

FINANZBERICHT

REGISTRIERUNGSDOKUMENT 2012



EADS

www.eads.com



REGISTRIERUNGSDOKUMENT 2012

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

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

Dieses Registrierungsdocument wurde gemäß Anlage 1 der EU-Verordnung 809 / 2004, in englischer Sprache erstellt und von der zuständigen niederländischen Finanzmarktbehörde *Autoriteit Financiële Markten* („AFM“) in Anwendung des Gesetzes *Wet op het financieel toezicht* (in der geänderten Fassung) gemäß Richtlinie 2003 / 71/EG am 3. April 2013 genehmigt. Dieses Registrierungsdocument kann nur dann zur Unterstützung einer Finanztransaktion und als Bestandteil eines Prospektes gemäß Richtlinie 2003 / 71 / EG verwendet werden, wenn es durch eine von der AFM genehmigte Wertpapierbeschreibung und eine Zusammenfassung ergänzt wird. Diese Übersetzung dient ausschließlich Informationszwecken. Im Zweifel hat die englisch-sprachige Fassung des Registrierungsdocuments Vorrang.

EADS

REGISTRIERUNGSDOKUMENT
2012

Risikofaktoren

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

	Risikofaktoren	7		2 Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage	67
1.	Finanzmarktrisiken	8		2.1 Analyse der Finanz- und Ertragslage	68
2.	Geschäftsbezogene Risiken	12		2.1.1 Überblick	69
3.	Rechtliche Risiken	18		2.1.2 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	70
4.	Industrie- und Umweltrisiken	20		2.1.3 Leistungskennzahlen	75
				2.1.4. Ertragslage	80
1	Informationen über die Aktivitäten von EADS	23		2.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht-beherrschender Anteile)	85
1.1	Darstellung des EADS-Konzerns	24		2.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung	86
1.1.1	Überblick	24		2.1.7 Sicherungsgeschäfte	94
1.1.2	Airbus	28		2.2 Jahresabschlüsse	95
1.1.3	Eurocopter	38		2.3 Honorare der Abschlussprüfer	96
1.1.4	Astrium	42		2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern	97
1.1.5	Cassidian	48			
1.1.6	Übrige Aktivitäten	51		3 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital	99
1.1.7	Beteiligungen	53		3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	100
1.1.8	Versicherung	54		3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	100
1.1.9	Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	55		3.1.2 Rechtsform	100
1.1.10	Forschung und Technologie, geistiges Eigentum	57		3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten	100
1.1.11	Umweltschutz	58		3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	102
1.1.12	Arbeitnehmer	62		3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	102
1.1.13	Aufnahme durch Verweis	63		3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister	103
1.2	Jüngste Entwicklungen	63		3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	103
				3.1.8 Geschäftsjahr	103
				3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	103
				3.1.10 Hauptversammlung	103
				3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	105
				3.1.12 Obligatorische Veräußerung	107
				3.1.13 Obligatorische Übernahmeangebote	108

3.2	Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	109	4	Corporate Governance	129
3.2.1	Ausgegebenes Grundkapital	109	4.1	Geschäftsführung und Kontrolle	130
3.2.2	Genehmigtes Kapital	109	4.1.1	Neue Führungsstrukturen	130
3.2.3	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	110	4.1.2	Führungsstrukturen in 2012	133
3.2.4	Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	110	4.1.3	Der niederländische Corporate Governance Kodex – „Anwendung oder Erklärung“	144
3.2.5	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	111	4.1.4	Risikomanagementsystem im Unternehmen	145
3.3	Aktienbesitz und Stimmrechte	112	4.1.5	Compliance Organisation	150
3.3.1	Aktionärsstruktur	112	4.2	Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte	151
3.3.2	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	113	4.2.1	Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	151
3.3.3	Art der Aktien	117	4.2.2	Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	155
3.3.4	Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	117	4.2.3	Geschäfte mit verbundenen Parteien	155
3.3.5	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	119	4.2.4	Gewährte Darlehen und Garantien für Directors	155
3.3.6	Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns	119	4.3	Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	156
3.3.7	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	121	4.3.1	Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	156
3.4	Dividenden	125	4.3.2	Belegschaftsaktienpläne (ESOP)	156
3.4.1	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	125	4.3.3	Langfristige Leistungspläne	157
3.4.2	Dividendenpolitik von EADS	125	5	Für das Registrierungsdocument verantwortliche juristische Person	165
3.4.3	Nicht eingeforderte Dividenden	125	5.1	Für das Registrierungsdocument verantwortliche juristische Person	166
3.4.4	Besteuerung	126	5.2	Erklärung der für das Registrierungsdocument verantwortlichen juristischen Person	166
3.5	Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren	127	5.3	Informationsrichtlinie	167
			5.4	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	167
			5.5	Erhebliche Änderungen	168

Risiko- faktoren

Risikofaktoren

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

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

1. Finanzmarktrisiken

Risiken aufgrund der Wirtschaftslage und Staatsschuldenkrise

Da EADS ein global agierendes Unternehmen ist, hängt die Geschäfts- und Leistungsentwicklung in erheblichem Maße von der Wirtschafts- und Marktlage in Europa, den USA und der übrigen Welt ab. Marktstörungen und ein erheblicher Wirtschaftsabschwung könnten unter anderem schnell durch Krisen, die sich negativ auf die Kredit- oder Liquiditätsmärkte auswirken, auf Grund regionaler oder globaler Rezessionen, drastischer Schwankungen der Rohstoffpreise (einschließlich für Erdöl), Wechselkurse oder Zinssätze, Inflation oder Deflation, Herabstufungen des Ratings von Staats- und Bankschulden, Restrukturierungen oder Zahlungsausfällen oder auf Grund ungünstiger geopolitischer Ereignisse (einschließlich der Entwicklung im Nahen Osten, Nordafrika und in anderen Regionen) entstehen. Solche Marktstörungen und Konjunkturabschwünge könnten die Geschäftstätigkeit von EADS kurz- oder auch langfristig belasten und könnten sich negativ auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage von EADS auswirken.

Auf den europäischen Finanzmärkten kam es in den vergangenen Jahren in Folge von Bedenken hinsichtlich der Fähigkeit bestimmter Länder im Euroraum, ihre Staatsschulden abzubauen und ihre Schulden zu refinanzieren oder bei Fälligkeit zu zahlen, zu erheblichen Störungen. Diese Störungen haben zur Belastung der Kreditmärkte beigetragen, die Volatilität des Euro-Kurses gegenüber anderen wichtigen Währungen erhöht und ungewisse Aussichten sowohl für die unmittelbare Wirtschaftslage von Ländern im Euroraum als auch für die Qualität von Darlehen an staatliche Schuldner und Banken in der EU geschaffen. Allgemeiner ausgedrückt hat sich die Staatsschuldenkrise im Euroraum indirekt auf die weltweiten Finanzmärkte und in zunehmendem Maße auf die Wirtschaftslage in Europa und die übrigen Regionen der Welt ausgewirkt.

In den USA werden die durch das wachsende Haushaltsdefizit und die Nachhaltigkeit von Staatsschulden ausgelösten Befürchtungen in den kommenden Jahren vermutlich durch eine Kombination von Steueranhebungen, die Erarbeitung von Haushaltskürzungen oder Streichungen von Verteidigungskosten oder Ausgaben zusammen mit einer Anhebung der Schuldenobergrenze zur Finanzierung weiterer Darlehen in Angriff genommen werden müssen. Dies könnte sich negativ auf das Wirtschaftswachstum in den USA und weltweit, die Bonität von US-amerikanischen Schatzpapieren und den Kurs des US-Dollar im Vergleich zu anderen wichtigen Währungen (insbesondere dem Euro oder dem britischen Pfund) auswirken, was dann wiederum die Umsätze von EADS im Verteidigungssektor, den Marktwert der Investitionen von EADS oder die Wechselkurse belasten könnte, mit denen EADS sein Fremdwährungsrisiko absichert.

Falls sich die wirtschaftlichen Bedingungen verschlechtern sollten oder es zu ausgeprägteren Marktstörungen kommen sollte, könnte dies zu einer erneuten oder zunehmenden Verengung des Kreditmarkts, geringer Liquidität und extremer Volatilität auf den Kredit-, Devisen- und Aktienmärkten führen. Dies könnte verschiedene Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit von EADS haben, wie unter anderem:

- Kunden könnten Flugzeugbestellungen unter anderem wegen fehlender angemessener Kreditversorgung auf dem Finanzierungsmarkt für Flugzeugkäufe oder wegen einer schwachen Passagiernachfrage nach Flugreisen oder einer allgemein schwächeren Frachtnachfrage entweder aufschieben oder stornieren;
- ein Anstieg der Absatzfinanzierungen, die EADS ihren Kunden zur Unterstützung von Flugzeugkäufen anbieten muss, könnte EADS trotz Sicherheiten an den Flugzeugen verstärkt dem Ausfallrisiko der Kunden aussetzen;

- ein weiterer Abbau der Ausgaben der öffentlichen Hand in den Bereichen Verteidigung, nationale Sicherheit und Raumfahrt, die über die bereits weltweit vorgesehenen staatlichen Budgetkonsolidierungsmaßnahmen hinausgehen;
- finanzielle Instabilität, die Verweigerung von Krediten oder die Insolvenz wichtiger Zulieferer und Subunternehmer, was EADS daran hindern könnte, ihren Verpflichtungen gegenüber ihren Kunden fristgerecht und auf zufriedenstellende Art und Weise nachzukommen;
- weiterer Abbau der Verschuldung sowie Fusionen, Rating-Downgrades und Insolvenzen von Banken und anderen Finanzinstituten mit der Folge einer geringeren Auswahl an Geschäftspartnern und geringerer Kreditverfügbarkeit, was eine Verringerung der Verfügbarkeit von Bankgarantien zur Folge haben kann, die EADS für ihre Geschäftstätigkeit benötigt oder ihre Fähigkeit einschränkt, Wechselkursabsicherungsgeschäfte wie gewünscht durchzuführen; und

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

Die Finanzergebnisse von EADS könnten auch von den beim Verkauf oder Tausch von Finanzinstrumenten realisierten Gewinnen oder Verlusten, Wertminderungsaufwendungen auf Grund der Neubewertung von Schuldpapieren und Aktien sowie anderen Anlagen, Zinssätzen, Barguthaben und Veränderungen des Zeitwertes von Derivaten beeinträchtigt werden. Eine erhöhte Volatilität der Finanzmärkte und allgemeine wirtschaftliche Ungewissheit würde das Risiko erhöhen, dass die in Zukunft aus den Finanzinstrumenten von EADS tatsächlich erzielten Beträge erheblich von dem ihnen derzeit zugewiesenen Zeitwert abweichen könnten.

Fremdwährungsrisiko

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

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

Sicherungsstrategie von EADS abgesichert ist, gegebenenfalls beträchtlichen Wechselkursschwankungen ausgesetzt.

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

Die konsolidierten Erlöse, Kosten, Aktiva und Passiva, die auf andere Währungen als den Euro lauten, werden zum Zweck der Erstellung des Jahresabschlusses in Euro konvertiert. Veränderungen des Wertes dieser Währungen in Bezug zum Euro haben daher Auswirkungen auf den Euro-Wert der ausgewiesenen Umsatzerlöse, der Kosten, Ergebnisse vor Zinsen und Steuern, Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten („EBIT*“), der übrigen Finanzergebnisse, Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von EADS.

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

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

Absatzfinanzierungsvereinbarungen

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

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

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

Außerdem hat EADS diverse ausstehende Deckungsverpflichtungen, um die Finanzierung des Auftragsbestands von Airbus und ATR abzusichern. Wenn die Erfahrungen der Vergangenheit auch nahelegen, dass wahrscheinlich nicht alle diese vorgesehenen Finanzierungsvorhaben umgesetzt werden, könnten die Verkaufsfinanzierungsverpflichtungen von EADS jedoch entsprechend dem Absatzwachstum je nach den mit Kunden getroffenen Vereinbarungen zunehmen. Trotz der von EADS eingeleiteten Maßnahmen zur Vermeidung von Risiken in Zusammenhang mit den oben beschriebenen Absatzfinanzierungsgeschäften wird EADS weiterhin dem Ausfallrisiko der Kunden bzw. dem Risiko eines erheblichen Wertverlusts der finanzierten Flugzeuge auf dem Wiederverkaufsmarkt ausgesetzt sein, was sich nachteilig auf ihre künftige Vermögens- und Ertragslage auswirken könnte.

Kontrahentenkreditrisiko

Außer dem oben beschriebenen Kreditrisiko im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung ist EADS einem Kreditrisiko aufgrund eventueller Nichterfüllung seiner Geschäftspartner von Finanzinstrumenten wie zum Beispiel Sicherungsinstrumenten und Barinvestitionen ausgesetzt. Der Konzern hat jedoch Richtlinien zur Vermeidung der Konzentration von Kreditrisiken sowie zur Begrenzung des Kreditrisikos etabliert.

Geschäftspartner für Transaktionen mit Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten und Wertpapieren sowie mit Derivaten sind begrenzt auf Kreditinstitute, Unternehmen oder Staaten mit höchster Bonität. Das Kreditlimitsystem von EADS ordnet den Vertragspartnern Kreditlinienobergrenzen zu, die auf einem Mindest-Rating der Kreditwürdigkeit beruhen, das von Standard & Poor's, Moody's und Fitch Ratings veröffentlicht wird. Außer dem Kredit-Rating berücksichtigt das Kreditlimitsystem auch die Rahmendaten des Geschäftspartners sowie Sektor- und

Fälligkeitszuordnungen und weitere qualitative und quantitative Kriterien wie zum Beispiel Indikatoren des Kreditrisikos. Das von EADS eingegangene Kreditrisiko wird regelmäßig überprüft und die jeweiligen Limits werden regelmäßig bewertet und aktualisiert. Des Weiteren verfolgt EADS ständig die Zielsetzung, einen bestimmten Grad an Diversifikation ihres Portfolios im Hinblick auf einzelne Vertragspartner wie auch auf Kreditinstitute, Unternehmen und Staaten aufrechtzuerhalten, um ein erhöhtes, auf wenige Vertragspartner konzentriertes Kreditrisiko zu vermeiden.

Es kann jedoch keine Zusicherung dafür erteilt werden, dass EADS im Fall einer systemischen Marktstörung keine Verluste aus bestimmten Derivaten oder Barmittelinvestitionen erleiden wird. Unter diesen Umständen könnten der Wert und die Liquidität dieser Finanzinstrumente nachgeben und zu einem erheblichen Wertverlust führen, welcher sich wiederum negativ auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage von EADS auswirken kann.



Darüber hinaus wird sich die schrittweise Einführung neuer Finanzrichtlinien (Basel III, EMIR, CRD4, Bankenrestrukturierungsrichtlinie, Dodd Frank-Act, Volcker-Rules etc.) auf das Geschäftsmodell von Banken (wie zum Beispiel die Aufspaltung zwischen Investment Banking und Handelsbanken) und auf die Kapitalkosten der Aktivitäten solcher Banken im Verhältnis zu Derivaten, die im Freiverkehr gehandelt werden, auswirken und somit auch auf die Finanzierungsfolgen der

zentralen Clearingstellen und die Besicherung von im Freiverkehr gehandelten Derivaten für Unternehmen wie EADS. Diese Entwicklung kann letztendlich zu höheren Kosten führen und zum Beispiel die Liquidität der langfristigen Sicherungsgeschäfte von EADS reduzieren, da die Banken versuchen, die zusätzlichen Kosten entweder an ihre Firmengeschäftspartner weiterzugeben oder sich ganz von Geschäften mit niedriger Gewinnspanne zurückzuziehen.

Kapitalbeteiligungsportfolio

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

Die Hauptinvestition von EADS in ein verbundenes Unternehmen ist Dassault Aviation. Der Nettovermögenswert dieser Investition belief sich zum 31. Dezember 2012 auf 2,5 Milliarden Euro. EADS ist dem Risiko unerwarteter wesentlich nachteiliger Änderungen im Wert von Dassault Aviation sowie der übrigen assoziierten Unternehmen ausgesetzt. Da die Beteiligungen an

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

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

Pensionsverpflichtungen

EADS ist an verschiedenen Pensionsplänen sowohl für die Führungskräfte als auch die Mitarbeiter beteiligt, von denen einige eine Unterdeckung aufweisen. Für weitere Informationen zu diesen Plänen siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25B: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Obwohl die EADS in ihrer Bilanz eine Rückstellung für ihren Anteil an der Unterdeckung, basierend auf den aktuellen Schätzungen, berücksichtigt hat, besteht keine Gewähr, dass diese Schätzungen in Zukunft nicht nach oben korrigiert werden, wodurch die EADS in Zusammenhang mit solchen Pensionsplänen weitere Rückstellungen vornehmen müsste.

Die erforderlichen Anpassungen dieser Rückstellungen werden von folgenden Faktoren bestimmt: (i) dem Diskontfaktor (der zum Teil von

den Zinssätzen abhängt) und der Inflationsrate, die zur Berechnung des derzeitigen Nettowertes der Pensionsverpflichtungen angewendet wird, (ii) der Wertentwicklung der Vermögensklassen, die in den Pensionsanlagen vertreten sind und (iii) zusätzlichen Bareinschüssen, die EADS gelegentlich zu den Pensionsanlagen beiträgt. EADS hat angemessene Maßnahmen ergriffen, um potenzielle Verluste der Pensionsanlagen zu beschränken und die besonderen Merkmale der Pensionsverpflichtungen besser mit den Merkmalen der Pensionsanlagen als langfristiges Ziel abzustimmen. Dennoch hätten alle erforderlichen zusätzlichen Rückstellungen einen nachteiligen Effekt auf das Eigenkapital (abzüglich latenter Steuern) von EADS, was sich wiederum nachteilig auf die zukünftige Finanzlage von EADS auswirken könnte.

Besteuerung

Als multinationaler Konzern mit Betrieben in vielen verschiedenen Rechtsordnungen und Umsätzen weltweit unterliegt EADS dem Steuerrecht verschiedener Länder. EADS führt seine Geschäfte so, dass aus den Synergien und der kommerziellen Kapazität seiner verschiedenen Unternehmen Wert geschöpft wird und ist daher bestrebt, seine Geschäfte und Transaktionen auf steuereffiziente

Weise zu strukturieren. Die Struktur der Organisation von EADS und der von ihr eingegangenen Geschäfte basiert auf ihrer eigenen Auslegung der geltenden Steuergesetze und Bestimmungen und greift allgemein auf Stellungnahmen zurück, die von internen oder unabhängigen Steuerberatern eingeholt wurden, sowie in dem jeweils nötigen Umfang auf Vorgaben oder spezielle Richtlinien

der zuständigen Steuerbehörden. Es kann keine Zusicherung erteilt werden, dass die Steuerbehörden keinen Einspruch gegen diese Auslegungen erheben werden, wobei EADS oder ihre Tochtergesellschaften in diesem Fall Steuerforderungen unterliegen könnten. Darüber hinaus können die für die Unternehmen von EADS geltenden Steuergesetze und Bestimmungen von

den Steuerbehörden geändert werden, zum Beispiel in Folge veränderter finanzieller Umstände oder Prioritäten, was wiederum die Steuereffizienz von EADS insgesamt beeinträchtigen könnte. Alle zusätzlichen Steuerverpflichtungen könnten sich negativ auf die künftige Vermögens- und Finanzlage von EADS auswirken.

Für weitere Informationen zu Finanzmarktrisiken und der Art, wie EADS diese steuert, siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34A: Informationen über Finanzinstrumente – Finanzielles Risikomanagement“.

2. Geschäftsbezogene Risiken

Konjunkturabhängigkeit des Marktes für Verkehrsflugzeuge

In der Vergangenheit war der Markt für Verkehrsflugzeuge zyklischen Schwankungen unterworfen, die zum Teil auf Veränderungen der Passagiernachfrage nach Flugreisen und Frachtaktivitäten zurückzuführen sind, welche hauptsächlich durch das Wirtschaftswachstum oder das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts („BIP“) angetrieben wird. Allerdings spielen andere Faktoren ebenfalls eine wichtige Rolle für die Ermittlung des Verkehrsflugzeugmarktes, wie zum Beispiel (i) das Durchschnittsalter und die technische Veralterung der Flugzeugflotten im Verhältnis zu neuen Flugzeugmodellen, (ii) die Anzahl und Charakteristika

von Flugzeugen, die aus dem Verkehr gezogen wurden, um eventuell später wieder eingesetzt zu werden, (iii) Passagier- und Frachtlastfaktoren, (iv) die Preispolitik der Fluggesellschaften, (v) das finanzielle Wohl der Fluggesellschaften und die Verfügbarkeit von externen Finanzierungen für Flugzeugkäufe, (vi) Deregulierung und (vii) Umweltauflagen, die sich auf die Flugindustrie auswirken. EADS geht davon aus, dass sich der Markt für Verkehrsflugzeuge weiterhin zyklisch entwickeln wird und dass künftige rückläufige Wirtschaftstrends in der Zukunft negative Auswirkungen auf ihre Ertrags- und Finanzlage haben können.

