbeit mit Südkorea. 2009 wurden elf Flugzeuge der A320-Familie in der neuen Endmontagelinie in Tianjin (China) zur Auslieferung an den Kunden fertiggestellt. Zudem baut EADS seine Präsenz in Japan und Indien aus.

9 % [1)]

Mittlerer Osten

		2009
Umsatz	Mrd. €	3,9
Einkauf [2)]	Mrd. €	0,07
Auftragsbestand	Mrd. €	91,4
Auftragseingang	Mrd. €	4,9
Mitarbeiter		353

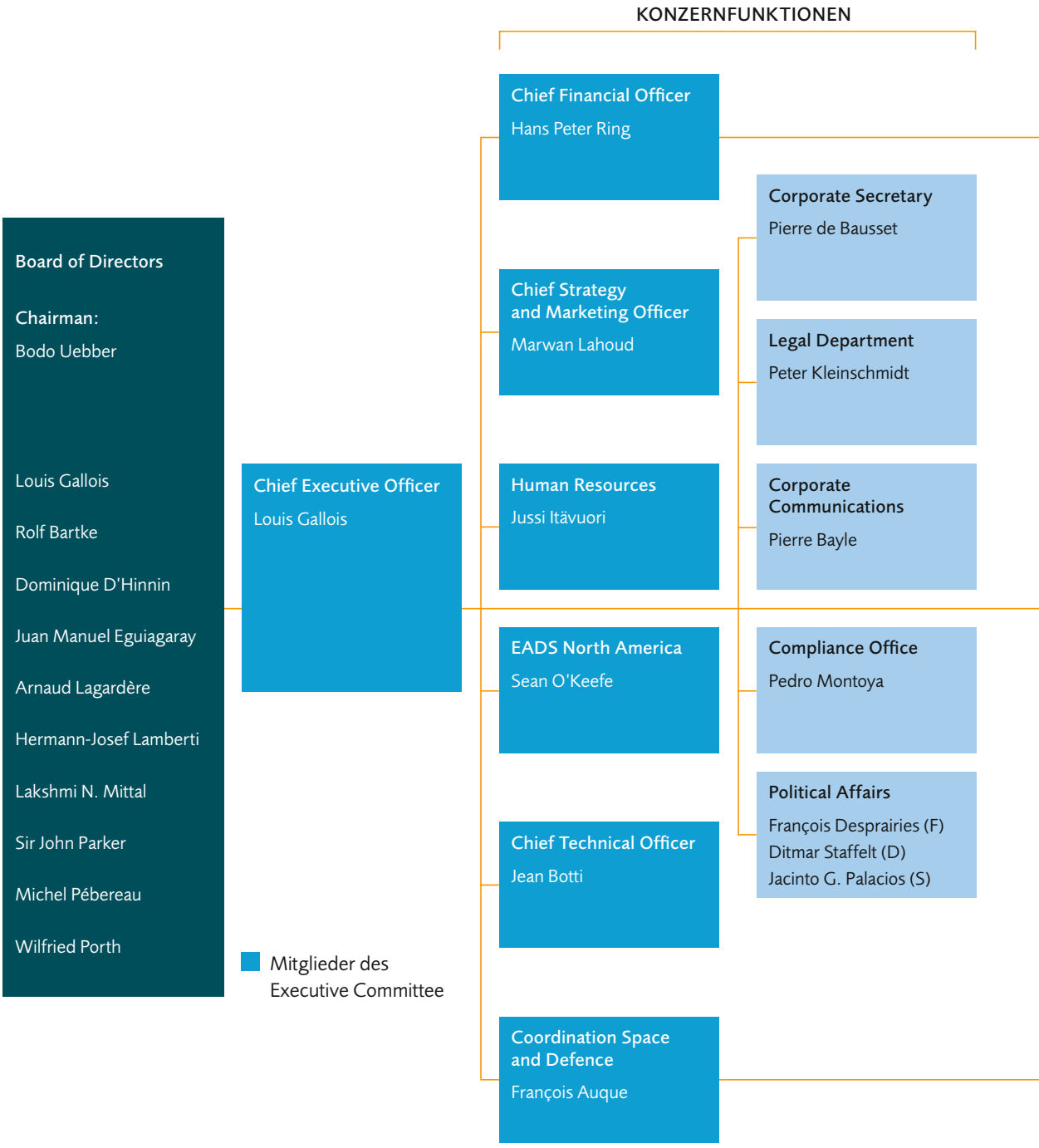
Der Mittlere Osten entwickelt sich zu einem Schlüsselmarkt für EADS. Verteidigung und Sicherheit, Eurocopter sowie Astrium haben ihre Präsenz in der Region zusammengeführt. EADS konnte zudem einen signifikanten Durchbruch in neuen Geschäftsfeldern verbuchen, wie bei der Grenzsicherung und bei Tankflugzeugen. In der zivilen Luftfahrt haben sich fast alle großen Fluggesellschaften des Mittleren Ostens bei der Erweiterung und Erneuerung ihrer Flotten für Airbus-Flugzeuge entschieden. Sie sind bedeutende Abnehmer des A380 und des A350 XWB.

7 % [1)]

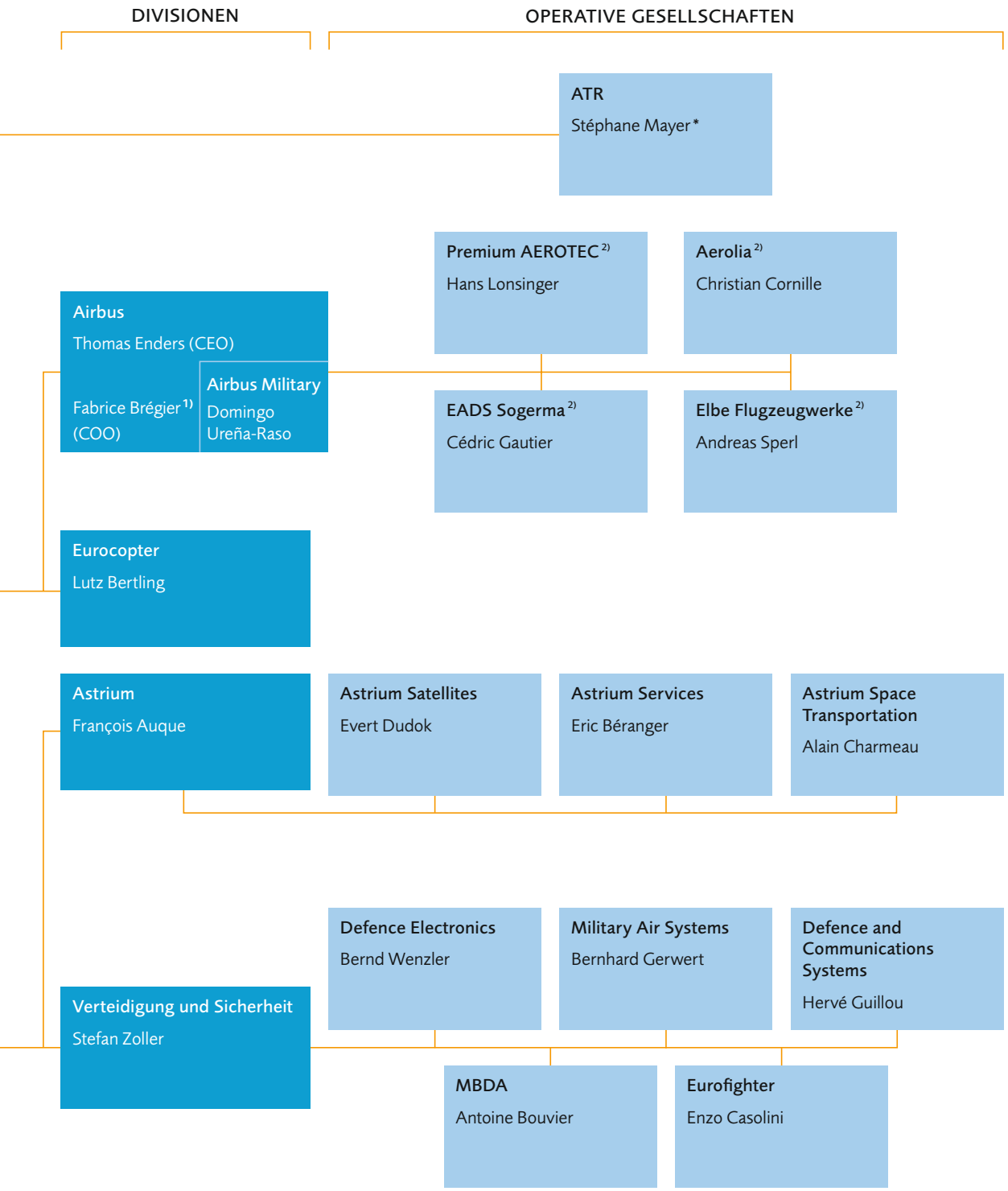
Restliche Welt

		2009
Umsatz	Mrd. €	2,8
Einkauf [2)]	Mrd. €	0,06
Auftragsbestand	Mrd. €	28,6
Auftragseingang	Mrd. €	6,7
Mitarbeiter		635

EADS engagiert sich auch in weiteren Wachstumsmärkten. So bietet etwa die dynamische Wirtschaftsregion Lateinamerika zahlreiche Chancen für Handel und Industrie. EADS hat mit Brasilien eine strategische Partnerschaft im Bereich Raumfahrt, Verteidigung und Sicherheit aufgebaut und verzeichnete 2009 große Erfolge in Mexiko. 2009 verstärkte der Konzern zudem seine Marktpräsenz in Nordafrika.



Das **Board of Directors** von EADS formuliert und gestaltet die strategischen Ziele des Konzerns. Diese werden unter der Leitung des **Chief Executive Officer** (CEO) umgesetzt – er gibt die Impulse für die zentralen operativen Maßnahmen. Die Konzernfunktionen und Divisionen unterliegen der Führung des CEO.



Die vier Divisionen – Airbus, Eurocopter, Astrium sowie Verteidigung und Sicherheit – richten ihre Geschäftsaktivitäten an den spezifischen Bedürfnissen ihrer Kunden aus. Die Konzernfunktionen erweitern das Angebotsspektrum von EADS durch engen Informations- und Technologieaustausch sowie Förderung konzerninterner Synergien.

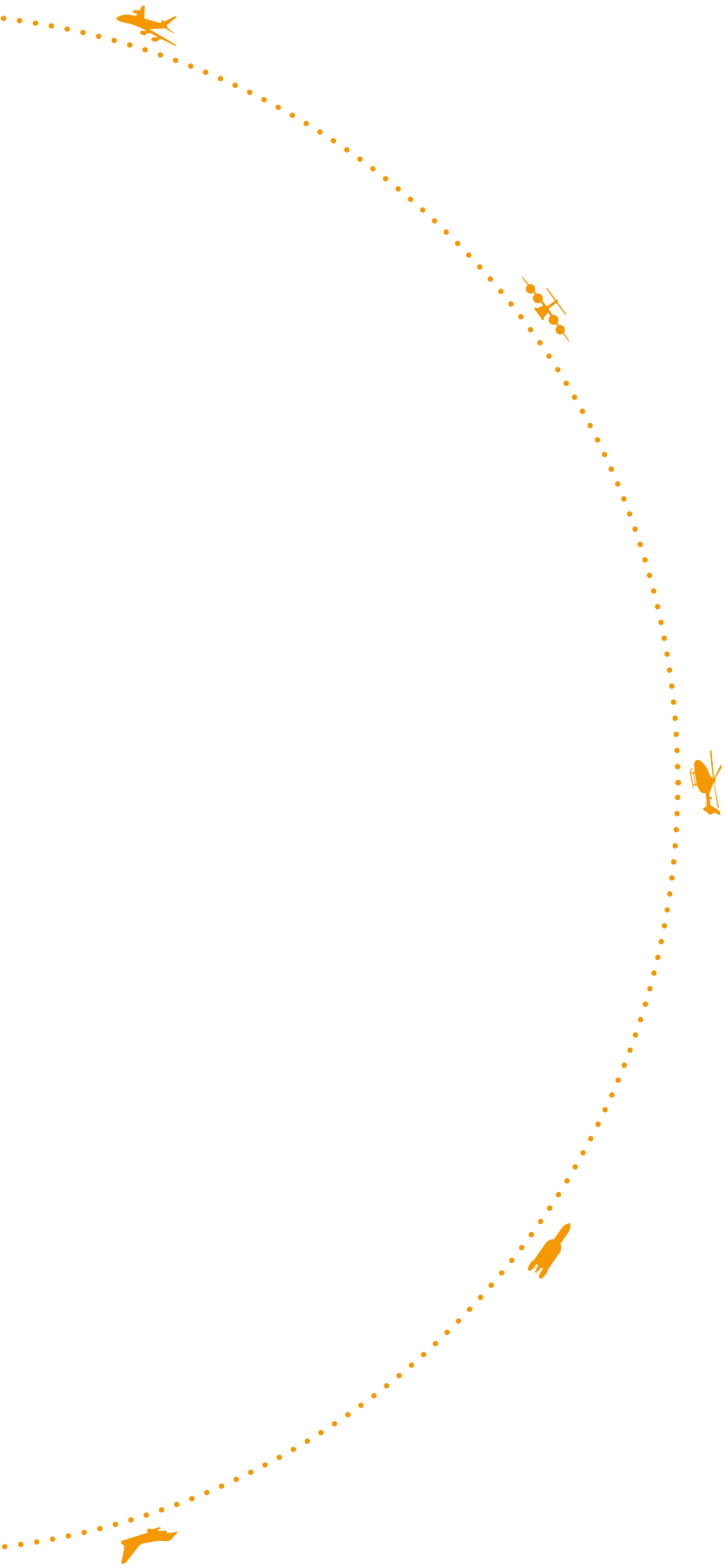
1) Als Mitglied des Executive Committee von EADS verantwortlich für die kontinuierliche konzernweite Optimierung der operativen Leistungsfähigkeit von EADS.

2) 100-prozentige Tochtergesellschaft von EADS, Management delegiert an Airbus.

* bis 31. Mai 2010; Nachfolger gemäß der Satzung von GIE ATR zu berufen.

EADS auf einen Blick

www.eads.com



Inhalt

MANAGEMENT & FÜHRUNG

02 Brief des Chairman des Board of Directors
04 Das Board of Directors
06 Corporate Governance
08 Der Chief Executive Officer zieht Bilanz
10 Das Executive Committee
12 Strategie: Auf dem Weg zur Vision 2020
14 Interview mit dem Chief Financial Officer
Zehn Jahre Wachstum

18 WELTEN VERBINDEN

DAS GESCHÄFTSJAHR 2009

32 Märkte und Perspektiven
38 Airbus
44 Eurocopter
46 Astrium
48 Verteidigung und Sicherheit

TRAGENDE SÄULEN

52 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
54 Innovation
56 Öko-Effizienz
58 Einkauf
60 Ethik und Compliance

62 Glossar
64 Adressen
66 Finanzkalender und Kontakt

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

EADS blickt 2010 auf zehn Jahre bahnbrechender industrieller Integration in Europa zurück. Das Board of Directors ist stolz, dass EADS in dieser Zeit zu einem der führenden Unternehmen seiner Branche aufgestiegen ist. Dies war nur möglich, weil europäische Führungspersönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik vor zehn Jahren einer starken Vision folgten und in diesem strategisch bedeutenden Sektor entschlossen ihre Kräfte bündelten.

Das gemeinsame industrielle Know-how Frankreichs, Deutschlands, Spaniens und Großbritanniens hat Produkte hervorgebracht, dank derer EADS heute eine technologische Führungsrolle in der Welt einnimmt und eine beeindruckende Bilanz vorweisen kann.

Das Berichtsjahr 2009 hat unterstrichen, welche Stärken wir aus unserem überzeugenden Produktportfolio ziehen. In einer der heftigsten Wirtschaftskrisen der Geschichte erzielte EADS stabile Umsätze – dies belegt, dass der Konzern in zehn Jahren des Wachstums eine beachtliche Widerstandskraft entwickelt hat. Die Ergebnisse des Jahres 2009 zeigen aber auch, in welchen Bereichen sich EADS weiter verbessern muss. Dies gilt insbesondere für den Bereich, Programme von der Entwicklung zur Marktreife zu führen.

Das Management und der unermüdliche Einsatz aller Mitarbeiter haben EADS in den vergangenen zehn Jahren an die Spitze der globalen Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie geführt. Im Verlauf dieses Wachstums haben sie konsequent die Strukturen und die Kostenbasis des Konzerns angepasst, um Hürden wie die Auswirkungen eines immer stärkeren Eurokurses zu überwinden. Aufgrund der branchenweit einzigartigen Aufstellung muss EADS flexibel bleiben und kompromisslos einen langfristig wirksamen Schutz gegen Währungsrisiken aufbauen. Nur so lässt sich die finanzielle Nachhaltigkeit des Unternehmens gewährleisten.

„Das Board of Directors wird die Unternehmensleitung darin unterstützen, ein solides Fundament für das zweite Jahrzehnt zu legen."

Bodo Uebber

Das Board of Directors hat die Aufgabe, die Unternehmensleitung dabei zu unterstützen, ein solides Fundament für das zweite Jahrzehnt zu legen. Dies gilt besonders für die Vision 2020, derzufolge wir das EADS-Portfolio strategisch ausbalancieren, neue Geschäftsfelder erschließen und das Geschäftsmodell an ein volatiles, dynamisches Marktumfeld anpassen.

Die Stabilität des Konzerns hängt zudem von einem soliden Verteidigungs- und Behördengeschäft ab. Gemeinsam mit unseren staatlichen Kunden sieht EADS die Chance und die Notwendigkeit, für künftige Verträge realistische und transparente Ziele festzulegen. Aufgrund immer anspruchsvollerer Einsatzbedingungen und effizienterer Systeme werden auch technische Innovationsprozesse immer komplexer: Industrie und Kunden müssen sicherstellen, dass die Chancen genutzt und Risiken bewältigt werden. So erreichen wir unsere gemeinsam definierten Ziele – zum Vorteil beider Seiten.

Die Ergebnisse des Jahres 2009 haben das Board in dem Entschluss bestärkt, den Aufbau einer Enterprise-Risk-Management (ERM)-Organisation voranzutreiben. Diese ermöglicht es EADS, Entwicklungs- und Fertigungsrisiken im Unternehmen zu ermitteln und besser zu kontrollieren. Auch hier müssen die Vorteile allen Beteiligten zugutekommen – dem Unternehmen, aber auch unseren Kunden, Aktionären und Lieferanten. Darüber hinaus wurde das vor einem Jahr gestartete Compliance-Programm weiter vorangetrieben.

Das Board of Directors unterzog sich einer Evaluierung und wurde dabei durch einen angesehenen unabhängigen Berater unterstützt. Das Ergebnis belegt die Rolle des Gremiums als Kontroll- und Beratungsinstanz.

Darüber hinaus überprüfte das Board seine eigene Vergütung sowie die des Top-Managements von EADS. Die Prüfung ergab, dass die Vergütungspolitik des Konzerns angemessen ist und den Prinzipien guter Unternehmensführung entspricht. Im Jahr 2010 werden wir uns darauf konzentrieren, das Vergütungssystem weiter zu optimieren und Leistungszuzahlungen stärker mit den langfristigen Unternehmenszielen zu verbinden.

Trotz der Erholungstendenzen in der kommerziellen Luftfahrt teilt das Board die Auffassung des Managements, dass wir auch 2010 umsichtig handeln müssen. Aufgrund der im Berichtsjahr verzeichneten Verluste hat das Board of Directors empfohlen, für 2009 keine Dividende auszuschütten. Dies ist das erste Mal in der Geschichte des Konzerns, dass solch eine Entscheidung getroffen wurde. Das Board will die Ausschüttung einer Dividende wieder aufnehmen, sobald günstigere Bedingungen dies zulassen.

Ich bin überzeugt, dass unser liquiditätsorientierter Ansatz im besten Interesse der Aktionärinnen und Aktionäre liegt und den Wert ihrer Anteile an EADS langfristig schützt. Sie können versichert sein: Die Unternehmensleitung und das Board sind dem Erfolg des Unternehmens unverändert verpflichtet und verfolgen die in der Vision 2020 festgelegten Ziele daher weiter mit Nachdruck.

Bodo Uebber
Chairman des Board of Directors

BODO UEBBER (50)
Chairman von EADS

„EADS hat sich zu einem führenden Unternehmen entwickelt, das in einem schwierigen Marktumfeld eine Vielzahl an Programmen und Aufgaben bewältigen muss. Dies gelingt nur, wenn wir die Ressourcenzuteilung, die Straffung von Prozessen und die Qualität der Kontrollinstrumente wachsam im Blick behalten, um nachhaltige Rentabilität und Stabilität zu erzielen."

LOUIS GALLOIS (66)
Chief Executive Officer von EADS

„Mein Ziel ist es, bei unseren Mitarbeitern das Gefühl der Zusammengehörigkeit und den Stolz auf ihr Unternehmen zu stärken. Transformation und Integration sind der Schlüssel für eine erfolgreiche Zukunft."

LAKSHMI N. MITTAL (59)
President and Chief Executive Officer von ArcelorMittal

„Aufgrund meiner Erfahrung gilt mein besonderes Augenmerk der Kostenstruktur und der Wettbewerbsfähigkeit von EADS sowie der termin- und kostengerechten Ausführung von Projekten und soliden Kontrollprozessen."

MICHEL PÉBEREAU (68)
Chairman von BNP Paribas

„EADS hat die weltweite Finanzkrise bisher bemerkenswert gemeistert und sich gegenüber den Handlungsempfehlungen des Board of Directors sehr aufgeschlossen gezeigt. Das Management begegnet den herausfordernden Aufgaben mit großer Besonnenheit."

DR. ROLF BARTKE (63)
Chairman der Keiper Recaro Group

„Ich bin darauf spezialisiert, betriebliche Prozesse zu optimieren und ihre Effizienz zu steigern. In für die gesamte Wertschöpfungskette angespannten Zeiten, in denen sich Kunden neu positionieren und Zulieferer anfällig für Krisen sind, haben solche Erfahrungen einen großen Nutzen."

Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte der Rubrik „Corporate Governance" im Registrierungsdokument 2009.

HERMANN-JOSEF LAMBERTI (54)
Vorstandsmitglied der Deutschen Bank AG

„Ich behalte das Risikomanagement und zuverlässige Maßstäbe für nachhaltige Performance ständig im Blick. Finanzstärke und Stabilität werden auch künftig im Mittelpunkt meiner Arbeit als Chairman des Audit Committee stehen."

SIR JOHN PARKER (67)
Chairman von National Grid

„Aufgabe des Board of Directors ist es, den Reichtum an Talenten und Werten auszuschöpfen, die durch die aktuellen außergewöhnlichen Umstände in den Hintergrund gedrängt wurden. Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss spielt dabei eine wichtige Rolle."

JUAN MANUEL EGUIAGARAY UCELAY (64)
Director of Studies der Fundación Alternativas

„Konjunkturzyklen und deren Auswirkung auf öffentliche Haushalte haben zu einem industriellen Paradigmenwechsel geführt. EADS muss sein Geschäftsmodell darauf abstimmen. Ich werde diese Anpassung unterstützen."

DOMINIQUE D'HINNIN (50)
Co-Managing Partner der Lagardère SCA

„Ich messe die Leistungen von EADS am Mehrwert, den der Konzern erwirtschaftet, und fördere Entwicklungsoptionen, die den Wert von EADS für die Aktionäre langfristig steigern."

WILFRIED PORTH (51)
Vorstandsmitglied der Daimler AG

„Ausgehend von meiner breit gefächerten Industrieerfahrung profitiert EADS von zusätzlichem betrieblichen Wissen und einer ergänzenden Perspektive in sozialen Fragen."

ARNAUD LAGARDÈRE (49)
Managing Partner der Lagardère SCA

„In einem Umfeld, das von intensivem Wettbewerb und noch immer von der weltweiten Wirtschaftskrise geprägt ist, muss sich EADS einer Vielzahl von Herausforderungen stellen. Als Board-Mitglied werde ich die mir zur Verfügung stehenden Mittel nutzen, um EADS bei der Verwirklichung der Ziele zu unterstützen – wie etwa dem Erreichen einer langfristig rentablen Performance und der Wahrung seiner europäischen Identität."

Die Arbeit des Board of Directors konzentrierte sich insbesondere auf die zentralen strategischen und operativen Fragen – einschließlich der Vision 2020 für nachhaltiges Wachstum und des verzögerten Militärtransporterprogramms A400M.

SITZUNGEN DES BOARD OF DIRECTORS

Im Laufe des Geschäftsjahres 2009 hat das Board of Directors einige hochrangige Positionen neu besetzt. Der ehemalige Chairman Rüdiger Grube trat im April 2009 zurück. Seine Nachfolge trat Bodo Uebber an. In seiner Position als Mitglied des Board of Directors wurde Grube durch Wilfried Porth ersetzt, der im Mai 2009 von der Hauptversammlung berufen wurde. Auf Divisionsebene nahm das Board zwei wichtige Neubesetzungen vor: Im Februar wurde Domingo Ureña-Raso zum Head of Airbus Military gewählt und im November ernannte das Board Sean O'Keefe zum Head of EADS North America.

Das verzögerte A400M-Programm war Thema auf insgesamt sieben Sitzungen des Board of Directors. Ferner diskutierte das Board die Konzernstrategie, wichtige Geschäftsthemen wie den neuen Airbus A350 XWB und das Grenzsicherungsprogramm für Saudi-Arabien sowie die Entwicklung weiterer zentraler Programme, die Fortschritte bei den strategischen Zielen der Vision 2020, die Zustimmung zur operativen Planung und die Finanzergebnisse des Unternehmens. Ein Schwerpunkt lag auf der Kontrolle, einschließlich des Enterprise Risk Managements (ERM), des Plans der internen Konzernrevision (Corporate Audit) und der Weiterentwicklung der Compliance-Organisation. Auch Personalfragen standen weit oben auf der Agenda. Behandelt wurden hierbei vor allem die Qualifikation des Managements, die Vergütungspolitik und -regelungen sowie die Frage, wie High Potentials angeworben, im Unternehmen gehalten und entwickelt werden sollen. Darüber hinaus beauftragte das Board of Directors das Management, die Diversität in der Mitarbeiterstruktur weiter voranzutreiben.

Das Board of Directors tagte elfmal bei einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 84 Prozent. Zwischen diesen Sitzungen wurde das Board of Directors durch den Chief Executive Officer mittels Geschäftsberichten sowie strategischen und operativen Planungen auf dem neuesten Stand gehalten.

LEISTUNGSBEURTEILUNG DES BOARD OF DIRECTORS

Die Effizienz des Board of Directors wurde im Februar 2010 durch unabhängige Berater beurteilt. Die Untersuchung ergab, dass die Board-Mitglieder zufrieden sind mit der Arbeit im Team und der Möglichkeit, wichtige Themen offen und im Interesse des Konzerns anzugehen. Verbesserungspotenzial besteht bei den Begleitunterlagen für die Sitzungen des Board of Directors; diese sollten im Sinne einer optimierten Entscheidungsfindung verbessert werden. Das Board sei zudem zu stark mit operativen Angelegenheiten – insbesondere dem A400M-Programm – befasst. Dies gehe zulasten der Diskussion über langfristige Aspekte. Diese Kritik hat das Board of Directors aufgegriffen und dem Thema Strategie 2009 eine ganztägige Sitzung gewidmet, wobei auch die Ziele der Vision 2020 mit Blick auf das sich wandelnde Geschäftsumfeld neu bewertet wurden.

Das Board sieht sich für seine Aufgaben gut aufgestellt – mit internationalem Know-how, vielfältigen Erfahrungen und starken Kompetenzen im Finanzbereich.

AUDIT COMMITTEE

Im Jahr 2009 prüfte das Audit Committee die Ergebnisse des Geschäftsjahres 2008 und des ersten Halbjahres 2009 sowie die Quartalsberichterstattung und Fragen des Enterprise Risk Managements, der Compliance und des internen Audits. Der Ausschuss tagte fünfmal, bei einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 90 Prozent.

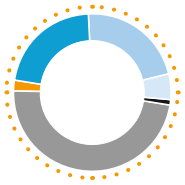
VERGÜTUNGS- UND BESETZUNGSAUSSCHUSS

Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss sprach dem Board of Directors Empfehlungen zu wichtigen Stellenbesetzungen aus und befasste sich mit Themen wie der Vergütungspolitik und Nachfolgeplanung. Nach einer Anfang 2010 durchgeführten Studie empfahl der Ausschuss, die Vergütungsstruktur für Führungskräfte von EADS stärker an den Nachhaltigkeits- und Rentabilitätszielen des Konzerns auszurichten. Der Ausschuss tagte viermal, bei einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 94 Prozent.

STRATEGIEAUSSCHUSS

Der Strategieausschuss begleitete die wichtigsten strategischen Initiativen des Konzerns, unterbreitete dem Board of Directors Empfehlungen zu Fusions- und Übernahmefragen und prüfte die Forschungs- und Entwicklungspolitik des Konzerns. Der Ausschuss, in dem auch Louis Gallois vertreten ist, wird von Bodo Uebber geleitet. Der Ausschuss tagte zweimal, bei einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 80 Prozent.

AKTIONÄRSSTRUKTUR
zum 31. Dezember 2009



- 22,46 % **Sogeade** (Lagardère und die französische Staatsholding Sogepa)
- 22,46 % **Daimler***
- 5,48 % **SEPI** (spanische Staatsholding)
- 0,06 % Anteile, die außerhalb der Vertragspartnerschaft direkt vom **französischen Staat** gehalten werden
- 49,12 % **Anteile von Institutionen, Privatanlegern und Mitarbeitern**
- 0,39 % **Zurückgekaufte eigene Aktien** (Aktien ohne Stimmrecht und Dividendenanspruch)

* Daimler hat am 9. Februar 2007 eine Vereinbarung mit einem Konsortium privater und öffentlicher Investoren getroffen, derzufolge Daimler seinen Anteil am EADS-Kapital effektiv um 7,5 Prozent verringert, jedoch weiterhin Stimmrechte für den gesamten Anteil von 22,5 Prozent am EADS-Kapital behält.

AUSSCHÜSSE DES BOARD OF DIRECTORS

AUDIT COMMITTEE

Hermann-Josef Lamberti (Vorsitzender)
Rolf Bartke
Dominique D'Hinnin
Sir John Parker

VERGÜTUNGS- UND BESETZUNGSAUSSCHUSS

Sir John Parker (Vorsitzender)
Dominique D'Hinnin
Hermann-Josef Lamberti
Wilfried Porth

STRATEGIEAUSSCHUSS

Bodo Uebber (Vorsitzender)
Louis Gallois
Arnaud Lagardère
Michel Pébereau
Wilfried Porth

Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte der Rubrik „Corporate Governance" im

REGISTRIERUNGSDOKUMENT 2009

oder unter www.eads.com.

Sehr geehrte Aktionäre, Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten,

EADS wurde gegründet, um die strategischen Ressourcen großer europäischer Staaten zusammenzuführen und fragmentierte, aber starke Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie zu einem schlagkräftigen, global wettbewerbsfähigen Konzern zu verschmelzen. Zehn Jahre später ist EADS ein eindrucksvoller Beleg für die industrielle Bedeutung Europas: Unsere Produkte haben globale Standards gesetzt und dem Konzern in jedem Marktsegment zu einer Führungsposition verholfen. In nur einem Jahrzehnt haben wir

- unseren Umsatz um 77 Prozent gesteigert;
- mehr als 22 Milliarden Euro in eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung investiert;
- mehr als 15.000 Hightech-Arbeitsplätze geschaffen.

Diese Erfolgsgeschichte umfasst unzählige Errungenschaften, auf die wir stolz sein können: Airbus stieg zum größten Flugzeugproduzenten der Welt auf. Eurocopter stärkte seine Position als international führender Hersteller ziviler und militärischer Hubschrauber. Astrium brach mit der Ariane 5 und im Satellitengeschäft Rekorde. Die Division Verteidigung und Sicherheit lieferte mehr als 200 Eurofighter-Kampfjets aus und führt den globalen Wachstumsmarkt für Grenzschutzlösungen an.

Dennoch war der Weg nicht immer einfach. Unsere kräftige Expansion und das Verschieben technologischer Grenzen stellten uns vor harte Prüfungen, etwa beim A380 und A400M. EADS hat daraus gelernt. Der Konzern hat das Programm- und Risikomanagement zur Top-Priorität gemacht und ist heute besser aufgestellt, um Komplexität zu bewerkstelligen. Ausgewogene Integration braucht Zeit, und wir haben große Fortschritte gemacht: Die Eingliederung von Airbus Military in Airbus belegt dies ebenso wie die Koordination der Divisionen Verteidigung und Sicherheit und Astrium.

„Die Vision 2020 nimmt weiter Gestalt an. Seit 2007 hat das breit angelegte Konzept die strategischen Diskussionen geprägt, jährliche Prioritäten vorgegeben und ist in die operative Planung eingeflossen."

Louis Gallois

Insbesondere das Jahr 2009 stellte uns auf die Probe. Inmitten einer Krise zeugen die Geschäftsergebnisse von Umsicht und Flexibilität. Auch Auftragsbestand und Auslieferungsmanagement belegen dies: Besondere Anerkennung verdient Airbus für das „Watchtower"-System zur besseren Einschätzung der Marktsituation. Durch dessen schnelle Einsatzreife konnten 2008 und 2009 über 600 Auslieferungen neu zugewiesen werden. Mit 498 Flugzeugauslieferungen haben wir 2009 zudem einen neuen Rekord aufgestellt. Erfreulicherweise zeigt der Markt nun Anzeichen einer Erholung. Angesichts der Bedeutung des Auftragsbestands wirkt sich dies positiv auf die Rentabilität aus.

Eurocopter arbeitete unermüdlich daran, den spürbaren Rückgang im kommerziellen Sektor auszugleichen – mit beeindruckenden Ergebnissen: insgesamt 558 ausgelieferte Helikopter und ein Rekordjahr bei Militärhubschraubern. Astrium verzeichnete das beste Jahr seiner Geschichte und mit einer Rentabilität von rund 8,5 Prozent zählt die Division Verteidigung und Sicherheit zur Spitze der europäischen Hauptauftragnehmer. Weitere Highlights waren die Erstflüge des Hubschraubers EC175 und des militärischen Transportflugzeugs A400M. Mein besonderer Dank gilt den A400M-Kundennationen, deren Unterstützung – zusammen mit einem zusätzlichen bedeutenden finanziellen Beitrag von EADS – dieses wichtige Programm wieder auf Kurs gebracht hat. Damit unsere Kunden ihre wichtigen Einsätze erfolgreich durchführen können, werden wir sie mit der weltweit besten Lufttransportfähigkeit ausstatten.

Die Vision 2020 nimmt weiter Gestalt an. Seit 2007 prägt das breit angelegte Konzept unser Unternehmen. All unsere Ziele, ob kollektiv oder individuell, leiten sich aus der Vision 2020 ab. Diese Ziele lauten unter anderem: stärkere Ausgewogenheit der Geschäftsaktivitäten, um Konjunkturzyklen und Dollarkurs weniger stark ausgesetzt zu sein; Konzentration auf das Kerngeschäft; größere weltweite Präsenz und konsequentes Fördern von Öko-Effizienz als Impulsgeber für profitable Innovation.

EADS muss sich ständig anpassen, seine Performance steigern, Arbeitsabläufe optimieren sowie Risiken schneller identifizieren und kontrollieren. Power8, Power8 Plus und Future EADS sind die Blaupausen für die Steigerung unserer Produktivität. Ergänzt werden sie durch umsichtiges Liquiditätsmanagement, das die Handlungsfähigkeit des Konzerns sichern soll. Verbunden durch gemeinsame Werte und einzigartig in ihrem Engagement setzen unsere 120.000 qualifizierten Mitarbeiter diese Vorgaben um. Ich bin fest entschlossen, die Beziehungen zwischen Management und Mitarbeitern weiter zu intensivieren und die Erwartungen, die unsere Mitarbeiter an die Personalführung haben, zu erfüllen.

Das ist der Fahrplan für noch mehr Tatkraft und Ehrgeiz bei EADS. Auch den Interessen unserer Aktionäre kommen wir damit verstärkt nach. EADS war für Europa eindeutig die richtige Strategie. Ohne EADS wäre Europa heute nicht in der Lage, sich mit den Besten unserer Branche zu messen. Daran sollten wir denken, wenn es um die künftige Industriepolitik des Kontinents geht und wir uns gemeinsam für Wachstum positionieren.

Louis Gallois
Chief Executive Officer

Von links nach rechts

RALPH CROSBY › Head of EADS North America
SEAN O'KEEFE löste Ralph Crosby am 1. November 2009 ab.

Der Head of EADS North America trägt die strategische und operative Verantwortung für den US-Markt.

FRANÇOIS AUQUE › Head of Astrium, Coordination Space and Defence

François Auque ist für den Erfolg der Division Astrium verantwortlich und bringt durch die Koordination der Aktivitäten in den Bereichen Verteidigung und Sicherheit sowie Raumfahrt weitere Synergieeffekte hervor.

JEAN BOTTI › Chief Technical Officer (CTO)

Dr. Jean Botti leitet die Konzernaktivitäten im Bereich Forschung und Technologie. Er sichert und fördert zukunftsweisende Schlüsseltechnologien und Produktionswerkzeuge.

STEFAN ZOLLER › Head of Defence & Security

Dr. Stefan Zollers Aufgabe ist es, die Division Verteidigung und Sicherheit für die Zukunft zu rüsten und ihre operative Leistungsfähigkeit voranzutreiben.

FABRICE BRÉGIER › Chief Operating Officer (COO) von Airbus und Head of Operational Performance von EADS

Fabrice Brégier ist für das operative Geschäft von Airbus und das Power8-Programm zuständig; darüber hinaus hat er den Auftrag, die operative Leistung von EADS konzernweit zu fördern.

HANS PETER RING › Chief Financial Officer (CFO)

Hans Peter Ring obliegt es, die Finanzen von EADS erfolgreich zu steuern, um die operative Leistung zu fördern und die Zukunft des Konzerns zu sichern.

Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte der Rubrik
„Corporate Governance" im REGISTRIERUNGSDOKUMENT 2009.

THOMAS ENDERS Head of Airbus

Dr. Thomas Enders ist für den Gesamterfolg der kommerziellen und militärischen Geschäfte von Airbus verantwortlich. Er treibt aktuelle und künftige Programme sowie strategische Maßnahmen voran.

LOUIS GALLOIS Chief Executive Officer (CEO)

Louis Gallois ist für die Gesamtleitung aller Geschäfte und betrieblichen Aktivitäten des EADS-Konzerns verantwortlich. Er ist Vorsitzender des Executive Committee.

LUTZ BERTLING Head of Eurocopter

Dr. Lutz Bertling ist mit der Aufgabe betraut, die Führungsposition der Division Eurocopter auszubauen und in allen Hubschrauberprogrammen geschäftlichen Erfolg und Kundenzufriedenheit zu erreichen.

MARWAN LAHOUD Chief Strategy and Marketing Officer

Marwan Lahouds Arbeitsfeld umfasst das Gestalten und Umsetzen der Konzernstrategie. Dies schließt die Bereiche Fusionen und Übernahmen sowie internationale Entwicklung und Marketing mit ein.

DOMINGO UREÑA-RASO Head of Airbus Military

Als Leiter von Airbus Military ist Domingo Ureña-Raso insbesondere für das A400M-Programm verantwortlich. Er berichtet an den Leiter der Division Airbus und ist Mitglied des Executive Committee von EADS.

JUSSI ITÄVUORI Head of Human Resources

Jussi Itävuoris Aufgaben bestehen darin, die Belegschaft von EADS effizient zu organisieren, die Mitarbeiter an das Unternehmen zu binden und ihre Kompetenz zur Bewältigung aktueller und künftiger Herausforderungen zu sichern.

Auf dem Weg zur Vision 2020

Die jüngsten Herausforderungen haben einmal mehr die Bedeutung unserer Strategie belegt – der EADS Vision 2020. Insbesondere der wirtschaftliche Abschwung unterstrich die Notwendigkeit, die Balance des Portfolios und der internationalen Präsenz weiter auszubauen. Nur so ist EADS noch besser gegen Wirtschaftszyklen und Währungsrisiken gewappnet.

GEMEINSAME, LANGFRISTIGE ZIELE

Der hohe Stellenwert der Vision 2020 wurde durch die Weltwirtschaftskrise weiter bekräftigt. Der konzernweite Aktionsplan zielt darauf ab, die Widerstandskraft des Unternehmens auszubauen und seine Führungsposition zu sichern. Hierzu steht Vision 2020 auf drei Pfeilern:

- **Einem ausgewogenen Verhältnis zwischen dem zivilen Flugzeuggeschäft und den übrigen Aktivitäten.** Das zivile Flugzeuggeschäft ist kapitalintensiv und von Zyklen geprägt. Im Jahr 2009 machte es 62 Prozent des Konzernumsatzes aus. Unser Ziel ist es, ein Verhältnis von 50:50 zu schaffen und durch sich ausgleichende Geschäftszyklen langfristig stabilere Cashflow-Ergebnisse zu erzielen.

- **Einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Plattformen und Dienstleistungen.** EADS verfügt über einen breiten Kundenstamm im Geschäft mit modernen Plattformen und Systemen. Das Unternehmen ist daher in einer guten Position, hochwertige Dienstleistungen mit hoher Rentabilität zu entwickeln. Unser Ziel ist es, den Umsatzanteil aus dem Dienstleistungsgeschäft von 12 Prozent (2009) bis zum Jahr 2020 auf 25 Prozent zu steigern.

- **Einem ausgewogenen Verhältnis zwischen dem europäischen Stammgeschäft und der weltweiten Konzernpräsenz.** Um Zugang zu neuen Märkten und technologischen Ressourcen zu erhalten, müssen wir unsere weltweite Präsenz ausbauen. Dies erleichtert ferner den Einkauf in Ländern mit niedrigen Kosten sowie in verschiedenen Währungen. Unser Ziel ist es, 20 Prozent unserer Mitarbeiter außerhalb Europas zu beschäftigen und 40 Prozent unserer Einkäufe international zu tätigen.

Ein weiteres Unternehmensziel ist **Öko-Effizienz:** Wir sind entschlossen, dies als Treiber für Innovationen zu nutzen.

Die ehrgeizigen Ziele der Vision 2020 setzen motivierte **Mitarbeiter voraus, die sich dem Unternehmen verbunden fühlen** und deren Innovationskraft über reine Technologien hinausgeht. EADS wird weiterhin das beste Know-how für Europa bieten sowie Innovationskultur, Mobilität und internationale Vielfalt der Mitarbeiter fördern.

VISIONEN WERDEN REALITÄT

Auf dem Weg zur Vision 2020 hat EADS 2009 die folgenden Meilensteine erreicht:

- **Integration unseres Kerngeschäfts.** Wir haben unsere Aktivitäten im militärischen Lufttransport und das Zivilflugzeuggeschäft bei Airbus vereint. Zwischen den Divisionen Astrium und Verteidigung und Sicherheit wurden strukturelle Verbindungen etabliert. Erster Erfolg: Schaffung eines Kompetenzzentrums für Elektronik aus der Raumfahrt und Verteidigung sowie Synergien zwischen 2.500 Mitarbeitern.

- **Steigerung der Effizienz.** Wir optimieren weiterhin unsere Organisationsstrukturen und erzielen Kosteneinsparungen im gesamten Konzern. Das Integrations- und Kosteneinsparungsprogramm Future EADS machte Fortschritte, indem beispielsweise neue konzernweite Shared Services für Beschaffung und Facility Management eingerichtet wurden.

- **Optimierung des Programm-Managements.** Wir haben im gesamten Konzern bewährte „Best Practices“ definiert und Lehren aus den Programmen A380 und A400M gezogen. Das A400M-Programm wurde auf ein neues Fundament gestellt.

- **Verstärkte Internationalisierung.** Wir haben die ersten A320-Flugzeuge aus unserer Endmontagelinie in China ausgeliefert, im Nahen Osten einen Großauftrag zur Sicherung der saudi-arabischen Grenzen gewonnen und in den USA den Erfolg des LUH-Programms (Light Utility Helicopter) mit weiteren 51 Hubschraubern fortgesetzt.

- **Ausbau des Dienstleistungsgeschäfts.** Eurocopter gewann mehrere wichtige Aufträge. Astrium unterzeichnete Anfang 2010 eine zweijährige Verlängerung des Skynet-5-Servicevertrags mit dem britischen Verteidigungsministerium. Die Dienstleistungsaktivitäten von EADS wuchsen 2009 um 20 Prozent und machen nun 12 Prozent des Konzernumsatzes aus.

- **Ausbau einer stärkeren Mitarbeiterbindung.** Wir haben einen Verbesserungsprozess angestoßen, der auf mehrere Jahre angelegt ist und die gesamte EADS-Belegschaft umfasst. Die Ergebnisse der ersten Mitarbeiterbefragung wurden an alle 4.000 Führungskräfte kommuniziert; ferner wurden Verbesserungspläne entwickelt.

EADS-ZIELE 2010

1. **MITARBEITERBINDUNG** ausbauen: persönliche Entwicklung sicherstellen, Diversität fördern, Gleichberechtigung auf allen Ebenen forcieren.

2. **CASH MANAGEMENT** priorisieren: die finanzielle Handlungsfähigkeit des Konzerns sichern.

3. **EINSPARUNGEN** erzielen: Programme zur Verbesserung und Effizienzsteigerung erfüllen; Future EADS umsetzen; Integration vorantreiben.