Terrorismus, Pandemien und sonstige Katastrophenfälle

Wie Terroranschläge in der Vergangenheit und die Verbreitung von Pandemien (wie dem H1N1-Virus) gezeigt haben, können Terrorismus und Pandemien die Wahrnehmung von Flugsicherheit und -komfort durch die Öffentlichkeit negativ beeinflussen, was wiederum die Nachfrage nach Flugreisen und Verkehrsflugzeugen verringern kann. Wenn in einer bestimmten Region Kriege, Aufstände oder politische Unruhen ausbrechen, kann dies gleichfalls die Flugbereitschaft der Öffentlichkeit beeinträchtigen. Darüber hinaus können größere Flugzeugunfälle nachteilige Auswirkungen auf die Wahrnehmung der Öffentlichkeit sowie der Regulierungsbehörden im Hinblick auf die Sicherheit einer bestimmten Klasse von Flugzeugen, deren Design, die Fluggesellschaft oder den Luftverkehr überhaupt haben. Als Konsequenz von Terror, geopolitischer Instabilität, Pandemien und anderen Katastrophen könnte eine Fluggesellschaft mit plötzlich rückläufiger Flugreisenachfrage konfrontiert sein und sich gezwungen sehen, teure Sicherheitsmaßnahmen einzuleiten. Auf Grund solcher Ereignisse und dem daraus resultierenden nachteiligen Einfluss auf die Luftfahrtindustrie insgesamt oder auf bestimmte Fluggesellschaften könnte EADS unter einer

rückläufigen Nachfrage nach allen oder bestimmten Typen ihrer Flugzeuge zu leiden haben und die Kunden von EADS könnten die Auslieferung neuer Flugzeuge verschieben oder Aufträge stornieren.

Katastrophenereignisse schlagen sich nicht nur auf die Nachfrage nach den Produkten von EADS nieder, sondern können ggf. auch Störungen der internen Geschäftsabläufe zur Folge haben oder EADS daran hindern, Produkte und Dienstleistungen an Kunden zu liefern. Solche Störungen können mit Bedrohungen der physischen Sicherheit und Infrastruktur, Informationstechnologie oder Cyberangriffen bzw. misslungenen Angriffen, Verwüstungen durch Wetterbedingungen bzw. Naturkatastrophen und anderen Krisen zusammenhängen. Alle wesentlichen Produktionsverzögerungen bzw. jede Zerstörung, Manipulation, Diebstahl oder unzulässige Verwendung von Daten, Informationssystemen oder Netzwerken von EADS könnten einen erheblichen negativen Einfluss auf die künftige Ertrags- und Finanzlage von EADS sowie auf die Reputation von EADS und ihrer Produkte und Dienstleistungen haben.



Abhängigkeit von wichtigen Zulieferern und Subunternehmern

EADS ist von zahlreichen wichtigen Zulieferern und Subunternehmern, die Rohstoffe, Teile und Baugruppen für die Herstellung ihrer Produkte liefern, abhängig. Einige dieser Zulieferer könnten in Zukunft in finanzielle oder anderweitige Schwierigkeiten geraten, insbesondere solche, bei denen ein beträchtliches Währungsungleichgewicht zwischen in US Dollar denominierten Umsatzerlösen und einem beträchtlichen in Euro angefallenen Kostenanteil besteht. Je nachdem, wie schwerwiegend diese Probleme sind, könnten einige Zulieferer gezwungen sein, ihre Produktion zu verringern, ihren Betrieb einzustellen oder Insolvenz anzumelden, was zu einer Unterbrechung der Material- und Teillieferung an EADS führen könnte.

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

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

Schließlich könnten die Arbeits- und Beschaffungskosten von EADS in Zukunft wesentlich steigen, falls das makroökonomische Umfeld zu einer höheren durchschnittlichen Inflationsrate als in der Vergangenheit führen sollte. Dies kann zu höheren Produktions- und Bestandteilkosten führen, was sich wiederum ungünstig auf die künftige Rentabilität und Kapitalflüsse von EADS auswirken könnte, sofern EADS diese Kosten nicht an ihre Kunden weitergeben oder von ihren Zulieferern nicht verlangen kann, diese Kosten zu absorbieren. Die Zulieferer und Auftragnehmer von EADS könnten auch Forderungen oder Ansprüche gegen diese aufgrund höherer Preise oder anderweitiger vertraglicher Vergütungen geltend machen, insbesondere bei erheblichen Änderungen der Entwicklungs- oder Produktionszeitpläne, was sich nachteilig auf die zukünftige Rentabilität von EADS auswirken könnte.

Produktionssteigerung

Auf Grund der großen Zahl neuer Flugzeugaufträge in den letzten Jahren plant EADS, die Produktion zu beschleunigen, um die vereinbarten Lieferzeitpläne für diese neuen Flugzeuge (einschließlich Hubschrauber) einzuhalten. Da die Produktionskapazität nahezu ausgelastet ist, wird die Fähigkeit der EADS, ihre Produktionsrate weiter zu steigern, von einer Vielzahl von Faktoren abhängen, wozu die Umsetzung interner Leistungspläne, die Verfügbarkeit von Rohstoffen und Teilen (wie Aluminium, Titan und Verbundstoffe) sowie Fachkräften angesichts der starken Nachfrage von EADS und ihren Konkurrenten, die Umwandlung von Rohstoffen in Teile und Baugruppen und die Vertragserfüllung durch die Zulieferer und

Subunternehmer (insbesondere die Zulieferer von Buyer-Furnished Equipment) zählen, die auf Grund des Produktionsanstiegs möglicherweise unter Rohstoff- oder finanziellen Engpässen leiden. Die Berücksichtigung dieser Faktoren wird auch durch die gleichzeitig stattfindende Entwicklung neuer Flugzeugprogramme kompliziert, besonders von Airbus, die einen eigenen Bedarf an Ressourcen haben. Einer oder alle diese Faktoren könnten dazu führen, dass Lieferverpflichtungen nicht eingehalten werden und je nach der Dauer des Lieferverzugs könnten sich daraus zusätzliche Kosten, eine neue Planung oder die Stornierung von Kundenaufträgen ergeben.

Technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen

EADS bietet ihren Kunden technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen an, deren Entwicklung und Herstellung eine komplexe Angelegenheit sein und umfassende Integrations- und Koordinierungsmaßnahmen entlang der Zulieferkette erfordern kann. Die meisten Produkte von EADS müssen zudem unter anspruchsvollen Betriebsbedingungen betrieben werden. Auch wenn EADS der Auffassung ist, dass sie hoch entwickelte Verfahren für die Entwicklung, Herstellung und Erprobung einsetzt, kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass die Produkte oder Dienstleistungen von EADS erfolgreich entwickelt, produziert oder eingesetzt werden oder auf die beabsichtigte Weise funktionieren werden.

Bestimmte Verträge von EADS sehen vor, dass EADS auf einen Teil des erwarteten Gewinns verzichtet, dass Minderungen akzeptiert werden müssen, dass eine Ersatzlieferung erfolgt oder andere Produkte geliefert bzw. andere Dienstleistungen erbracht werden, dass ein Kündigungsrecht gewährt wird oder dass die Preise für künftige Lieferungen gegenüber denselben Kunden gemindert werden, wenn die Produkte nicht rechtzeitig geliefert werden oder mangelhaft sind. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Vertragsstrafen oder Vertragskündigungen ausgesprochen werden, wenn EADS Liefertermine oder sonstige vertragliche Leistungsanforderungen nicht einhält, besonders bei Programmen zur Neuentwicklung wie zum Beispiel der A350 XWB oder A400M. Siehe „—Programmspezifische Risiken“ weiter unten.

Außer dem Risiko der Vertragsstornierung können EADS auch erhebliche Kosten bzw. Einnahmeverluste im Zusammenhang mit Abhilfemaßnahmen entstehen, die zur Behebung von Funktionsproblemen gefordert werden, die bei Produkten oder Dienstleistungen festgestellt wurden. So hat EADS zum Beispiel, nachdem 2011 Haarrisse in den Tragflächenrippen bestimmter im Einsatz befindlicher Flugzeuge vom Typ A380 entdeckt wurden, Kosten für geschätzte Garantie- und Reparaturkosten für ausgelieferte Flugzeuge verbucht. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.1.3 Wichtige Programmentwicklungen und deren finanzielle Folgen in 2010,

2011 und 2012“. Sofern davon ausgegangen wird, dass ein Funktionsproblem ggf. Konsequenzen für die Sicherheit nach sich zieht, könnten die Aufsichtsbehörden außerdem die Zulassung für das betreffende Produkt bzw. die Dienstleistung aufheben.

Alle wesentlichen Probleme bei der Entwicklung, Herstellung, dem Betrieb oder der Funktion von EADS-Produkten und -Dienstleistungen könnten erhebliche negative Auswirkungen auf die künftige Ertrags- und Finanzlage sowie auf ihre Reputation und ihre Produkte und Dienstleistungen nach sich ziehen.

Abhängigkeit von Ausgaben der öffentlichen Hand und bestimmten Märkten

In jedem einzelnen Markt sind die Ausgaben der öffentlichen Hand (einschließlich Verteidigungs- und Sicherheitsausgaben) abhängig von einem komplexen Mix geopolitischer Erwägungen und Haushaltszwängen und können daher von Jahr zu Jahr und von Land zu Land erheblichen Schwankungen unterliegen. In Folge der derzeitigen Wirtschaftslage insgesamt und der konkurrierenden Haushaltsprioritäten haben einige Länder in jüngster Vergangenheit versucht, die Ausgaben der öffentlichen Hand einzudämmen. Dies gilt besonders für die Verteidigungs- und Sicherheitsbudgets, bei denen bestimmte Länder entweder erhebliche Kürzungen vorgesehen oder bereits umgesetzt haben. Jede Kündigung oder Senkung zukünftiger Finanzierungsmittel bzw. Stornierungen oder Aufschübe bei bestehenden Verträgen können sich negativ auf die zukünftige Ertrags- und Finanzlage

von EADS auswirken. In den Fällen, in denen mehrere Länder gemeinsam Beschaffungsverträge für Verteidigungs- oder andere Güter abschließen, könnten sich wirtschaftliche, politische oder Haushaltsbeschränkungen in jedem einzelnen dieser Länder nachteilig auf die Möglichkeiten von EADS auswirken, solche Verträge abzuschließen oder auszuführen.

Außerdem ist ein erheblicher Teil des Auftragseingangs von EADS in bestimmten Regionen oder Ländern konzentriert, wie unter anderem in den USA, China, Indien und den Vereinigten Arabischen Emiraten. Ungünstige wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen wie auch allgemein rückläufige Wirtschaftsentwicklungen in diesen Ländern oder Regionen können sich nachteilig auf die künftigen Geschäftsergebnisse und die Finanzlage von EADS auswirken.

Verfügbarkeit staatlicher Zuschüsse und anderer Finanzierungsquellen

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

EADS bereits erhaltene Finanzierungen in Bezug auf mögliche Änderungen neu zu analysieren.

In früheren Jahren haben EADS und ihre Hauptwettbewerber jeweils unterschiedliche Arten von staatlichen Zuwendungen für die Produktforschung und -entwicklung erhalten. Dennoch kann in keiner Weise garantiert werden, dass in Zukunft weiterhin staatliche Finanzierungen zur Verfügung stehen, was teilweise auf die oben genannten Verfahren zurückzuführen ist. Darüber hinaus hängt die Verfügbarkeit anderer externer Finanzierungsquellen von einer Vielzahl von Faktoren ab, wie Marktbedingungen, die allgemeine Verfügbarkeit von Krediten, das Kredit-Rating von EADS sowie der Möglichkeit, dass Kreditgeber und Investoren bei großen Verlusten oder bei einer Verringerung des Umfangs der Geschäftstätigkeit aufgrund einer wirtschaftlichen Rezession eine nachteilige Wahrnehmung der lang- oder kurzfristigen finanziellen Aussichten von EADS entwickeln könnten. EADS könnte daher nicht in der Lage sein, zusätzliche Fremdfinanzierung zu günstigen Konditionen zu erhalten, oder überhaupt, was die künftige Fähigkeit von EADS einschränken könnte, Investitionen zu tätigen oder in vollem Umfang ihre Forschungs- und Entwicklungstätigkeit auszuführen oder Unternehmungen finanziell auszustatten.

Wettbewerb und Marktzugang

Die Märkte, auf denen EADS geschäftstätig ist, unterliegen einem starken Wettbewerb. In einigen Regionen besitzt die Konkurrenz ggf. umfassendere oder stärker spezialisierte technische Fähigkeiten oder Fertigungs- und Vermarktungsfertigkeiten als EADS. Außerdem könnten einige der größten Kunden von EADS die erforderliche Kapazität zur Herstellung von Produkten oder Bereitstellung von Diensten entwickeln, die denen von EADS vergleichbar sind. Dies hätte zur Folge, dass diese Kunden ihre eigenen Produkte bzw. Dienste liefern und mit EADS beim Absatz dieser Produkte oder Dienstleistungen direkt konkurrieren würden, wobei dies alles die Erträge von EADS erheblich verringern könnte. Es kann nicht vorhergesehen werden, ob EADS sich im Wettbewerb mit derzeitigen oder zukünftigen Konkurrenten erfolgreich behaupten kann oder dass der Wettbewerbsdruck, dem EADS in allen Geschäftsbereichen

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

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

Wichtige Forschungs- und Entwicklungsprogramme

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

Divisionen, vor allem bezüglich der Entwicklung des A350 XWB, erheblich steigen dürften.

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

Restrukturierungs-, Transformations- und Kosteneinsparungsprogramme

Um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, die steigenden Beschaffungskosten auszugleichen und die Rentabilitätsziele zu erreichen, haben EADS und ihre Divisionen im Lauf der letzten Jahre unter anderem einige Restrukturierungs-, Transformations- und Kosteneinsparungsprogramme eingeführt. Sie umfassen unter anderem konzernweite Programme wie zum Beispiel „Future EADS“ sowie divisionsspezifische Programme wie „AGILE“ bei Astrium und „Simplify“ bei Cassidian.

Die durch diese Programme erwarteten Kosteneinsparungen basieren jedoch auf Schätzungen und die tatsächlich durch diese Programme erreichten Einsparungen können erheblich von diesen Schätzungen abweichen. Dies vor allem deshalb, weil die Kostensenkungsmaßnahmen bei EADS von den aktuellen

Bedingungen ausgehen und künftige Kostensteigerungen, die sich aus Veränderungen in der Industrie oder in den Betriebsabläufen ergeben könnten, nicht berücksichtigt sind. Das schließt neue Geschäftsentwicklungen, Gehalts- und Kostensteigerungen und andere Faktoren ein. Wenn es EADS nicht gelingt, die geplanten Kostensenkungsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen oder diese Anstrengungen möglicherweise nicht die erwarteten Kosteneinsparungen erbringen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die künftige Vermögens- und Ertragslage von EADS haben.

Außer dem Risiko, die durch die oben erwähnten Programmen erwarteten Kosteneinsparungen nicht zu erreichen, könnten die für EADS anfallenden Umsetzungskosten

auch höher als erwartet ausfallen. In vielen Fällen bestehen möglicherweise interne Widerstände gegen die verschiedenen geplanten Unternehmensumstrukturierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen. Umstrukturierungen, Schließungen und Verkäufe von Standorten wie auch der Abbau von Arbeitsplätzen beeinträchtigen gleichfalls die Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen von EADS und ihr Verhältnis zur Öffentlichkeit

und haben in der Vergangenheit und könnten auch künftig zu Arbeitsniederlegungen und / oder Demonstrationen führen. Wenn sich diese Arbeitsniederlegungen und / oder Demonstrationen über einen längeren Zeitraum hinziehen, oder falls die Kosten für die Umsetzung der oben genannten Programme höher ausfallen als angenommen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die zukünftige Vermögens- und Ertragslage von EADS haben.

Übernahmen, Joint Ventures und strategische Allianzen

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

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

Public-Private Partnerships und private Finanzierungsinitiativen

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

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

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

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

Programmspezifische Risiken

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

A350-XWB-Programm. Im Zusammenhang mit dem A350-XWB-Programm steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: Gewährleistung ausgereifter Technologie im

Zusammenhang mit der Verwendung von Verbundstoffen, Erfüllen der technischen Leistungsziele für das Flugzeug und Einhalten des Entwicklungszeitplans, Gewährleistung des Produktionsanstiegs und der Einstellung zusätzlicher, entsprechend qualifizierter Mitarbeiter, wie zum Beispiel für Verbundstoffbelastung und Konstruktion, Gewährleistung der Einhaltung fortlaufender Kostenziele, Sicherstellen der Leistungserfüllung der am Risiko beteiligten Partner, einschließlich der für die von Airbus veräußerten

Standorte ausgewählt und im Rahmen des Unternehmens beteiligten Partner, Aufrechterhaltung der Kundenzufriedenheit mit einer neuen Richtlinie für die Anpassung nach Kundenvorgaben, die eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Produktionssteigerung ist, die Erfüllung von Verträgen mit Kunden im Einklang mit dem industriellen Auslieferungsplan und die Gewährleistung einer erfolgreichen Industriephase für die A350-1000.

A380-Programm. Im Zusammenhang mit dem A380-Programm steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: Management der Belastung in der Zulieferkette als Ergebnis des steilen Produktionsanstiegs in den kommenden Jahren, Vornahme fortlaufender Verbesserungen zur Senkung der Ressourcen und Kosten für die Konstruktion jeder kundenspezifischen Flugzeug-„Version“ für neue Kunden, damit jedes Jahr eine größere Anzahl Versionen hergestellt werden kann, Kontrolle der Servicereife und Bewältigung der eigentlichen Ursachen für und Vornahme der erforderlichen Maßnahmen zur Reparatur von Haarrissen, die auf den Tragflächenrippen bestimmter Flugzeuge vom Typ A380 entdeckt wurden, sowie die Eingrenzung der damit verbundenen Kosten ausschließlich auf Reparaturkosten; des Weiteren konzentrieren sich die Wirtschaftsaktivitäten auf die Buchung weiterer Umsätze, um ein Minimum von 30 Auslieferungen im Jahr 2015 zu gewährleisten. Es kann nicht zugesichert werden, dass dieses Ziel erreicht wird.

A400M-Programm. Im Zusammenhang mit dem Programm A400M steht die EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: Abschluss der letzten Entwicklungstests und damit verbundenen Dokumentation, um die Zulassung für die zivile und militärische Nutzung und Qualitätsvoraussetzungen zu ermöglichen (ursprüngliche Freischaltung (IOC)); Abschluss der Entwicklung eines vollständigen Satzes von Produkten und Dienstleistungen zur Betreuung der in Betrieb stehenden Flugzeuge, die Programmkunden missionskritischen Erfolg bieten, Vorbereitung der ersten Inbetriebnahme des ersten Flugzeugs zusammen mit den erforderlichen unterstützenden Elementen, Verfolgen der weiteren Flugzeugentwicklung (Motor, Frachtsysteme, militärische Systeme usw.), Bewältigung der erwarteten Schwierigkeiten beim Produktionsanstieg gleichzeitig mit der Lieferung zunehmend fortschrittlicher, besserer Flugzeugleistungsfähigkeit (Standard Operational Clearance (SOC) 1 bis 3) sowie Einhaltung des vertraglich vereinbarten Lieferzeitplans für die nächsten Meilensteine des Programms.

A320neo-Programm. Im Zusammenhang mit dem Programm A320neo steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: Management der Belastung in der Zulieferkette als Ergebnis des steilen Produktionsanstiegs, Einhaltung des Motorenentwicklungsstands sowie der entsprechenden Leistungs- und Terminziele und Gewährleistung der Verfügbarkeit entsprechend qualifizierten Personals für das Programm.

Programme NH90 und Tiger. Im Zusammenhang mit den Programmen NH90 und Tiger steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: Fortsetzung der Produktionssteigerung bei dem NH90-Programm einschließlich Nachrüstungen; Abwicklung der Vertragsverhandlungen mit den Behörden und Eingehen auf Forderungen zur Reduzierung vertraglich bindender Aufträge und die Gewährleistung der einsatzbereiten Unterstützung mehrerer in Dienst gestellter Flotten.

EC225-Programm. Im Zusammenhang mit dem EC225-Programm steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: in enger Zusammenarbeit mit Öl- und Kraftstoffbetreibern und Kunden die eigentlichen Ursachen für das bei 2 Unfällen im Jahre 2012 aufgetretene Versagen des Hauptgetriebegehäuses herausfinden, und dabei gleichzeitig die Geheimhaltung der offiziellen Unfallermittlungen wahren, die Handhabung zwischenzeitlicher Abhilfemaßnahmen, um die Flotte wieder einsatzbereit zu machen, eine potenzielle anschließende Neukonstruktion des Hauptgetriebegehäuses, Nachrüstungen und Schadensersatzforderungen.

Integration von Lead-Systemen. Im Zusammenhang mit Projekten zur Integration von Lead-Systemen (besonders im Zusammenhang mit dem saudi-arabischen Grenzüberwachungsvertrag und des National Security Shield Qatar) steht EADS den folgenden zentralen Herausforderungen gegenüber: Einhaltung des Zeitplans und der Kostenziele bei zahlreichen Standorten mit komplexer lokaler Infrastruktur für die Lieferung und Integration von COTS-Produkten (Radargeräte, Kameras, Sensoren) mit ihren Schnittstellen in das System, die Gewährleistung eines effizienten Projektanlaufs und der Einstellung zusätzlichen Personals und Management der Einführung einschließlich Unterauftragnehmern sowie Schulungen und organisatorische Anpassung beim Kunden.

3. Rechtliche Risiken

Abhängigkeit von Joint Ventures und Minderheitsbeteiligungen

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

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

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

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

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

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

Produkthaftung und Garantiefälle

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

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

Geistiges Eigentum

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

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

Obwohl EADS ihrer Ansicht nach die Rechte Anderer auf geistiges Eigentum im gesetzlichen Rahmen beachtet, wurden ihr in einigen Fällen ein Verstoß gegen diese Rechte vorgeworfen und es könnten in Zukunft weitere Klagen gegen sie erhoben werden. Solche Klagen können die Reputation von EADS beeinträchtigen, Kosten verursachen und sie daran hindern, bestimmte Produkte oder Dienstleistungen anzubieten. Alle Forderungen oder Rechtsstreitigkeiten in diesem Bereich könnten



unabhängig davon, ob EADS daraus als obsiegende oder unterliegende Partei hervorgeht, zeitaufwendig und kostspielig sein, die Reputation von EADS beschädigen oder sie zwingen, Lizenzverträge abzuschließen. Es könnte sein, dass EADS nicht in der Lage ist, solche Lizenzverträge zu annehmbaren Bedingungen

abzuschließen. Wenn ein Anspruch wegen einer Rechtsverletzung erfolgreich durchgesetzt wurde, könnte gegebenenfalls eine vorläufige Verfügung gegen EADS erlassen werden, die weiteren Schaden verursacht.