4. Unsere **GRÖSSTEN PROGRAMME** sichern und vorantreiben: A400M, A380, A350, NH90 in der Marineversion, Grenzsicherungssystem für Saudi-Arabien, US-Verteidigungsprogramme.

5. Als verantwortungsvolles Unternehmen in den **HEIMATLÄNDERN** auftreten; Vertrauen und Unterstützung gewinnen.

6. Den Weg für die **PROGRAMME DER ZUKUNFT** ebnen: Verkehrsflugzeug der nächsten Generation, X4- und schwere Transporthubschrauber, Ariane 6 und Advanced UAV Talarion.

7. **INNOVATION ÜBER TECHNOLOGIE HINAUS** fördern: die Effizienz entsprechender Initiativen erhöhen und diese in neue Geschäftsfelder übersetzen.

8. **SERVICE- UND SICHERHEITSGESCHÄFT** ausbauen: auf Kernkompetenzen konzentrieren; Präsenz, Kooperationen, Einkauf und Mitarbeiter international fördern; Partnerschaften, Einkauf und Mitarbeiter unterstützen.

9. Compliance sicherstellen durch **ETHISCHES** Geschäftsgebaren in allen Bereichen.

10. Ein **ÖKO-EFFIZIENTES** Unternehmen werden: Öko-Effizienz als Treiber für innovative Forschung, Produktion und Produktionsentwicklung nutzen; neue Geschäftsfelder fördern.

„EADS konnte die jüngsten Turbulenzen dank eines stabilen Basisgeschäfts überwinden."

Hans Peter Ring

Welche Botschaften leiten Sie aus dem Ergebnis 2009 ab?

Wir hatten im vergangenen Jahr große Herausforderungen zu bewältigen: die Wirtschaftskrise, die Verschlechterung des Euro-Dollar-Wechselkurses und natürlich auch die Auswirkungen der Schwierigkeiten bei unseren Programmen. Diese Faktoren haben das Ergebnis im Jahr 2009 stark belastet. Gleichzeitig hat sich jedoch gezeigt, dass unser operatives Geschäft sehr stabil ist. Die Auslieferungszahlen von Airbus lagen auf Rekordniveau. Ein starkes Regierungsgeschäft ermöglichte es Eurocopter, seinen Auftragsbestand auszubauen. Unsere Divisionen Verteidigung und Sicherheit sowie Astrium haben ihre Rentabilität weiter verbessert. EADS konnte die jüngsten Turbulenzen dank eines stabilen Basisgeschäfts überwinden. Wir haben ein gut gefülltes Auftragsbuch mit einem Gesamtwert von 389 Milliarden Euro zum Jahresende 2009 und verfügen trotz Gegenwind über eine Nettoliquidität in Rekordhöhe von knapp 10 Milliarden Euro.

Warum messen Sie der Liquidität so große Bedeutung bei?

Weil sie unsere Flexibilität sichert. Unsere hohe Liquidität war während der Wirtschaftskrise ein wichtiger Aktivposten. Sie ist die Basis für unsere anhaltend gute Bonität und hilft uns, die Herausforderungen bei den Programmen zu bewältigen. Unsere Liquidität zu sichern wird auch längerfristig eine sehr hohe Priorität für uns besitzen, da wir uns nach der überwundenen Krise für neue Kundenanforderungen wappnen und möglicherweise auch unser Unternehmensportfolio anpassen müssen.

Welche Faktoren haben es Ihnen ermöglicht, eine solch hohe Liquidität aufzubauen?

Im Laufe der zurückliegenden Jahre galt unsere größte Aufmerksamkeit dem Liquiditätsmanagement, und diese Politik war erfolgreich.

Zu den wichtigsten Faktoren gehörte dabei eine strikte Kontrolle der Einsparungen aus dem Restrukturierungsprogramm Power8 von Airbus. Wir haben die Vorratsbestände und die Anzahlungen sehr genau überwacht; zudem konnte Airbus den Investitionsaufwand erheblich senken. Darüber hinaus haben wir konzernweit das Bewusstsein erhöht, Liquidität zu sichern.

Und ich denke sogar, dass noch Verbesserungspotenzial besteht. Bei den Vorräten sind wir mit 21,6 Milliarden Euro zum Jahresende 2009 weit vom Referenzwert entfernt. Damit sollte es uns möglich sein, unsere hohe Liquidität auch in Zukunft aufrechtzuerhalten.

Was unternehmen Sie, um die Leistung des Unternehmens zu steigern?

Zusätzlich zu den laufenden konzernweiten Kostensenkungsinitiativen halte ich unsere Integrationsmaßnahmen im Rahmen des Programms Future EADS für ein sehr wichtiges Thema. Zu den vorrangigen Aufgaben zählt es, IT-Lösungen, Dienstleistungen und Systeme gemeinsam zu nutzen und bewährte Verfahren, „Best Practices“, im Controlling einzuführen, insbesondere im Programm-Controlling. Um die Unternehmensleistung zu steigern und das Risikomanagement zu verstärken, werden sich unsere Finanzteams auf folgende Top-Prioritäten konzentrieren: Geschäftspartnerschaften aufbauen, stärker an Entscheidungsprozessen mitwirken, Risiken vorhersagen und die Vertragsgestaltung verbessern.

Wie gehen Sie bei EADS mit dem Thema finanzielle Risiken um?

In unserem Geschäft werden hohe Investitionen in Produkte mit langen Vorlaufzeiten getätigt. Deshalb ist das Risikomanagement im finanziellen Bereich von vitalem Interesse; eine Kooperation zwischen Finanz- und Programmleitung ist hier der Schlüssel zum Erfolg. Der Finanzbereich hat durchgesetzt, ein konzernweites Risikomanagementsystem ein- und umzusetzen. Es ist zu einem wesentlichen Bestandteil unseres Berichtswesens und unserer Managementdiskussionen geworden. Es hat eine „Wertegemeinschaft“ mit unseren Kollegen aus den operativen Bereichen geschaffen. Wir arbeiten mit Nachdruck daran, schlankere Prozesse und Berichtsverfahren einzuführen, wobei wir insbesondere sinnvolle Kennzahlen festlegen und beobachten möchten. Eine zeitnahe und klare Berichterstattung zu den Finanzzahlen der Programme versetzt uns in die Lage, Risiken frühzeitig zu identifizieren und abzuwehren. Der Finanzbereich ist bestrebt, die Konzernleistung insgesamt zu überwachen und frühzeitig Verbesserungen zu erzielen.

Der Dollarkurs belastet weiterhin schwer. Wie sehen Sie die Entwicklung des Dollars und was unternehmen Sie, um das Währungsrisiko abzuschwächen?

2010 werden die verschlechterten Hedge-Kurse das Ergebnis von EADS gegenüber 2009 mit rund 1 Milliarde Euro belasten. Und auch 2011 werden sich die Hedge-Kurse negativ im Ergebnis niederschlagen. Unsere Absicherungspolitik hat uns Zeit verschafft, die Kosten zu senken und den massiven Fall des Dollars der zurückliegenden Jahre stufenweise aufzufangen. Um eine stabile, längerfristige Absicherung zu gewährleisten, möchten wir einen Punkt erreichen, an dem mehr als die Hälfte unserer Zahlungseingänge in Dollar automatisch abgesichert sind. Deshalb haben wir unser Dollar-Einkaufsvolumen erhöht. Und aufgrund des höheren Dollar-Anteils bei neuen Programmen, insbesondere dem A350, wird dieses Volumen auch weiter ansteigen. Das ist Teil der Strategie, unsere industrielle Präsenz weltweit auszubauen, und zugleich eine der obersten Prioritäten unseres Konzerns.

„Vergleicht man unseren heutigen Umsatz und Auftragsbestand mit den Zahlen von vor zehn Jahren, lässt sich eine beeindruckende Entwicklung feststellen.“

Hans Peter Ring

Wie sehen Sie – rückblickend auf die vergangenen zehn Jahre – die Entwicklung des Basisgeschäfts von EADS?

EADS ist enorm gewachsen und heute fast doppelt so groß wie damals. Vergleicht man unseren heutigen Umsatz und Auftragsbestand mit den Zahlen von vor zehn Jahren, stellt man eine beeindruckende Entwicklung fest. Gleichzeitig jedoch war die vergangene Dekade auch sehr stark geprägt von umfassenden Aktivitäten und Investitionen in neue Technologien und Programme. Das zeigt sich an unseren eigenfinanzierten Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten und dem ausgebauten Produktportfolio. Diese Investitionen sichern uns einerseits eine solide Basis für die Zukunft, andererseits belasten sie unsere kurzfristige operative Leistung. Ziel für das kommende Jahrzehnt ist es, die großen Stärken von EADS – das sind unser Auftragsbestand, unsere dank Liquidität hohe Flexibilität und unser wettbewerbsfähiges Portfolio – gezielt einzusetzen, um Werte zu schaffen und die Unternehmensleistung zu steigern.

Zehn Jahre Wachstum

Im Jahr 2000 bündelten die Vorgängerunternehmen von EADS ihre Kräfte. Aus der Verschmelzung europäischer Industrien und europäischen Know-hows ist ein leistungsstarker Akteur im globalen Markt für Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigung entstanden. Ein Jahrzehnt nach seiner Gründung setzt EADS weltweit Standards und kann beeindruckende Fortschritte vorweisen; jedes der zehn Jahre steht für mindestens einen Meilenstein:

1. Starkes Umsatzwachstum.

Der Konzernumsatz ist stetig gewachsen – ein Beweis für die Robustheit des operativen Geschäfts. Der im Jahr 2009 erwirtschaftete Umsatz von 42,8 Milliarden Euro lag um 77 Prozent über dem Ergebnis von 2000 (24,2 Milliarden Euro).

2. Langfristige Stabilität.

Bereits 2000 belief sich der Auftragsbestand des Konzerns auf bemerkenswerte 131,9 Milliarden Euro. Bis zum Jahr 2009 hat sich diese Zahl auf 389,1 Milliarden Euro nahezu verdreifacht.

3. Finanzielle Flexibilität.

Liquiditätsmanagement hat für EADS klar Priorität. Ende 2009 betrug die Nettoliquidität von EADS mit 9,8 Milliarden Euro fast das Achtfache des Wertes aus dem Jahr 2000 von 1,3 Milliarden Euro.

Alle Zahlen wurden angepasst ausgewiesen, um den veränderten Konsolidierungskreis abzubilden.

4. Fokus auf Innovation.

Zehn Jahre EADS stehen für zehn Jahre Innovation. Seit dem Jahr 2000 hat der Konzern mehr als 7.000 neue Patente angemeldet und ist damit Spitzenreiter in der Luft- und Raumfahrtindustrie. Im gleichen Zeitraum erschloss EADS fünf neue Marktsegmente – von UAVs und Lösungen für globale Sicherheit über das Mehrzweck-Tank- und Transportflugzeug MRTT und den Militärtransporter A400M bis hin zum Großraumjet A380.

5. Dynamische Geschäftsentwicklung.

Dank nachfrageorientierter Produktion ist das Geschäft von Airbus und Eurocopter kontinuierlich gewachsen. Mit 498 Zivilflugzeugen steigerte Airbus 2009 seine Auslieferungen um 60 Prozent gegenüber 2000 (311 Flugzeuge); Eurocopter konnte seine Auslieferungen von 289 (2000) auf 558 (2009) nahezu verdoppeln.

6. Widerstandsfähigkeit.

Mit einer attraktiven und wettbewerbsfähigen Produktpalette erfüllt Airbus die Anforderungen der Kunden. Der zivile Auftragsbestand ist um rund 115 Prozent gewachsen, von 1.626 Flugzeugen (2000) auf 3.488 Maschinen (2009). Dies entspricht sechs Jahren voller Produktionsauslastung.

7. Portfolio-Entwicklung.

Investitionen in laufende Programme und das Erschließen neuer Geschäftsfelder brachten in den Divisionen Verteidigung und Sicherheit sowie Astrium und Eurocopter ein deutliches Wachstum. Die Umsätze aus Nicht-Airbus-Geschäften stiegen von 10,1 Milliarden Euro im Jahr 2000 auf 15,8 Milliarden Euro im Jahr 2009.

8. Rentabilität der Divisionen Verteidigung und Sicherheit, Astrium und Eurocopter.

Das konsequente Fördern von Kernprogrammen und Turnaround-Inititiativen haben das EBIT der EADS-Geschäfte (ohne Airbus) 2009 auf 995 Millionen Euro erhöht. Dies entspricht einem Anstieg um nahezu 400 Prozent gegenüber dem Jahr 2000 (253 Millionen Euro).

9. Hightech-Profil.

EADS investiert jedes Jahr massiv in Know-how. Seit 2000 sind 15.000 neue Hightech-Arbeitsplätze entstanden.

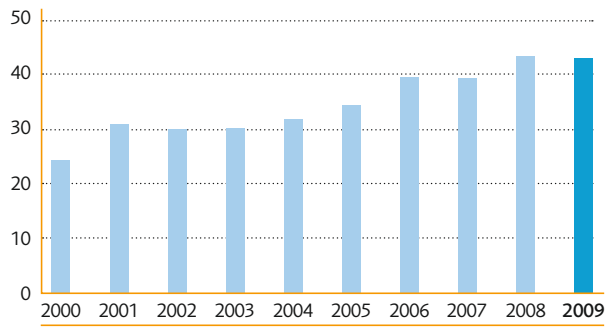
10. Kursabsicherung.

Binnen zehn Jahren verlor der US-Dollar 30 Prozent seines Wertes gegenüber dem Euro. Um das Konzernergebnis nicht zu belasten, wurde das Hedge-Buch von 21,5 auf 60,8 Milliarden US-Dollar (Stand Ende 2009) aufgestockt. Airbus hat den Dollaranteil beim Einkauf mit jedem Programmstart ausgeweitet, beim A350 beispielsweise auf 75 Prozent der Gesamtkosten.

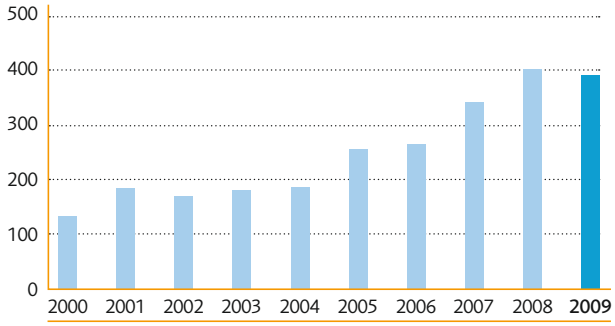
+77 %

Das Umsatzwachstum von EADS zwischen 2000 und 2009 belegt die Robustheit des zugrunde liegenden Geschäfts.

EADS-KONZERNUMSATZ
(in Mrd. €)



EADS-AUFTRAGSBESTAND
(in Mrd. €)

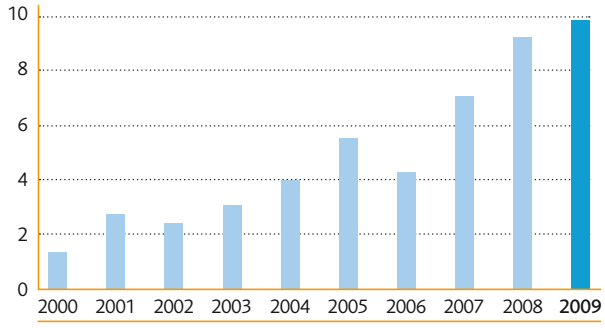


EADS investiert jedes Jahr innerhalb wie auch außerhalb Europas in Know-how. Seit 2000 sind im Konzern 15.000 neue Hightech-Arbeitsplätze entstanden.

+651 %

Solide Liquidität ist ein entscheidendes Plus in schwierigen Zeiten. EADS hat seine Nettoliquidität nahezu um den Faktor acht vergrößert.

EADS-NETTOLIQUIDITÄT
(in Mrd. €)



Welten verbinden

KOOPERATION · EINSATZ · EFFIZIENZ · INNOVATION · NACHHALTIGKEIT

Vor zehn Jahren schlossen sich mehrere führende europäische Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie zu EADS zusammen. Sie verband das gemeinsame Ziel, das reiche, aber fragmentierte industrielle Erbe Europas zu einem großen und global wettbewerbsfähigen Konzern zu verschmelzen. Ein Jahrzehnt später hat EADS dieses Ziel erreicht. Der Erfolg von EADS beruht auf den Mitarbeitern des Unternehmens. Beflügelt von einer übergreifenden Vision, geprägt von gemeinsamen Werten und inspiriert vom Geist der Innovation gestalten sie die Zukunft der Luft- und Raumfahrt. EADS setzt neue Maßstäbe und verbindet Welten.

1999 – 2009: In nur zehn Jahren hat EADS globale Standards gesetzt – mit Produkten, die in ihren Segmenten weltweit führend sind. Auch künftig wird EADS mit seinen Innovationen die Zukunft gestalten.

Kooperation und Engagement

Der Eurofighter ist einer der beeindruckendsten Erfolge in der Geschichte von EADS. Ohne Kooperation und Engagement wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen. Bei der Entwicklung des Eurofighters arbeitete EADS in einem Industriekonsortium mit Unternehmen aus vier Ländern zusammen. Diese Zusammenarbeit ermöglichte es, den komplexen Sicherheitsanforderungen von Regierungen und Luftstreitkräften rund um den Globus gerecht zu werden. Heute setzen fünf europäische Streitkräfte den Eurofighter ein. Er ist somit Herzstück europäischer Luftverteidigung.

707 Flugzeuge beauftragt

200 Maschinen ausgeliefert

100.000 Arbeitsplätze im Programm

2009

Im Juli 2009 geben die vier Partnernationen Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien die dritte Eurofighter-Produktionstranche offiziell in Auftrag. Mit der Erteilung des Tranche-3a-Auftrags können die technischen Vorbereitungen zur Produktion weiterer 112 Maschinen anlaufen.

Einsatz und Kompetenz

Der außergewöhnliche Einsatz und die hohe Kompetenz der Mitarbeiter haben EADS zu einem weltweit führenden Akteur in jedem seiner Geschäftsfelder gemacht – beispielsweise bei Helikoptern: Das technologische Know-how des Eurocopter-Teams spiegelt sich in einer Hubschrauberpalette wider, die anspruchsvollste Einsatzbedingungen erfüllt. Erfahrene Wartungsspezialisten gewährleisten die bedarfsgerechte Unterstützung der mehr als 10.500 Eurocopter-Hubschrauber, die weltweit eingesetzt werden. Aus diesen Gründen ist Eurocopter Weltmarktführer im Zivilhubschraubergeschäft und positioniert sich immer stärker am Verteidigungsmarkt.

10.500 Eurocopter-Hubschrauber im Einsatz

2.800 Kunden

140 Länder mit Eurocopter-Flotten

2005

Die Bundeswehr erhält ihren ersten Tiger aus Serienproduktion. Dank Sensortechnik und flexibler Bewaffnung eignet sich dieser moderne Kampf- und Unterstützungshubschrauber für eine breite Palette von Einsatzszenarien – von bewaffneten Aufklärungsflügen bis zur Kampfunterstützung. Seit 2009 stellt der Tiger seine Einsatztauglichkeit bei den französischen Streitkräften in Afghanistan unter Beweis.

Effizienz und Ehrgeiz

EADS entstand aus dem gemeinsamen Ehrgeiz, sich mit den besten Luft- und Raumfahrtunternehmen der Welt zu messen. Dieser Ehrgeiz führte zur Entwicklung des A380. Airbus erkannte den Bedarf an einem hocheffizienten Großraumflugzeug für Langstreckenverbindungen zwischen Metropolen aufgrund des zunehmenden Passagieraufkommens. Mit Blick auf diese Marktanforderungen entwickelten Airbus-Teams den A380 in enger Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften, Flughäfen und Luftfahrtbehörden. Bis Ende 2009 reisten bereits nahezu vier Millionen Fluggäste mit dem A380.

< 3 Liter Treibstoff pro Passagier auf 100 km

50 % geringere Geräuschentwicklung als vergleichbare Flugzeuge

4 Millionen Passagiere

2005

Am 27. April 2005 hebt der A380 zu seinem Jungfernflug ab. Damit startet zum ersten Mal ein Verkehrsflugzeug, dessen Struktur zu 25 Prozent aus Verbundwerkstoffen besteht und das um 20 Prozent weniger Treibstoff verbraucht als die Vorgängergeneration von Großraumflugzeugen.

Innovation und Leidenschaft

Chancen in der Luft- und Raumfahrt zu nutzen erfordert kontinuierliche Innovation. Leidenschaft und Innovation zeichnen die Mitarbeiter von EADS aus. Das gilt vor allem für den Raumfahrtbereich des Konzerns. Satelliten von Astrium spielen eine zentrale Rolle bei der Beobachtung unseres Klimas. Zudem war die Division für die Entwicklung der europäischen Beiträge zur Internationalen Raumstation ISS verantwortlich. Sie stellt wichtige Telekommunikationsdienste bereit und liefert Trägerraketen, die Europas Zugang zum Weltraum sichern. All dies wäre nicht möglich ohne die Menschen, die hier arbeiten – angetrieben von der Begeisterung für Innovationen und Raumfahrt.

120.000 EADS-Mitarbeiter an mehr als

100 EADS-Standorten

1 Leidenschaft

2005

Am 12. Februar 2005 hebt die Trägerrakete Ariane 5 ECA vom europäischen Raumfahrtbahnhof Kourou in Französisch-Guayana ab. Mit diesem Start stellt das neue Schwerlast-Trägersystem seine erhöhte Nutzlastkapazität und Doppeltransportfähigkeit eindrucksvoll unter Beweis. Bis Ende 2009 absolviert die Ariane 5 ihren 35. erfolgreichen Start in Folge.

Nachhaltigkeit und Verantwortung

Der Lebenszyklus eines EADS-Produkts umfasst oft mehrere Jahrzehnte. Langfristiger Erfolg geht daher Hand in Hand mit Nachhaltigkeit und Verantwortung – in all ihren Ausprägungen und auf allen Stufen der Wertschöpfungskette: Dies gilt für den Umgang mit Lieferanten, Partnern, Mitarbeitern und Kunden ebenso wie für den Umgang mit Natur und Umwelt. Die Luftfahrtbereiche von EADS investieren 80 Prozent ihrer Forschungsbudgets in „grüne" Technologien.

50 % weniger CO_2

80 % weniger NO_X

50 % weniger Lärmbelastung *

* Entsprechend ACARE-Vorgaben für 2020 (Ausgangsniveau: 2000)

2003

EADS tritt der internationalen Initiative „Global Compact" der Vereinten Nationen bei. In diesem Rahmen bekennen sich Unternehmen gemeinsam mit UN-Behörden sowie staatlichen und nicht staatlichen Organisationen zur Umsetzung von zehn zentralen Prinzipien in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit und Korruptionsbekämpfung. Darüber hinaus hat EADS die Erklärung „Caring for Climate" des Global Compact unterzeichnet, eine Initiative für Unternehmen, die sich im Kampf gegen den Klimawandel engagieren.