Exportkontrollen und andere Gesetze und Rechtsvorschriften

Der Exportmarkt ist für EADS von erheblicher Bedeutung. Darüber hinaus werden zahlreiche der von EADS für militärische Einsätze entwickelten und gefertigten Produkte als Gegenstand nationaler strategischer Interessen eingestuft. Infolgedessen kann der Export derartiger Produkte außerhalb der Rechtsordnungen, in denen sie hergestellt werden, eingeschränkt oder Lizenzen und Exportkontrollen unterworfen werden. Dies gilt insbesondere für Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Spanien, wo der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit von EADS im Verteidigungsbereich liegt, sowie für andere Länder, in denen Lieferanten ansässig sind, insbesondere die USA. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass (i) die Exportkontrollen, denen EADS unterliegt, nicht weiter verschärft werden, dass (ii) neue Generationen von EADS-Produkten ebenfalls ähnlichen oder noch strengeren Kontrollen unterworfen sein werden oder dass (iii) geopolitische Faktoren oder eine Veränderung der internationalen Lage die Erteilung von Ausfuhrgenehmigungen für einen oder mehrere Kunden unmöglich machen oder die Fähigkeit von EADS zur Erfüllung bereits unterzeichneter Verträge einschränken werden. Ein eingeschränkter Zugang zu den Exportmärkten für militärische Produkte könnte sich in erheblicher Weise nachteilig auf die Geschäftstätigkeit, Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

EADS unterliegt ferner einer Vielzahl anderer Gesetze und Vorschriften, unter anderem Vorschriften im Hinblick auf

Handelsbeziehungen, die Verwendung ihrer Produkte und den Gesetzesbestimmungen zur Verhinderung von Bestechung. Des Weiteren könnte die Fähigkeit von EADS, neue Produkte zu vermarkten und neue Märkte zu erschließen, von der rechtzeitigen Erteilung behördlicher Bescheinigungen und Genehmigungen abhängen. Wenn EADS sich auch um die Einhaltung all dieser Gesetze und Rechtsvorschriften bemüht, könnte EADS selbst bei unbeabsichtigten Verstößen oder Nichteinhaltungen verwaltungs-, zivil- oder strafrechtlich haftbar sein, einschließlich erheblicher Geld- und anderer Strafen, was zur Aufhebung oder für eine gewisse Zeit zum Ausschluss von EADS von staatlichen Verträgen oder zur Aufhebung der Exportprivilegien von EADS führen oder EADS daran hindern könnte, an bestimmten staatlichen Ausschreibungen teilzunehmen (selbst wenn kein formeller Ausschluss erfolgt).

Darüber hinaus unterliegt EADS zuweilen staatlichen Untersuchungen und Ermittlungen im Zusammenhang mit ihren Geschäften und ihrem Wettbewerbsumfeld, die unter anderem auf den streng regulierten Charakter ihrer Branche zurückzuführen sind. Neben dem Risiko einer für EADS ungünstigen Entscheidung könnten solche Untersuchungen und Ermittlungen den Ruf und die Fähigkeit von EADS beeinträchtigen, Kunden zu werben und zu halten, was sich negativ auf ihre Geschäftstätigkeit und ihre Ertrags- und Finanzlage auswirken kann.

Gerichtliche und aufsichtsrechtliche Verfahren

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

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

4. Industrie- und Umweltrisiken

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

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

Zusammenhang mit kontaminierten Standorten rückwirkend als gesamtschuldnerische Haftung gelten, ohne dass Vorschriften nicht eingehalten wurden oder ein Verschulden vorliegt. Es ist möglich, dass diese potenziellen Verbindlichkeiten nicht immer durch die Versicherung gedeckt sind oder dass sie nur zum Teil gedeckt sind. Die Pflicht zur Schadensregulierung könnte sich nachteilig auf die Vermögens- und Ertragslage von EADS auswirken.

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

1



Informationen über die Aktivitäten von EADS

1.1 Darstellung des EADS-Konzerns	24
1.1.1 Überblick	24
1.1.2 Airbus	28
1.1.3 Eurocopter	38
1.1.4 Astrium	42
1.1.5 Cassidian	48
1.1.6 Übrige Aktivitäten	51
1.1.7 Beteiligungen	53
1.1.8 Versicherung	54
1.1.9 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	55
1.1.10 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum	57
1.1.11 Umweltschutz	58
1.1.12 Arbeitnehmer	62
1.1.13 Aufnahme durch Verweis	63
1.2 Jüngste Entwicklungen	63
Neues Board genehmigt die Auflegung eines Aktienrückkaufprogramms	63
Das neue Board of Directors von EADS	64
Airbus aktiviert „Plan B“ für die A350 XWB-Batterien	65

1.1 Darstellung des EADS-Konzerns

1.1.1 Überblick

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

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von 56,5 Milliarden Euro im Jahr 2012 ist EADS das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen Europas und eines der größten weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, Zivilhubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpersystemen sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2012 entfielen rund 79 % der Gesamtumsätze auf den zivilen (im Vergleich zu 76 % im Jahr 2011) und 21 % auf den militärischen Bereich (im Vergleich zu 24 % im Jahr 2011). Am 31. Dezember 2012 beschäftigte EADS 140.405 Mitarbeiter.

Strategie

EADS unterzieht ihre Strategie derzeit einer umfassenden Prüfung; mit der Bekanntgabe der daraus gewonnenen Schlussfolgerungen wird Mitte 2013 gerechnet. EADS geht davon aus, dass der Schwerpunkt ihrer Strategie auch weiterhin auf der Schaffung von Mehrwert für ihre Kunden durch innovative Produkt- und Dienstleistungslösungen liegen wird. EADS ist bestrebt, über eine optimalere Zuweisung der Ressourcen und Kostenkontrolle, bessere Programmumsetzung und eine stärkere Entwicklung profitablerer Segmente ein Rentabilitätsniveau für ihre Lösungen zu erreichen, das einerseits für ihre Aktionäre attraktiv ist, und andererseits zur Finanzierung künftiger Entwicklungsinitiativen ausreicht;

EADS verfolgt das Ziel, die Wertschöpfung und Rendite für Aktionäre anhand folgender Prinzipien zu steigern:

– **Erweiterung des Dienstleistungsangebots.** In der Vergangenheit basierte das Wachstum von EADS auf dem Verkauf technologisch ausgereifter Produkte und Lösungen. Gleichzeitig konzentriert sich die Unternehmensleitung auf eine Ausweitung der Präsenz von EADS im hochwertigen Dienstleistungsmarkt, der aufgrund seiner antizyklischen Natur und dem Wettbewerbsvorsprung von EADS als Entwickler der Produkte gute Chancen für nachhaltiges Wachstum bietet. Die rasante Expansion der in Betrieb befindlichen zivilen und militärischen Flotten von EADS erfordert Betreuung für

die Dauer des gesamten Produktzyklus. Sowohl staatliche als auch zivile Kunden suchen zunehmend nach neuen Möglichkeiten zur Steigerung der Effizienz bei der Betreuung nach der Inbetriebnahme und EADS kann bei der Bereitstellung dieser Vorteile eine Schlüsselrolle übernehmen. EADS wird sich daher bemühen, sowohl für Plattformen als auch für Systeme Dienstleistungen mit hohem Mehrwert anzubieten, wozu auch technische Unterstützung nach Inbetriebnahme, Luftverkehrsmanagementsysteme und Schulungen zählen.

- **Das Ziel, ein wirklich globaler Industriekonzern zu werden.** Ein bedeutender Teil der Lieferanten, Einrichtungen und Mitarbeiter von EADS sind in Europa angesiedelt, während der Hauptanteil der Umsätze durch Kunden außerhalb Europas erzielt wird. Um sich Zugang zu bestimmten Märkten und Technologien zu verschaffen, Kosten zu optimieren und sich gegen eine zukünftige Volatilität des US-Dollar abzusichern, strebt EADS die Umsetzung einer langfristigen industriellen Entwicklung an, durch die die industrielle Präsenz und das Dienstleistungsangebot des Konzerns näher an seinem zukünftigen Kundenstamm liegen. So hat zum Beispiel Airbus 2012 in den USA angekündigt, dass sie ihre Präsenz mit einer neuen A320-Endmontagelinie ausweiten wird, die in Mobile im US-Bundesstaat Alabama gebaut werden soll und voraussichtlich 2016 mit der Produktion von A319, A320 und A321 beginnt.
- **Innovationen weiter vorantreiben.** EADS will eine treibende Kraft in der Branche bleiben, indem sie ihre Philosophie der Innovation und Herausforderung weiterverfolgt. Die Aufrechterhaltung ihrer technischen Vorsprungs und ein breites Leistungsspektrum sind von ausschlaggebender Bedeutung, um sich langfristig als Marktführer zu behaupten. Der Konzern vertritt in Bezug auf Zusammenarbeit einen wirklich globalen Ansatz und arbeitet mit den Innovatoren von heute und morgen sowohl intern als auch extern zusammen, um die Vision des Unternehmens von einer mobileren, sichereren und umweltfreundlicheren Welt zu unterstützen. Um Wert für die Aktionäre zu generieren, investiert EADS in ein stringentes und erstklassiges Portfolio, das die Einführung neuer Technologien ermöglicht. Mit diesen Innovationsbestrebungen wird das Ziel



verfolgt, langfristige Kundenbeziehungen durch die Entwicklung hochwertiger Lösungen zu fördern, die dem Konkurrenzdruck im Hinblick auf Technik, Leistung, Sicherheit und Kosten entsprechen, mit denen die Gesellschaft konfrontiert ist. Diese Strategie wird auch durch die Notwendigkeit einer erfolgreichen und frist-, qualitäts- und preisgerechten Einführung neuer Produkte und Prozesse, die u. a. IT-Technologie, Qualität und Dienstleistungen umfassen, vorangetrieben.

- **Schwerpunkt Umwelt.** Als Teil der Verpflichtung des Unternehmens, Umweltschutz und wirtschaftlichen Erfolg in Einklang zu bringen, wird EADS danach streben, sich künftigen Herausforderungen des Umweltschutzes zu stellen. Der grünere, sauberere, leisere und intelligentere A380 hat bereits neue Maßstäbe für den Lufttransport und die Umwelt vorgegeben. EADS wird in Zukunft weitere Initiativen verfolgen – einschließlich eines umfassenden Umweltmanagementsystems gemäß ISO 14001 für sämtliche EADS-Aktivitäten –, um langfristig durch wirksamen Umweltschutz einen Wettbewerbsvorteil zu erzielen.
- **Weiterentwicklung von Mitarbeitern.** EADS braucht motivierte und qualifizierte Mitarbeiter. Die Unternehmensführungskultur von EADS basiert auf gegenseitigem Vertrauen, Übertragung von Befugnissen, Anerkennung und Rechenschaftspflicht. Die berufliche Weiterentwicklung von Mitarbeitern gehört zu den zentralen Aufgaben der Manager von EADS. Daher haben EADS und ihr Management die Pflicht, Mitarbeitern Gelegenheit zur Umsetzung ihrer beruflichen Erwartungen, der Weiterentwicklung ihrer beruflichen Qualifikationen und der Realisierung ihres persönlichen Leistungspotenzials zu bieten. Dies erfordert eine aktive Management-Entwicklung auf der Grundlage eines neuen Führungsmodells. EADS wird auch mehr Mobilität und interne Vielfalt bei ihren Teams fördern.

Organisation der EADS-Geschäftsbereiche

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

Airbus

Airbus ist ein weltweit führender Flugzeughersteller, der moderne, effiziente Passagierflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen anbietet. Die zivile Produktlinie von Airbus umfasst ein Flugzeugangebot, das von einem Single-Aisle-Flugzeug vom Typ A318 mit 107 Sitzen bis zum Widebody-Flugzeug A380 mit 525 Sitzen reicht. Airbus erweitert auch fortwährend ihr Angebots- und Produktspektrum, indem sie ihre Erfahrung in den Markt für Militärflugzeuge einbringt und sein Angebot an Frachtflugzeugen ausweitet.

Airbus wies im Jahr 2012 Umsatzerlöse von insgesamt 38,6 Milliarden Euro aus, einschließlich der Umsätze in Höhe von 2,1 Milliarden Euro bei Airbus Military, was 68,3% des Umsatzes von EADS darstellt.

Airbus Commercial

Von der Gründung 1970 bis Ende 2012 sind bei Airbus von annähernd 348 Kunden aus aller Welt 12.312 Verkehrsflugzeuge bestellt worden. 2012 hat Airbus 588 Flugzeuge ausgeliefert (im Vergleich zu 534 Auslieferungen im Jahr 2011) und konnte den Eingang von 914 Bruttoaufträgen verzeichnen (im Vergleich zu 1.608 Bruttoaufträgen in 2011) bzw. 41 % des weltweiten Bruttomarktanteils (in Wert ausgedrückt) für Flugzeuge mit über 100 Sitzplätzen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2012 betrug nach Abzug von Stornierungen 833 Flugzeuge (im Vergleich zu 1.419 Flugzeugen im Jahr 2011). Zum 31. Dezember 2012 lag der zivile Auftragsbestand von Airbus bei 4.682 Flugzeugen (im Vergleich zu 4.437 Flugzeugen im Jahr 2011). Siehe „– 1.1.2 Airbus – Airbus Commercial“.

Airbus Military

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

Eurocopter

Eurocopter ist ein weltweit führender Anbieter im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber mit einem der vollständigsten und modernsten Angebote an Hubschraubern und dazugehörigen Dienstleistungen. Diese Produktpalette umfasst derzeit leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittlere und mittelschwere Hubschrauber, die je nach Kundenbedürfnissen an alle Einsatzarten angepasst werden können.

Eurocopter lieferte im Jahr 2012 475 Hubschrauber aus (503 im Jahr 2011) und erhielt im Jahr 2012 492 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 472 Bruttoaufträgen im Jahr 2011). Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2012 betrug nach Abzug von Stornierungen 469 Hubschrauber (im Vergleich zu 457 Hubschraubern im Jahr 2011). Zivilverträge machten 69 % dieses Auftragsvolumens aus, während die Umsätze im Militärbereich die verbleibenden 31 % darstellten. Mit Stand zum 31. Dezember 2012 lag der Auftragsbestand von Eurocopter für Hubschrauber bei 1.070 (im Vergleich zu 1.076 im Jahr 2011). Der erzielte Umsatzerlös von Eurocopter belief sich im Jahr 2012 auf insgesamt 6,3 Milliarden Euro; dies entspricht 11,1 % des Umsatzerlöses von EADS. Siehe „– 1.1.3 Eurocopter“.

Astrium

Astrium konzipiert, entwickelt und produziert Satellitensysteme, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersysteme und bietet Satellitentelekommunikations- und geologische Informationsdienste für Zivil- und Regierungskunden an. Astrium führt seine Geschäfte über drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Diese Geschäftseinheiten bieten über die Beteiligungen von Astrium an

Arianespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyuz-Trägerrakete) und Eurockot (Rockot-Trägerrakete) auch Trägerdienste an. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2012 insgesamt auf 5,8 Milliarden Euro, also 10,3 % des Umsatzerlöses von EADS. Siehe „— 1.1.4 Astrium“.

Cassidian

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

von Cassidian belief sich im Jahr 2012 auf insgesamt 5,7 Milliarden Euro; dies entspricht 10,2 % des Umsatzerlöses von EADS. Siehe „— 1.1.5 Cassidian“.

Übrige Aktivitäten

Zu den übrigen Aktivitäten gehören der Turboprop-Hersteller ATR, der Aerostructure- und Flugzeugsitzbereich Sogerma, die in den USA tätige Geschäftseinheit EADS North America sowie 30 % (At Equity-Konsolidierung) von Daher-Socata. Die übrigen Aktivitäten sind nicht Bestandteil der vier Divisionen von EADS. Im Jahr 2012 wies der Bereich übrige Aktivitäten Umsatzerlöse von insgesamt 1,5 Milliarden Euro aus. Siehe „— 1.1.6 Übrige Aktivitäten“.

Beteiligungen

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

Zusammenfassung der Umsatz- und Auftragsentwicklung

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

KONZERNUMSATZERLÖSE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2012, 2011 UND 2010 NACH DIVISIONEN

	Stand zum 31. Dezember 2012		Stand zum 31. Dezember 2011		Stand zum 31. Dezember 2010	
	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽¹⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽¹⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽¹⁾
Airbus ⁽²⁾	38,6	68,4 %	33,1	67,1 %	30,0	65,5 %
<i>Airbus Commercial</i>	36,9	65,5 %	31,2	63,2 %	27,7	60,5 %
<i>Airbus Military</i>	2,1	3,8 %	2,5	5,1 %	2,7	5,9 %
Eurocopter	6,3	11,1 %	5,4	11,0 %	4,8	10,6 %
Astrium	5,8	10,3 %	5,0	10,1 %	5,0	10,9 %
Cassidian	5,7	10,2 %	5,8	11,8 %	5,9	13,0 %
Summe Umsatzerlöse der Divisionen	56,4	100 %	49,3	100 %	45,7	100 %
Übrige Aktivitäten	1,5		1,2		1,2	
Zentrale / Konsolidierung ⁽³⁾	(1,4)		(1,4)		(1,1)	
Gesamt	56,5		49,1		45,8	

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

(2) Airbus berichtet in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen.

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

KONZERNUMSATZERLÖSE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2012, 2011 UND 2010 NACH GEOGRAFISCHEN REGIONEN

	Stand zum 31. Dezember 2012		Stand zum 31. Dezember 2011		Stand zum 31. Dezember 2010	
	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽¹⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽¹⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽¹⁾
Europa	21,0	37,2 %	20,7	42,1 %	21,4	46,8 %
Nordamerika	7,7	13,6 %	5,8	11,9 %	3,5	7,6 %
Asien-Pazifik-Raum	18,3	32,5 %	14,3	29,1 %	11,4	24,8 %
Übrige Welt ⁽²⁾	9,5	16,7 %	8,3	16,9 %	9,5	20,8 %
Gesamt	56,5	100%	49,1	100 %	45,8	100 %

(1) Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

(2) Einschließlich Naher Osten.



KONSOLIDIRTER AUFTRAGSEINGANG FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2012, 2011 UND 2010

	Stand zum 31. Dezember 2012		Stand zum 31. Dezember 2011		Stand zum 31. Dezember 2010	
	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽¹⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽¹⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽¹⁾
Auftragseingang⁽²⁾						
Airbus ⁽³⁾⁽⁴⁾	88,1	86 %	117,9	90 %	68,2	83 %
<i>Airbus Commercial</i>	86,5	85 %	117,3	90 %	68,2	83 %
<i>Airbus Military</i>	1,9	2 %	0,9	1 %	0,2	0 %
Eurocopter	5,4	5 %	4,7	4 %	4,3	5 %
Astrium	3,8	4 %	3,5	3 %	6,0	7 %
Cassidian	5,0	5 %	4,1	3 %	4,3	5 %
Aufträge Divisionen insgesamt	102,3	100 %	130,2	100 %	82,8	100 %
Übrige Aktivitäten	1,6		2,0		1,7	
Zentrale / Konsolidierung	(1,4)		(1,2)		(1,4)	
Gesamt	102,5		131,0		83,1	

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

(2) Ohne Optionen.

(3) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

(4) Airbus berichtet in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen.

KONSOLIDIRTER AUFTRAGSBESTAND FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2012, 2011 UND 2010⁽¹⁾

	Stand zum 31. Dezember 2012		Stand zum 31. Dezember 2011		Stand zum 31. Dezember 2010	
	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽¹⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽²⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽²⁾
Auftragsbestand⁽³⁾						
Airbus ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	523,4	93 %	495,5	92 %	400,4	89 %
<i>Airbus Commercial</i>	503,2	89 %	475,5	88 %	378,9	85 %
<i>Airbus Military</i>	21,1	4 %	21,3	4 %	22,8	5 %
Eurocopter	13,0	2 %	13,8	2 %	14,5	3 %
Astrium	12,7	2 %	14,7	3 %	15,8	4 %
Cassidian	15,6	3 %	15,5	3 %	16,9	4 %
Summe Auftragsbestand der Divisionen	564,7	100 %	539,5	100 %	447,6	100 %
Übrige Aktivitäten	2,9		3,0		2,5	
Zentrale / Konsolidierung	(1,1)		(1,5)		(1,6)	
Gesamt	566,5		541,0		448,5	

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

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

(3) Ohne Optionen.

(4) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

(5) Airbus berichtet in zwei Segmenten: Airbus Commercial und Airbus Military. Konsolidierungen zwischen Airbus Commercial und Airbus Military werden innerhalb der Division Airbus vorgenommen.

Beziehung zwischen EADS N.V. und dem Konzern

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

Konzerns insgesamt darstellen. Insbesondere dienen die von EADS N.V. ausgeführten Finanzaktivitäten der Unterstützung der Geschäftstätigkeit und der Strategie des Konzerns. Im Zusammenhang damit stellt EADS N.V. für die Tochtergesellschaften des Konzerns Dienstleistungen bereit bzw. sorgt für deren Bereitstellung. Es wurden mit den Tochtergesellschaften General-Management-Dienstleistungsverträge abgeschlossen. Diese Dienstleistungen werden auf einer Cost-Plus-Basis in Rechnung gestellt.