Das Geschäftsjahr 2009

Inhalt

32 Märkte und Perspektiven
38 Airbus
44 Eurocopter
46 Astrium
48 Verteidigung und Sicherheit

Märkte und Perspektiven

Während sich die Branche allmählich von der Wirtschaftskrise erholt, treten langfristige Trends in der Luft- und Raumfahrt wieder in den Vordergrund. Insbesondere der Bedarf an umwelteffizienteren Flugzeugen sowie an integrierten Lösungen für die Abwehr terroristischer Bedrohungen und die Notfallhilfe nimmt zu.

Die Finanzkrise wirkte sich 2009 direkt auf die Luftfahrtbranche aus: Sie löste den stärksten Rückgang im Passagierverkehr der Nachkriegszeit aus und verdeutlichte die enge Verknüpfung der Branche mit dem wirtschaftlichen Wachstum. Mit der Stabilisierung der Weltwirtschaft im späteren Jahresverlauf verbesserte sich auch die Situation im Luftfahrtverkehr.

Dank langer Fertigungszyklen und umfangreicher Auftragsbestände konnten die Flugzeughersteller die Auslieferungen großer Passagierflugzeuge auf Vorjahresniveau halten. Die Fluggesellschaften bestellten jedoch deutlich weniger Flugzeuge; mit einer Rückkehr auf das Niveau vor der Krise ist wahrscheinlich nicht vor 2011 oder 2012 zu rechnen. Im Zivilhubschraubergeschäft verlief die Entwicklung ähnlich, insbesondere da sich die Banken bei der Finanzierung von Hubschrauberkäufen zurückhaltender zeigten.

Die Verteidigungs-, Sicherheits- und Raumfahrtaktivitäten erwiesen sich als weniger konjunkturanfällig, da die staatlichen Investitionspläne auf mehrere Jahre im Voraus festgelegt sind. Dennoch müssen viele Regierungen ihre Haushalte überarbeiten aufgrund großflächig angelegter Maßnahmen zur Konjunkturbelebung und der daraus resultierenden Schuldenaufnahme. Die Verteidigungs- und Raumfahrtbudgets in den Industrienationen dürften daher in naher Zukunft günstigstenfalls ein eher moderates Wachstum aufweisen. Während die wirtschaftliche Rezession die unmittelbare Herausforderung für den Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungssektor darstellte, wird sich die Branche längerfristig noch weiteren tief greifenden Veränderungen gegenübersehen. Diese werden zum Teil durch die Auswirkungen der Finanzkrise verstärkt werden. Da Kosten gespart und CO_2-Emissionen gesenkt werden müssen, hat die Entwicklung treibstoffeffizienterer Flugzeuge oberste Priorität.

Auf dem Verteidigungsmarkt steigern die wachsenden asymmetrischen Konflikte und terroristischen Bedrohungen die Nachfrage nach neuartigen Ausrüstungen und Dienstleistungen. Investitionen flossen verstärkt in integrierte Führungssysteme, sichere Kommunikation, unbemannte Flugzeuge und Cyber-Sicherheit. Die Finanzkrise könnte die Verschiebung der Prioritäten in den Verteidigungshaushalten beschleunigen und Verteidigungsprogramme für traditionelle Gefechtsszenarien verstärkt unter Druck setzen. In den öffentlich finanzierten Bereichen, wie Verteidigung, Sicherheit und Raumfahrt, dürften die knappen Budgets zu verstärkten Auslagerungen in die Privatwirtschaft führen, etwa im Rahmen von dienstleistungsbasierten öffentlich-privaten Partnerschaften.

Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen erkunden verstärkt Wachstumspotenziale in aufstrebenden Volkswirtschaften. Es wird davon ausgegangen, dass die Industrieländer infolge der Finanzkrise 2010 lediglich ein Wachstum von 1,7 Prozent aufweisen werden. Dem steht ein prognostiziertes Wachstum von 5,2 Prozent in Schwellenländern wie Brasilien, Indien oder China gegenüber.

Krisenbewältigung und Ausblick

Geringe Erträge pro Passagier und gestiegene Treibstoffkosten haben die Fluggesellschaften 2009 finanziell in hohem Maße belastet. Laut Schätzungen der International Air Transport Association (IATA) vom März 2010 verbuchten die traditionellen Fluggesellschaften vergangenes Jahr Verluste in Höhe von rund 9,4 Milliarden US-Dollar. Für das Jahr 2010 prognostiziert die IATA trotz der sich abzeichnenden Erholung einen Verlust in Höhe von 2,8 Milliarden US-Dollar. Die langfristigen weltweiten Wachstumsperspektiven für den Passagierverkehr bleiben jedoch unverändert positiv.

Wegbereiter für mehr Sicherheit und Effizienz

EINHEITLICHER EUROPÄISCHER LUFTRAUM

Der FLUGVERKEHR hat sich im Laufe der beiden vergangenen Jahrzehnte mehr als verdoppelt. Auch in Zukunft soll er stetig wachsen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie das steigende Flugverkehrsvolumen bewältigt werden kann.

Die ÜBERLASTUNG des Flugverkehrs ist eine große Herausforderung. Regionen wie die Ostküste der USA oder der Großraum London stehen bei der Handhabung des Flugverkehrsaufkommens bereits heute vor großen Schwierigkeiten. Der Ausbau der Flughäfen wird in den kommenden Jahren mit dem allgemeinen Wachstum voraussichtlich nicht mithalten können.

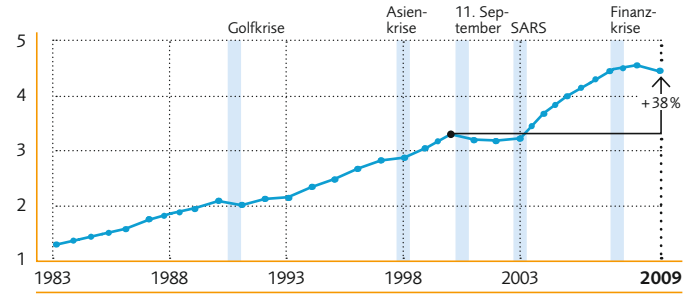
Der EINHEITLICHE EUROPÄISCHE LUFTRAUM (Single European Sky) ist eine Initiative zur Vereinheitlichung des europäischen Flugverkehrsmanagements. Als Wegbereiter für mehr Sicherheit und Effizienz hat die Europäische Kommission sie 2004 ins Leben gerufen.

Das im Rahmen dieser Initiative durchgeführte Technologieprogramm läuft unter dem Namen SESAR (Single European Sky ATM Research). Gegenstand des sogenannten SESAR Joint Undertaking, das unter anderem von Airbus unterstützt wird, ist die Entwicklung eines hochmodernen Systems zum Flugverkehrsmanagement. SESAR wird kompatibel sein mit vergleichbaren Initiativen, wie etwa NextGen in den USA.

Die ZIELE FÜR 2020 lauten: die Kapazität um das Dreifache erhöhen, die Sicherheit um den Faktor zehn verbessern und die Umweltbelastung pro Flug um zehn Prozent senken.

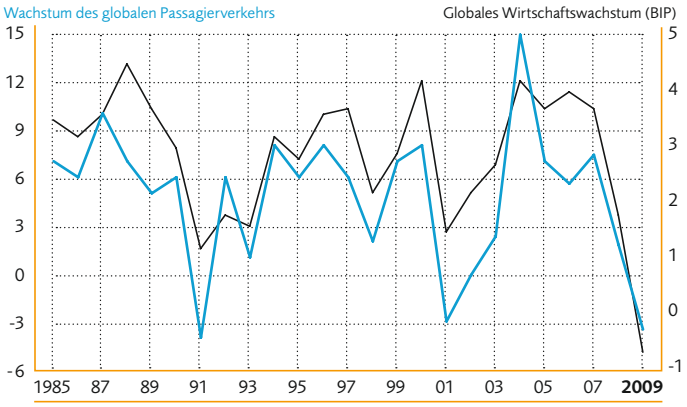
Während die Auftragslage im Zivilhubschraubergeschäft unter dem Einfluss der Rezession stand, zeigte sich das Verteidigungsgeschäft weniger krisenanfällig.

PASSAGIERVERKEHR: Resistenz gegenüber externen Einflüssen
(in Billionen. RPK *)



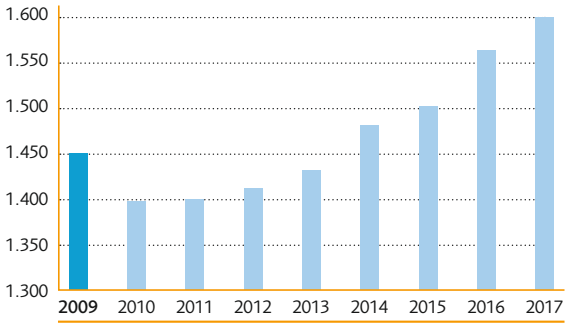
Quelle: ICAO, Airbus * Revenue Passenger Kilometres – (umsatzrelevante) Passagierkilometer

Korrelation zwischen LUFTVERKEHR und Weltwirtschaft
(in %)



Quelle: Global Insight, IATA, WTO, IMF, Airbus

WELTWEITE VERTEIDIGUNGSAUSGABEN
(Zahlen und Prognosen in Mrd. US$)



Quelle: Frost & Sullivan

Die Zahl der Flugzeugneubestellungen ist beträchtlich gesunken. 2009 hat Airbus insgesamt 310 Bestellungen erhalten, im Vergleich zu 777 im Jahr 2008. Boeing verbuchte 263 Neubestellungen gegenüber 669 im Vorjahreszeitraum. In der Vergangenheit wirkten sich konjunkturelle Schwankungen mit einer Verzögerung von etwa zwei Jahren auf die Luftfahrtbranche aus. Hielte dieses Muster an, wäre die Talsohle der Rezession noch nicht erreicht. Heute ist der Auftragsbestand jedoch geografisch deutlich ausgeglichener. Darüber hinaus hat die Branche aus der Vergangenheit gelernt: Sie hat die Entwicklungen frühzeitig erkannt und durch umsichtiges Management des Gesamtauftragsbestands aktiver gegengesteuert als in früheren Abschwungphasen. Allein Airbus hat in den Jahren 2008 und 2009 insgesamt 600 Auslieferungen zeitlich verschoben oder auf andere Kunden verteilt.

Legt man den bisherigen Zusammenhang zwischen globalem Wirtschaftswachstum (BIP) und Passagierverkehr zugrunde, ist für die Jahre 2009 bis 2028 von einem durchschnittlichen Anstieg des Passagieraufkommens um jährlich 4,7 Prozent auszugehen. Gemäß der globalen Marktprognose von Airbus (Airbus Global Market Forecast) entfallen die höchsten Anstiege dabei auf den asiatisch-pazifischen Raum sowie auf den Mittleren Osten.

Für die nächsten 20 Jahre prognostiziert Airbus einen weltweiten Bedarf an rund 25.000 neuen Passagier- und Frachtflugzeugen im Wert von rund 3,1 Billionen US-Dollar.

ANGESPANNTE BUDGETS

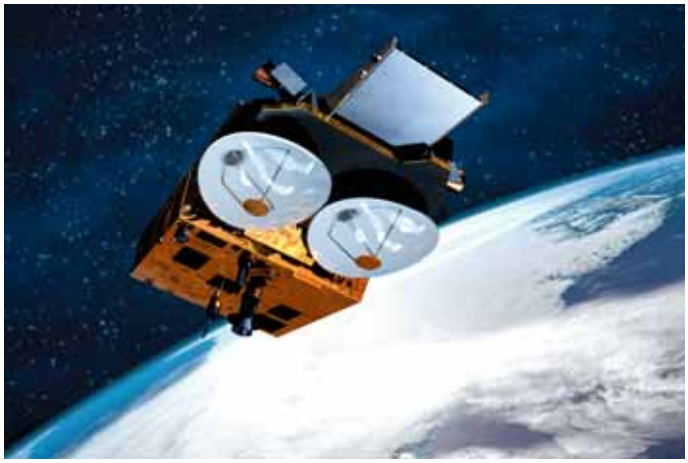
Mittelfristig werden die kontinentaleuropäischen Verteidigungsbudgets voraussichtlich günstigstenfalls stabil bleiben. Auch der US-Verteidigungshaushalt wird sich nach den größtenteils zweistelligen Wachstumsraten des zurückliegenden Jahrzehnts nun unausweichlich größeren Herausforderungen gegenübersehen. Dennoch wird es auch weiterhin Wachstumsbereiche geben: Einschnitte bei Großprogrammen ziehen mittelfristig verstärkt Modernisierungen und einsatzbegleitende Dienstleistungen (In-Service Support) nach sich. Darüber hinaus erhöhen niedrigere Budgets den Bedarf an Lösungen mit höherem Gesamtnutzen, beispielsweise mit geringeren Entwicklungsrisiken. Unternehmen, die ihre Kunden bei diesem Wandel heute begleiten, werden voraussichtlich zu den Gewinnern des kommenden Jahrzehnts zählen.

Die zunehmend angespannten Haushalte müssten den Trend zu multinationalen Forschungs-, Entwicklungs- und Beschaffungsprogrammen eigentlich beschleunigen. Der nationale Fokus auf die jeweils lokalen Arbeitsplätze konkurriert jedoch oft mit Effizienz und Interoperabilität. Vor allem europäische Kunden wägen die langfristigen Vorteile europäischer Zusammenarbeit häufig gegen die kurzfristige Bewältigung lokaler Herausforderungen ab. Will die Industrie den Erfolg kommender Jahre sichern, so muss sie jedoch beiden Aspekten gerecht werden.

Angesichts schwacher Prognosen für die Heimatmärkte konzentrieren sich die Verteidigungsunternehmen zunehmend auf den Export in Wachstumsregionen, wie etwa den asiatisch-pazifischen Raum oder den Mittleren Osten. Darüber hinaus bauen sie ihr Dienstleistungsgeschäft, etwa über Wartungsverträge, aus.

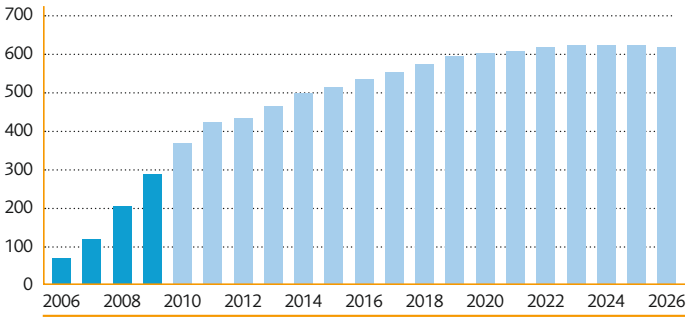
Im welchem Maße sich die Rezession auf die europäische Raumfahrtindustrie auswirkt, ist noch unklar. Der Weltmarkt für Raumfahrtausrüstung und entsprechende Dienstleistungen hat einen Gesamtwert von rund 250 Milliarden US-Dollar (Frost & Sullivan). Er weist ein jährliches Wachstum von 7 Prozent auf. Selbst im Jahr 2009 blieb der zivile Raumfahrtmarkt stabil. Satellitenbetreiber konnten die Finanzierung neuer Investitionen sicherstellen. Doch der Rückgang der Investitionen seitens der Kunden könnte das Kapazitätswachstum bremsen. Bis zu einem gewissen Grad sind Satellitenbetreiber und Dienstleister jedoch gegen kurzfristige wirtschaftliche Schwankungen abgesichert, da ihre Verträge häufig über mehrere Jahre laufen.

Während die Raumfahrtindustrien in den USA, China und Russland durch das Volumen ihrer nationalen Regierungsprogramme geschützt sind, ist die europäische Industrie verstärkt vom zivilen Weltmarkt abhängig. Im Durchschnitt machen zivile Aufträge 40 Prozent des gesamten europäischen Umsatzes im Bereich der Raumfahrtausrüstung aus. Die europäische Raumfahrtindustrie sichert ihren Marktanteil jedoch unter anderem durch die Zuverlässigkeit ihrer Satelliten und Trägerraketen. Trotz insgesamt knapper Budgets für europäische Raumfahrtprogramme wird erwartet, dass die Investitionen in Bereichen zunehmen, die im Zusammenhang mit dem Klimawandel stehen. Hierzu zählt etwa die Erdbeobachtung.



Der von Astrium gebaute Satellit CryoSat-2 vermisst die Eisdecke am Nord- und Südpol.

WELTWEITE INVESTITIONEN IN SAUBERE TECHNOLOGIEN PRO JAHR (Zahlen und Prognosen in Mrd. US$)



Quelle: Deutsche Bank, New Energy Finance

Für die nächsten 20 Jahre prognostiziert Airbus einen Bedarf an rund 25.000 neuen Passagier- und Frachtflugzeugen.

Vereinbarkeit von Wachstum und Klimaschutz

Um die Vorteile der Luftfahrt für Mensch und Wirtschaft mit dem unabdingbaren Schutz unserer Ökosysteme in Einklang zu bringen, entwickelt die Luftfahrtindustrie beständig neue Technologien. Umweltschutz wird in den kommenden Jahren eine der Triebfedern wirtschaftlichen Handelns sein. Die weltweiten Investitionen in neue Energien, Energieeffizienz und Umweltleistungen sollen bis 2020 jährlich 600 Milliarden US-Dollar erreichen.

Regierungen fördern inzwischen aktiv die Erschließung sauberer und unerschöpflicher Energiequellen. Die Luft- und Raumfahrtindustrie bietet auf diesem Gebiet konkrete Lösungen an. In den vergangenen 40 Jahren hat die Luftfahrtindustrie die Treibstoffeffizienz von Flugzeugen bereits um 70 Prozent verbessert und die CO_2-Emissionen pro Passagierkilometer damit erheblich gesenkt.

ALTERNATIVE TREIBSTOFFE

Mit der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO hat sich die Luftfahrtindustrie das Ziel gesetzt, die CO_2-Effizienz bis 2020 um durchschnittlich 1,5 Prozent pro Jahr zu erhöhen, die CO_2-Emissionen ab 2020 über CO_2-neutrales Wachstum zu stabilisieren und den CO_2-Ausstoß bis 2050 netto zu halbieren (jeweils im Vergleich zu 2005). Verbesserungen beim Flugverkehrsmanagement sowie bei den Start-, Lande- und Rollvorgängen können den Treibstoffverbrauch erheblich reduzieren helfen. Um die CO_2-Emissionen noch weiter zu senken, müssen die Fluggesellschaften in moderne Flugzeuge mit leichteren, aerodynamischeren Zellen, wirtschaftlichen Triebwerken und effizienten Systemen investieren. Längerfristig dürfte der Einsatz nachhaltiger Biokraftstoffe auf Algenbasis die größten Erfolge erzielen. Zwar stoßen algenbasierte Treibstoffe nicht weniger CO_2 aus als Kerosin; während des Algenwachstums jedoch wird CO_2 verbraucht, wodurch sich insgesamt eine in etwa neutrale Bilanz ergibt.

Da die Entwicklung alternativer Treibstoffe jedoch noch in den Anfängen steckt, ist sie derzeit kaum standardisiert und wird zunächst nur zu geringen Produktionsvolumina führen. Auch nach 2020 werden alternative Treibstoffe nicht in der Menge zur Verfügung stehen, die ausreicht, um den Bedarf von Industrie und Transport voll abzudecken. Dies wird den Wettbewerb verschärfen. Nach einer Schätzung der Air Transport Action Group werden bis zum Jahr 2030 rund 30 Prozent der Flugzeugtreibstoffe auf Algenbasis hergestellt werden.

Airbus hat einen umfassenden Plan für alternative Treibstoffe erstellt, der eine Zusammenarbeit mit Forschungs- und Industriepartnern sowie Flugtest- und Treibstoffzertifizierungsbehörden vorsieht. Während Airbus Biotreibstoffen offen gegenübersteht, konzentriert sich das Unternehmen bereits heute auf Treibstoffe der zweiten und folgenden Generationen, die beispielsweise auf

Algen und Mikroorganismen einschließlich Bakterien, Hefe oder Mikroalgen basieren. Klare Voraussetzung ist jedoch, dass derartige Lösungen nicht im Wettbewerb zu Nahrungsressourcen, Frischwasservorräten und der Landnutzung stehen dürfen.

KLIMASCHUTZ

Der Klimaschutz ist bereits heute ein wichtiger Bereich des Raumfahrtsektors. 2010 werden fünf von Astrium gebaute Umweltsatelliten ihre Reise ins All antreten. Die Astrium-Tochter Spot Infoterra erfasst präzise die von der Abholzung betroffenen großen Waldgebiete. Deren CO_2-Emissionen werden genau aufgezeichnet. In Zusammenarbeit mit der brasilianischen Nichtregierungsorganisation IMAZON hat Astrium bereits die Amazonas-Wälder in Mato Grosso analysiert und ein neues Instrument entwickelt, das auf der Klimakonferenz in Kopenhagen getestet und freigegeben wurde. Dieses Tool wird nun im Rahmen von REDD-Projekten (Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation) eingesetzt, um Emissionen aus Abholzung der Wälder zu reduzieren. Ziel ist, den Emissionshandel weiterzuentwickeln und sicherzustellen, dass Länder den Wert ihrer Wälder erkennen und diese besser schützen können.

Darüber hinaus könnte die Raumfahrtindustrie in Zukunft auch eine wichtige Rolle bei der Entdeckung neuer nachhaltiger Energiequellen spielen. So arbeitet Astrium etwa an neuen Technologien zur Übertragung von Sonnenenergie zur Erde. Das Unternehmen ist inzwischen in der Lage, Großsatelliten herzustellen, die Sonnenenergie auffangen und diese mithilfe von Laserstrahlen und Spezialspiegeln zur Erde leiten.

Mit seiner Erfahrung aus dem Kerngeschäft der Luft- und Raumfahrt entwickelt Astrium zudem neue Rotorblätter aus Verbundwerkstoff für Windkraftanlagen, die den gestiegenen Anforderungen in Bezug auf Größe und Zuverlässigkeit entsprechen. Diese sind insbesondere im wachstumsstarken Marktsegment der Offshore-Windparks gefragt.

Konvergenz von Verteidigung und Sicherheit

Im US-Verteidigungshaushalt von 2009 zeichnete sich eine Verlagerung der Prioritäten ab, die einen weltweiten Trend widerspiegelt: Das Pentagon stoppte Investitionen in Großprogramme traditioneller Kriegführung und legte größeres Augenmerk auf „irreguläre“ und asymmetrische Bedrohungen, wie sie etwa in Afghanistan vorherrschen. Daraus ergibt sich eine stärkere Konzentration auf Mobilität, Cyber-Aufklärung und die Abwehr ballistischer Flugkörper.