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

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

1.1.2 Airbus

Airbus ist ein weltweit führender Flugzeughersteller, der moderne, effiziente Passagierflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen anbietet. Die zivile Produktlinie von Airbus umfasst ein Flugzeugangebot, das von einem Single-Aisle-Flugzeug vom Typ A318 mit 107 Sitzen bis zum Widebody-Flugzeug A380 mit 525 Sitzen reicht. Airbus erweitert auch fortwährend ihr Angebots- und Produktspektrum, indem sie ihre Erfahrung in den Markt für Militärflugzeuge einbringt und ihr Angebot an Frachtflugzeugen ausweitet.

Airbus wies im Jahr 2012 Umsatzerlöse von insgesamt 38,6 Milliarden Euro aus, einschließlich der Gesamtumsätze in Höhe von 2,1 Milliarden Euro bei Airbus Military, was 68,3 % des Umsatzes von EADS darstellt.

Airbus Commercial

Einführung und Überblick

Von der Gründung 1970 bis Ende 2012 sind bei Airbus von annähernd 348 Kunden aus aller Welt 12.312 Verkehrsflugzeuge bestellt worden. Im Jahr 2012 lieferte Airbus 588 Flugzeuge aus (im Vergleich zu 534 Auslieferungen im Jahr 2011) und erhielt 914 Bruttoaufträge (im Vergleich zu 1.608 Bruttoaufträgen im Jahr 2011) bzw. 41 % des weltweiten Bruttomarktanteils (in Wert ausgedrückt) für Flugzeuge mit über 100 Sitzplätzen. Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2012 betrug nach Abzug von Stornierungen 833 Flugzeuge (im Vergleich zu 1.419 Flugzeugen im Jahr 2011). Zum 31. Dezember 2012 lag der zivile Auftragsbestand von Airbus bei 4.682 Flugzeugen (im Vergleich zu 4.437 Flugzeugen im Jahr 2011).

Strategie

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

Aufbau einer schlankeren und umfassender integrierter Gesellschaft

Um eine schlankere und umfassender integrierte Gesellschaft aufzubauen und dadurch ihre Konkurrenzfähigkeit zu stärken, stimmt Airbus ihre Organisation so ab, dass Unternehmerteilhaber gefördert wird und Teams mehr Befugnisse verliehen werden, während gleichzeitig Abläufe übergreifend an allen Standorten harmonisiert werden. Für Serienprogramme sind zusätzliche Aufgaben und Mittel an Betriebe zur Auslieferung mit erhöhten Quoten delegiert worden.

Entwicklung der umfangreichsten, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Produktlinie

Airbus bemüht sich fortwährend um die Entwicklung und Bereitstellung neuer Produkte, die den veränderten Kundenbedürfnissen entsprechen, während sie gleichzeitig ihre bestehende Produktpalette verbessert. So ist zum Beispiel die A320neo (eine neue Triebwerkoption) die jüngste in einer Reihe von Aktualisierungen der Single-Aisle-Flugzeugfamilie A320, um ihre Führungsposition bei Technologie und Treibstoffeffizienz zu wahren. Im Langstreckensegment hat Airbus 2012 eine neue Variante der A330 angekündigt. Es ist vorgesehen, dass die aktualisierte A330, die eine größere Streckenlänge anbietet, 2015 den Betrieb aufnehmen soll.

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

Verbreiterung des Kundendienstangebots

Airbus setzt alles daran, in ihrer Branche weiterhin eine führende Rolle einzunehmen, indem die Gesellschaft ihr Kundendienstangebot entsprechend den sich entwickelnden Bedürfnissen ihrer Kunden ausweitet. Daher hat Airbus ein breites Spektrum kundenspezifischer Dienstleistungen mit Mehrwert entwickelt, die Kunden entsprechend ihrer Fremdbeschaffungspolitik und ihren Bedürfnissen auswählen. Dieser Ansatz bietet Airbus-Betreibern Lösungen, mit denen sie ihre Betriebskosten erheblich senken, die Verfügbarkeit ihrer Maschinen erweitern und die Qualität ihrer Geschäftstätigkeit steigern.

Markt

Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts

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



In den vergangenen Jahren entwickelten sich China und Indien zu bedeutenden neuen Flugzeugmärkten. Internen Schätzungen zufolge werden sie sich innerhalb der kommenden zwanzig Jahre zum wichtigsten bzw. viertwichtigsten Markt in Bezug auf den Wert der Flugzeuglieferungen entwickeln. Deshalb hat sich Airbus bemüht, ihre kommerziellen und industriellen Verbindungen in diesen Ländern zu verstärken. Die Nachfrage nach neuen Flugzeugen von Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten hat auch zunehmend an Bedeutung gewonnen, da sie sehr schnell Strategien umgesetzt haben, um ihre globale Präsenz zu festigen und die Vorteile, die diese Region bietet, gezielt einzusetzen.

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

Gesamtwachstum. Der langfristige Markt für Passagierflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits vor allem durch das Wachstum der Wirtschaft oder des BIP sowie die Höhe der Flugpreise und das Bevölkerungswachstum bestimmt wird. In umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen hat der Flugreiseverkehr von 1967 bis 2000 jedes Jahr (außer 1991 auf Grund des Golfkriegs) zugenommen und ist in diesem Zeitraum um durchschnittlich 7,9 % pro Jahr gewachsen. Als Folge der Schocks vom 11. September und SARS in Asien wurde die Nachfrage nach Lufttransportleistungen 2001 gedämpft. Der Markt hat sich dennoch schnell wieder erholt.

In jüngster Vergangenheit führten die Finanzkrise und die Ende 2008 und bis ins Jahr 2009 anhaltenden Wirtschaftsprobleme zur dritten Periode eines negativen Verkehrswachstums im Jetzeitalter sowie zu einem konjunkturabhängigen Abschwung des Verkehrsaufkommens für Luftfahrtgesellschaften (bei der Passagier- und Frachtnachfrage), des Gewinns und der Rentabilität. Bis zum Jahresende 2010 war der Flugverkehr jedoch im Vergleich zum Stand von 2009 wieder stark angestiegen und nach Freigabe der offiziellen Zahlenangaben im Jahr 2013 wird erwartet, dass das Verkehrswachstum 2012 nahe am langfristigen Trend liegen wird.

Abgesehen von den kurzfristigen, durch Staatsverschuldung und Wirtschaftsbedenken in Europa und andernorts ausgelöste Marktungewissheiten ist Airbus der Ansicht, dass der Flugverkehr weiterhin eine Wachstumsbranche ist. Unter Berücksichtigung von internen Schätzungen geht Airbus für den Zeitraum 2012 bis 2031 von einer jährlichen Wachstumsrate von 4,7 % aus. Sollte die tatsächliche Wachstumsrate diesem Stand entspricht oder diesen ggf. sogar übersteigen, rechnet Airbus damit, dass der in umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessene Passagierverkehr sich in den nächsten zwanzig Jahren mehr als verdoppeln wird.

Konjunkturschwankungen. Obwohl sich beim Flugverkehr ein allgemeiner Wachstumstrend abzeichnet, kann der Auftragseingang für Flugzeuge von Jahr zu Jahr auf Grund der volatilen Rentabilität von Fluggesellschaften, weltweiten Konjunkturschwankungen und vereinzelt unvorhergesehenen Ereignissen, die die Nachfrage nach Flugreisen drücken können, wie sich u. a. beim Ausbruch des H1N1-Gruppevirus gezeigt hat, erheblich schwanken. Nachdem 2007 bei den Neuaufträgen ein Höchststand zu verzeichnen war, erhielt Airbus in den Jahren 2008 und 2009 daher in Folge der weltweiten Wirtschaftskrise und eines damit gekoppelten Rückgangs beim Flugverkehr erheblich weniger Neuaufträge. 2010 und 2011 trugen der Wiederaufschwung des Passagierverkehrs, die besseren Gewinnmargen und höheren Lastfaktoren zu einer weltweiten Konjunkturerholung bei Fluggesellschaften bei, was sich wiederum in einem Auftragsanstieg für Flugzeuge niederschlug. 2012 hielt der Wachstumstrend im Passagierverkehr trotz ungewisser Marktlage und eines Wirtschaftsrückgangs besonders in Europa weiter an, und der Auftragseingang für Airbus war kontinuierlich höher als die Auslieferungen, obwohl die Aufträge im Jahr 2012 den sehr hohen Stand des Jahres 2011 nicht mehr erreichen konnten.

Trotz der periodischen Volatilität des Flugverkehrs strebt Airbus die Sicherstellung einer stabilen Auslieferungsquote pro Jahr an, gestützt von einer starken Auftragslage und einem regional diversifizierten Kundenstamm. Zum Jahresende 2012 lag der Auftragsstand für Verkehrsflugzeuge von Airbus bei 4.682 Flugzeugen, was nahezu acht Produktionsjahren bei den derzeitigen Produktionsraten entspricht. Durch sorgfältiges Auftragsmanagement, gezielte Beobachtung des Kundenstamms und einen umsichtigen Ansatz bei der Produktionssteigerung hat Airbus elf Jahre lang ununterbrochen erfolgreich die Zahl der jährlichen Auslieferungen gesteigert, sogar während der Krise von 2008 bis 2009.

Regulierung / Deregulierung. Die jeweilige in- und ausländische Regulierung (und Deregulierung) internationaler Flugverkehrsdienste und wichtiger inländischer Flugverkehrsmärkte wirkt sich auf die Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen aus. 1978 deregulierten die USA ihr inländisches Flugverkehrssystem, gefolgt von Europa im Jahr 1985. Das kürzlich zwischen den USA und Europa ausgehandelte und 2008 in Kraft getretene „Open Skies Agreement“ erlaubt jeder europäischen und US-amerikanischen Fluggesellschaft, jede beliebige Route zwischen jeder beliebigen Stadt in der EU und jeder beliebigen Stadt in den USA zu bedienen. Auch in anderen Regionen und Ländern wird zunehmend dereguliert, insbesondere in Asien. Es wird erwartet, dass dieser Trend anhält. Dadurch wird die Nachfrage unterstützt, in einigen Fällen verstärkt. Neben einem größeren Marktzugang (der zuvor möglicherweise beschränkt war) ermöglicht eine Deregulierung die Bildung und das Wachstum neuer Fluggesellschaften oder neuer Modelle für Fluggesellschaften, so wie dies auch mit dem Modell der Niedrigpreis-Fluggesellschaften der Fall war, die seit der Deregulierung (z.B. in den USA und in Europa) in allen wichtigen Binnenmärkten und intraregionalen Märkten an Bedeutung gewonnen haben.

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

Das gewählte Netzwerksystem beeinflusst wiederum die Nachfrage, denn das Drehkreuz-Modell ermöglicht eine Normierung der Flotte auf kleinere Flugzeuge, die für kurze, hochfrequentierte Zubringerstrecken (zwischen Drehkreuzen und Speichen) geeignet sind, und größere Flugzeuge, die sich für die längeren Strecken mit höherer Verkehrsdichte eignen, die die Drehkreuze verbinden und selbst große Direktflug-Märkte darstellen. Die Deregulierung hat Fluggesellschaften nicht nur zu einer Diversifizierung ihrer Streckennetz-Strategien veranlasst, sondern hat dadurch gleichzeitig die Entwicklung eines breiteren Flugzeugangebots gefördert, damit diese Strategien umgesetzt werden können (wenn auch der Trend wie nachstehend erläutert bei jedem Marktsegment zu größeren Flugzeugen tendierte).

Wie andere Flugzeughersteller in der Branche glaubt Airbus, dass Streckennetze mit der Kapazitätsausweitung bestehender Strecken und der Einführung neuer Strecken weiter wachsen werden, was sich größtenteils dadurch auszeichnen wird, dass sich zumindest an einem Ende der Strecke eine größere Stadt befindet, die als Drehkreuz funktioniert. Diese neuen Streckennetzwerke sollen erwartungsgemäß mit dem neuesten Produktangebot von Airbus, der A350 XWB, gut bedient werden. Darüber hinaus wurde die A380 vor allem konstruiert, um der starken Nachfrage zwischen den wichtigsten Drehkreuz-Städten, welche oft auch zu den Hauptballungszentren der Welt gehören (wie beispielsweise London, Paris, New York und Peking), gerecht zu werden. Airbus hat bei ihrer aktuellen Marktanalyse 42 Hauptballungszentren identifiziert, wobei davon ausgegangen wird, dass diese Zahl bis 2031 auf über 90 ansteigen wird. Airbus ist der Ansicht, dass sie durch ihre komplette Produktfamilie gut für die Erfüllung der aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen positioniert ist.

Allianzen. Die Entwicklung von weltweiten Airline-Allianzen hat das oben beschriebene Muster der Entwicklung von Netzwerken verstärkt. Laut Angaben von Ascend, einer in Großbritannien ansässigen Luftfahrtindustrie-Beratungsfirma, wird mit Stand vom Januar 2013 ungefähr ein Drittel der Sitzplatzkapazität der weltweit betriebenen Jetliner von nur 15 Fluggesellschaften betrieben. In den 1990er Jahren setzte bei den großen Fluggesellschaften ein Trend zum Abschluss von Partnerschaften ein, durch die jedes Mitglied Zugang zu den Drehkreuzen und Strecken der anderen Mitglieder erhielt, so dass die Fluggesellschaften dadurch ihre Investitionen in Drehkreuze konzentrieren und gleichzeitig ihr Produktangebot und ihren Marktzugang erweitern konnten. In den letzten Jahren haben Fluggesellschaften zudem damit begonnen, verschiedene Fusionsmöglichkeiten zu prüfen.

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente. Laut einer von Airbus durchgeführten Studie waren Anfang 2013 insgesamt 15.500 Passagierflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen bei Fluglinien auf der ganzen Welt im Einsatz. Airbus konkurriert derzeit auf jedem der drei wichtigsten Marktsegmente für Flugzeuge mit über 100 Sitzplätzen.

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

„Twin-Aisle“- oder „Wide-Body“-Flugzeuge wie die A330 / A350-XWB-Familien haben einen breiteren Rumpf mit mehr als 210 Sitzen und verfügen üblicherweise über acht Sitze pro Reihe, die durch zwei Gänge getrennt sind. Die A330 / A350-XWB-Familien können alle Kurz- und Mittelstreckenmärkte bedienen.

„Sehr große („very large“) Flugzeuge“, wie die A380-Familie, sind dazu konzipiert, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg mit besonderem Komfort zu befördern und den Fluggesellschaften deutliche Kosteneinsparungen pro Sitz zu bieten, obwohl diese Flugzeuge auch auf kürzeren Strecken in Märkten mit hoher Konzentration (einschließlich in heimischen Märkten) eingesetzt werden können. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe „— 1.1.7 Investitionen — Flugzeugkomponenten, Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten — EFW“.

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

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



Wettbewerb. Airbus ist seit dem Rückzug der Firma Lockheed im Jahr 1986 und der Übernahme von McDonnell Douglas durch Boeing im Jahr 1997 in einem Duopol tätig. Infolgedessen ist der Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen jetzt effektiv zwischen Airbus und Boeing aufgeteilt. Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge entfielen für das Jahr 2012 auf Airbus und Boeing jeweils 49,5 % bzw. 50,5 % der Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen insgesamt, 41 % bzw. 59 % der Netto-Bestellungen insgesamt (in Stückzahlen) und je 52 % und 48 % des Gesamtauftragsbestands am Jahresende (in Stückzahlen). Die Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen von Airbus (588 im Jahr 2012) waren um 10 % höher als im Jahr 2011 (534 Auslieferungen), und 2012 war das elfte Jahr in Folge, in dem Airbus die Produktion steigern konnte.

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

Kunden

Zum 31. Dezember 2012 hatte Airbus 348 Kunden und insgesamt waren 12.312 Airbus-Flugzeuge bestellt worden, von denen 7.630 Flugzeuge an Betreiber weltweit ausgeliefert worden waren. Die nachstehende Tabelle zeigt die größten Bestellobligos, ausgedrückt in der Gesamtanzahl der Festaufträge, nach Kunde für das Jahr 2012.

Kunde	Festaufträge ⁽¹⁾
Norwegian	100
Air Asia	100
Pegasus Airlines	75
PAL	64
Avianca-Taca Holding	51
ICBC	50
Boc Aviation	50

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

Produkte und Dienstleistungen

Das Familien-Konzept – Gemeinsamkeit der Flotte

Bei den Airbus-Flugzeugfamilien werden die Gemeinsamkeiten der Flotte gefördert. Diese Philosophie geht von einem zentralen Grundbaumuster eines Flugzeugs aus, das im Hinblick auf die unterschiedlichen Anforderungen spezifischer Marktsegmente zu entsprechenden Derivaten maßgeschneidert wird. Dieser Ansatz bedeutet, dass alle neuen Airbus-Flugzeug-Generationen über ein identisches Cockpitdesign und eine Fly-by-Wire-Steuerung

verfügen und identische Bedienungscharakteristika aufweisen. Die Piloten können innerhalb der Airbus-Familie mit einer minimalen zusätzlichen Schulung zwischen jedem Flugzeug wechseln. Die Qualifizierung der Cockpit Crew (Cross-Crew-Qualification) für Flugzeuge verschiedener Familien ermöglicht den Fluggesellschaften eine erheblich höhere Einsatzflexibilität. Außerdem erlaubt die Betonung einer Gemeinsamkeits-Philosophie bei der Flotte Flugzeugbetreibern eine Verringerung der Kosten bei Entwicklung und reduziert darüber hinaus bei den Betreibern der Flugzeuge in erheblichem Maße die Kosten bei der Ausbildung der Crews, bei der Ersatzteilbeschaffung sowie bei der Wartung und Aufstellung der Flugpläne. Weitgehende Cockpitkommunalität innerhalb der gleichen Familie und über die verschiedenen Flugzeugfamilien hinaus ist eine Eigenschaft, die nur bei Airbus anzutreffen ist und die nach Auffassung des Managements einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil darstellt.

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

A320-Familie. Mit über 9.031 verkauften und 5.402 ausgelieferten und im Einsatz befindlichen Flugzeugen umfasst die Airbus-Familie mit „Single-Aisle“-Flugzeugen, die auf der A320 basieren, Derivate der A318, A319 und der A321 sowie einen von der A319 von Airbus abgeleiteten Corporate Jetliner und das A318 Elite Business Jet. Alle Flugzeuge der A320-Familie sind mit den gleichen Systemen, Cockpit, Betriebsvorschriften und Rümpfen ausgestattet. Die A320-Familie deckt den Markt der 100- bis 220-sitzigen Flugzeuge mit Flugrouten von bis zu 3.700 nm / 6.800 km ab.

Mit einem Durchmesser von 3,96 m hat die A320-Familie den breitesten Rumpf von allen konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Dadurch ist die Flugkabine geräumig und bietet hohen Komfort und einen geräumigen Unterflur-Frachtraum. Die A320-Familie verfügt über digitale Fly-by-Wire-Steuerungssysteme, ein ergonomisches Cockpit und ein Höhenleitwerk aus gewichtssparendem Kohlenstofffaser-Verbundstoff. Die Verwendung von Verbundwerkstoffen wurde auch beim Seitenleitwerk realisiert. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge der Serie 737.

Airbus investiert weiter in Verbesserungen der A320-Familie, einschließlich der Entwicklung der A320neo (eine neue Triebwerkoption). Die A320neo ist im Vergleich zur derzeitigen A320 so konstruiert, dass eine Treibstoffersparnis von 15 % (einschließlich Sharklets) sowie eine zusätzliche Flugstreckenlänge von 950 km bzw. eine zusätzliche Nutzlast von zwei Tonnen im Verhältnis zur Flugstrecke erreicht wird. Diese neue Triebwerkoption wird für die Modelle A321, A320 und A319 angeboten und soll im Oktober 2015 in Betrieb genommen werden.

Sharklets (Vorrichtungen am äußeren Ende der Flügelspitzen, die den Luftwiderstand reduzieren sollen) sind ab Ende 2012 auch als Direkt einbau-Option erhältlich und sollen die Treibstoffverbrennung bei Langstreckenflügen um 4 % senken sowie die Nutzlastkapazität steigern und die Startleistung verbessern. Die erste mit Sharklets

ausgestattete A320 wurde im Dezember 2012 an die Air Asia ausgeliefert.

2012 erhielt Airbus 783 Bruttoaufträge für die Flugzeugfamilie A320 (netto 739) und lieferte 455 Flugzeuge an 70 Kunden aus.

Technische Merkmale der A320-Familie (Standardversion)

Typ ⁽¹⁾	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität ⁽¹⁾	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A318	2003	107	6.000	31,4	34,1
A319	1996	124	6.850 ⁽²⁾	33,8	34,1
A320	1988	150	6.100 ⁽²⁾	37,6	34,1
A321	1994	185	5.950	44,5	34,1

(1) Auslegung für zwei Klassen.
(2) Maximale Reichweite mit Sharklets.

A330-Familie. Mit 1.244 verkauften Maschinen und derzeit 931 im Betrieb befindlichen Flugzeugen deckt die Familie A330 alle Marktsegmente mit einem zweimotorigen Flugzeugtyp ab und ist zur Beförderung von 250 bis 300 Passagieren konzipiert. Mit der Kombination aus niedrigen Betriebskosten, hoher Effizienz, Flexibilität und optimierter Leistung ist die zweimotorige A330 bei einem ständig wachsenden Betreiberstamm beliebt. Die A330-Familie bietet hohen Komfort für Passagiere sowie große Unterflur-Frachträume. Die Konkurrenztypen der A330-Familie sind die Boeing-Flugzeuge 767, 777 und 787.

Airbus hat auch eine neue dedizierte Frachtversion der A330-Familie, die A330-200F, entwickelt; sie ist ein mittelgroßes Frachtflugzeug zum Langstreckeneinsatz, das der derzeitigen Marktdynamik steigender Treibstoffpreise und zunehmenden Druckes auf die Gewinnspannen begegnen soll. Seit ihrer Inbetriebnahme im Jahr 2010 hat die A330-200F ihre Leistungsstärke als effizientes, zuverlässiges und rentables Frachtflugzeug unter Beweis gestellt. Als Ergänzung zur A330-200F bietet das A330P2F-Programm eine Umwandlungsmöglichkeit von einem Verkehrs- zu einem Frachtflugzeug für die A330-Flugzeuge an, die ihren Nutzungszyklus als Jetliner im Passagierverkehr beendet haben. Die Entwicklung der A330P2F wird unter Einsatz der in Singapur ansässigen ST Aerospaceore sowie von EADS EFW und Airbus vollzogen.

2012 kündigte Airbus eine maximale Erhöhung des Startgewichts (MTOW) für die A330-200 und A330-300 auf 240 Tonnen an, gefolgt von einer weiteren Anhebung auf 242 Tonnen. Bei der zweiten Steigerung des Startgewichts wird für die größere A330-300 Version auch eine Option mit verbesserter Treibstoffkapazität angeboten.

2012 erhielt Airbus 80 Bruttoaufträge für die A330-Familie (netto 58) und lieferte 103 Flugzeuge (einschließlich zwei Flugzeugen vom Typ A340-500) an 30 Kunden aus.

Technische Merkmale der A330-Familie

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

(1) Auslegung für drei Klassen.

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

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



2012 erhielt Airbus neun Bruttoaufträge für die A380 (netto neun Aufträge) und lieferte 30 Flugzeuge dieses Typs an neun Kunden mit zwei neuen Betreibern aus: Malaysia Airlines und Thai Airways.

Technische Merkmale des A380

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

(1) Auslegung für drei Klassen.

Entwicklung neuer Produkte

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

2012 wurde der Betrieb der A350 XWB Endmontagelinie in Toulouse aufgenommen. Airbus schloss sowohl die Montage des statischen Testflugzeugmodells A350 XWB (das für die

Durchführung von Tests am Boden verwendet werden soll) sowie die wichtigste strukturelle Montage der ersten A350 XWB, die zum Flug eingesetzt werden wird ab.

Im Juli 2012 kündigte Airbus auf Grund der Probleme, die beim Beginn des automatisierten Tragflächenbohrprozesses aufgetreten waren, einen neuen Programmablauf für das A350 XWB-900-Programm an. Derzeit ist die Inbetriebnahme für das zweite Halbjahr 2014 geplant.

Im Jahr 2012 erhielt Airbus 40 Bruttoaufträge für die A350 XWB- (27 Nettoaufträge) und damit insgesamt 582 Festaufträge von 34 Kunden am Ende des Jahres.

Technische Merkmale der A350-XWB-Familie

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

(1) Auslegung für drei Klassen.

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

Kundendienst

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

Ein weltweites Netzwerk mit über 4.000 Personen kümmert sich um die Betreuung in sämtlichen Bereichen von Unterstützung bei Technik / Betrieb und Lieferung von Ersatzteilen bis zu Schulungen für Besatzung und Personal. Hunderte technischer Fachkräfte stehen Airbus-Kunden rund um die Uhr an jedem Wochentag mit Rat und Unterstützung zur Seite. Weltweit sind über 238 Personen zur Kundenbetreuung an über 157 Standorten in Reichweite der Fluggesellschaften positioniert, die sie bedienen; außerdem besteht ein internationales Netzwerk aus Support-Centers, Schulungszentren und Ersatzteil-Läden.

Außer den zentralen Kundendienstaktivitäten hat die Kundendienstabteilung von Airbus ein breites Spektrum modularer und kundenspezifischer Dienstleistungen entwickelt, die durch

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

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

Kundenfinanzierung

Airbus zieht Barverkäufe vor und beabsichtigt nicht, ihre Aktivitäten in dem Bereich der Kundenfinanzierung auszuweiten. Airbus ist sich jedoch des Bedürfnisses bewusst, als Hersteller ihre Kunden bei der Finanzierung neuer Flugzeugkäufe zu unterstützen und sich in bestimmten Fällen an der Finanzierung der Flugzeuge für die Fluggesellschaft zu beteiligen.

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

2012 profitierte Airbus auch weiter von der Nachfrage des Marktes nach Flugzeugfinanzierung und -verkauf und Leasinggelegenheiten an den Leasinggeber. Es kann jedoch auch weiter keine Vorhersage für die Märkte abgegeben werden, und Airbus trifft weiter Vorkehrungen für potentielle weitere finanzielle Risiken. Das Management ist auf Grund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass die Rückstellungshöhe Airbus vor Verzugschäden angemessen schützt und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

Asset Management

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

Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle Verwaltung und das Risiko-Management des Airbus-Bestandes an Gebrauchtflugzeugen. Die meisten Flugzeuge können von den Kunden bar bezahlt werden, während einige Flugzeuge, je nach deren Finanzierung, nur im Rahmen eines Operating Leasing-Vertrags angeboten werden können. Zum Jahresende 2012 enthielt das Asset Management-Portfolio von Airbus 23 Flugzeuge, was im Vergleich zu 2011 einen Nettoanstieg um sechs Flugzeuge darstellte. Der Bereich Asset Management bietet auch einen umfassenden Wiedervermarktungs-Service, einschließlich Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei der Wartung.

Produktion

Betriebsorganisationen

Jede einzelne Aufgabe beim Bau eines Flugzeugs von Airbus (vom Entwurf bis zur Produktion) wird einem designierten Betrieb zugewiesen. Die Betriebe von Airbus sind normalerweise nach unterschiedlichen Flugzeugkomponenten und -teilen in Auslieferungsteams für Komponenten gegliedert. Jedes Auslieferungsteam für Komponenten ist entweder für die Leitung eines Flugzeugprogramms zuständig oder nach Herstellungstechnologiegruppen, je nach der optimalen Lösung für den jeweiligen Betrieb, organisiert. Die Organisation eines jeden Betriebs umfasst Produktion, Engineering, Qualität, Zulieferkette, Fertigung sowie Technik- und Logistikkapazitäten, um einen reibungslosen Produktionsablauf zu gewährleisten.

Ein transversales „Operations Excellence“ Kompetenzzentrum ist dafür verantwortlich sicherzustellen, dass harmonisierte und standardisierte Abläufe, Verfahren und Hilfsmittel betriebsübergreifend entwickelt und eingesetzt werden, um auf Grundlage der bewährten Praktiken die Effizienz zu steigern.

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

Im Juli 2012 gab Airbus bekannt, dass sie in Mobile im US-Bundesstaat Alabama eine neue Endmontagelinie für die A320-Familie bauen würde. Mit dem Bau der Anlage wird 2013 begonnen. Die Flugzeugmontage soll im Jahr 2015 aufgenommen werden, wobei die erste Auslieferung eines in Mobile montierten Flugzeugs für 2016 vorgesehen ist.

Engineering

Airbus Engineering ist ein globales Unternehmen, das ganze Flugzeuge und Flugzeugkomponenten entwickelt und Forschungen betreibt, die für die Flugzeuge der nächsten Generation angewendet werden können. Die Kompetenzzentren, aus denen Airbus Engineering sich zusammensetzt, arbeiten länderübergreifend, wobei der Großteil der Ingenieure an vier Airbus-Standorten in Frankreich, Deutschland, Großbritannien und Spanien beschäftigt ist. Eine weltweit stetig wachsende Anzahl erfahrener Raumfahrttechniker wird an fünf weiteren Engineering-Centres in Wichita (Kansas, USA), Mobile (Alabama, USA), Moskau (Russland), Bangalore (Indien) und Peking (China) beschäftigt.

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

2012 erhielt Airbus Engineering die Zulassung zur Verwendung von Sharklets für die A320 und schloss die Entwurfphase für die A320neo ab. Der A350 XWB Integrationsprüfstand Iron Bird sowie weitere Integrationstest-Prüfstände waren einsatzbereit und sollten die Ausreifung des Flugzeugs vor dem Erstflug steigern. Airbus Engineering hat auch wesentliche Beiträge zu einer Reihe internationaler Initiativen erbracht, die die Luftfahrt umweltfreundlicher machen sollen. Das Hauptziel dieser Initiativen besteht darin, sowohl den Lärm als auch die CO₂-Emissionen der Airbus-Flugzeuge zu senken. Dieses auf Veränderung ausgerichtete Projekt von Airbus Engineering hat die Arbeitsweise in einigen Bereichen verbessert und durch organisatorische Änderungen auch die Effizienz gesteigert.

Airbus Military

Einführung und Überblick

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

Im Jahr 2012 verzeichnete Airbus Military Umsatzerlöse in Höhe von 2,1 Milliarden Euro.

Strategie

Die Strategie von Airbus Military besteht darin, bei gleichzeitiger Verbesserung der Rentabilität das Kerngeschäft auszubauen und den Marktanteil zu erhöhen, was durch die Nutzung ihrer technologischen Expertise erreicht werden soll. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

Festigung ihrer Position als führender Anbieter von Flugzeugen für Sondermissionen

Als Lieferant von einsatzspezifischen Flugzeugen greift Airbus Military auf ihre eigenen Spezialtechniken (Luft-Betankungssystem mit Ausleger („ARBS“)), ein vollständig integriertes taktisches System („FITS“), Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr zur Kriegsführung (MPA, ASW, ASuW), Signalinformationsgewinnung (SIGINT) sowie luftgestützte Frühwarn- und Kommandosysteme (AEW&C) und das breite Spektrum der von EADS gebotenen Plattformen und Systeme zurück, um die einsatzspezifischen Anforderungen ihrer Kunden zu erfüllen. Airbus Military wird sich durch das Angebot eines Tankers (A330 MRTT) und Seeüberwachungsflugzeugs (ein Derivat der CN235 und C295 Flugzeugplattformen) um eine weitere Konsolidierung ihrer Position in diesem Markt bemühen. Airbus Military konnte 2012 im Lauf des Jahres Fortschritte bei der Erreichung dieses Ziels verzeichnen, so zum Beispiel, als es von der indischen Regierung als bevorzugter Anbieter im Zusammenhang mit einer bereits laufenden Tankflugzeug-Beschaffungskampagne ausgewählt wurde. Des Weiteren wurde die Royal Air Force von Oman im Jahr 2012 ein wichtiger neuer Betreiber des Seeüberwachungsflugzeugs vom Typ C295.

Behauptung der Führungsposition bei militärischen Transportflugzeugen

Airbus Military ist global führend auf dem Markt für leichte und mittelschwere Militärtransportflugzeuge. Durch die Erweiterung ihres Portfolios um das schwere militärische Transportflugzeug vom Typ A400M – bei dem die erste Auslieferung an den Kunden für das zweite Quartal 2013 vorgesehen ist – bietet Airbus Military ein komplettes Spektrum taktischer militärischer Transportflugzeuge an, die alle Aufgabenstellungen erfüllen können. Airbus Military wird sich zum Teil auch durch die Einführung von Verbesserungen ihrer vorhandenen Produktlinie um die Aufrechterhaltung ihrer Führungsstellung bemühen. So hat Airbus Military zum Beispiel Ende 2012 einen Vertrag mit PT Dirgantara Indonesia für die gemeinsame Einführung einer aktualisierten Version der C212-400 unterzeichnet. Das in NC212 umbenannte Flugzeug wird sowohl Zivil- als auch Militärkunden im Segment der leichten militärischen Transportflugzeuge angeboten.

Steigende Umsatzerlöse aus Dienstleistungen durch Ausweitung des Angebots an einsatzkritischen Dienstleistungen

Airbus Military beabsichtigt, durch die Schaffung langfristiger weltweiter Partnerschaften für ihre Kunden mehr wertorientierte („Value for Money“) Lösungen zu entwickeln und bereitzustellen, die auf einem fundierten Verständnis der Kundenbedürfnisse basieren. Airbus Military bietet ein Portfolio konkurrenzfähiger Dienstleistungen an, das vom herkömmlichen Kunden-Support bis zu vollständigen, verfügbarkeitsbasierten Auftragsvergaben für einen „erfolgreichen Einsatz“ reicht und bei dem gezielt ihre Leistungsstärke als Konstruktionsautorität eingesetzt wird, um Kunden vollintegrierten Kundendienst für die gesamte Lebensdauer ihrer Produkte zu bieten.

Markt

Flugzeuge für Sondermissionen

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

Darüber hinaus erfordern die moderne Verteidigung und Kriegsführung auf verschiedenen Einsatzgebieten unabhängigen Zugang zu Informationen in komplexer Form und Kunden verlangen deshalb zunehmend umfassende Systeme, die speziell auf ihre operativen Erfordernisse zugeschnitten sind. Diese Entwicklung und die sich rasch entwickelnden Verteidigungs- und Sicherheitsbedürfnisse werden erwartungsgemäß die Nachfrage nach Spezialmissionsflugzeugen mittelfristig steigern. Auf Grund der angebotenen kundenspezifischen Lösungen sieht sich Airbus Military für diesen Markt gut positioniert.

Militärische Transportflugzeuge

Die Hauptkunden im Markt für militärische Transportflugzeuge sind Regierungen und nationale Organisationen. Der Markt besteht aus drei Segmenten: (i) leichte Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von ein bis drei Tonnen, (ii) mittlere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von vier bis vierzehn Tonnen und (iii) schwere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von mindestens fünfzehn Tonnen. Laut einer von DMS Forecast International – einer unabhängigen Beratungsfirma für Luft- / Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen – erstellten Analyse wird erwartet, dass der weltweite Markt für Militärtransportflugzeuge sich in der Zeit von 2012 bis 2021 auf ungefähr 66,9 Milliarden US-Dollar (Produktionswert) belaufen soll.

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

Mittelschwere militärische Transportflugzeuge. Das Management ist der Auffassung, dass dieser Markt weiterhin moderat wachsen wird. Die Flugzeuge des Geschäftsbereichs Airbus Military, insbesondere die CN235 und die C295, deren gemeinsamer durchschnittlicher Marktanteil (in Stückzahlen) während der letzten zehn Jahre internen Schätzungen zufolge bei 54 % lag, sind in diesem Segment führend. Sowohl die CN235 als auch die C295 wurden als Ergänzung zu oder als Ersatz für die ältere C-130 Hercules entwickelt und erfüllen die meisten ihrer Missionen mit reduzierten Betriebskosten. Ihre Konkurrenten sind die von Alenia Aeronautica hergestellte C-27J Spartan und die von Antonov hergestellte An-32.

Leichte militärische Transportflugzeuge. Hier handelt es sich um einen ausgereiften Markt, der im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung vieler Länder, die sich nun mittelschwere militärische Transportflugzeuge leisten können, schrumpft. Die C212 war in der Vergangenheit in diesem Marktsegment führend und hielt internen Schätzungen zufolge in den vergangenen zehn Jahren einen durchschnittlichen Marktanteil von 10 % (in Stückzahlen). Die Hauptkonkurrenten der C212 sind die M-28, hergestellt von Polskie Zakłady Lotnicze in Mielec, und die von Viking in Kanada hergestellte DHC-6-Serie 400.

Produkte und Dienstleistungen

Flugzeuge für Sondermissionen

Multi-Role Tanker Transport – A330 MRTT. Der A330 MRTT, ein Derivat der Airbus A330-Familie, bietet strategischen militärischen Flugtransport sowie Luftbetankung. Seine große Tankkapazität reicht aus, um die nötigen Treibstoffmengen ohne jegliche Hilfstanks zu liefern. Dadurch steht der ganze Laderaum für Fracht zur Verfügung, was es ermöglicht, Standard-LD3- oder LD6-Container, militärische Paletten und / oder jede andere Art heute

gebräuchlicher Ladegeräte zu integrieren. Airbus Military erhielt 2010 die zivile und militärische Zulassung für den A330 MRTT, wobei Ende 2012 11 Flugzeuge im Einsatz waren.

Airbus Military wurden von der australischen Regierung, der saudi-arabischen Regierung (einschließlich eines Wiederholungsauftrags), den Vereinigten Arabischen Emiraten und Großbritannien Verträge für den A330 MRTT mit einem Gesamtauftragsbestand zum Jahresende 2012 von 17 Flugzeugen erteilt. Airbus Military hat im Jahr 2012 fünf Flugzeuge vom Typ A330 MRTT ausgeliefert.

Der Auftragsbestand umfasst Flugzeuge, die im Rahmen eines 27-Jahresvertrags mit dem britischen Verteidigungsministerium („MoD“) im Zusammenhang mit dem Future Strategic Tanker Aircraft („FSTA“)-Programm desselben durch das AirTanker-Konsortium geliefert werden sollen. Das FSTA-Programm sieht die Lieferung einer aus 14 neuen Tankerflugzeugen bestehenden Flotte vor, deren erstes Flugzeug 2012 in Betrieb genommen werden soll. In dem Vertrag sind auch die gesamte erforderliche Infrastruktur, Schulung, Wartung, Flugmanagement, Flottenmanagement und Bodendienste vorgesehen, um der Royal Air Force Luft-Luft-Betankungs- und Transporteinsätze zu ermöglichen.

Airbus Military arbeitet auch an einem Technik-Programm zur Entwicklung eines neuen ARBS. Das neue ARBS ist darauf ausgelegt, eine gegenüber der Konkurrenz erheblich schnellere Luftbetankungsleistung zu gewährleisten – ein wesentlicher Vorteil, weil Flugzeuge während der Luftbetankung anfällig sind. Das ARBS wurde bereits mit über 1.300 trockenen und nassen Kontakten bei einem breiten Spektrum von Flugzeugen getestet, wie unter anderem den Kampfflugzeugen F-16 und F / A-18 und dem E-3 Awacs.

Seeüberwachungsflugzeuge. Airbus Military bietet verschiedene Lösungen an, die von der Seeüberwachung bis zur U-Boot-Abwehr zur Kriegsführung reichen und auf der C212-, CN-235-, C295- oder P-3-Orion-Plattform basieren. Die Flugzeuge des Bereichs Airbus Military, insbesondere die CN235 und die C295, hatten internen Schätzungen zufolge in den vergangenen zehn Jahren zusammen einen durchschnittlichen Marktanteil von 47 % (in Stückzahlen). Ihre Hauptkonkurrenten sind Seeüberwachungsversionen des Bombardier Dash-8 Q200 / Q300 und des Alenia ATR 42 / 72.

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

Die U.S. Coast Guard bestellte im Jahr 2012 zwei weitere CN235 Seeüberwachungsflugzeuge zum Einsatz im Rahmen ihres „Deepwater“-Programms. Die Royal Air Force von Oman bestellte drei Seeüberwachungsflugzeuge vom Typ C295. Auslieferungen von Airbus Military umfassten drei CN235 Seeüberwachungsflugzeuge an Mexiko und ein CN235 Seeüberwachungsflugzeug (das 14. insgesamt) an die U.S. Coast Guard. 2012 wurde die Nachrüstung einer CN235 für Irland bestellt und im Lauf deselben Jahres ausgeliefert.



Durch die Seeüberwachungskonfiguration ist die C295 ASW das erste in Europa konstruierte und zertifizierte Flugzeug vom Typ ASW, das die alternde P-3-Orion- oder Bréguet Atlantic-Flotten ersetzen soll. Airbus Military befasst sich auch mit der Modernisierung und Nachrüstung von P-3-Orion-Seeüberwachungsflugzeugen für die spanische und brasilianische Luftwaffe. Das Programm umfasst die FITS-Installation einschließlich neuer Missions-Sensoren und Avionik. 2012 wurden vier nachgerüstete P-3 ausgeliefert, drei an die brasilianische Luftwaffe und eine an die spanische Luftwaffe.

Militärische Transportflugzeuge

CN235 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug.

Die erste Version der CN235-Familie, die S-10, ging im Jahr 1987 in Betrieb, die neueste, die Serie 300, ist eine zweimotorige Turboprop-Maschine der neuen Generation mit Druckkabine. Die CN235-300 kann eine Nutzlast von maximal 6.000 kg befördern, was (i) 36 Fallschirmjägern, (ii) 18 Tragen und drei Sanitätern, (iii) vier der gängigsten Frachtpaletten oder (iv) einer überdimensionalen Last wie einem Flugzeugtriebwerk oder Hubschrauber-Rotorblättern entspricht. Fallschirmjäger können durch die beiden Seitentüren am Flugzeugheck oder über die hintere Laderampe abgesetzt werden. Varianten der CN235-300 werden für spezielle Missionen, wie beispielsweise als Seeüberwachungsflugzeug oder zur Kontrolle von Umweltverschmutzung eingesetzt. Wenn alle unterschiedlichen Versionen mit berücksichtigt werden, sind seit Beginn des Programms über 270 CN235-Maschinen ausgeliefert worden.

2012 bestellte Kamerun ein Flugzeug vom Typ CN235 und wurde ein neuer Kunde. Airbus Military lieferte drei CN235 an Frankreich.

C295 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug.

Die im Jahr 1999 zertifizierte C295 hat eine ähnliche Grundkonfiguration wie die CN235 mit einer gestreckten Kabine, um eine um 50 % schwerere Nutzlast mit größerer Geschwindigkeit über größere Entfernungen transportieren zu können. Die C295 ist mit integrierter Avionik, mit digitalen Cockpitanzeigen und einem Flugmanagementsystem ausgerüstet, die die taktische Navigation und die Flugplanung verbessern sowie die Integration der von mehreren Sensoren gelieferten Signale ermöglichen. Die C295 hat 110.000 Flugstunden unter den verschiedensten Flugbedingungen von arktischen Polarregionen bis zu Wüstengebieten absolviert. Es wurden über 95 C295-Maschinen an 16 Betreiber in 15 Ländern ausgeliefert.

2012 erhielt Airbus Military von Kolumbien, Ägypten, Indonesien, Kasachstan, Oman und Polen Aufträge für insgesamt 25 Flugzeuge vom Typ C295, wobei Oman und Kasachstan neue Kunden sind. Airbus Military lieferte insgesamt 10 C295 an Ägypten, Ghana, Indonesien, Kasachstan und Polen aus.