Grenzüberschreitenden Verkehr erleichtern, illegale Aktivitäten eindämmen

INTERNATIONALE SICHERUNG VON HANDEL UND GRENZEN

Der WELTWEITE HANDEL ist unverzichtbar für die Wirtschaft. Damit nehmen auch die grenzüberschreitenden Warenströme zu. Menschen reisen vermehrt, sei es aus beruflichen oder privaten Gründen.

Der ILLEGALE HANDEL missbraucht die Globalisierung, etwa durch Drogen- und Menschenhandel sowie Schmuggel oder illegale Einwanderung. Organisierte Verbrecher- oder Terrornetzwerke nutzen durchlässige Grenzen aus.

KONTROLLE UND ÜBERWACHUNG VON GRENZEN sind Schlüsselelemente nationaler Sicherheit. Dabei stehen zwei Ziele im Vordergrund: Während automatisierte Systeme einerseits den legalen Verkehr von Gütern und Personen gewährleisten sollen, müssen andererseits illegale Aktivitäten sowie Terrorismus identifiziert und bekämpft werden.

UMFASSENDE SYSTEME werden benötigt, um Land-, Küsten- und Seegrenzen zu überwachen. Hierzu zählen auch Häfen und Flughäfen.

Die LÖSUNGEN von EADS führen beispielsweise optische Kameras, Radare, luft- und weltraumgestützte Geräte sowie elektronisch gesteuerte Kontrollpunkte in einem System zusammen. Zudem unterstützen integrierte Führungssysteme die Entscheidungsträger bei der Koordination geeigneter operativer Maßnahmen.

Solche Operationen erfordern rasche Einsatzfähigkeit, Präzision, Informationsüberlegenheit sowie eine ausgezeichnete Koordination – sowohl zwischen den einzelnen Teilstreitkräften als auch zwischen den Streitkräften verschiedener Nationen. Die Industrie bietet daher zunehmend komplexe Systemlösungen an, um unterschiedliche Subsysteme im Einsatz zusammenzuführen. Hierzu zählen nicht nur UAVs, Kampfflugzeuge, Bodentruppen und Hubschrauber, sondern auch Radar- und Satellitensysteme und sichere Kommunikationssysteme.

Angesichts der zunehmenden Bedeutung von Informationsüberlegenheit und vernetzter Operationsführung kommt UAVs eine Schlüsselfunktion zu. Sie werden nicht nur für Überwachungs- und Aufklärungsmissionen eingesetzt, sondern auch zur Zielerkennung und -bekämpfung, oder helfen Grenzen und Küsten zu sichern.

Bei militärischen Operationen in entfernten Konfliktgebieten ist zudem sichere Kommunikation unabdingbar. Dies steigert den Bedarf an Satellitendiensten, wie sie beispielsweise von der Astrium-Tochter Paradigm für das britische Verteidigungsministerium erbracht werden.

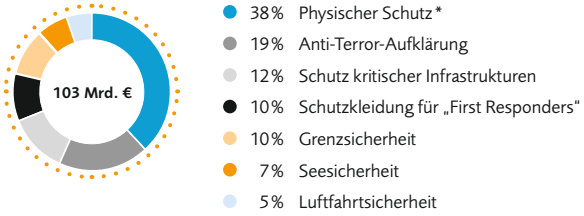
Doch nicht nur militärische, sondern auch zivile Objekte können Ziel terroristischer Anschläge sein. Deshalb entwickeln die nationalen Sicherheitsorganisationen auch weiterhin vernetzte Systeme für den Schutz von sensiblen zivilen Infrastrukturen und Großveranstaltungen, wie etwa wichtigen Sportereignissen.

Die jüngsten Aufträge zur Grenzsicherung, unter anderem aus dem Mittleren Osten, bestätigen den Wachstumstrend für Komplettlösungen im Sicherheitsmarkt. So beauftragte beispielsweise Saudi-Arabien EADS im Jahr 2009, ein System zur Überwachung der gesamten Grenze aufzubauen. Diese erstreckt sich über 9.000 Kilometer und schließt Gebirgs-, Wüsten- sowie Küstenregionen mit ein.

Auch der Bereich der Cyber-Sicherheit wächst. Angriffe auf sensible Computersysteme haben in den vergangenen Jahren zugenommen; viele Länder wappnen sich mit dem Aufbau entsprechender Fähigkeiten nun dagegen.

Das EADS-UAV Harfang ist für Aufklärungs- und Verfolgungsmissionen konzipiert. Es wird von der französischen Luftwaffe in Afghanistan eingesetzt.

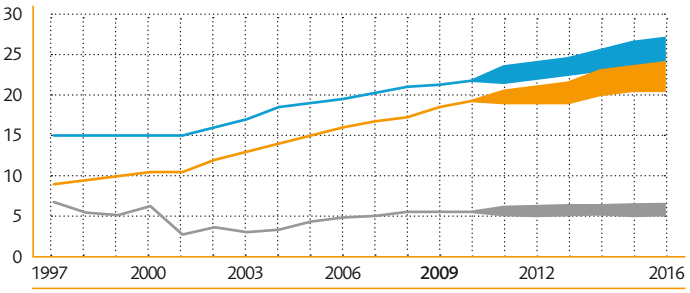
SEGMENTE DES SICHERHEITSMARKTS
2008 (in %)



* einschließlich Videoüberwachung, Zugangskontrolle etc.

Quelle: ECORYS 2009

SEGMENTE DES RAUMFAHRTMARKTS (NUR AUSRÜSTUNG/ PLATTFORMEN) (Zahlen und Prognosen in Mrd. US$)



Quelle: Euroconsult, EADS-Schätzungen

Airbus

Trotz schwieriger Marktbedingungen hat Airbus 2009 eine Rekordzahl an Flugzeugen ausgeliefert und das Ziel für Neuaufträge erreicht. Vor dem Hintergrund eines schwachen Dollars und der Herausforderungen bei Großprogrammen kamen die Verbesserungsprogramme deutlich voran.

(in Mio. €)	2009	2008	Veränderung
Umsatz	**28.067**	28.991	-3%
EBIT	**-1.371**	1.815	–
Auftragseingang	**23.904**	85.493	-72%
Auftragsbestand	**339.722**	357.824	-5%

Großes Bild: Der A380 ist bereits seit zwei Jahren auf dem Markt. Er erfüllt alle Erwartungen in Bezug auf Treibstoffeffizienz und Reichweite. Zum Jahresende 2009 waren 23 Exemplare im Einsatz.

Kleines Bild: Um Verzögerungen so gering wie möglich zu halten, wurde die A380-Endmontagelinie im Dezember 2009 auf ihre Effizienz überprüft.

Airbus* hat trotz schwieriger wirtschaftlicher Bedingungen im Jahr 2009 einen neuen Auslieferungsrekord und das Ziel für neue Aufträge erreicht. Die Ergebnisse wurden durch einen schwachen Dollar sowie Herausforderungen in den Programmen belastet. Das Kostensenkungsprogramm Power8 liegt deutlich über Plan. Bereits jetzt wurden die für Ende 2010 gesetzten Ziele fast erreicht.

Mit insgesamt 498 Maschinen lieferte Airbus 15 Verkehrsflugzeuge mehr aus als im Vorjahr. Die Auslieferungszahlen wurden somit zum siebten Mal in Folge gesteigert. In den Jahren 2008 und 2009 hat Airbus rund 600 Auslieferungen zurückgestellt bzw. vorverlegt, die ursprünglich für den Zeitraum 2009 bis 2011 vorgesehen waren. Airbus Military lieferte 16 leichte und mittelschwere Transport- und Missionsflugzeuge aus. Die Bestellungen beliefen sich auf insgesamt 310 Zivilflugzeuge (netto 271) und 18 Militärflugzeuge (netto 10). Die Ziele für das Geschäftsjahr wurden somit erfüllt. Der Wert zu Listenpreisen der bestellten Zivilflugzeuge von 34,9 Milliarden US-Dollar entspricht einem Weltmarktanteil von 54 Prozent bei Maschinen mit mehr als 100 Sitzen. Zum Jahresende 2009 belief sich der Auftragsbestand auf 3.488 Flugzeuge im Gesamtwert von 437,1 Milliarden US-Dollar (304,7 Milliarden Euro) nach Listenpreisen. Dies entspricht einer vollen Produktionsauslastung über sechs Jahre.

Im Dezember 2009 absolvierte der A400M in Sevilla erfolgreich seinen Erstflug. Im März 2010 haben sich die Erstkundennationen und EADS auf eine Anpassung des A400M-Vertrags geeinigt; daraufhin wurden die Schätzung der Umsätze und Kosten bei Fertigstellung (Estimate at Completion – EaC) aktualisiert sowie eine Risikobewertung vorgenommen. Die vom EADS-Verwaltungsrat überprüfte Schätzung führte zu einer Erhöhung der A400M-Verlustrückstellung um 1,8 Milliarden Euro vor Steuern für das Gesamtjahr 2009. Der Gesamtumsatz von Airbus lag mit 28,1 Milliarden Euro auf Vorjahresniveau (2008, angepasst: 29 Milliarden Euro). Das EBIT von Airbus betrug -1,371 Milliarden Euro (2008, angepasst: 1,815 Milliarden Euro), was vor allem auf die Mehrkosten im A400M-Programm zurückzuführen ist. Der schwache US-Dollar und der Hochlauf der A380-Serienproduktion belasteten die Rentabilität.

VERBESSERTES MANAGEMENT DER PROGRAMME

Aufgrund des Dollarverfalls sind die Kostensenkungsprogramme enorm wichtig für die künftige Wettbewerbsfähigkeit von Airbus. Das Power8-Programm machte erhebliche Fortschritte: Gemessen an den geplanten Kosten wurden bis zum Jahresende 2009 jährliche Bruttoeinsparungen von fast 2 Milliarden Euro erreicht. Somit hat Power8 das ursprünglich für Ende 2010 vorgesehene Einsparungsziel von 2,1 Milliarden Euro bereits jetzt fast erreicht. Darüber hinaus sieht das konzernweite Kostensenkungsprogramm Power8 Plus bei Airbus bis Ende 2012 weitere Einsparungen in Höhe von 650 Millionen Euro vor.

Im Dezember 2009 wurde die A380-Fertigung auf weitere Verbesserungspotenziale überprüft. Mit drei Maßnahmen verringert Airbus Verzögerungen in der Endmontagelinie: Alle ausgerüsteten Sektionen werden elektrisch überprüft, bevor sie an die Endmontagelinie übergeben werden, die Qualitätssicherung der Sektionen wird standortweit vereinheitlicht und die technische Unterstützung für die produktionsbegleitende Problembehebung wird verbessert.

Die Integration von Airbus Military wurde vorangetrieben, um das A400M-Programm anzuschieben und Airbus effizienter zu machen. Nach der Entscheidung, aus der ehemaligen Division Militärische Transportflugzeuge den Geschäftsbereich Airbus Military zu gründen, wurde eine neue Organisationsstruktur geschaffen. Diese führt die Berichtssysteme mit denen von Airbus zusammen und etabliert einen gemeinsamen Einkauf. Von zentraler Bedeutung für das A400M-Programm war zudem die Verbesserung des technischen Managements für die Bereiche Triebwerke, Systeme und Flugtests.

Die Eingliederung des Bereichs in Airbus erlaubt es, industrielle und technische Ressourcen besser zuzuteilen. Dadurch werden nicht nur die Fähigkeiten von Airbus Military weiter ausgebaut, sondern auch operative Synergien in der Entwicklung und Fertigung ziviler und militärischer Transportflugzeuge voll ausgeschöpft.

* Airbus berichtet nun in den beiden Segmenten Airbus Commercial und Airbus Military. Airbus Commercial umfasst EFW und den vollständig umstrukturierten Aerostructures-Bereich. Zu Airbus Military gehören die ehemalige Division Military Transport Aircraft und alle A400M-Aktivitäten. Eliminierungen werden auf Divisionsebene vorgenommen. Die Zahlen 2008 wurden – bis auf den Transfer des Werks Augsburg von der Division Verteidigung und Sicherheit zu Airbus – angepasst ausgewiesen, um die vorgenommenen Veränderungen abzubilden.

Airbus Commercial

(in Mio. €)	2009	2008	Veränderung
Umsatz	26.370	26.524	-1%
EBIT	386	2.306	-83%
Auftragseingang	23.461	82.108	-71%
Auftragsbestand	320.321	337.193	-5%

in Stückzahlen	2009	2008	Veränderung
Auslieferungen	498	483	+3%
Auftragsbestand	3.488	3.715	-6%

LANGSTRECKENFLUGZEUG DER ZUKUNFT

2009 bestellten die Fluggesellschaften 27 (netto 22) neue Langstreckenflugzeuge vom Typ A350 XWB. Damit stieg der Gesamtauftragsbestand auf mehr als 500 Maschinen – und das gerade einmal drei Jahre, nachdem Airbus den Startschuss zur Entwicklung dieses Flugzeugs der nächsten Generation gegeben hatte. Obwohl einige Zeitpuffer bereits aufgebraucht wurden, macht die Entwicklung weiterhin gute Fortschritte. Im März 2010 bestätigte Airbus, unverändert an der geplanten Indienststellung festzuhalten.

Der A350 XWB erfüllt alle Anforderungen, die Kunden an Langstreckenflugzeuge stellen: eine leichte Verbundwerkstoff-Flugzeugstruktur, ein geringer Treibstoffverbrauch und niedrige Emissionen sowie der Komfort eines extrabreiten Rumpfes.

Mit 25 Prozent mehr Effizienz als konkurrierende Langstreckenmodelle steht der A350 XWB für einen Quantensprung beim Treibstoffverbrauch. Mehr als 70 Prozent der in Leichtbauweise konstruierten Flugzeugzelle sind aus zukunftsweisenden Materialien gefertigt, darunter Verbundwerkstoffe (53 Prozent), Titan und modernste Aluminiumlegierungen. Der innovative Flugzeugrumpf aus kohlefaserverstärktem Kunststoff reduziert nicht nur den Treibstoffverbrauch, sondern auch den Wartungsaufwand.

Beim A350 XWB setzt Airbus auf ein vollkommen neues Modell der Zusammenarbeit mit den Zulieferern: Basierend auf strengen Kontrollvorgaben übernehmen die Lieferanten nun wesentlich umfangreichere Arbeitspakete und größere Risiken, haben dafür aber bessere Gewinnaussichten. Ein wichtiges Ergebnis dieses Vorgehens ist, dass rund 70 Prozent der Kosten in US-Dollar anfallen und das Programm somit geringeren Wechselkursrisiken ausgesetzt ist.

HOHE ZUFRIEDENHEIT DER A380-KUNDEN

Im zweiten Betriebsjahr des A380 sind die Fluggesellschaften mit den Leistungen der Maschine sehr zufrieden. Ihre Erwartungen in puncto Treibstoffeffizienz und Reichweite wurden übertroffen. Im Vergleich zu allen anderen derzeit eingesetzten Verkehrsflugzeugen profitieren die Fluggesellschaften beim A380 vor allem von den um 20 Prozent niedrigeren Betriebskosten sowie den geringsten Emissionen pro Passagier. Ende 2009 waren 23 A380 bei vier Kunden im Linienbetrieb: Singapore Airlines, Emirates, Qantas Airways und Air France. Insgesamt hatten diese Maschinen bis dahin mehr als 10.200 Verkehrsflüge und damit insgesamt rund 96.000 Flugstunden absolviert.

Knapp vier Millionen Passagiere sind bereits mit dem A380 geflogen. Sie sind begeistert von dem Airbus-Flaggschiff. Singapore Airlines erhielt am 15. Oktober 2007 den ersten A380 und hatte zum Jahresende 2009 zehn dieser Maschinen im Einsatz. Als erste europäische Fluggesellschaft nahm Air France am 30. Oktober 2009 einen A380 entgegen. Bis zum Ende des Jahres haben 17 Kunden insgesamt 202 A380 bestellt – einschließlich der bisherigen Auslieferungen sowie der vier Neubestellungen im Berichtsjahr.

Für die nächsten 20 Jahre rechnet Airbus mit einem Markt für 1.700 Flugzeugen dieser Kategorie. Angesichts der stetig zunehmenden Bedeutung von Treibstoffeffizienz und Umweltfreundlichkeit ist der A380 in seinem Segment höchst wettbewerbsfähig.

FÜHRENDE FLUGZEUGFAMILIE FÜR DIE KURZSTRECKE

2009 gingen für die Flugzeuge der A320-Familie 228 (netto 207) neue Bestellungen ein; 402 Maschinen wurden ausgeliefert. Der Auftragsbestand dieser Familie bezifferte sich Ende 2009 auf 2.403 Flugzeuge.

Um die herausragende Wettbewerbsposition in seinem Segment zu sichern, entwickelt Airbus die A320-Familie ständig weiter – insbesondere in den Bereichen Wirtschaftlichkeit sowie reduzierte Emissionen. Eine der aktuellen Entwicklungen sind beispielsweise die sogenannten Sharklets: Diese nach oben gewölbten Flügelspitzen senken den Luftwiderstand und die Emissionen erheblich und erhöhen die Reichweite. Bei längeren Flügen sollen die optional verfügbaren Sharklets den Treibstoffverbrauch um mindestens 3,5 Prozent reduzieren. Dies entspricht einer jährlichen Reduzierung des CO_2-Ausstoßes um rund 700 Tonnen pro Flugzeug.

Aus der „Single Aisle"-Familie von Airbus ist der A320 die erste Maschine, die mit den voraussichtlich ab 2012 erhältlichen Sharklets ausgerüstet wird. Darüber hinaus prüft Airbus derzeit die Möglichkeit, den A320 mit neuen Triebwerken auszustatten; die Entscheidung hierüber wird im Laufe des Jahres 2010 fallen.

ERSTFLUG DES LANGSTRECKENFRACHTERS

Ein Meilenstein in der Produktentwicklung war der Erstflug des mittelschweren Frachtflugzeugs A330, für das Ende 2009 64 Bestellungen von zehn Kunden vorlagen. Die ersten Maschinen sollen im Sommer 2010 ausgeliefert werden. Airbus geht für die nächsten 20 Jahre von einem Markt für 1.600 Flugzeuge dieser Kategorie aus.

Für die Airbus-Familie A330/A340 gingen insgesamt 51 (netto 38) Bestellungen ein. 2009 wurden 86 Flugzeuge vom Typ A330/A340 an Kunden ausgeliefert.

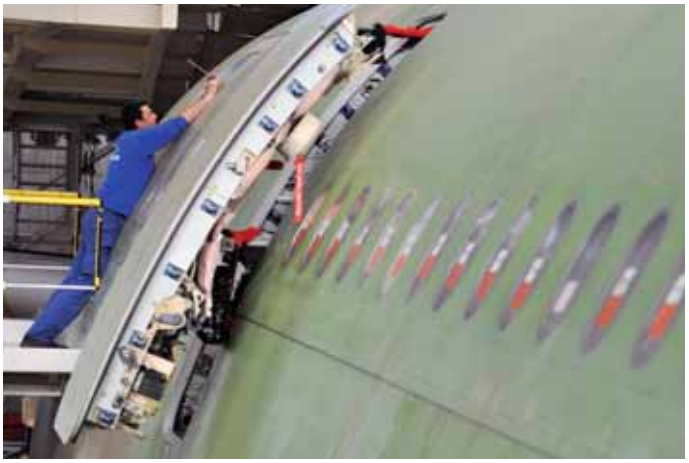


Bild oben: Mit mehr als 6.528 verkauften Flugzeugen ist die höchst komfortable und effiziente A320-Familie bei den Kunden sehr beliebt.

Bild unten: Die A380-Produktion wird hochgefahren. Angesichts der zunehmenden Bedeutung von Treibstoffeffizienz und Umweltfreundlichkeit geht Airbus von einem wachsenden Marktanteil des Großraumjets aus.

Airbus Military

(in Mio. €)	2009	2008	Veränderung
Umsatz	2.235	2.759	-19%
EBIT	-1.754	-493	–
Auftragseingang	637	5.083	-87%
Auftragsbestand	20.686	22.269	-7%

in Stückzahlen	2009	2008	Veränderung
Auslieferungen	16	19	-16%
Auftragsbestand	250	256	-2%

A400M-ENTWICKLUNG

Die Entwicklung des A400M machte große Fortschritte. Mit dem A400M-Erstflug im Dezember 2009 fiel der Startschuss für die Testkampagne, in der bis zur Indienststellung des Flugzeugs insgesamt fünf Maschinen rund 3.700 Flugstunden absolvieren werden. Die im März 2010 mit den Erstkundennationen erzielte Grundsatzvereinbarung wertet EADS als solide Basis für eine erfolgreiche Entwicklung des A400M-Programms. EADS wird sorgfältig nach Möglichkeiten suchen, die Risiken im A400M-Programm zu minimieren und innerhalb des neuen Vertragsrahmens ein hochmodernes Produkt zu liefern.

Der A400M wurde als Antwort auf die gemeinsamen, aber unterschiedlich ausgeprägten Lufttransport-Anforderungen der europäischen Staaten entworfen. So bietet sein Rumpf einem Hubschrauber des Typs NH90 oder CH-47 „Chinook“ Platz und kann einen Sattelschlepper mit einem 20-Fuß-Container oder ein Rettungsboot transportieren. Trotz seiner taktischen Fähigkeit, auf kurzen und unbefestigten Pisten zu landen, um Güter und Truppen bedarfsstellennah am Boden abzusetzen, kann der A400M auf gleicher Höhe und mit der Reisegeschwindigkeit von Düsenjets fliegen.

Da der A400M für die Luftbetankung ausgelegt ist, kann er rasch zum Tankflugzeug für Düsenjets oder Großraumflugzeuge umgerüstet werden. Darüber hinaus ist er dank seiner hohen Manövrierfähigkeit bei geringen Geschwindigkeiten auch für die Betankung von Hubschraubern geeignet. Der A400M kann aber auch selbst im Flug betankt werden, denn er ist auf geringe Ortbarkeit und Verwundbarkeit sowie auf hohe Überlebensfähigkeit ausgelegt und bietet somit exzellenten Selbstschutz.

Bis heute wurden insgesamt 184 Exemplare des A400M von Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Luxemburg, Spanien, der Türkei und Malaysia bestellt.

NEUE MRTT-BESTELLUNGEN

Bei den Tankflugzeugbestellungen kann Airbus Military auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Saudi-Arabien orderte ein zweites Los von drei A330 MRTT-Luftbetankungsflugezugen (Multi-Role Tanker Transport).

Damit liegen derzeit 28 MRTT-Bestellungen von vier Luftstreitkräften vor: fünf aus Australien, drei aus den Vereinigten Arabischen Emiraten und insgesamt sechs aus Saudi-Arabien. Dazu kommen 14 Flugzeuge für das britische Programm FSTA (Future Strategic Tanker Aircraft). EADS ist Mitglied des Konsortiums AirTanker Ltd., das im Rahmen einer Public-Private-Partnership Management und Wartung der Tankflugzeuge übernimmt. Die Umrüstarbeiten an den MRTTs für die Royal Australian Air Force wurden 2009 abgeschlossen.