C212 – Leichtes militärisches Transportflugzeug.

Die C212 wurde als ein einfaches und zuverlässiges Flugzeug ohne Druckausgleich konzipiert, das von Behelfsstartbahnen aus operieren und sowohl für zivile als auch für militärische Aufgaben eingesetzt werden kann. Die erste Version dieser Serie, die S-100, ging im Jahr 1974 in den Einsatz. Die neueste Version, die S-400, weist eine Reihe von Verbesserungen auf, wie eine

neue Avionik und Triebwerke höherer Leistung für den Einsatz in heißen Klimazonen und in Höhenlagen sowie verbesserte Kurzstart- und Landeeigenschaften. Zusätzlich ist die hintere Laderampe der C212 mehrzweckfähig und kann rasch und einfach umkonfiguriert werden, wodurch die Standzeiten am Boden reduziert werden. Seit Beginn des Programms wurden insgesamt 477 C212 ausgeliefert.

2012 lieferte Airbus Military eine C212 an Vietnam und eine C212 an Thailand aus.

Entwicklung neuer Produkte

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

Die Flugerprobungskampagne macht Fortschritte und konnte bis Ende 2012 über 4.500 Testflugstunden und ungefähr 1.500 absolvierte Flüge verzeichnen. Das Programmziel für 2013 ist das Erreichen der Erstfreigabe (IOC) im ersten Quartal und die Auslieferung von insgesamt vier Flugzeugen bis Ende des Jahres, wobei die erste Auslieferung an den Kunden (die französische Luftwaffe) für das zweite Quartal vorgesehen ist. Ende 2012 waren vier Flugzeuge in der Endmontagelinie und dreizehn weitere Flugzeuge befanden sich in unterschiedlichen Produktionsstadien. Für 2015 wird eine volle Produktionsrate von 2,5 Flugzeugen pro Monat angestrebt.

Kundendienst

Die Kundendienstorganisation von Airbus Military, die über 850 ausgelieferte Flugzeuge betreut, bietet maßgeschneiderte Unterstützung, um den Anforderungen jedes einzelnen Betreibers zu entsprechen. Airbus Military wendet das Konzept der integrierten logistischen Betreuung („**ILS**“) während der gesamten Lebensdauer seiner Produkte von der ersten Entwurfsphase bis zum Ende der Nutzungsdauer durchgängig an. Das Hauptziel von Airbus Military ist die Gewährleistung, dass Kunden durch die Betreuung im Rahmen eines integrierten Kundendienstes entsprechend ihren Bedürfnissen die beste Betriebsleistung und den größten Nutzen erhalten, so dass der Erfolg ihrer Missionen garantiert wird.

Die Support-Centers von Airbus Military sind strategisch an Standorten auf der ganzen Welt platziert, um Wartung, Reparatur und Überholung bereit zu stellen. Dies umfasst

Kundendienstzentren in Europa (Sevilla und Polen) sowie ein neues Zentrum in Mobile im US-Bundesstaat Alabama, um den Bedarf der Flotte in Nordamerika abzudecken. Airbus Military hat seine Kundendienstkapazitäten durch die kürzlich erfolgte Einrichtung einer neuen Tochtergesellschaft in Saudi-Arabien (ECAS) auch auf den Nahen Osten ausgeweitet.

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

Airbus Military hat die Funktion des Kundenprogrammleiters fortwährend ausgebaut, um dadurch die Kundenzufriedenheit zu steigern und zusätzliche geschäftliche Gelegenheiten im Zusammenhang mit einsatzkritischen Dienstleistungen während der gesamten Lebensdauer des Produkts zu schaffen. Als Teil dieser Strategie hat der Kundendienst von Airbus Military 2012 eine eigens für diesen Zweck vorgesehene Organisation geschaffen, um seine Angebotskapazität auszubauen und Gelegenheiten für die Erbringung von Kundendienstleistungen im Zielsegment des Luftfahrtbereichs zu identifizieren und zu nutzen.

1.1.3 Eurocopter

Einführung und Überblick

Eurocopter ist ein weltweit führender Anbieter im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber mit einem der vollständigsten und modernsten Angebote an Hubschraubern und dazugehörigen Dienstleistungen. Dieses Produktangebot umfasst derzeit leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittlere und mittelschwere Hubschrauber, die je nach Kundenbedürfnissen an alle Einsatzarten angepasst werden können.

Eurocopter lieferte im Jahr 2012 475 Hubschrauber aus (503 im Jahr 2011) und erhielt 2012 492 Buttoaufträge (im Vergleich zu 472 Bruttoaufträgen im Jahr 2011). Der Nettoauftragseingang für das Jahr 2012 betrug nach Abzug von Stornierungen 469 Hubschrauber (im Vergleich zu 457 Hubschraubern im Jahr 2011). Zivilverträge machten 69 % dieses Auftragsvolumens aus, während die Umsätze im Militärbereich die verbleibenden 31 % darstellten. Mit Stand zum 31. Dezember 2012 lag der Auftragsbestand von Eurocopter für Hubschrauber bei 1.070 (im Vergleich zu 1.076 im Jahr 2011).

Der erzielte Umsatzerlös von Eurocopter belief sich im Jahr 2012 auf 6,3 Milliarden Euro; dies entspricht 11,1 % des Umsatzerlöses von EADS.

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

Produktion

Eine neue Endmontagestätte für leichte und mittelschwere Flugzeuge befindet sich im Werk San Pablo in Sevilla (Südspanien). Die Anlage – die auch für den A400M genutzt wird – verfügt über eine Fläche von 600.000 m². Ein nahe gelegener Standort, der für den Kundendienst vorgesehen ist, bietet ein Trainingszentrum mit einer Fläche von 383.644 m².

Der Flugzeugkomponentenbereich und Spezialmontagen sowie Baugruppen (wie u. a. das Höhenleitwerk A400M, der MRTT Heckausleger, C295 und C235 Montagen) werden in dem Betrieb Tablada in Sevilla vorgenommen, der über eine Fläche von 98.537 m² verfügt. Weitere Montagen, Verbundstoff- und Metallteile werden in Puerto de Santa Maria (Cadiz) hergestellt, das über eine Fläche von 78.840 m² verfügt.

Schließlich hat Airbus in ihrer Fabrik in Getafe Spezialanlagen für Engineering, Konstruktion und Fertigung, wo sie unter anderem die Arbeiten an dem A330 MRTT durchführt.

Strategie

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

Implementierung einer ehrgeizigen Produkt- und Dienstleistungsstrategie

Mit dem Ziel, ihre marktführende Position und technische Überlegenheit zu wahren, wird Eurocopter weiter stark in die Erneuerung ihrer umfassenden Produkt- und Dienstleistungslinien für Zivil- und Militärhubschrauber investieren. Daher konzentriert sich Eurocopter derzeit auf die Einführung einer Reihe von Plattform-Aktualisierungen sowie anderer Neuentwicklungen, insbesondere im mittleren und mittelschweren Marktsegment (wie z. B. EC175 und X4), um die neuesten Innovationen zu integrieren. Über eine Kombination aus Kerntechnologielösungen und hochwertigen Anpassungsmöglichkeiten an kundenspezifische Anforderungen versucht Eurocopter, eine kostengünstige Lösung für die vielfältigen Aufgabenstellungen eines zivilen und militärischen Kundenstamms zu bieten. Die letzten auf diesem Markt eingeführten Produkte (wie u. a. die EC145 T2 und die EC130 T2) wurden vom Kunden sehr positiv aufgenommen.



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

Globalisierung zur Nutzung von Wachstum weltweit

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

Aufbau eines strafferen, rationalisierten Unternehmens

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

Markt

Bestimmungsfaktoren des Markts

Der Wert der weltweit ausgelieferten Turbinenhubschrauber stieg laut Marktdaten von Eurocopter, die auf Brancheninformationen und internen Schätzungen beruhen, von schätzungsweise 18 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf schätzungsweise 20 Milliarden Euro im Jahr 2012. Laut den von The Teal Group, Honeywell und Rolls Royce veröffentlichten Marktprognosen sollen weltweit in der Zeit von 2012 bis 2020 9.000 bis 11.000 Zivilhubschrauber und 6.000 bis 6.800 Militärhubschrauber gebaut werden. Diese Prognose stützt sich, besonders im Militärsektor, weitgehend auf umfangreiche Entwicklungsprogramme in den USA.

Die im zivilen und parastaatlichen Markt verkauften Hubschrauber, auf dem Eurocopter führend ist, werden zum VIP-Transport, zur Versorgung von Offshore-Ölunternehmen, für verschiedene kommerzielle Zwecke und von staatlichen Stellen, unter anderem von Küstenwache, Polizei, Rettungsdienst und für

die Feuerbekämpfung, eingesetzt. Aus den Marktdaten von Eurocopter geht hervor, dass im Jahr 2012 weltweit rund 880 zivile Turbinenhubschrauber geliefert wurden.

Die Nachfrage nach neuen Militärhubschraubern ist hauptsächlich von haushaltspolitischen und strategischen Erwägungen und der Notwendigkeit, ältere Flotten zu ersetzen, abhängig. Eurocopter ist der Auffassung, dass das hohe Alter der derzeitigen Flotten, die Verfügbarkeit einer neuen Generation von Hubschraubern mit integrierten Systemen und die derzeitige Einführung von Kampfhubschraubern bei vielen nationalen Streitkräften in den nächsten Jahren zu einer erhöhten Beschaffung von Militärhubschraubern beitragen wird. Groß angelegte militärische Programme der jüngsten Vergangenheit, wie unter anderem die von den USA, Russland, China, Indien, Südkorea, Saudi-Arabien, Brasilien und den meisten westeuropäischen Ländern durchgeführten Programme, haben diesen Trend bestätigt. Dennoch hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass die Nachfrage des Militärs je nach veränderten strategischen Erwägungen von Jahr zu Jahr starken Schwankungen unterliegt und dass das kurzfristige Wachstumspotenzial auf Grund zunehmender Budgetbeschränkungen der öffentlichen Hand in einigen Regionen wie z. B. Europa eingeschränkt sein kann, während in anderen Regionen wie Asien oder Lateinamerika mit einem anhaltenden Wachstum gerechnet wird. Aus den Marktdaten von Eurocopter geht hervor, dass im Jahr 2012 weltweit rund 698 Militärhubschrauber geliefert wurden.

Wettbewerb

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

Der militärische Sektor ist durch starke Konkurrenz gekennzeichnet sowie durch Wettbewerbsbeschränkungen beim Zugang ausländischer Hersteller zu inländischen Ausschreibungen im Verteidigungsbereich, die bis hin zum praktischen Ausschluss von Einfuhren gehen können. Mit der Einführung des Tiger, des NH90 und des EC725 und durch einen aggressiveren Ansatz bei der internationalen Fertigungszusammenarbeit wurde der Anteil von Eurocopter am Weltmarkt für Militärhubschrauber jedoch erhöht. Im Jahr 2012 lag Eurocopter im militärischen Sektor bei den Auslieferungen an dritter Stelle, wobei dieser Markt immer noch von US-Herstellern und in jüngster Zeit von russischen Herstellern beherrscht wird. Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter in diesem Segment sind Unternehmen wie Agusta-Westland in Europa sowie Sikorsky, Boeing und Bell Helicopter (ein Geschäftsbereich von Textron Inc.) in den USA. In letzter Zeit traten russische Hersteller aggressiver auf, vor allem in den asiatischen und den lateinamerikanischen Märkten. Die Umsätze im Militärsektor betragen im Jahr 2012 46 % der Umsatzerlöse von Eurocopter.

Kunden

Fast 3.000 Betreiber setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber in 148 Ländern ein und stellen einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice dar. 85 % der Kunden von Eurocopter betreiben Flotten von einem bis vier Hubschraubern. Die wichtigsten militärischen Kunden von Eurocopter sind europäische Verteidigungsministerien sowie Verteidigungsministerien in Asien, den Vereinigten Staaten und Lateinamerika. Auf dem zivilen und halbstaatlichen Markt hat Eurocopter in Europa, den USA und Kanada einen führenden Marktanteil.

Auf Grund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit werden Eurocopter-Produkte von den bedeutendsten Kunden bevorzugt. Die weltgrößten Offshore-Betreiber (wie etwa Bristow, CHC, Era und PHI) setzen Eurocopter-Hubschrauber für die Passagierbeförderung und zur Unterstützung der Offshore-

Ölindustrie ein. Bei Rettungsdiensten dominieren Eurocopter-Hubschrauber in den Flotten großer Betreiber wie Air Methods in den USA und dem ADAC in Deutschland. Einrichtungen mit hohen Anforderungen an die Betriebstauglichkeit – einschließlich der Polizei und der Streitkräfte – verlassen sich ebenfalls auf Eurocopter-Produkte.

Die Vermarktungsstrategie von Eurocopter setzt gezielt den Umfang seines globalen Netzwerks ein. Dieses besteht derzeit aus 30 ausländischen Tochtergesellschaften, die durch ein Netz von Vertragshändlern und Servicezentren ergänzt werden, das so angelegt ist, dass es eine große Anzahl bestehender und potenzieller Kunden betreuen kann. Zudem hat Eurocopter Erfahrungen in der Produktionslizenzierung, bei Gemeinschaftsproduktionen und bei Zulieferverträgen und hat Beziehungen zu industriellen Partnern und Zulieferern in mehr als 35 Ländern aufgebaut.

Produkte und Dienstleistungen

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

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

Hubschraubertyp	Hauptaufgaben
Leichtes einmotoriges Modell	
EC120 „Colibri“	Unternehmen / Privat, zivile und militärische Ausbildung
Einmotoriges Modell („Ecoreuil“-Familie)	
AS350 „Ecoreuil“ / AS550 „Fennec“	Halbstaatlich*, ziviler und militärischer Mehrzweck ⁽²⁾ , Unternehmen / Privat
EC130	Rettungsdienst, Tourismus, Öl & Gas, Unternehmen / Privat
Leichtes zweimotoriges Modell	
AS355NP / AS555	Halbstaatlich ⁽¹⁾ , Mehrzweck, Unternehmen / Privat
EC135 / EC635	Rettungsdienst, Halbstaatlich ⁽¹⁾ , Öl & Gas, Unternehmen / Privat
EC145 / LUH (UH-72) / EC645	Zivil- und Militäreinsatz ⁽²⁾ , Rettungsdienst, Halbstaatlich ⁽¹⁾ , Shuttle
Mittelschwer („Dauphin“-Familie)	
AS365 „Dauphin“ / AS565 „Panther“	Halbstaatlich ⁽¹⁾ (insbesondere Küstenwache, Such- und Rettungseinsätze (SAR)), Öl & Gas
EC155	Unternehmen / Privat, VIP, Öl & Gas, Halbstaatlich ⁽¹⁾ , Shuttle
EC175	Such- und Rettungseinsätze, Rettungsdienst, Öl & Gas
Mittelschweres Modell	
AS332 „Super Puma“ / AS532 „Cougar“	Militärtransport, Öl & Gas, Shuttle
EC225 / EC725	Such- und Rettungseinsätze (SAR), Combat-SAR, Militärtransport, Öl & Gas, VIP
NH90 (TTH / NFH)	Such- und Rettungseinsätze (SAR), Combat-SAR, Militärtransport, Marineeinsätze
Angriff	
Tiger	Gefechtseinsatz, bewaffneter Aufklärungseinsatz / Geleitschutz

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

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



Ziviler Bereich

Der Zivildbereich von Eurocopter umfasst leichte einmotorige, leichte zweimotorige, mittlere und mittelschwere Hubschrauber, die entsprechend den Kundenbedürfnissen an alle Einsatzarten angepasst werden können. Um ihren Wettbewerbsvorsprung im zivilen Bereich aufrechtzuerhalten und zu verstärken, verfolgt Eurocopter eine rasche Erneuerung seiner Produktpalette. Dazu gehören Aktualisierungen der bestehenden Plattformen sowie Entwicklungen für die nächste Generation von Hubschraubern.

Die neuesten Produkte, die in Kürze in Betrieb genommen werden sollen, sind die zweimotorige EC145 T2, die leichte einmotorige EC130 T2 und die EC175 der Mittelklasse. Bei der EC145 T2 wurden die neuesten Innovationen von Eurocopter in Bezug auf Leistungsstärke, Avionik, Flugsicherheit, Geräuschkämpfung und Einsatzrüstung integriert, wobei ein neuer Fenestron-Heckausleger mit verkleidetem Heckrotor zu den bemerkenswertesten Änderungen gehört. Für die EC130 T2 Version – mit deren Auslieferung an die Kunden Ende 2012 begonnen wurde – hat Eurocopter ein neues Turboshaft-Triebwerk und Getriebe eingebaut, die ein höheres maximales Startgewicht und erhöhte Fluggeschwindigkeiten bieten.

Eurocopter und die chinesische AVIC II Corporation haben außerdem die gemeinschaftliche Entwicklung und Produktion (auf 50:50-Basis) des EC175 aufgenommen, eines Zivilhubschraubers der 7-Tonnen-Klasse, der die Produktpaletten beider Partner erweitert. Die Entwicklungsphase begann im Jahr 2006; die Flugzeugzulassung und die ersten Auslieferungen sind für 2013 vorgesehen.

Für seine Hubschrauberfamilie der nächsten Generation arbeitet Eurocopter intensiv an der Entwicklung der X4 – dem Nachfolger der aktuellen Dauphin-Familie. Der X4 soll dank der Ausstattung mit innovativen Merkmalen und Technologie eine erheblich bessere Leistung, weniger Treibstoffverbrauch und Geräuschemissionen und den Piloten ein neues Flugverfahren für Hubschrauber bieten.

Militärischer Bereich

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

NH90. Der für moderne Multimissionen bei günstigen Lebenszykluskosten konzipierte NH90 wurde als Mehrzweckhubschrauber für den taktischen Transport (TTH) und die Marine (NFH) entwickelt. Das hauptsächlich vom französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Staat finanzierte Programm wurde von Eurocopter, Agusta-Westland (Italien) und Fokker Services (Niederlande) als gemeinsame Gesellschafter der NATO Helicopter Industries („NHI“) direkt proportional zur zugesagten Beschaffungsmenge der vier beteiligten Länder entwickelt. Der Anteil von Eurocopter an NHI beträgt 62,5 %. Im Jahr 2012 wurden 35 NH90-Auslieferungen vorgenommen; insgesamt erfolgten bis Jahresende 2012 135 Auslieferungen.

Tiger. Das Tiger-Kampfhubschrauber-Programm umfasst vier Varianten, die alle auf demselben Flugwerk basieren: den HAP (Turmgeschütze, Raketen und Luft-Luft-Lenkflugkörper) mit 40 Exemplaren für Frankreich und sechs für Spanien; den UHT (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Lenkflugkörper, Axialgewehre und Raketen) mit 80 Exemplaren für Deutschland; den ARH (Panzerabwehrflugkörper, Turmgeschütz und Raketen) mit 22 Exemplaren für Australien sowie den HAD (Panzerabwehrflugkörper, Turmgeschütz, Raketen und aktualisierte Luftfahrtelektronik und Motoren) mit 24 Exemplaren für Spanien und 40 Exemplaren für Frankreich. Der Tiger wurde in jüngster Vergangenheit in Afghanistan von den deutschen und den französischen Streitkräften eingesetzt, wobei seit 2009 drei Hubschrauber dauerhaft vor Ort bereit stehen, und wurde 2011 einige Monate lang in Libyen eingesetzt. 2012 wurden 10 Tiger ausgeliefert; insgesamt wurden zum Jahresende 2012 96 Auslieferungen vorgenommen.

Kundendienst

Eurocopter hat mit nahezu 3.000 Betreibern in 148 Ländern eine große Flotte von mehr als 11.827 in Betrieb befindlichen Hubschraubern, die betreut werden müssen. Als Folge davon hatten die Kunden-Serviceleistungen, die für die Betreuung dieser großen Flotte erforderlich sind, einen Anteil von 42 % der in 2012 erzielten Umsatzerlöse bei Eurocopter. Die Kunden-Serviceleistungen von Eurocopter bestehen hauptsächlich aus Wartung, Reparaturen, der Bereitstellung von Ersatzteilen, Schulung und technischer Unterstützung. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Um die zunehmend globalisierte Nachfrage von Kunden zu erfüllen, hat Eurocopter darüber hinaus den Umfang seiner Serviceleistungen für Kunden ausgeweitet. Eurocopter beabsichtigt, diese Ausweitung weiter voranzutreiben, um ihren Kunden fortschrittliche Serviceleistungen zu bieten, die auf deren Geschäfte zugeschnitten sind. Das Service-Angebot von Eurocopter ist nicht nur auf ihre eigene Hubschrauberflotte beschränkt, sondern umfasst auch Plattformen anderer Originalgerätehersteller (OEM) sowie wie „Fixed-Wing“ Missionsflugzeuge.

Produktion

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

In den USA hat American Eurocopter einen Industriestandort in Columbus, Mississippi, in dem die Montage und Auslieferung von leichten Mehrzweck-Hubschraubern für die US-Regierung übernommen wird. In Australien übernimmt Australian Aerospace die Montage der NH90 und des Tiger für die Streitkräfte des Landes. Ein neues Kompetenzzentrum für Drehflügler in Itajuba, Brasilien, wurde eröffnet, wo Helibras, die brasilianische Tochtergesellschaft von Eurocopter, nun zusätzlich zu dem Ecureuils EC725-Hubschrauber, die von den brasilianischen Streitkräften erworben wurden, herstellen, montieren und warten wird.

Eurocopter wird die internationale Expansion ihrer globalen Lieferkette mit besonderem Schwerpunkt auf einer dollarbasierten und kostengünstigen Beschaffung weiter verfolgen, während

gleichzeitig die Rationalisierung ihres Zulieferernetzwerks und die Straffung ihrer internen industriellen Organisation angestrebt werden.

1.1.4 Astrium

Einführung und Überblick

Astrium konstruiert, entwickelt und produziert Satellitensysteme, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägersysteme und bietet Satellitentelekommunikations- und geologische Informationsdienste für Zivil- und Regierungskunden an. Astrium führt seine Geschäfte über drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Diese Geschäftseinheiten bieten über die Beteiligungen von Astrium an Arianespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyuz-Trägerrakete) und Eurockot (Rockot-Trägerrakete) auch Trägerdienste an.

Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2012 auf 5,8 Milliarden Euro, also 10,3 % des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Strategie

Durch ihre etablierte Präsenz in Europa bietet Astrium umfassende Erfahrung in allen Bereichen der Raumfahrtbranche (Satellitensysteme, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen, Dienste und Ausrüstung). Die Strategie von Astrium besteht darin, ihre Marktposition zu stärken, indem sie Kunden eine umfassende Lösung für ihre Bedürfnisse von einem einzigen Ausrüstungsteil bis hin zu einer kundenspezifischeren, schlüsselfertigen Lösung mit Trägersystemen, Satellitensystemen und Terminals anbietet.

Da der Markt für Satelliten und Trägersysteme in Europa noch stagniert, ist Astrium bestrebt, ihre Rentabilität insbesondere durch den verstärkten Ausbau ihrer Dienste und Ausrüstungsaktivitäten zu steigern. Zum Erreichen dieser Zielsetzungen bemüht sich Astrium aktiv um Folgendes:

Seine starke Position auf den europäischen Luftfahrtmärkten aufrechtzuerhalten

Die Ausgaben der öffentlichen Hand für Raumfahrtaktivitäten sind in Europa auf Grund der Haushaltsbeschränkungen relativ schwach, und es ist zu erwarten, dass weitere Kürzungen in Zukunft zu einer verschärften Konkurrenz führen werden. Vor diesem Hintergrund wird sich Astrium bemühen, ihren Marktanteil durch die Bereitstellung der innovativsten, kostenwirksamsten Lösungen für ihre Kunden zu wahren.

Auf dem Markt für Trägersysteme hat Astrium Space Transportation zum Beispiel ihre Aktivitäten als Hauptauftragnehmer bei bestimmten Programmen (wie unter anderem dem Trägersystem Ariane 5 und dem M51 Raketensystem) weiter rationalisiert, was zu einer Steigerung der Zuverlässigkeit und Kosteneffizienz von Astriums Aktivitäten in diesem Bereich beigetragen hat. Dies hat sich in jüngster Zeit an der Entscheidung der Ministerkonferenz der Europäischen Weltraumorganisation 2012 gezeigt, Astrium als Hauptauftragnehmer für die Entwicklung des Nachfolgers für das

Ariane 5-Trägersystem – das Ariane 5 ME (Mid-Life Evolution) – auszuwählen, welches 2017 / 2018 eingeführt werden soll.

Auch weiter der wichtigste Partner der Verteidigungsministerien zu bleiben

Astrium bemüht sich engagiert, seine Rolle als wichtiger Partner für Verteidigungsministerien in Europa und in der NATO aufrechtzuerhalten. Als Hauptauftragnehmer für eine Reihe von Anwendungen, wie etwa im Wohlfahrtsbereich und sicherer militärischer Kommunikation, Erdbeobachtungssystemen und Frühwarnsystemen, ist Astrium bereits ein wichtiger Industriepartner für die Streitkräfte von, unter anderen, Frankreich, Deutschland und Großbritannien. Darüber hinaus ist Astrium der Hauptauftragnehmer für die ballistischen Raketensysteme für die französischen Abschreckungskräfte und erhielt von der NATO den Auftrag zur Definition verschiedener Verteidigungssysteme. Als Teil ihrer Strategie wird Astrium sich bemühen, bereits bestehende Partnerschaften und Technologien gezielt zum Ausbau weiterer Geschäftsmöglichkeiten im Verteidigungssektor einzusetzen.

Erweiterung des Angebots bei Raumfahrtdiensten und -ausrüstung

Astrium wird ihre Strategie weiterverfolgen, sich von der Position des ausschließlich auf Lieferung von Systemen konzentrierten Unternehmens hin zu einer Führungsposition im Bereich der Satellitentelekommunikation und als Erbringer geologischer Informationsdienste. 2012 trug die Übernahme und Integration von Vizada, einer führenden Telekommunikationsdienstleistungsgesellschaft, die satellitengestützte Mobilfunk- und Festnetzverbindungen für Business-to-Business-Kunden anbietet, dazu bei, die Position von Astrium auf diesem Wachstumssektor weiter zu festigen.

Astrium wird auch ihr Ausrüstungsangebot (elektronische Ausrüstung, Solargeneratoren, Lage- und Raumfahrtsteuerungs-Subsystemsensoren (AOCS), Antriebsausrüstung, Antennenreflektoren etc.) erweitern, um Kunden zuverlässige, normgerechte und konkurrenzfähige Produkte zu liefern.

Erweiterung seiner globalen Präsenz

Astrium wird sich auch weiter auf Investitionen in Innovation und die Erweiterung seiner globalen Präsenz konzentrieren, um sich mehr Präsenz auf den Exportmärkten zu verschaffen. So wurde zum Beispiel 2012 Astrium Americas geschaffen, um Astriums Aktivitäten in den USA und in Kanada weiter auszubauen. Des Weiteren wurden Astrium Brazil und Astrium Singapore errichtet, während in Russland Energia (51 %) und Astrium (49 %) ein Joint Venture, „Energia Satellite Technologies“, zum Bau von Telekommunikations- und Erdbeobachtungssatelliten für den russischen Markt gründeten.



Fortführung der Umwandlungen und Innovationen, um einen Wettbewerbsvorsprung zu erreichen

Das im Jahr 2010 zur Anpassung an das zunehmend niedrigere Marktumfeld und zur Verbesserung der Rentabilität gestartete Umstrukturierungsprogramm AGILE (Ambitious, Globally growing, Innovative, Lean and Entrepreneurial) soll die Reaktionsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit von Astrium verbessern, während gleichzeitig zusätzliche Mittel freigesetzt werden sollen, um diese in Innovationen zu investieren. AGILE betont dabei gleichzeitig die Bedeutung eines kundenorientierten Ansatzes und der Übertragung von Verantwortungen auf Mitarbeiter.

Astrium Satellites

Astrium Satellites ist ein führender Anbieter in den Bereichen Satellitenlösungen, Konstruktion und Fertigung aller Arten von Satellitensystemen, Plattformen, Nutzlasten, Bodeninfrastruktur und Weltraumausstattung für eine breite Palette ziviler und militärischer Anwendungen. Ihr Geschäftsbetrieb umfasst vier verschiedene Kategorien von Satellitenanwendungen – Telekommunikation, Beobachtung, Forschung und Navigation.

Astrium Satellites umfasst auch eine Reihe hundertprozentiger Tochtergesellschaften wie etwa EADS CASA Espacio (Spanien), die Plattformen, Satellitenantennen, Steuerungsmechanismen und Kabel-Subsysteme für Telekommunikationssatelliten liefert, CRISA (Spanien), die elektronische Ausrüstung und Software zum Einsatz in der Raumfahrt konstruiert und herstellt, Tesat (Deutschland), eine Lieferantin für elektronische Telekommunikationsausrüstung und Subsysteme, Dutch Space (Niederlande), die Solarbauteile und andere spezialisierte Teile liefert, SSTL (Großbritannien), die kleine Satelliten und Nutzlasten liefert und Jena-Optronik, die Weltraumsensoren und optische Systeme liefert.

Markt

Der Markt für kommerzielle Telekommunikationssatelliten ist von extremem Wettbewerb geprägt, da Kunden ihre Entscheidungen vom Preis, technischer Expertise und Erfolg abhängig machen. Astrium Satellites geht davon aus, dass dieser Markt in den kommenden fünf Jahren mit einem Stand von durchschnittlich ungefähr 20 bis 22 Aufträgen pro Jahr stabil bleiben wird. Ihre Hauptkonkurrenten sind Loral, Boeing, Orbital und Lockheed Martin in den USA, Thales Alenia Space in Frankreich und Italien und Information Satellite Systems Reshetnev in Russland. Astrium Satellites ist bestrebt, ihre Position auf diesem Markt durch gezielten Einsatz ihrer technischen Expertise, Erfolgsbilanz und Kostenwirksamkeit zu festigen.

Auf dem staatlichen Markt für Erdbeobachtungs-, Forschungs- und Navigationssatelliten wird der Wettbewerb in Europa auf nationaler und multinationaler Ebene hauptsächlich durch die Europäische Weltraumorganisation („ESA“) und die Europäische Kommission geregelt. Bei der Ministerkonferenz der ESA im Jahr 2012 wurden neue Haushaltsbudgets genehmigt, die den Weg für künftige europäische Programme, wie unter anderem METOP Wettersatelliten der zweiten Generation, Telekommunikationssatelliten der nächsten Generation als Teil des

ARTES-Programms, europäische Navigationssysteme der nächsten Generation, neue umweltbewusste Erdbeobachtungssatelliten (Earth Explorers, GMES) und wissenschaftliche Einsätze ebneten, für die sich Astrium Satellites gegebenenfalls um eine Teilnahme bemühen wird. Es besteht auch eine beträchtliche Exportnachfrage nach Erdbeobachtungssystemen, für die EADS derzeit der führende Anbieter ist. Astrium geht davon aus, dass dieser Exportmarkt mittelfristig weiter wachsen wird.

In den letzten Jahren ist bei Kunden aus dem militärischen Bereich die Nachfrage nach Telekommunikations- und Beobachtungssatelliten gestiegen. Der Skynet 5 / Paradigm-Vertrag in Großbritannien, der SATCOM-Bw-Vertrag in Deutschland, der Yahsat-Vertrag in den Vereinigten Arabischen Emiraten, die Verträge für optische Aufklärungssatelliten in Frankreich und der Vertrag für den Erdbeobachtungs-SAR Paz in Spanien veranschaulichen den positiven Trend dieses Marktes.

Für das Ausrüstungssegment besteht in Europa ein stabiler Markt, für den durch die Länder, in denen die Raumfahrt in der Entwicklung ist, sowie durch USA mit einem potenziellem Wachstum gerechnet wird.

Produkte und Dienstleistungen

Telekommunikationssatelliten. Astrium Satellites stellt Telekommunikationssatelliten her, die für zivile und militärische Anwendungen eingesetzt werden können, wie etwa für Fernseh- und Radioübertragungen, Festnetz- und mobile Kommunikationsdienste sowie Breitband-Internetzugang. Die aktuellen geostationären Telekommunikationssatelliten von Astrium beruhen auf der Plattformfamilie Eurostar (69 dieser Satelliten wurden bisher geordert), von denen der EUROSTAR 3000 das neueste Modell ist.

Astrium Satellites unterzeichnete im Jahr 2012 Verträge für zwei kommerzielle Telekommunikationssatelliten für den russischen Betreiber RSCC (Express AM4R und AM7) sowie für den verstärkten Einsatz des Arabsat 6B und 2012 vier Telekommunikationssatelliten in die Umlaufbahn: Yahsat 1B (April 2012), Astra 2F (September 2012), Eutelsat 70B (Dezember 2012) und Skynet 5D (Dezember 2012).

Beobachtungs- und Forschungs- und Erkundungssatelliten.

Astrium Satellites liefert Satellitensysteme zur Erdbeobachtung einschließlich Bodeninfrastruktur für zivile und militärische Anwendungen. Kunden können erhebliche Vorteile aus den gemeinsamen Elementen der zivilen und militärischen Beobachtungslösungen von Astrium entstehen, etwa für verschiedenste Anwendungsarten, wie etwa Kartographie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts- und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcen-Management sowie militärische Aufklärung und Überwachung ermöglichen. Astrium Satellites stellt auch Forschungssatelliten her, die maßgeschneiderte Produkte und den speziellen Erfordernissen anspruchsvollster Missionen angepasst sind. Die Anwendungen umfassen unter anderem die astronomische Beobachtung von Strahlungsquellen im Universum, die Erforschung von Planeten oder Geowissenschaften.

Astrium Satellites konstruiert und produziert ein breites Spektrum äußerst anpassungsfähiger Plattformen, optischer Instrumente, Radargeräte und -ausrüstung. Astrium Satellites ist der Hauptauftragnehmer für komplexe Einsätze wie unter anderem: Pléiades, drei kleine und äußerst agile Erdbeobachtungssatelliten für zivile und militärische Anwendungen in Frankreich und Spanien, die täglich Aufnahmen von jedem gegebenen Punkt der Erde machen können; Swarm, ein Klimasatellit zur Beobachtung der Entwicklung der Magnetfelder der Erde; Gaia, eine globale Weltraumastrometrie-Mission; Bepi Colombo, eine Forschungsmission zum Merkur; EarthCARE, eine gemeinsame europäisch-japanische Wolken- und Aerosol-Mission; SeoSAR / PAZ, ein Radarerdbeobachtungssystem für die spanische Regierung und die hochauflösenden Erdbeobachtungssatelliten Spot 6 und Spot 7 für Astrium Services (Spot Image).

Astrium wurde im Jahr 2012 von der ESA als Hauptauftragnehmer für die Mission Solar Orbiter ausgewählt, die der Sonnenbeobachtung aus nächster Nähe dient. Solar Orbiter ist die erste Mission des Programms Cosmic Vision der ESA, bei dem mit der Umsetzungsphase begonnen wird, und soll im Jahr 2017 gestartet werden. Des Weiteren wurde Astrium Satellites vor Kurzem von der ESA zur Lieferung der Nutzlast EUCLID ausgewählt und die NASA wählte Astrium im Jahr 2012 für den Bau der beiden Nachfolgesatelliten Grace aus, ein Einsatz für Studien zum Gravitationsfeld der Erde. Die deutsche Raumfahrtbehörde DLR wählte Astrium auch für die Leitung der ersten Phase von DEOS aus, einer robotischen Mission Deutschlands zur Demonstration der Reparatur-, Betankungs- und De-orbit-Technologien bei Satelliten.

Astrium Satellites stellte im Jahr 2012 drei Erdbeobachtungssatelliten in die Umlaufbahn ein: Spot 6 (September 2012), Metop B for EUMETSAT (September 2012) und Pléiades 2B (Dezember 2012).

Navigationssatelliten. Astrium Satellites kommt bei dem neuen europäischen Navigationssatellitensystem „Galileo“, das Signale liefert, mit denen Anwender ihre geografische Position mit hoher Präzision bestimmen können und das erwartungsgemäß in vielen kommerziellen Sektoren zunehmend an Bedeutung gewinnen wird, eine maßgebliche industrielle Rolle zu. Astrium ist für die Validierungsphase des Galileo im Weltraum („IOV“) verantwortlich, in der das neue Satellitennavigationssystem unter realen Missionsbedingungen getestet wird. Die IOV-Phase umfasst den Bau der ersten vier Satelliten dieser Konstellation und einen Teil der terrestrischen Infrastruktur für Galileo, gefolgt von dem Test für dieses Teilsystem. Nach erfolgreicher Einbringung der beiden ersten Astrium Galileo IOV Satelliten in die Erdumlaufbahn im Jahr 2011 wurden Ende 2012 zwei weitere Astrium IOV Satelliten in die Umlaufbahn gestellt. Astrium wird mit einem Arbeitsanteil von nahezu 50 % einschließlich der Bereitstellung der Nutzlasten für die ersten 22 FOC-Satelliten aktiv an der vollen Betriebskapazitätsphase („FOC“) des Galileo beteiligt sein.

Satellitenprodukte. Astrium bietet ein umfassendes Spektrum integrierter Subsysteme und Ausrüstung für jede Art von Einsatz in der Raumfahrt: Telekommunikation, Erdbeobachtung, Navigation, Forschungseinsätze, bemannte Raumfahrteinsätze und Trägersysteme. 2012 lieferte der Produktionsbereich von Astrium

Satelliten wichtige Ausrüstungen für die Programme Meteosat Third Generation, BepiColombo, SoLo, EDRS, Sentinel 4 und 5. Neben den stabilen Geschäften mit bereits bestehenden Kunden in den USA und in Asien wurden neue Kunden in Russland und in Singapur hinzugewonnen. Die Unterzeichnung der Exportverträge für die Auslieferung von Ausrüstungen für GLONASS Navigationssysteme der nächsten Generation stellte eine maßgebliche Errungenschaft zum Erreichen des Status eines langfristigen Zulieferers für dieses russische Programm dar.

Astrium Space Transportation

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

Raumfahrt-Infrastruktur und Weltraumerforschung

Das Segment Raumfahrt-Infrastruktur umfasst bemannte und unbemannte Raumfahrtsysteme. Die ISS bildet zusammen mit den Entwicklungsprogrammen und -dienstleistungen für entsprechende Fahrzeuge und Ausrüstungen den wichtigsten Teil der Aktivitäten in diesem Segment. Astrium Space Transportation ist der Hauptlieferant im Rahmen eines ESA-Vertrags, der sich in zwei wichtigen Punkten auf die ISS bezieht: das Weltraumlabor („Columbus“) und den ATV-Frachtttransporter. Darüber hinaus ist Astrium für die Leitung des Betriebs und der Nutzung der europäischen Elemente der ISS im Rahmen des ESA-Vertrags verantwortlich.

Markt

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

Produkte und Dienstleistungen

Astrium Space Transportation war der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Integration des Columbus. Columbus ist ein Modul mit Druckausgleich mit einem unabhängigen, lebenslangen Support-System. Es bietet eine umfassende Forschungsumgebung unter Mikrogravitationsbedingungen (Materialwissenschaft, Medizin, Humanphysiologie, Biologie, Erdbeobachtung, Flüssigkeitsphysik und Astronomie) und dient als Prüfstand für neue Technologien. Im Jahr 2011 hat Astrium Space Transportation von der ESA einen Auftrag erhalten zur



Steuerung des unterbrechungsfreien Betriebs der europäischen Bestandteile der ISS als führender Partner eines Industrie-Konsortiums. Der Vertrag stellt die erste Phase eines langfristigen Dienstleistungsvertrags über die gesamte geplante Nutzungsdauer der ISS bis zum Jahr 2020 dar.

Außerdem ist Astrium Space Transportation der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV-Frachttransporters, der Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren soll, sowie für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Nach den beiden ersten erfolgreichen Inbetriebnahmen wurde der dritte ATV, „Edoardo Amaldi“, im Jahr 2012 erfolgreich in Betrieb genommen. Der vierte ATV „Albert Einstein“ wurde im August 2012 zur Endmontage und Erprobung nach Kourou verschickt und soll erwartungsgemäß im April 2013 in Betrieb genommen werden.

Bei der Ministerkonferenz der ESA in 2012 wurde auch beschlossen, einen Modulardienst für das US-Programm Orion für die bemannte Erforschung des Weltraums zu entwickeln. Astrium Space Transportation wird der Hauptauftragnehmer für dieses Programm sein, das als MPCV-SM (Multiple Purpose Crew Vehicle – Service Module) bezeichnet wird und auf der ATV-Technologie basiert.

Trägerraketen und Trägerdienste

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

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

Markt

Der Markt für Trägerdienste im zivilen Bereich entwickelt sich ständig weiter. Der Konkurrenzdruck nimmt stetig zu, da weitere Konkurrenten in den Markt eintreten oder zurückkehren. Erwartungen zufolge wird der für Ariespace zugängliche Markt für zivile Trägerdienste für geostationäre Satelliten auf einem Stand von etwa 20 Nutzlasten pro Jahr verbleiben. Aufgrund verschiedener Faktoren (wie technologischer Fortschritt und Konsolidierung auf Seiten der Kunden) bleibt diese Zahl allerdings volatil. Dieser Markt umfasst nicht die institutionellen Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russlands und Chinas.

Im Bereich der nationalen Verteidigung ist Astrium Space Transportation seit Anfang der 60er Jahre der alleinige Lieferant

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

Produkte und Dienstleistungen

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

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

Im Jahr 2012 unterzeichnete Ariespace insgesamt zehn Verträge zur Inbetriebnahme für geostationäre Satelliten. Ariespace hat sieben Starts für Ariane-Trägerraketen durchgeführt, mit denen zwölf Telekommunikationssatelliten und ein ATV in die Umlaufbahn gestellt wurden. Seit dem ersten Start der Ariane 5 im Jahr 1996 wurden 67 Ariane 5-Raketen bei 53 erfolgreich verlaufenden Starts in Folge in die Umlaufbahn gestellt, seit Astrium Space Transportation im Jahr 2003 Hauptauftragnehmer wurde. 2012 nahm Ariespace in Kourou den ersten Start der Vega vor. Ariespace kann nunmehr mit 3 Trägerraketen, Vega von einer bis 20 Nutzlastklassen, ein vollständiges Angebot von Trägerdiensten bieten.

Starsem. Astrium Space Transportation besitzt eine direkte Beteiligung von 35 % an Starsem, einem französischen Unternehmen, gemeinsam mit Ariespace (15 %), der russischen Raumfahrtbehörde (25 %) und des im Besitz des russischen Staates befindlichen Raumfahrtzentrums Samara (25 %). Über Ariespace vermarktet Starsem Trägerdienste der Soyuz-Trägerraketen für mittelschwere Raumfahrzeuge für niedrige oder sonnensynchrone Umlaufbahnen wie auch für interplanetare Missionen. 2012 führte Starsem von Baikonour und Plesetsk aus zehn erfolgreiche Starts von Soyuz-Trägerraketen durch, einschließlich des Starts der von Astrium gebauten Metop B.