Die zahlreichen laufenden Exportkampagnen für den MRTT lassen zusätzliche Aufträge für die nächsten Jahre erwarten. Auch die Lieferung von MRTTs an weitere europäische Kunden wird diskutiert.

Im März 2010 entschied sich der Hersteller Northrop Grumman, der mit EADS in einem Bieterteam angetreten war, gegen eine erneute Teilnahme an der Tankflugzeugausschreibung der US-Luftwaffe. Im Folgemonat gab EADS North America bekannt, am 9. Juli 2010 ein Angebot für die KC-45 abzugeben. Die US-Luftwaffe hatte 2008 die auf dem A330 basierende KC-45 ausgewählt; diese Entscheidung wurde jedoch im Laufe des Jahres zurückgezogen, und die Ausschreibung wurde auf die Amtszeit der nächsten US-Regierung verschoben.

Im Segment der leichten und mittelschweren Transport- und Missionsflugzeuge, in dem Airbus Military mit der C-295 und der CN-235 weltweit führend ist, gingen 15 Bestellungen von sechs verschiedenen Kunden ein. Die mexikanischen See- und Luftstreitkräfte orderten insgesamt sieben taktische Transportflugzeuge vom Typ C-295, die Tschechische Republik vier.

Bild oben: Mit dem A400M-Erstflug im Dezember 2009 fiel der Startschuss für die Testflugreihe, die das Flugzeug vor seiner Indienststellung absolviert.

Bild unten: Bestellungen für das taktische Transportflugzeug C-295 festigten die führende Weltmarktposition von Airbus Military in diesem Segment.

AUSBLICK

Da die Luftfahrtbranche konjunkturelle Bewegungen üblicherweise verzögert nachvollzieht, stagniert die Nachfrage nach Flugzeugen. Für 2010 rechnet Airbus mit einem leichten Rückgang der Bestellungen neuer Flugzeuge.

Mit einem umsichtigen Management seines Auftragsbestands will Airbus das Auslieferungsniveau der Jahre 2008/2009 halten.

Die anhaltende Abwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro wird sich weiterhin auf das Hedge-Buch und damit auf die Margen von Airbus auswirken. Um Kosten zu senken, wird Airbus das Power8-Programm bis zum Abschluss im Jahr 2010 fortführen und das Kosteneinsparungsprogramm Power8 Plus vorantreiben.

Das Management wird sich verstärkt darauf konzentrieren, die Schwierigkeiten in der A380-Serienproduktion zu beheben und die Entwicklung der Programme A400M und A350 XWB auf Kurs zu halten.

Im Luftfahrtmarkt wird die Öko-Effizienz sowohl für Fluggesellschaften als auch für Hersteller eine immer wichtigere Rolle spielen. Dank der Produktentwicklungen bei den Programmen A380, A350 XWB und A400M wird Airbus auch hier seine Wettbewerbsposition stärken.

Eurocopter

Mit einer starken Diversifizierung in den Bereichen Kunden, regionale Märkte und Dienstleistungsangebote konnte Eurocopter dem Konjunkturabschwung trotzen. Die Marktschwäche bei zivilen Hubschraubern wurde durch Aufträge aus dem öffentlichen Sektor ausgeglichen.

(in Mio. €)	2009	2008	Veränderung
Umsatz	4.570	4.486	+2%
EBIT	263	293	-10%
Auftragseingang	5.810	4.855	+20%
Auftragsbestand	15.064	13.824	+9%

Umsatz nach Märkten
(in % des Außenumsatzerlöses)

- 52% Zivil
- 48% Militärisch

Großes Bild: Eurocopter ist Marktführer im zivilen und öffentlichen Sektor. Die mittelschwere zweimotorige EC145 ist als Rettungshubschrauber erste Wahl.

Kleines Bild: Dank seiner engagierten und hoch qualifizierten Mitarbeiter konnte Eurocopter ein hohes Auslieferungsniveau halten.

Eurocopter hat seinen Auftragsbestand ausgebaut. Die Auslieferungen erreichten fast den Rekordstand von 2008. Mit 52 Prozent der Aufträge sicherte sich Eurocopter seine Spitzenstellung im zivilen und öffentlichen Markt.

Der Umsatz der Division stieg auf 4,6 Milliarden Euro (2008: 4,5 Milliarden Euro). Mit 558 Einheiten blieb das Auslieferungsniveau auch nach dem Rekordhoch 2008 (588 Einheiten) solide. Das EBIT hielt sich mit 263 Millionen Euro (2008: 293 Millionen Euro) nahezu auf Vorjahresniveau, wobei der Margendruck im NH90-Programm, höhere Aufwendungen für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung sowie Wechselkursschwankungen belasteten.

Eurocopter hat zudem das Kundendienstgeschäft weiter ausgebaut: So wurde ein „Public-Private Partnership"-Projekt für Entwicklung, Finanzierung und Betrieb von NH90-Simulatoren in Deutschland eingerichtet. Ferner entstanden neue regionale Servicezentren in Hongkong und Dallas.

Die Geschäftsführung hat das Restrukturierungsprogramm SHAPE aufgelegt, um die Effizienz bei Eurocopter zu steigern und Kosten zu senken. SHAPE umfasst die sechs Module „Kundenunterstützung", „Sparen", „Verbessern", „Investieren", „Vereinfachen" und „Mitarbeiterbindung". Die so erzielten Einsparungen haben Geldmittel für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben freigesetzt.

STABILER AUFTRAGSBESTAND

Trotz eines Rückgangs bei verkauften Einheiten verzeichnete die Division mit 5,8 Milliarden Euro ihren zweithöchsten Auftragseingang nach Auftragswert (2008: 4,9 Milliarden Euro). Die Nettobestellungen beliefen sich auf 344 neue Hubschrauber; der Gesamtauftragsbestand betrug 1.303 Hubschrauber und stieg auf 15,1 Milliarden Euro. 70 Prozent des Auftragseingangs entfielen auf Militär- und 30 Prozent auf Zivilhubschrauber.

Aufgrund seiner breiten Aufstellung über Marktsegmente und Regionen hinweg konnte sich Eurocopter gegen den Konjunkturabschwung behaupten. Der Auftragsrückgang am Zivilmarkt für leichte Hubschrauber wurde durch Aufträge für größere Militärhubschrauber sowie durch das anhaltend solide Oil & Gas-Geschäft kompensiert.

Eurocopter erhielt sowohl von den amerikanischen als auch den europäischen Streitkräften umfangreiche Aufträge. Die US-Armee bestellte weitere 51 Hubschrauber des Typs UH-72A Lakota. Ende 2009 waren bereits rund 100 UH-72A ausgeliefert – termingerecht oder sogar vor dem geplanten Lieferdatum. Die französischen Streitkräfte orderten 22 weitere taktische Transporthubschrauber vom Typ NH90, Brasilien leistete die erste Anzahlung für 50 im Jahr 2008 bestellte Maschinen des Typs EC725.

WACHSTUM IN ASIEN

Das Asiengeschäft ist weiter gewachsen. So hat der mittelschwere Mehrzweckhubschrauber EC175 termingerecht seinen Erstflug absolviert; er wird gemeinschaftlich mit dem chinesischen Partner AVIC entwickelt. In Japan stärkte Eurocopter seine lokale Präsenz durch die 80-prozentige Übernahme des lokalen Vertriebspartners Euroheli und die 60-prozentige Übernahme des Hubschrauberwartungsgeschäfts von All Nippon Airways Co.

Zahlreiche neue Dienstleistungsgeschäfte wurden aufgesetzt. Der Fokus lag dabei auf der weltweiten Einrichtung von Flugsimulationszentren für zivile und militärische Anwendungen.

AUSBLICK

Für 2010 wird mit einer anhaltend schwachen Auftragslage bei Zivilhubschraubern gerechnet; zudem dürfte die hohe Zahl Ende 2009 angebotener gebrauchter Hubschrauber eine Erholung des Marktes weiter verzögern. Der Verteidigungsmarkt bietet gute Perspektiven, ist jedoch an eine Konjunkturerholung und die Haushaltspolitik der Regierungen geknüpft. Der 2009 registrierte Auftragsrückgang bei kleineren Zivilhubschraubern wird sich 2010 in leicht rückläufigen Umsatz- und Auslieferungszahlen niederschlagen.

Das Restrukturierungsprogramm SHAPE – in dem der Beitrag von Eurocopter zu Future EADS bereits berücksichtigt ist – wird zur Kompensation des schwachen Zivilgeschäfts und des höheren Wettbewerbsdrucks beitragen. SHAPE soll bis Ende 2011 jährliche Einsparungen in Höhe von 200 Millionen Euro erzielen, Produktivitätsverbesserungen bewirken und Eurocopter in die Lage versetzen, Investitionen in Forschung und Entwicklung zu erhöhen.

So wird die Entwicklung innovativer Produkte und Dienstleistungen gewährleistet, die es Eurocopter ermöglichen, die Krise zu meistern und zukunftsfähig zu bleiben.

Astrium

Auftragsbestand vergrößert, Marktpositionen gestärkt – damit konnte Astrium sein rentables Wachstum auch im Jahr 2009 fortführen. Zudem spielte das Unternehmen bei der Entwicklung der europäischen Raumfahrtindustrie eine führende Rolle.

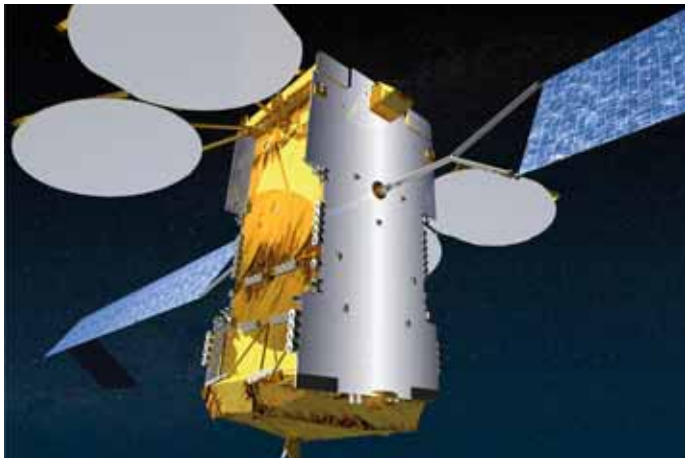
(in Mio. €)	2009	2008	Veränderung
Umsatz	**4.799**	4.289	+12%
EBIT	**261**	234	+12%
Auftragseingang	**8.285**	3.294	+152%
Auftragsbestand	**14.653**	11.035	+33%

Umsatz nach Märkten
(in % des Außenumsatzerlöses)

- 64% Zivil
- 36% Militärisch

Großes Bild: Solide Technologie, hohe Produktionsstandards und sorgfältige Prüfverfahren machen Astrium zu einem der zuverlässigsten Raumfahrttechnikunternehmen der Welt.

Kleines Bild: Eutelsats KA-SAT wird leistungsfähige Breitband-Internetdienste liefern. 2009 sicherte sich Astrium sieben von weltweit 30 Aufträgen für kommerzielle Telekommunikationssatelliten.



Astrium hat sich einmal mehr als eines der technisch zuverlässigsten und kommerziell erfolgreichsten Raumfahrtunternehmen auf den internationalen Märkten erwiesen: Die leistungsstarke Trägerrakete Ariane 5, die 2009 ihren 30. Geburtstag feierte, absolvierte den 35. erfolgreichen Start in Folge. Im Geschäft mit kommerziellen Telekommunikationssatelliten sicherte sich Astrium den größten Anteil an den weltweiten Aufträgen.

Der Umsatz von Astrium stieg um 12 Prozent auf 4,8 Milliarden Euro (2008: 4,3 Milliarden Euro). Zu diesem Wachstum beigetragen haben alle drei Geschäftsbereiche von Astrium: Satellites, Services und Space Transportation. Einen beträchtlichen Anteil zum Umsatz trugen die Erlöse aus der Auslieferung des ersten Kommunikationssatelliten (ComSatBw1) an die Bundeswehr bei. Der Umsatz enthält zudem einen nicht operativen positiven Einmaleffekt als Folge von Vergütungen für den erfolgreichen Dauerbetrieb kommerzieller Telekommunikationssatelliten in Höhe von 200 Millionen Euro.

Das EBIT wuchs um 12 Prozent auf 261 Millionen Euro (2008: 234 Millionen Euro). Der aufgestockte Anteil von Astrium an Spot Infoterra (von 41 Prozent im Jahr 2007 auf 96,3 Prozent Ende 2009) hat ebenfalls zu einem EBIT-Zuwachs geführt. Der EBIT-Beitrag des britischen Skynet-5-Vertrags sank hingegen aufgrund der Abwertung des britischen Pfunds. Die EBIT-Marge, die in den vorangegangenen vier Jahren kontinuierlich gestiegen war, verharrte im Jahr 2009 mit 5,4 Prozent in etwa auf Vorjahresniveau.

Zum Jahresende 2009 verzeichnete Astrium mit 14,7 Milliarden Euro (Jahresende 2008: 11 Milliarden Euro) einen Auftragsbestand in Rekordhöhe. Einen wesentlichen Anteil daran hatte ein Auftrag von Arianespace im Wert von über 4 Milliarden Euro über die Fertigung von 35 Ariane-5-Trägerraketen in den nächsten fünf Jahren. Zudem nahm Astrium sieben Bestellungen für kommerzielle Satelliten entgegen.

Der Ariane-5-Auftrag über das sogenannte Produktionslos PB ist der bisher größte Auftrag von Astrium und zeugt von der Zuverlässigkeit des Trägersystems. Die europäische Raumfahrtbehörde ESA beauftragte Astrium zudem mit einer Studie zur Entwicklung eines noch leistungsfähigeren Trägersystems, der Ariane 5 „Midlife Evolution“ mit einer von zehn auf zwölf Tonnen gesteigerten Nutzlastkapazität.

Der Astrium-Geschäftsbereich Satellites sicherte sich sieben von weltweit 30 Aufträgen für kommerzielle Telekommunikationssatelliten. Dazu zählte ein strategisch wichtiger Auftrag des weltweit führenden Anbieters von Satellitendienstleistungen, SES ASTRA, über vier Mehrzweck-Telekommunikationssatelliten im Wert von 500 Millionen Euro.

Der Geschäftsbereich Astrium Services hat sich vergrößert und weiterentwickelt: Im Programm Skynet 5 erreichte Astrium mit der Sicherstellung des vollen Systembetriebs einen Meilenstein und wurde vom britischen Verteidigungsministerium als zuverlässigster Lieferant ausgezeichnet. Nach der Auslieferung des ersten Telekommunikationssatelliten für die Bundeswehr, ComSatBw1, wurde Anfang 2010 ein zweiter Satellit auf den Start vorbereitet. Mit Blick auf die nächste Stufe der Entwicklung des Erdbeobachtungsgeschäfts seiner Tochter Spot Image hat sich Astrium überdies Investitionsgelder für zwei neue Erdbeobachtungssatelliten gesichert.

AUSBLICK

Der hohe Auftragsbestand von Astrium lastet die Produktion in einem schwierigen kommerziellen und öffentlichen Marktumfeld über mehr als drei Jahre hinweg aus.

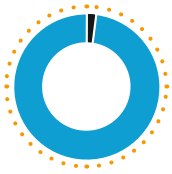
2010 sollen sechs Ariane-5-Trägersysteme ausgeliefert werden. Durch den verstärkten Wettbewerb, den schwachen US-Dollar und die Überprüfung der öffentlichen Haushalte nimmt jedoch der Margendruck in zentralen Programmen zu.

Die Kostenreduzierungsprogramme Future EADS und Power8 Plus werden im Jahr 2010 trotz schwierigerer Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Rentabilität in allen drei Geschäftsbereichen beitragen. Dabei versprechen insbesondere die Bereiche Services, sichere Kommunikation und Erdbeobachtung langfristiges Wachstum.

Verteidigung und Sicherheit

Das Eurofighter-Programm, Lösungen für sichere Kommunikation und landesweite Sicherheitssysteme haben den Auftragsbestand auf Rekordniveau gehoben. Verstärkt investiert wurde auch in die Entwicklung unbemannter Flugzeuge (Unmanned Aerial Vehicles – UAVs), sicherer Kommunikationsnetze und Verteidigungselektronik.

(in Mio. €)	2009	2008	Veränderung
Umsatz*	5.363	5.668	-5%
EBIT	449	408	+10%
Auftragseingang	7.959	5.287	+51%
Auftragsbestand	18.796	17.032	+10%

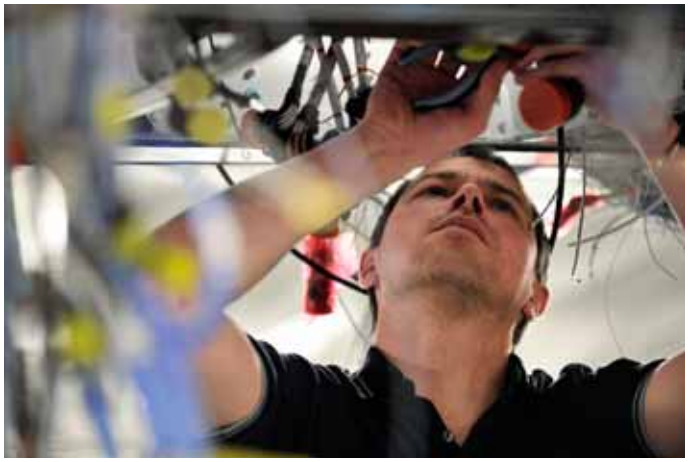


Umsatz nach Märkten
(in % des Außenumsatzerlöses)

- 1% Zivil
- 99% Militärisch

Großes Bild: Der Eurofighter ist das modernste Kampfflugzeug seiner Klasse. Ende 2009 wurde die 200. Maschine ausgeliefert.

Kleines Bild: Mit dem Engagement ihrer hoch qualifizierten Mitarbeiter konnte die Division Verteidigung und Sicherheit 2009 Kosten senken und die Effizienz erhöhen.



Die Division Verteidigung und Sicherheit blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Das stabile Wachstum in profitablen und ausgereiften Verteidigungsprogrammen wie dem Eurofighter wurde durch Aktivitäten im wachstumsstarken Sicherheitsbereich ergänzt.

Der Umsatz der Division belief sich auf 5,4 Milliarden Euro. Dies entspricht einer Steigerung um 3 Prozent, wenn man den Transfer des Augsburger Aerostructures-Werks an Airbus berücksichtigt (2008: 5,7 Milliarden Euro).* Den größten Wachstumsbeitrag steuerte das Eurofighter-Programm bei. Dies leistete auch einen entscheidenden Beitrag zum EBIT, das gegenüber 2008 (408 Millionen Euro) um 10 Prozent auf 449 Millionen Euro stieg. Die Umsatzrendite konnte auf 8,4 Prozent (2008: 7,2 Prozent) erhöht werden. Alle Geschäftsfelder senkten Kosten, steigerten die Effizienz und erreichten so die gesetzten Ziele der Verbesserungsprogramme.

Auftragseingänge in Höhe von 8 Milliarden Euro ließen das Orderbuch zum Jahresende 2009 auf den Rekordstand von 19 Milliarden Euro anwachsen (2008: 17 Milliarden Euro). Treiber waren hier insbesondere die Eurofighter-Tranche 3a, das Grenzschutzprogramm für Saudi-Arabien, Lenkflugkörper, Radare, Sichere Netzwerke und digitale Kommunikation.

EUROFIGHTER

Der Zuschlag für den Auftrag über weitere 112 Flugzeuge der Tranche 3a untermauerte die weltweit führende Rolle des Eurofighters und unterstrich den Markterfolg des Kampfflugzeugs. Ende 2009 wurde der 200. Eurofighter ausgeliefert. Die Exportaufträge für Österreich wurden abgeschlossen. Saudi-Arabien nahm seine ersten Maschinen im Juni 2009 entgegen. Darüber hinaus startete der Eurofighter innerhalb der NATO in den regulären Dienstbetrieb.

UNBEMANNTE FLUGZEUGE (UAV)

Die Division beendete erfolgreich die von Deutschland, Frankreich und Spanien beauftragte Risikominimierungsstudie für das Talarion UAV. Darüber hinaus führte sie eine erfolgreiche Testflugkampagne mit dem Barracuda-Demonstrator durch, dem größten in Europa gebauten UAV. Gemeinsam mit Northrop Grumman stellte die Division Verteidigung und Sicherheit zudem das erste unbemannte Flugsystem vom Typ Euro Hawk vor.

LANDESWEITE SICHERHEITSSYSTEME

Der Markt für Sicherheitsanwendungen bietet hervorragende Wachstumschancen. Mit dem Zuschlag für das Grenzsicherungsprogramm Saudi-Arabiens baute die Division ihre weltweite Führungsposition im Bereich landesweiter Sicherheitssysteme aus.

LENKFLUGKÖRPER

Auf den Heimatmärkten sicherte sich MBDA die zweite Tranche des komplexen Waffensystems TCW (Team Complex Weapon). Ein wesentliches Element der TCW-Beurteilungsphase ist ein französisch-britisches Gemeinschaftsprogramm zur Beschaffung eines hubschraubergestützten Waffensystems der nächsten Generation zur Bekämpfung von Seezielen.

RADAR- UND MISSIONSSYSTEME

Moderne Radarsysteme waren am Markt sehr erfolgreich. Insbesondere der Auftrag zur Ausstattung der Schweizer Militärflughäfen mit Systemen zur Flugsicherung leistete einen wichtigen Beitrag zu dieser Entwicklung. Der Auftrag im Wert von 130 Millionen Euro ist der erste Exportvertrag für das neue Flughafenkontrollradar (Airport Surveillance Radar – ASR).

AUSBLICK

Im Jahr 2010 wird das profitable Wachstum der Division Verteidigung und Sicherheit vor allem auf zwei Faktoren basieren: der Umsetzung großer Programme sowie zunehmenden Aktivitäten in neuen Wachstumsmärkten, insbesondere im Sicherheitsbereich.

Zusätzlich zur Sicherung ihrer Position in den europäischen Heimatmärkten wird die Division ihre weltweite Präsenz auf strategisch wichtigen Märkten mit hohen oder wachsenden Budgets ausbauen. Die Division wird weiterhin gezielt in ihre künftigen Schlüsseltechnologien und -produkte investieren. Hierzu zählen beispielsweise UAVs oder Radarsysteme der nächsten Generation. Darüber hinaus wird die Division ihr Angebot an umfassenden einsatzentscheidenden Dienstleistungen ausbauen.

Die Entwicklung der Verteidigungsetats sowie die zunehmende Internationalisierung müssen mittelfristig aufmerksam beobachtet werden.

* Der Umsatz des Werks Augsburg ist im Geschäftsjahr 2008 mit 438 Millionen Euro in der Division Verteidigung und Sicherheit enthalten. Seit 2009 ist das Werk Augsburg integraler Bestandteil von Premium AEROTEC und wird bei Airbus konsolidiert.

Tragende Säulen

Inhalt

52 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
54 Innovation
56 Öko-Effizienz
58 Einkauf
60 Ethik und Compliance

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Unsere Mitarbeiter, ihre Fähigkeiten und ihre Motivation sind unser wertvollstes Kapital. Der Personalbereich setzt sich dafür ein, die Mitarbeiterbindung zu steigern und die Kompetenzen unserer hoch qualifizierten Arbeitskräfte zu fördern.

Großes Bild: Die EADS-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter sind stolz auf die Produkte ihres Unternehmens.

Kleines Bild: EADS strebt danach, die künftigen Bedürfnisse der Arbeitskräfte frühzeitig zu erkennen und Kompetenzen konzernweit zu sichern.

UMFRAGE ZUR MITARBEITERBINDUNG

2009 gaben die Unternehmensleitung von EADS und der Personalbereich (Human Resources – HR) die erste konzernweite Befragung zur Mitarbeiterbindung (Engagement Survey) in Auftrag. Mit nahezu 70 Prozent war die Beteiligung an der Umfrage sehr hoch. Die Befragten zeigten sich durchweg stolz auf den Konzern und seine Produkte, wiesen aber auch deutlich auf Verbesserungsmöglichkeiten hin. Verbesserungspotenziale wurden insbesondere bei der Anerkennung der Mitarbeiter, dem Führungsverhalten sowie der internen Kommunikation erkannt. Gewünscht wurden zudem eine größere Nähe der Führungskräfte zu den Mitarbeitern sowie weitere Unterstützung durch den Personalbereich. Rund 4.000 Führungskräfte erhielten Bewertungen von ihren jeweiligen Teams. Die Ergebnisse wurden gemeinsam diskutiert und in Zusammenarbeit mit HR-Vertretern in entsprechende Aktionspläne umgesetzt.

KOMPETENZMANAGEMENT

Um nötige Fähigkeiten zu sichern und künftige Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter frühzeitig zu erkennen, hat EADS in den zurückliegenden drei Jahren in das konzernweite Kompetenzmanagement investiert. Zur Verbesserung von HR-Prozessen wie Personalbeschaffung, Mobilität und Ausbildung wurden einheitliche Instrumente und Abläufe implementiert. EADS-Kernkompetenzen wie Systemtechnik und Programmmanagement wurden identifiziert und einheitliche Entwicklungsprogramme eingeführt. Im Rahmen dieser Programme hat der Personalbereich spezifische Karrierewege definiert und Schulungsprogramme sowie externe Zertifizierungsinitiativen angestoßen. Innerhalb der Divisionen wurde schwerpunktmäßig die Entwicklung divisionsspezifischer Kernkompetenzen gefördert.

ATTRAKTIVER ARBEITGEBER

Eine im April 2009 durchgeführte Umfrage unter Absolventen technischer Studiengänge zeigte, dass die Attraktivität des Konzerns als Arbeitgeber gegenüber dem Vorjahr weiter zunimmt. In der Rangliste der begehrtesten Arbeitgeber steht EADS in Frankreich auf Platz eins, in Deutschland auf Platz sechs und europaweit auf Platz zehn. HR präsentiert die Vorzüge von EADS als Arbeitgeber aktiv an führenden europäischen Universitäten. EADS stellt jedes Jahr eine hohe Anzahl qualifizierter Ingenieure ein – im Jahr 2009 wurden mehr als 7.400 Stellen extern besetzt.

SOZIALER DIALOG

In den zehn Jahren seines Bestehens ist der Europäische Betriebsrat (European Works Council – ECW) zu einem unverzichtbaren Forum für den Meinungsaustausch mit Gewerkschaften und Mitarbeitervertretern bei EADS geworden. 2009 wurde eine neue, für alle EADS-Standorte geltende Vereinbarung zur Einführung eines Erfolgsbeteiligungsmodells unterzeichnet. Airbus, Eurocopter, Astrium sowie Verteidigung und Sicherheit behandeln unternehmensrelevante Fragen mit den eigenen europäischen Arbeitnehmervertretungen im Rahmen eines aktiven sozialen Dialogs bei EADS.

TALENTMANAGEMENT UND „PEOPLE REVIEWS"

EADS identifiziert und fördert künftige Führungskräfte durch intensives Talentmanagement. Die Corporate Business Academy des Konzerns bietet Trainingsprogramme für Führungskräfte sowie den Führungsnachwuchs an. Im Rahmen der Nachfolgeplanung für Positionen hat das EADS Executive Committee 2009 ein Prüfverfahren zur individuellen Leistungsbeurteilung besonders qualifizierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingeführt. Dieses Prüfverfahren liefert ein umfassendes Bild der Fähigkeiten potenzieller EADS-Führungskräfte und fördert die Mobilität zwischen den Geschäftsbereichen.

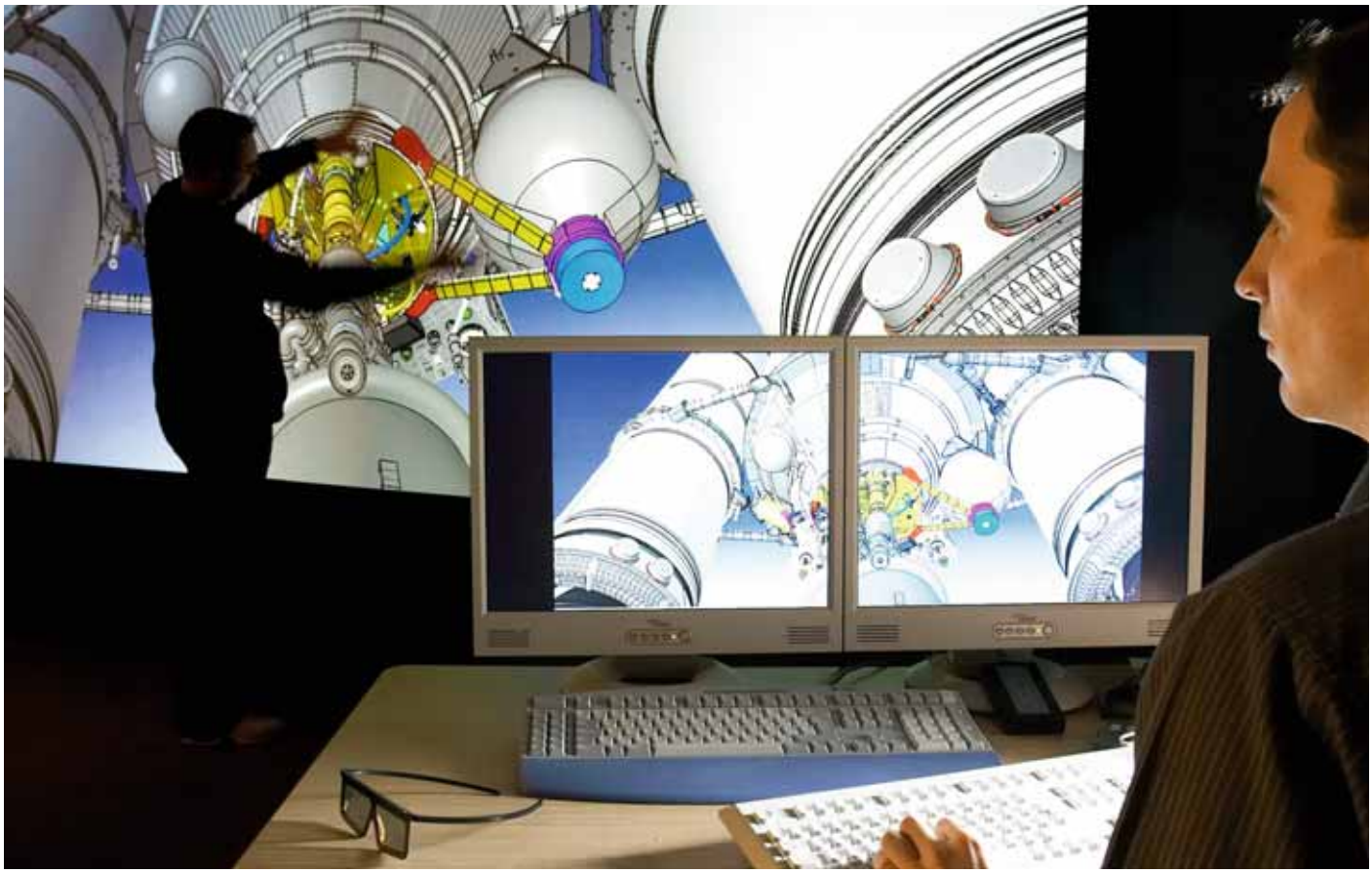
AUSBLICK

2010 sind auf Konzern- und Divisionsebene zahlreiche HR-Maßnahmen geplant, die die Mitarbeiterbindung erhöhen sollen. Hierzu zählen etwa konzernweite Workshops sowie ein umfassendes Training der rund 4.000 Führungskräfte. Die Mitarbeiterbefragung geht im Herbst 2010 in die zweite Runde.

Das International Mobility Centre wird seine Tätigkeit in vollem Umfang aufnehmen. Im Rahmen des Programms „Future EADS" wird die Implementierung des neuen Delivery- und Shared-Services-Modells des Personalbereichs fortgesetzt.

Innovation

Trotz des wirtschaftlichen Abschwungs investiert das Corporate Technical Office (CTO) weiterhin in Forschung und Entwicklung. Es setzt dabei vor allem auf die hohe Produktivität technologischer Innovationen sowie auf Öko-Effizienz.



Großes Bild: Die Bereitschaft zu hohen Investitionen in Technologien führte zur Entwicklung erfolgreicher Produkte wie der Ariane 5.

Kleines Bild: Höhere Umweltverträglichkeit spielt bei der Entwicklung neuer Technologien eine zentrale Rolle. Turbofan-Triebwerke verringern den wahrgenommenen Geräuschpegel von Verkehrsflugzeugen.

Auch in wirtschaftlichen Krisenzeiten behält EADS sein hohes Investitionsniveau bei, um die Ziele der Vision 2020 im Bereich Forschung und Technologie (F&T) zu erfüllen. 2009 investierte EADS 6,6 Prozent seines Umsatzes in eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung. Bei Patentanmeldungen nahm der Konzern im Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungssektor einen Spitzenplatz ein.

Aus strategischer Sicht lieferte F&T auch 2009 einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Vision 2020 für die Bereiche Schlüsseltechnologien, Anwerbung von Ingenieuren sowie F&T-Management. Das konzernweite Forschungszentrum Innovation Works dehnte seine internationale Präsenz in führenden Wissenschaftsregionen aus. So eröffnete Innovation Works ein neues Büro im indischen Bangalore und verstärkte seine Aktivitäten in Kanada, Russland und Großbritannien.

TECHNISCHE FORTSCHRITTE

Bei der Entwicklung neuer Technologien wurde besonderer Wert auf Umweltfreundlichkeit gelegt. Im Rahmen der Paris Air Show 2009 präsentierte Eurocopter seinen Technologie-Demonstrator Bluecopter mit einem Treibstoff sparenden, emissionsarmen Antriebssystem.

Das Engagement bei der Entwicklung von Biotreibstoffen der zweiten Generation wurde verstärkt. Hierfür wurde auch die Zusammenarbeit mit Universitäten, Start-up-Unternehmen und Zertifizierungsbehörden intensiviert. Nach Prognosen von Luftfahrt-Branchenverbänden könnte der Anteil von Biotreibstoffen in der Zivilluftfahrt bis 2030 auf 30 Prozent steigen.

Im Produktionsbereich treibt EADS die Einführung generativer Fertigungsverfahren (Additive Layer Manufacturing) voran, bei denen zur Abfallreduzierung bestimmte Stahlteile geschmiedet werden, anstatt sie aus Platten herauszuschneiden. Das F&T-Budget ist in den vergangenen fünf Jahren beträchtlich gestiegen. Dies wurde teils durch staatliche Zuschüsse und Steuererleichterungen, teils durch andere Formen externer oder öffentlicher Finanzierung unterstützt.

Die Zahl der Patentanmeldungen stieg von 792 im Jahr 2006 auf nun über 1.000 pro Jahr. Damit meldet EADS mehr Patente an als jedes andere Unternehmen der Luft- und Raumfahrtbranche. 2009 standen insbesondere die Qualität und Anzahl der Patente in Schwellenländern im Blickpunkt. Patentlizenzen werden nun aktiv vermarktet.

BESONDERE LEISTUNGEN GEWÜRDIGT

Im September 2009 wurden zum zweiten Mal die EADS Hall of Fame Awards vergeben. Hiermit würdigt EADS konzernweit besondere technische Leistungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ausgezeichnet wurden diesmal unter anderem Fortschritte bei der Entwicklung von Brennstoffzellen, die Arbeit am unbemannten Versorgungsfahrzeug ATV für die internationale Raumstation ISS sowie spezielles Know-how im Bereich Lean Manufacturing. Die Preise werden alle zwei Jahre verliehen, um die Beiträge der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Innovationskraft von EADS zu würdigen.

Dieser Beitrag wächst mit der Anzahl technischer Experten im Unternehmen. Das Programm wurde 2006 eingeführt und umfasst mittlerweile 1.250 ausgewiesene Experten.

VERBESSERUNGSPROGRAMME

Das EADS-Trainingsprogramm „Black Belt“ zur Optimierung betrieblicher Abläufe erreichte 2009 mit 300 Absolventen einen Meilenstein. Durch ihre Arbeit an der effizienteren Gestaltung von EADS-Prozessen haben diese qualifizierten „Black Belts“ bislang rund 60 Millionen Euro eingespart.

Auch mit dem 2008 gestarteten PHENIX-Programm zur Vereinheitlichung von Verfahren und Instrumenten in der Produktentwicklung und Fertigung konnten weiterhin Kosten eingespart werden.

AUSBLICK

Für das Jahr 2010 hat das CTO unter anderem folgende Ziele: richtungweisende Technologien in strategisch wichtigen Bereichen wie Öko-Effizienz gezielt fördern und die Führungsposition von EADS bei Luft- und Raumfahrtpatenten ausbauen.

Öko-Effizienz

Öko-Effizienz ist zentraler Bestandteil der Geschäftsstrategie von EADS. Deshalb entwickelt das Unternehmen Produkte, die möglichst umweltschonend produziert werden, sparsam sind oder aktiv dem Umweltschutz dienen.

Großes Bild: Auf der Paris Air Show 2009 stellte Eurocopter den Technologie-Demonstrator Bluecopter mit Treibstoff sparendem, emissionsarmem Antrieb vor.

Kleines Bild: Astrium entwickelt neue Technologien für die Solargeneratoren seiner Satelliten.

EADS strebt eine Führungsposition bei Innovationen an, um seine Öko-Effizienz zu erhöhen. Luftfahrzeuge zu bauen, die auch in ökologischer Hinsicht überzeugen, ist ebenso Teil dieser Strategie wie die Minimierung der Umweltauswirkungen unserer Produkte über deren gesamte Lebensdauer.

Die vom europäischen Rat für Luft- und Raumfahrtforschung (ACARE) definierten Forschungsziele dienen als Richtschnur für die Entwicklung umweltfreundlicher Technologien, die bis 2020 die Geräuschentwicklung von Luftfahrzeugen um 50 Prozent, den Kohlendioxidausstoß um 50 Prozent und Stickoxidemissionen um 80 Prozent reduzieren sollen. Darüber hinaus will EADS den Energieverbrauch, das Abwasser- und Abfallaufkommen sowie den Ausstoß von Kohlendioxid und flüchtigen organischen Verbindungen an seinen Produktionsstandorten in vergleichbarem Maße reduzieren.

In der Forschung wurden 2009 mehrere neue Meilensteine erreicht. Die Zahl der Standorte, die mit einem ISO-14001-Umweltmanagementsystem-Zertifikat ausgestattet sind, erhöhte sich auf 72; dies entspricht mehr als 95 Prozent der Beschäftigten.

„GRÜNE UND SAUBERE" PRODUKTE

EADS entwickelt gezielt neue Technologien zur Verbesserung der Öko-Effizienz. So wurden die Abgasemissionen pro Passagier bei den neuesten Airbus-Programmen wesentlich reduziert. Der zweistöckige A380 beispielsweise verbraucht pro 100 Kilometer weniger als drei Liter Treibstoff pro Passagier. Auch der A350 XWB wird hinsichtlich Treibstoffeffizienz und CO_2-Ausstoß exzellente Werte erreichen.

Nachwachsende Biotreibstoffe wirken sich günstig auf die CO_2-Bilanz aus und werden Prognosen zufolge einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des von der Air Transport Action Group (ATAG) gesetzten Ziels leisten – die CO_2-Emissionen im Luftverkehr bis 2050 (ausgehend vom Stand 2005) zu halbieren. Airbus setzt sich aktiv für das Verwenden von Biotreibstoffen ein. Forschungsprojekte sowie Boden- und Flugtests sollen die Zulassung beschleunigen und den flächendeckenden kommerziellen Einsatz bis 2030 ermöglichen.

Die neu gegründete Airbus-Tochter TARMAC Aerosave übernimmt die umweltfreundliche und sichere Demontage von Altflugzeugen sowie die Wiederverwertung der einzelnen Komponenten.

Eine besonders fortschrittliche und umweltfreundliche Technik demonstrierte Eurocopter bei der Pariser Luftfahrtmesse 2009 mit dem Treibstoff sparenden, emissionsarmen Bluecopter-Antriebssystem.

Auch der Raumfahrtsektor beteiligt sich an Maßnahmen, den Klimawandel zu verlangsamen. Astrium-Satelliten beobachten die Ökosysteme der Erde und analysieren etwa die Abholzung der Regenwälder im Amazonas-Gebiet. Zudem entwickelt Astrium neue Technologien, die Sonnenenergie aus dem Weltall auf die Erde übertragen.

UMWELTFREUNDLICHER BETRIEB

Ein öko-effizientes Unternehmen zu werden, bedeutet, Umweltkriterien bei Investitionen, Infrastrukturprojekten, Fertigungsprozessen oder im Einkauf zu berücksichtigen. Ein Verfahren zur Messung der CO_2-Bilanz, das die direkten und indirekten Emissionen einbezieht, wird daher derzeit entworfen. Um Fortschritte bei der Umsetzung der Ziele kontrollieren zu können, wurden 2009 unternehmensweit geltende Richtlinien und ein webbasiertes, globales Berichtswesen eingeführt.

Innerhalb von EADS sorgen eingerichtete Arbeitsgruppen dafür, dass die REACH-Verordnung zum Umgang mit gefährlichen chemischen Substanzen eingehalten wird.

AUSBLICK

EADS wird die Umsetzung der in der Vision 2020 festgelegten Öko-Effizienz-Ziele 2010 fortführen und die Umweltauswirkungen seiner Aktivitäten und Produkte über die gesamte Lebensdauer im Blick behalten. Zudem wird der Konzern durch das Entwickeln umweltfreundlicher Technologien, Produkte und Services neue Geschäftschancen wahrnehmen, die sich aus dem gestiegenen Umweltbewusstsein ergeben.

Einkauf

Im Einkauf bildete die Zielvorgabe, langfristig 40 Prozent außerhalb Europas zu beschaffen, weiterhin einen Schwerpunkt. Gleichzeitig wurden Effizienzsteigerungen erzielt und die Auswirkungen der Rezession auf die Lieferkette eingedämmt.

Großes Bild: Eine bessere Abstimmung zwischen den Divisionen im Einkauf schafft strategische Vorteile in Bereichen wie Aerostructures und Systems & Equipment.

Kleines Bild: Nach weitgehender Integration der Beschaffungsprozesse wird sich der Einkauf 2010 auf die Optimierung der Betriebsprozesse (Operational Excellence) konzentrieren.

Im EADS-Einkauf standen die Zeichen 2009 weiter auf Integration; Beispiele sind die Ernennung des Chief Procurement Officers (CPO) von Airbus zum Leiter des EADS Corporate Sourcing und die konzernweite Fusionierung des allgemeinen Beschaffungswesens.

Bei einem Airbus-Einkaufsbudget, das 70 Prozent des Gesamtumsatzes beträgt, bietet ein höheres Maß an Integration deutliche Vorteile: effizientere Beschaffung, Kostendämpfung und Koordinierung strategischer Maßnahmen an allen Standorten von EADS.

Maßgebliche Fortschritte wurden bei der Umsetzung der „Vision 2020"-Vorgaben erzielt, die 40 Prozent Beschaffung außerhalb Europas sowie Kurssicherung durch einen höheren Dollaranteil am Einkauf fordern.

STÄRKERE INTEGRATION

Die neu gegründete konzernweite Shared-Services-Organisation soll Synergien schaffen und Einsparpotenziale im Einkauf erschließen, dessen Ausgaben bei jährlich 8 Milliarden Euro liegen. EADS General Procurement (EGP) ist für professionelle Dienstleistungen, Produktentwicklung, IT, Dienstreisen, Investitionen, Facility Management und Wartung zuständig und wird einen wesentlichen Beitrag zu den Kostensenkungszielen des Integrationsprogramms Future EADS leisten.

Zwei neue Beschaffungsgremien in den Bereichen Aerostructures und Systems & Equipment sollen durch divisionsübergreifende Zusammenarbeit in strategischen Fragen und bei der Lieferantenbeurteilung zusätzliche Kostenvorteile erzielen („Smarter Buying").

WELTWEITE BESCHAFFUNG

EADS arbeitet weiter intensiv daran, das Einkaufsvolumen in strategisch wichtigen Ländern zu vergrößern, insbesondere in Asien. In China wurden die dortigen Einkaufsbüros und die Airbus Procurement Quality Teams zusammengelegt.

Der Anteil Indiens und Chinas wuchs kräftig, allerdings von niedrigem Niveau ausgehend, wobei Flugzeugkomponenten und andere hochwertige Produktklassen an Gewicht gewannen. Vertreter von EADS besuchten in Begleitung wichtiger Einkaufspartner beide Länder, um Gespräche mit potenziellen Lieferanten zu führen.

Das natürliche Hedging hat zugenommen. So sind mittlerweile mehr als 50 Prozent der Dollarumsätze durch den Einkauf in US-Dollar gegen Kursschwankungen gesichert; bei neuen Programmen wie dem Airbus A350 liegt der Anteil sogar noch höher.

VERANTWORTUNGSVOLLER EINKAUF

Die neu gegründete Procurement-Compliance-Organisation soll die bei EADS geltenden Grundsätze für einen verantwortungsvollen Einkauf in der gesamten Lieferkette etablieren. Dazu zählen insbesondere die Einhaltung von Menschenrechten und Arbeitsnormen sowie Umwelt- und Antikorruptionsrichtlinien.

KRISENMANAGEMENT

Indem EADS die Lage auf den Einkaufsmärkten genau beobachtete, konnten krisenbedingte Versorgungsschwierigkeiten frühzeitig erkannt und Unterbrechungen der Lieferkette vermieden werden. Zu Insolvenzen von Lieferanten kam es nur in wenigen Fällen, auf die proaktiv und im Einklang mit EADS-Richtlinien reagiert wurde.

AUSBLICK

Der Einkauf wird sich 2010 schwerpunktmäßig darauf konzentrieren, betriebliche Prozesse und Leistungssteigerungen in der Lieferkette intern zu optimieren. Zu den strategischen Zielen zählen der Ausbau des natürlichen Hedgings und der globalen Beschaffung sowie die strategische Einbindung wichtiger Lieferanten. Zudem will EADS innovative Beschaffungsprozesse fördern.

Die Leistungskontrolle erfolgt über einheitliche Kennzahlen (Key Performance Indicators), mit denen die Fortschritte bei der Strategieumsetzung und der Realisierung der Ziele der Vision 2020 gemessen werden.

Die neue Procurement-Compliance-Organisation wird verantwortungsvolle Beschaffungspraktiken intern und innerhalb der Lieferkette vorantreiben. Lieferanten werden genauere Informationen zu den Anforderungen erhalten, die EADS im Bereich Unternehmensverantwortung stellt. Damit die Effizienzziele verwirklicht werden, wird EGP darüber hinaus Verbesserungsmaßnahmen durchführen.

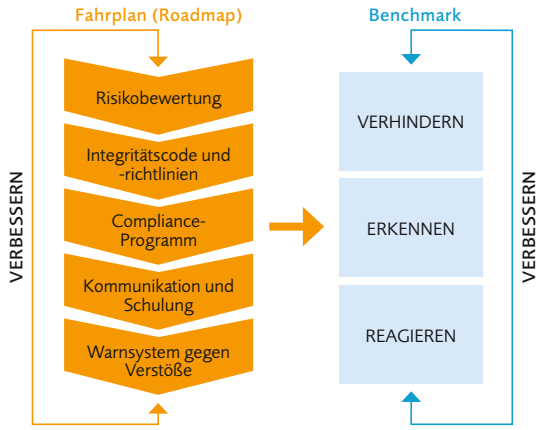
Ethik und Compliance

Die Luft- und Raumfahrtindustrie trägt eine besondere Verantwortung. EADS verpflichtet sich zu ethischem Verhalten und Transparenz, um anhaltende Wettbewerbsvorteile zu erzielen.

Bilder oben: Die Compliance-Organisation verstärkt ihre Präsenz auf Konzern- und Divisionsebene.

Grafik auf der folgenden Seite: Zur Implementierung eines Ethik- und Compliance-Programms wurde eine Best-Practices-Roadmap erstellt.

ETHIK- UND COMPLIANCE-PROGRAMM



EADS baut seine Compliance-Organisation weiter aus, so dass die internationalen Gesetze und Bestimmungen sowie die unternehmensinternen ethischen Prinzipien und Best Practices im Einklang mit den Interessen seiner Anteilseigner in allen Konzernbereichen eingehalten werden.

Das EADS Board of Directors strebt an, Geschäftsethik in einer Zeit, in der ethische Standards eine immer wichtigere Rolle im Marktgeschehen spielen, zur Grundlage nachhaltiger Wettbewerbsvorteile zu machen. Die Konsequenzen dieser Entwicklung verdeutlicht die seit 2009 geltende Federal Acquisition Regulation, die als Beschaffungsverordnung der US-Bundesbehörden geschäftsethische Grundsätze und Verhaltensregeln sowie bewusstseinsbildende Maßnahmen und ein Compliance-Programm vorschreibt.

Die Compliance-Organisation von EADS führt außerdem strenge, weltweit geltende ethische Standards für den Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungssektor ein, um gleiche Bedingungen für alle Marktteilnehmer zu schaffen.

STÄRKUNG DER COMPLIANCE-ORGANISATION

Im Laufe des Jahres wurden in allen Divisionen eigene Compliance-Beauftragte ernannt, die das Management bei der Einhaltung von Verhaltensrichtlinien unterstützen und das EADS-Ethikprogramm weiter vorantreiben. Bei EADS North America wurden für die Betreuung der Lieferkette neue, leitende Compliance-Funktionen eingerichtet.

Mit einem Fahrplan (Roadmap), der den sogenannten United States Federal Sentencing Guidelines und anderen internationalen Regelwerken entspricht, stärkt EADS die Compliance-Organisation. Zwischenberichte an das Board of Directors im Januar und November 2009 zeigten, dass die Zielvorgaben konsequent eingehalten wurden.

RISIKOSCHWERPUNKTE

Eine Compliance Risk Map wurde erstellt, aus der hervorgeht, in welchen Bereichen EADS besonders gefährdet ist.

Im Export wurde die Compliance-Organisation neu geordnet, um Exportkontrollrisiken einzudämmen. Das sogenannte Export Compliance Council, das alle exportrelevanten Aktivitäten überwacht und strategische Maßgaben vorgibt, nahm 2009 seine Tätigkeit auf. Es vereint die Verantwortlichen für Export-Compliance auf nationaler und auf Divisionsebene unter seinem Dach.

Geschäftsethische Prinzipien wurden 2009 auch systematisch in den für Fusionen und Übernahmen geltenden Due-Diligence-Prozess aufgenommen.

INTERNATIONALE STANDARDS

EADS nahm an mehreren Initiativen zur Erarbeitung weltweit geltender Standards teil. EADS-CEO Louis Gallois unterzeichnete als einer von 24 CEOs einen Brief an UN-Generalsekretär Ban Ki-Moon, in dem die Staatengemeinschaft aufgerufen wird, die UN-Konvention gegen Korruption konsequent durchzusetzen.

Am Erarbeiten der Global Principles of Business Ethics for the Aerospace and Defence Industry war EADS ebenfalls aktiv beteiligt. Die Global Principles sind ein Regelwerk für ethisches Geschäftsgebaren in der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, auf das sich der europäische Branchenverband (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe – ASD) und sein amerikanisches Pendant, die Aerospace Industries Association (AIA), im Oktober 2009 einigten.

AUSBLICK

Die Compliance-Organisation wird ihre Effektivität innerhalb von EADS 2010 weiter erhöhen. Besondere Schwerpunkte bilden dabei das internationale Unternehmensumfeld von EADS und das Einbinden der Lieferanten.

Ein Warnsystem soll es Mitarbeitern ermöglichen, unter Wahrung strenger Vertraulichkeit und ohne Angst vor Repressalien auf Verstöße gegen ethisches Geschäftsgebaren und Compliance hinzuweisen.

Außerdem werden Leistungsparameter eingeführt; sie sollen dafür sorgen, dass das Audit Committee des Board of Directors die Ergebnisse der Compliance-Organisation fachgerecht beurteilen kann.

Glossar

ACARE
Advisory Council for Aeronautics Research in Europe – Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa: europäische Forschungsorganisation, die sich zum Ziel gesetzt hat, Europas zivile Luftfahrt wirtschaftlicher, sauberer, sicherer und leiser zu machen.

ASYMMETRISCHE KONFLIKTE
Konflikte, in denen sich die Gegner in militärischer Stärke oder Art der Kampfführung erheblich unterscheiden – etwa Konflikte zwischen konventionellen Streitkräften und Terroristen.

ATAG
Air Transport Action Group: weltweite Vereinigung von Unternehmen und Verbänden der Luftfahrtbranche, die Luftfahrtinfrastrukturen umweltverträglich optimieren will.

ATV
Automated Transfer Vehicle: unbemannter Raumtransporter, der die Internationale Raumstation ISS mit Ausrüstung, Ersatzteilen, Treibstoff, Nahrungsmitteln, Luft und Wasser versorgen wird.

BIP
Bruttoinlandsprodukt: Gesamtwert aller Waren und Dienstleistungen, die im Laufe eines Jahres innerhalb der Landesgrenzen einer Volkswirtschaft hergestellt werden.

BLACK BELT
Qualifikation von EADS-Mitarbeitern, die in Lean-Management-Methoden unterrichtet wurden.

BLUECOPTER
Technologieträger von Eurocopter zur Demonstration „grüner“ innovativer Technologien, darunter ein Treibstoff sparendes, emissionsarmes Antriebssystem.

CO_2
Kohlendioxid: Treibhausgas, das zum Klimawandel beiträgt. Die Luftfahrt ist für 2 Prozent der weltweiten CO_2-Emissionen verantwortlich. EADS investiert in Technologien zur Senkung der CO_2-Emissionen von Flugzeugen um 50 Prozent bis 2020.

COMSATBw1
Erster Satellit des militärischen Kommunikationsprogramms der Bundeswehr. Astrium ist für das Weltraumsegment und die Bereitstellung im All („In Orbit Delivery“) verantwortlich. Der zweite Satellit, ComSatBw-2, wurde im März 2010 ausgeliefert.

CORPORATE BUSINESS ACADEMY
Am Standort Domaine de Villepreux nahe Bordeaux (Frankreich) ansässige EADS-Konzernakademie zur Führungskräfteentwicklung.

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

CYBER-SICHERHEIT
Schutz von Daten und Systemen ans Internet angeschlossener Netze.

EADS INNOVATION WORKS
Globales Netzwerk, das die Forschungs- und Technologielaboratorien von EADS betreibt und neue Technologien bereitstellt.

EBIT
Earnings Before Interest and Taxes – Gewinn vor Zinsen und Steuern: EADS verwendet das EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für die wirtschaftliche Leistung.

ERM
Enterprise Risk Management – Risikomanagement des Unternehmens: Gemeinsamer, konzernweit angewandter Prozess, der unter Beaufsichtigung des Board of Directors vom Management und von anderen Mitarbeitern durchgeführt wird. Das ERM dient der Identifizierung potenzieller Ereignisse, die einen Einfluss auf den Konzern haben könnten, und soll sicherstellen, dass EADS seine Ziele erreicht.

ESA
European Space Agency – die europäische Raumfahrtbehörde: Organisation zur Entwicklung des gemeinsamen europäischen Raumfahrtprogramms zum Wohle der Bürger Europas.

F&T
Forschung und Technologie: Gesamtheit aller Forschungs- und Technologiearbeit, die sich keinem Produkt direkt zuordnen lässt.

FUTURE EADS
EADS-Programm, das die Integration von Support-Funktionen im gesamten Konzern verbessern soll. Damit wollen wir die Effizienz steigern und die Liquidität sichern.

HEDGE
Auch „Hedging“: eine Form der finanziellen Absicherung, die vor nachteiligen künftigen Wechselkursbewegungen schützen soll. EADS verwendet Hedges insbesondere, um die Auswirkungen des schwankenden Dollarkurses abzumildern.

HOCHLAUF
Prozess, bei dem die Herstellung eines Produkts die jeweils nächste Ebene erreicht.

IATA
International Air Transport Association – Internationaler Verband der Luftverkehrsgesellschaften.

ICAO
International Civil Aviation Organisation – Internationale Zivilluftfahrtorganisation.

IMAZON
Das Institut für Mensch und Umwelt in Amazonien ist eine nicht gewinnorientierte Forschungsinstitution zur nachhaltigen Entwicklung Amazoniens.

ISO
International Organization for Standardization – Internationale Organisation für Normung.

KOHLENSTOFFFASERVERSTÄRKTER KUNSTSTOFF (CFK)
Sehr stabiler, leichter Verbundwerkstoff, der vermehrt bei der Herstellung leichter Flugzeugrumpfschalen eingesetzt wird.

LANGSTRECKENFLUGZEUG
Flugzeug, das unter normalen Reiseflugbedingungen und voller Beladung eine Reichweite von mehr als 3.000 Seemeilen erzielt.

LEAN MANUFACTURING
Schlanke Produktionsverfahren: Produktionsansatz, bei dem Verschwendung vermieden wird und möglichst wenig Ressourcen in der Produktion eingesetzt werden.

LUH
Light Utility Helicopter – leichter Mehrzweckhubschrauber: EADS ist Hauptauftragnehmer des „Light Utility Helicopter“ UH-72A Lakota der US-Armee, die den Hubschrauber für ein breites Spektrum an Einsätzen, Logistikmissionen, medizinische Evakuierungszwecke sowie zur Ausbildungsunterstützung nutzt.

MRTT
Multi-Role Tanker Transport – Mehrzweck-Tank- und Transportflugzeug: Tankflugzeug von Airbus Military auf der Basis des A330, das zur Luftbetankung von Militärflugzeugen eingesetzt wird.

NO_x
Stickoxide: Gase, die erwiesenermaßen zum Klimawandel beitragen. Entsprechend den Branchenzielen investiert EADS in Technologien, die den NO_x-Ausstoß bis 2020 um 80 Prozent senken sollen.

ÖKO-EFFIZIENZ
Managementphilosophie, die wirtschaftliche Wertschöpfung anstrebt und gleichzeitig die Auswirkungen auf die Umwelt minimieren will.

PHENIX
Programm zur Vereinheitlichung von Produkten, Herstellungsprozessen und Werkzeugen.

POWER8
Kostensenkungsprogramm bei Airbus, in dessen Rahmen eine neue Organisationsstruktur, schlankere Prozesse und ein besseres Liquiditätsmanagement eingeführt wurden.

POWER8 PLUS
Erweiterung des Kostensenkungsprogramms Power8 auf alle anderen EADS-Divisionen.

REACH
Registration Evaluation Authorisation and Restriction of Chemicals: EU-Verordnung zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung von Chemikalien, die den Ersatz von Gefahrenstoffen durch weniger gefährliche Substanzen regelt.

SHAPE-PROGRAMM
Transformationsprogramm von Eurocopter, das die Effizienz steigern und die Kosten senken soll.

SHARED SERVICES
Support-Funktionen, die verschiedene Tochtergesellschaften eines Konzerns gemeinsam nutzen, um die Effizienz zu steigern und die Kosten zu senken.

SINGLE-AISLE-FLUGZEUG
Flugzeug mit nur einem Mittelgang; Airbus verwendet diesen Begriff für die A320-Familie.

SKYNET 5
Satellitenbasiertes militärisches Kommunikationssystem des britischen Verteidigungsministeriums, das von EADS hergestellt und betrieben wird.

UAV
Unmanned Aerial Vehicle – unbemanntes Luftfahrzeug (Drohne): wiederverwendbares Luftfahrzeug, das ohne Besatzung fliegt und großteils für militärische Zwecke zum Einsatz kommt.

UMWELTMANAGEMENTSYSTEM
System, das signifikante Umweltauswirkungen identifiziert und handhabt, die Effizienz erhöht und die Einhaltung von Umweltgesetzen gewährleistet. Zudem gibt es Benchmarks für Verbesserungen vor.

VISION 2020
Strategische Vision von EADS, die dem Management die Entwicklungsrichtung des Konzerns bis zum Jahr 2020 vorgibt.

Adressen

EADS HAUPTSITZ

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.
Mendelweg 30
2333 CS Leiden
Niederlande
Tel. +31 71 524 56 00

ZENTRALE

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

In Deutschland:
EADS
81663 München
Deutschland
Tel. +49 89 607 0

In Spanien:
EADS
Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel. +34 915 85 70 00

EADS UK

EADS UK Limited
111, The Strand
WC2R OAG London
Großbritannien
Tel. +44 207 845 84 00

EADS NORTH AMERICA

EADS North America, Inc.
1616 North Ft. Myer Drive,
Suite 1600
Arlington, VA 22209
USA
Tel. +1 703 236 33 00

AIRBUS

Airbus
1, rond-point Maurice Bellonte
31707 Blagnac cedex
Frankreich
Tel. +33 5 61 93 33 33

Airbus Military
Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel. +34 915 85 70 00

Premium AEROTEC
Haunstetter Str. 225
86179 Augsburg
Deutschland
Tel. +49 821 801 0

Aerolia
13, rue Marie Louise Dissart
31027 Toulouse cedex 3
Frankreich
Tel. +33 5 81 91 40 00

EADS EFW
Grenzstraße 1
01109 Dresden
Deutschland
Tel. +49 351 8839 0

EUROCOPTER

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

ASTRIUM

Astrium
6, rue Laurent-Pichat
70516 Paris cedex 16
Frankreich
Tel. +33 1 77 75 80 00

Astrium SaTel.lites
31, rue des Cosmonautes
31402 Toulouse cedex 4
Frankreich
Tel. +33 5 62 19 62 19

Astrium Space Transportation

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

Airbus-Allee 1
28199 Bremen
Deutschland
Tel. +49 421 539 0

Astrium Services
6, rue Laurent-Pichat
75216 Paris cedex 16
Frankreich
Tel. +33 1 77 75 80 00

VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT

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

EADS Military Air Systems
Rechliner Straße
85077 Manching
Deutschland
Tel. +49 84 59 81 0

Eurofighter
Am Söldnermoos 17
85399 Hallbergmoos
Deutschland
Tel. +49 811 80 0

Defence and Communications Systems
Landshuter Straße 26
85716 Unterschleißheim
Deutschland
Tel. +49 89 3179 0

Defence Electronics
Wörthstraße 85
89077 Ulm
Deutschland
Tel. +49 731 392 0

MBDA
11, Strand
London WC2N 5RJ
Großbritannien
Tel. +44 20 7451 60 00

ÜBRIGE AKTIVITÄTEN

EADS Sogerma
Aéroport International
20, avenue Georges Barrès
33700 Mérignac
Frankreich
Tel. +33 5 56 55 40 00

ATR Avions de Transport Régional
1, allée Pierre Nadot
31712 Blagnac cedex
Frankreich
Tel. +33 5 62 21 62 21

EADS STRATEGY AND MARKETING ORGANISATION

Tel. +33 1 42 24 24 24
Fax +33 1 42 24 26 19

Repräsentanzen

Europa

Ankara, Türkei
Tel. +90 312 439 89 64
Fax +90 312 439 70 07

Athen, Griechenland
Tel. +30 210 69 83 871
Fax +30 210 69 83 870

Brüssel, Belgien
Tel. +32 25 04 78 12
Fax +32 25 04 78 28

London, Großbritannien
Tel. +44 207 845 83 94
Fax +44 207 845 84 01

Moskau, Russland
Tel. +7 495 797 53 67
Fax +7 495 797 53 66

Oslo, Norwegen
Tel. +47 22 00 95 50
Fax +47 22 00 95 51

Rom, Italien
Tel. +39 06 45 23 2901
Fax +39 06 45 23 4006

Warschau, Polen
Tel. +48 22 627 05 28
Fax +48 22 627 05 35

Afrika

Algier, Algerien
Tel. +33 1 42 24 24 70
Fax +33 1 42 24 26 86

Centurion, Südafrika
Tel. +27 12 6868 900
Fax +27 12 6868 911

Tripolis, Libyen
Tel. +218 21 335 1026
Fax +218 21 335 1257

Naher Osten

Abu Dhabi, VAE
Tel. +971 2 681 28 78
Fax +971 2 681 10 27

Doha, Katar
Tel. +974 411 0752
Fax +974 411 0784

Kairo, Ägypten
Tel. +20 2 279 486 71
Fax +20 2 279 573 17

Muskat, Oman
Tel. +968 24 601 922
Fax +968 24 602 845

Riad, Saudi-Arabien
Tel. +966 1 88 07 421
Fax +966 1 88 07 410

Nordamerika

Ottawa, Kanada
Tel. +1 613 230 39 02
Fax +1 613 230 14 42

Lateinamerika

Mexiko City, Mexiko
Tel. +52 55 47 77 51 00
Fax +52 55 47 77 32 74

Santiago de Chile, Chile
Tel. +56 23 33 43 33
Fax +56 23 33 47 77

São Paulo, Brasilien
Tel. +55 11 3093 2800
Fax +55 11 3093 2801

Asien

Bangalore, Indien
Tel. +91 80 4031 2530
Fax +91 80 4031 2531

Bangkok, Thailand
Tel. +662 610 4300
Fax +662 610 4301

Hanoi, Vietnam
Tel. +844 39 43 68 85
Fax +844 39 43 68 72

Jakarta, Indonesien
Tel. +62 21 57 97 36 17
Fax +62 21 57 97 36 16

Kuala Lumpur, Malaysia
Tel. +60 3 2163 0233
Fax +60 3 2163 0211

Neu-Delhi, Indien
Tel. +91 11 4580 1103
Fax +91 11 4580 1124

Peking, China
Tel. +86 10 646 1 1266
Fax +86 10 646 1 0409

Seoul, Südkorea
Tel. +82 2 798 49 25
Fax +82 2 798 49 27

Singapur, Singapur
Tel. +65 67 37 50 77
Fax +65 67 33 58 15

Sydney, Australien
Tel. +61 2 88 64 05 08
Fax +61 2 88 64 05 01

Taipeh, Taiwan
Tel. +886 2 2712 15 94
Fax +886 2 2712 10 89

Tokio, Japan
Tel. +81 3 5573 84 00
Fax +81 3 5573 84 01

Finanzkalender und Kontakt

Besuchen Sie uns auf unserer Website:
www.eads.com

FINANZKALENDER

Jahresergebnisse 2009:
9. März 2010

Ergebnisse erstes Quartal 2010:
14. Mai 2010

Hauptversammlung:
1. Juni 2010, Amsterdam,
Niederlande

Informationstreffen für Aktionäre:
29. Juni 2010, Paris,
Frankreich

Halbjahresergebnisse 2010:
30. Juli 2010

Neunmonatsergebnisse 2010:
12. November 2010

KONTAKT INVESTOR RELATIONS

Gebührenfreie Telefonnummern:
Deutschland: 00 800 00 02 2002
Frankreich: 0 800 01 2001
Spanien: 00 800 00 02 2002

Aktionäre aus anderen Ländern wählen:
+33 1 45 30 85 82

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

EADS möchte sich bei allen bedanken, die an der Erstellung dieses Geschäftsberichts und der Fotos beteiligt waren.

www.reports.eads.com

DER VOLLSTÄNDIGE EADS-GESCHÄFTSBERICHT 2009 UMFASST:

DAS UNTERNEHMEN IM JAHR 2009

Welten verbinden

REGISTRIERUNGSDOKUMENT 2009

Finanzbericht

Mixed Sources
Product group from well-managed forests, controlled sources and recycled wood or fiber
www.fsc.org Cert no. GFA-COC-001511
© 1996 Forest Stewardship Council

Gestaltung und Produktion: HGB Hamburger Geschäftsberichte | Text: The Clerkenwell Consultancy | Druck: Kriechbaumer
Fotos: © by EADS: Abaca/C. Guibbaud, Abaca/N. Gouhier, P. Barthe, T. Carlson, M. Custred, J. Dannenberg, J. Deulin, P. Dumas, A. Dumenjou, T. Goisque, H. Goussé, Mango Producciones – A. De Pablo, P. Masclet, E. Nojaroff, S. Ognier, P. Penna, Planet Focus Ltd./G. Lee, S. Ramadier, E. Raz, M. Zinner, Airbus, Airbus China, Airbus/Fixion, Astrium, ATR, Defence & Security, Eurocopter, EADS North America, Fotolia.com/Y. Arcurs, Fotolia.com/T. Trojanowski, Pool Bertolin Morin/IP3-MaxPPP

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