Eurockot. Eurockot Launch Services wird gemeinsam von Astrium Space Transportation (51 %) und Khronichev (49 %) kontrolliert und bietet Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rockot-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19. Im Jahr 2012 unterzeichneten die ESA und Eurockot zwei neue Verträge für Satellitenträgerdienste

zur Unterstützung des europäischen Programms GMES (Globale Monitoring for Environment and Security). Diese beiden Verträge erstrecken sich auf den Start der Satelliten Sentinel-2A und Sentinel-3A. 2013 wird Eurockot die von Astrium konstruierten und gebauten SWARM Satelliten der ESA in die Umlaufbahn stellen.

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

Astrium Space Transportation ist seit 2004 der Hauptauftragnehmer für das Ariane-5-System. Aufgrund des kommerziellen Erfolgs von Ariane 5 unterzeichnete Astrium Space Transportation im Jahr 2009 zusätzlich zu dem im Jahr 2004 bestellten Paket von 30 Ariane-5-Trägerraketen einen Vertrag für die Herstellung von 35 Ariane-5-Trägerraketen. 2012 lieferte Astrium Space Transportation sechs Ariane-5-Trägerraketen an Arianespace.

Im Jahr 2012 erteilte die Europäische Union Astrium Space Transportation den Zuschlag eines Vertrags für die Adaptierung der Ariane 5, mit der sie zum gleichzeitigen Start von vier Galileo-Satelliten in der Lage sein würde. Außerdem wählte die Ministerialkonferenz der ESA 2012 Astrium als Hauptauftragnehmer für die Entwicklung des Nachfolgemodells der Ariane-5-Trägerrakete aus - die Ariane 5 ME (*Mid-life Evolution*) - die 2017 / 2018 eingeführt werden soll. Astrium wurde auch zur Vornahme einer 18-monatigen Studie zur Definition der Konfiguration der Ariane-6-Trägerrakete ausgewählt, die 2025 eingeführt werden soll.

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

Astrium Services

Astrium Services bietet innovative, äußerst konkurrenzfähige und maßgeschneiderte Satellitentelekommunikations- und geologische Informationsdienste für zivile und staatliche Kunden

an. Als der europäische Generalanbieter („One-Stop-Shop“) für Satellitendienste erbringt Astrium Services Unterstützungsdienste für die Geschäftsbetriebe und kritischen Einsätze ihrer Kunden selbst in den entlegensten Regionen.

Im Jahr 2012 integrierte Astrium Services Vizada, einen führenden unabhängigen Anbieter weltweiter Satellitenkommunikationsdienste, der sektorübergreifend zur See, in der Luft, am Boden sowie im Bereich Medien, nichtstaatliche Organisationen und staatliche Behörden / Verteidigung tätig ist. Vizada bietet Mobil- und Festanschlussdienste durch eine Reihe von Satellitennetzbetreibern sowohl direkt als auch indirekt über ein aus 400 Provider-Partnern bestehendes Service-Netz an. Durch die Integration von Vizada hat Astrium Services ihr Angebotspektrum an Lösungen erweitert und seine Präsenz global ausgebaut.

Im April 2012 schloss Astrium Services auch den Erwerb seiner Mehrheitsbeteiligung an Space Engineering, dem italienischen Spezialunternehmen für Telekommunikations- und Radartechnologie, ab. Diese Investition beweist das Engagement von Astrium für den Ausbau seiner Aktivitäten in Italien.

Produkte und Dienstleistungen

Kommunikation für militärische und zivile Anwendungen. Im Jahr 2003 entschied sich das britische Verteidigungsministerium für Astrium Services als Erbringer globaler militärischer Satellitenkommunikationsdienste für sein Skynet-5-Programm der nächsten Generation. Dieser Vertrag, unter dem Astrium Services derzeit die britische Satelliteninfrastruktur für die militärische Kommunikation besitzt und betreibt, erlaubt es dem britischen Verteidigungsministerium, Aufträge zu platzieren und Dienstleistungen entsprechend der Inanspruchnahme zu bezahlen. In seinem Dienstleistungskatalog liefert Astrium Services maßgeschneiderte in-theatre- und back-to-base-Kommunikationslösungen für Sprach-, Daten- und Videodienste, von einem einzelnen Stimmkanal bis zu einem schlüsselfertigen Komplettsystem mit integrierten Terminals und Netzwerkverwaltung. Die ersten drei Skynet 5-Satelliten wurden 2007 und 2008 in die Umlaufbahn gebracht, so dass das britische Verteidigungsministerium 2009 den Vollbetrieb bekannt geben konnte. 2010 wurde der Vertrag um 30 Monate verlängert, einschließlich der Herstellung, dem Start, der Erprobung und Bedienung eines vierten Skynet 5D-Satelliten, der Ende 2012 in die Umlaufbahn gestellt wurde.

In Deutschland wird ein Team unter der Leitung von Astrium Services die ersten dedizierten Satelliten für ein sicheres Kommunikationsnetzwerk in Deutschland bereitstellen. Zwei Militärfrequenzsatelliten und ein umfassendes Anwenderterminal am Boden liefern der deutschen Bundeswehr eine sichere Informationsquelle zur Nutzung durch im Einsatz befindliche Einheiten mit Sprach-, Fax-, Daten-, Video- und Multimedia-Applikationen. Nachdem der erste Satellit (ComSat Bw1) im Jahr 2009 in die Umlaufbahn gebracht worden war, der zweite (ComSat Bw2) im Jahr 2010 und die Anwenderterminals in-theatre eingesetzt wurden, nahm das System im Jahr 2010 den Betrieb auf. Astrium Services betreibt durch ein Joint Venture mit ND



Satcom das System langfristig und bietet durch kommerzielle Betreiber zusätzliche Kapazitäten.

In den USA wurde Astrium Services nach der Integration von Vizada von der US General Services Administration im Rahmen der Future COMSATCOM Services Acquisition (FCSA) der US-amerikanischen Regierung ein Custom SATCOM Solutions (CS2)-Vertrag zugeschlagen. Mit diesem Vertrag sollen maßgeschneiderte Satellitenkommunikationslösungen für US-amerikanische Behörden auf der ganzen Welt bereitgestellt werden.

In Abu Dhabi erhielt Astrium Services (zusammen mit Thales Alenia Space) einen Vertrag mit Yahsat, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Mubadala Development Company für den Bau eines sicheren Satellitenkommunikationssystems. Astrium Services leitet das Programm und wird das Raumfahrtsegment (abgesehen von der Nutzlast) und 50 % des Bodensegments liefern. Im Jahr 2011 wurde der erste Satellit Yahsat 1A nach erfolgreichem Abschluss der orbitalen Erprobung offiziell an Yahsat übergeben, womit der erste Meilenstein der Systemabnahme erreicht war. Nach Erreichen dieses Meilensteins ist es Yahsat möglich, den Streitkräften der Vereinigten Arabischen Emirate militärische Satellitenkommunikationsdienste zur Verfügung zu stellen. Der zweite Satellit, Yahsat 1B, wurde 2012 in die Umlaufbahn gestellt und ausgeliefert.

Kommunikation für Anwendungen im Zivilbereich.

Mit der Integration von Vizada hat Astrium Services ihre Satellitentelekommunikation auf dem Zivilmarkt ausgeweitet. Die über 200.000 Endanwender von Astrium Services haben von jedem beliebigen Standort auf der Welt Zugriff auf diese Satellitentelekommunikationsdienste. Dazu gehören unter anderem Handelsschiffe, Notdienstorganisationen, globale Mediengesellschaften, Telekommunikations- und Internetanbieter und Geschäfts- und Verkehrsflugunternehmen. Astrium Services arbeitet mit dem breitesten Spektrum von Netzwerkanbietern in der gesamten Branche zusammen, wie unter anderem mit Inmarsat, Iridium, Thuraya, Eutelsat, Intelsat, Loral, New Skies und SES. Im November 2012 haben Astrium Services und SES ihren VSAT-Bereich und -Dienste ausgeweitet, um den Schiffen im Raum Lateinamerika sowie in der Nordsee, dem Mittelmeer, dem Roten Meer und dem Golf von Aden Zugriff zu bieten. Mit diesem Vertrag erweitert Astrium Services die Kapazität auf dem SES-4 Satelliten, um seinen Kunden verwaltete Dienstleistungen für geschäftliche Kommunikation zur See, Tracking-Ausrüstung und Motorenleistung zu bieten und dafür zu sorgen, dass die Besatzung auf See in Verbindung bleiben kann.

Geologische Informationsdienste. Astrium Services bietet Kunden, zu denen internationale Unternehmen, Regierungen und Behörden auf der ganzen Welt gehören, sowohl optische als auch radargestützte geologische Informationsdienste an. Im Jahr 2012

wurden Spot 6 und Pléiades 1B, zwei neue optische Satelliten, in die Umlaufbahn gebracht, um die Konstellation zu vervollständigen, die von Astrium Services vertriebene Bilder bereit stellt. Nachdem Pléiades 1B zu seinem Zwilling Pléiades 1A in Orbit gestellt wurde, operieren nunmehr erstmals zwei hochauflösende Satelliten als Konstellation, auf die alle Anwender täglich mehrmals zugreifen können. Durch mehrmaligen täglichen Zugriff können täglich Bilder von jedem beliebigen Ort auf der Welt erstellt werden, so dass Kriegsgebiete und Krisen- und Katastrophengebiete unabhängig von ihrer Lage innerhalb von Stunden zur Betrachtung verfügbar gemacht werden können.

SPOT 6 ist der erste Satellit des „Astrotterra-Programms“, mit dem Spot 5 (das der französischen Regierung gehört, die Astrium Services eine Alleinlizenz für den Betrieb gewährt hat) vor Ablauf seines Lebenszyklus durch eine Konstellation von zwei Erdbeobachtungssatelliten (Spot 6 und Spot 7) ersetzt werden soll, um die Hochauflösungskapazität bis einschließlich 2023 aufrechtzuerhalten.

Während SPOT 6 und 7 mit ihrer Bilderfassung von 60 km ein breites Bild eines Gebietes liefern, können Pléiades 1A und 1B dagegen für dasselbe Gebiet Produkte mit einer enger gefassten Ansicht jedoch mit größerer Darstellung der Details (50 cm) liefern. So kann SPOT 6 zum Beispiel bei einer Überschwemmung oder einer bewaffneten Auseinandersetzung eine allgemeine Übersicht bereitstellen und Pléiades konzentriert sich auf die am stärksten bevölkerten oder betroffenen Gebiete.

Mit dem erfolgreichen Start von TerraSAR-X im Jahr 2007 – einem radargestützten Erdbeobachtungssatelliten, der hochwertige topografische Informationen liefert – konnte Astrium Services ihre Fähigkeiten durch das Angebot einer neuen Art von Bildern, die auf Radaraufnahmen basieren, erheblich ausbauen. TanDEM-X, sein nahezu identischer Satellit, wurde im Jahr 2010 erfolgreich in die Umlaufbahn gebracht und wird durch die damit ermöglichte 3D-Bildgebung zur Erweiterung des Produktangebots Astrium Services führen.

Produktion

Die Hauptproduktionsanlagen von Astrium liegen in Frankreich (Elancourt, Les Mureaux, Bordeaux, Toulouse, Limeil-Brévannes), Deutschland (Backnang, Bremen, Friedrichshafen, Jena, Lampoldshausen, Ottobrunn), Spanien (Madrid), Großbritannien (Portsmouth, Stevenage, Guildford) und den Niederlanden (Leiden). Mit der Integration von Vizada hat Astrium seine Präsenz in Norwegen (Oslo, Eik) sowie in den USA (Santa Paula, Fort Collins, Southbury, Washington, Glen Burnie, Rockville, Houston, Dallas, League City, Herndon) erweitert.

1.1.5 Cassidian

Einführung und Überblick

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

Der erzielte Umsatzerlös von Cassidian belief sich im Jahr 2012 auf insgesamt 5,7 Milliarden Euro; dies entspricht 10,2 % des Umsatzerlöses von EADS.

Strategie

Cassidian ist bestrebt, ihre Umsatzerlöse aus dem Bereich Verteidigung und Sicherheit zu steigern, ihre Dienstleistungsbereiche auszubauen und ihr weltweites Wachstum fortzusetzen. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Cassidian auf folgende Aktivitäten:

Schwerpunkt auf den Kerngeschäftssektoren

Vor dem Hintergrund zunehmender Budgetengpässe bei den Ausgaben der öffentlichen Hand in ihren Heimatmärkten in Europa wird Cassidian sich bemühen, ihre Führungsposition in seinen Kernbereichen (wie unter anderem Kampfflugzeuge, Raketengeschosse, Elektronik und Systeme) aufrechtzuerhalten, während sie gleichzeitig ihr Angebot durch ausgewählte Investitionen und verstärkte Konzentration auf die vielversprechendsten gewinnbringenden Wachstumssektoren rationalisieren wird, zu denen unter anderem Folgende gehören:

- der Markt für unbemannte Flugsysteme, der ein dynamischer Wachstumsektor der Luft- und Raumfahrtindustrie ist. Die in den vergangenen zwei Jahren von Cassidian durchgeführte Übernahme von Surveycopter und dem Geschäftsbereich unbemannte Flugkörper von Rheinmetall haben es Cassidian ermöglicht, in diesem Sektor ein größeres und konkurrenzfähigeres Angebot zu bieten und dadurch seine Marktposition zu festigen;
- der Sicherheitsmarkt, der weltweit erheblich zunimmt und dabei weniger Hindernisse beim Aufbau einer globalen Präsenz bietet als der herkömmliche Verteidigungssektor. Um in diesem Segment ein nachhaltiges rentables Wachstum sicherzustellen, wird Cassidian bestrebt sein, sich auf die Bereiche zu konzentrieren, in denen sie am besten positioniert ist (wie etwa Grenzsicherheit und Notfalllösungen), während sie ihre Erträge insgesamt durch die Entwicklung von stärker standardisierten

Lösungen für Kunden und zusätzliches internes Sourcing steigern wird. Cassidian wird außerdem durch organische Weiterentwicklung und selektive Übernahmen weiter in den Markt für Cybersicherheit vordringen;

- dem Dienstleistungsmarkt, auf dem Cassidian sich bemühen wird, ihr Angebot umfassender Pakete einsatzkritischer Dienstleistungen für Kunden im In- und Ausland auszubauen. Dieses Dienstleistungsangebot reicht von Beratung, Konzeptentwicklung und Simulation bis zu lebenslanger Unterstützung von Flugplattformen, Flotten- und Flugdiensten, Schulung, Betrieb und Fremdbeschaffung.

Die Konkurrenzfähigkeit steigern

Angesichts der immer stärkeren Konkurrenz, der Cassidian bei ihrem gesamten Angebot sowohl auf seinen angestammten wie auf seinen neuen Märkten ausgesetzt ist, wird sie sich um eine Steigerung ihrer Konkurrenzfähigkeit bemühen. Um dieses Ziel zu erreichen, hat Cassidian beschlossen, ein umfassendes Verbesserungsprogramm mit der Bezeichnung „Simplify“ einzuführen, das sich auf drei Hebel Faktoren konzentriert:

- Verbesserung der Kostenstrukturen durch effizientere Abläufe und Personalabbau;
- Verbesserung der Programmerfüllung durch Anwendung der LEAN-Methode sowie Entwicklung standardisierter Lösungen für Kunden zur globalen Wiederverwendung und eine bessere interne Wertkette und
- Abbau der Komplexität durch eine verschlankte Organisation mit weniger bürokratischem Aufwand, klaren Zuständigkeiten und Entscheidungsprozessen.

Konsolidierung auf den Heimatmärkten bei gleichzeitiger Vorbereitung auf globale Tätigkeit

Bei der Sicherstellung von langfristigem Wachstum spielen die Heimatmärkte von Cassidian (Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien) trotz der problematischen Haushaltslage weiter eine zentrale Rolle. Außer der Konsolidierung seiner Geschäftstätigkeit auf diesen angestammten Märkten wird sich Cassidian bemühen, ihre industrielle Präsenz auf andere Märkte mit erheblichem Wachstumspotenzial, wie unter anderem den Nahen Osten, Südamerika und Indien, auszudehnen. Dabei hat Cassidian vor, dies nicht nur durch gezielte Vertragsangebote, sondern auch durch den Aufbau einer langfristigen Industriepresenz zu erreichen, um von potenziellen Kunden als zuverlässiges lokales Unternehmen betrachtet zu werden.

Markt

Bestimmungsfaktoren des Markts

Der Verteidigungs- und Sicherheitsmarkt wird weiter durch rasch entstehende Sicherheitserfordernisse und die Notwendigkeit, auf neue globale Bedrohungen zu reagieren, bestimmt.



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

Vor dem Hintergrund des derzeitigen Wirtschaftsklimas ist Cassidian der Ansicht, dass die besten Wachstumsgelegenheiten im Nahen Osten, Südamerika und Indien zu finden sind, wo die Verteidigungs- und Sicherheitsbudgets in einem raschen Wachstum begriffen sind. In diesen Regionen steigt der Bedarf und die Ausrüstung ist zunehmend veraltet, während sie gleichzeitig die erforderliche Finanzkraft haben, um zukünftige Verteidigungs- und Sicherheitskäufe zu tätigen.

Wettbewerb

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

Cassidian stellt sich als wichtigste Herausforderung der Aufbau von Geschäften auf neuen strategischen geografischen Märkten und Marktsegmenten mit hohem Wachstum weltweit, um dadurch die stagnierenden oder rückläufigen Verteidigungsbudgets auf ihren europäischen Heimatmärkten auszugleichen. Im Jahr 2012 hat Cassidian daher ihre Bestrebungen zur Globalisierung ihrer Geschäftstätigkeit außerhalb Europas weiter verstärkt fortgeführt, während sie sich gleichzeitig um eine Konsolidierung ihrer Position auf ihren europäischen Heimatmärkten bemüht hat. Sie hat auch eine Erneuerung ihres Produktangebots durch die Entwicklung von Verteidigungs- und Sicherheitsprodukten der nächsten Generation vorgenommen.

Kunden

Die Art der Geschäfte von Cassidian erfordert den Aufbau langfristiger Beziehungen zu ihren Kunden und, je nach Möglichkeit, das Eingehen strategischer Partnerschaften mit großen internationalen Marktteilnehmern, um die Industriepresenz der Division außerhalb ihrer Heimatmärkte nachhaltig auszuweiten. Zu den Hauptkunden zählen vor allem Regierungs- und

Sicherheitsbehörden, Verteidigungs- und Innenministerien sowie Sicherheitskräfte, die nicht nur auf den Heimatmärkten von Cassidian in Europa, sondern zunehmend auf der ganzen Welt ansässig sind.

Produkte und Dienstleistungen

Flugsysteme und Flugverkehrsdienste

Flugverkehrsdienste. Im Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer militärischen Flugsysteme bietet Cassidian ihren Kunden eine vollständige Bandbreite von Dienstleistungen, einschließlich Wartung, Reparatur und Überholung (MRO), Upgrades, Optimierung der Logistik, produktspezifische Schulung und integrierte Support Center für Systeme. Cassidian hat durch die Abwicklung von Nachrüstungsprogrammen für Flugzeuge wie unter anderem den Tornado und C-160 Transall in diesem Bereich Expertise aufgebaut.

Kampfflugsysteme. Das Eurofighter Mehrzweck-Kampfflugzeug (das für den Export außerhalb Europas die Bezeichnung Typhoon führt) ist das prominenteste Produkt von Cassidian. Das Flugzeug wurde konzipiert, um durch ein einziges fliegendes Waffensystem, das sowohl Luft-Luft- als auch Luft-Boden-Einsätze durchführen kann, die Flotteneffizienz zu verstärken.

Die Aktionäre und Unterauftragnehmer der Eurofighter GmbH sind Cassidian (46%iger Anteil), BAE Systems (33%iger Anteil) und Alenia Aermacchi (21%iger Anteil). Hinsichtlich der Serienproduktion sind die jeweiligen Produktionsanteile der im Eurofighter-Konsortium teilnehmenden Partner wie folgt verteilt: 43 % für Cassidian, 37,5 % für BAE Systems und 19,5 % für Alenia. Cassidian entwickelt und produziert den zentralen Flugzeugrumpf, die Flugkontrollsysteme, die Identifikations- und Kommunikationssysteme und den rechten Flügel und Nasenvorflügel für alle Flugzeuge und ist für die Endmontage der von der deutschen und spanischen Luftwaffe bestellten Flugzeuge zuständig.

Mit Stand vom 31. Dezember 2012 waren im Eurofighter-Programm insgesamt 571 Flugzeuge von sieben Kunden (Großbritannien, Deutschland, Italien, Spanien, Österreich, Saudi-Arabien und Oman) bestellt und insgesamt 355 Flugzeuge ausgeliefert worden. Im Kernprogramm waren 472 Festaufträge für Flugzeuge eingegangen (mit weiteren 99 Flugzeugen für den Export). Insgesamt wurden im Jahr 2012 46 Flugzeuge ausgeliefert. Die Produktion von Flugzeugen im Rahmen des Kernprogramms soll laut Plan bis 2017 dauern, während davon ausgegangen wird, dass weltweit weitere Exportgelegenheiten vorhanden sind.

Missionssysteme. Cassidian bietet ein vollständiges Spektrum unbemannter Missionsflugsysteme und Missions-Avioniksysteme. Im Bereich unbemannte Flugsysteme („UAS“) bietet Cassidian taktische UAS wie den Tracker, Tanan und ATLANTE, Medium-Altitude Long-Endurance (MALE)-Flugsysteme wie Harfang und High-Altitude Long-Endurance (HALE)-Systeme wie EuroHawk. Cassidian befasst sich auch mit der Entwicklung von Systemen der nächsten Generation für ein gemeinsames europäisches UAS (zukünftiges europäisches MALE). Schließlich erbringt Cassidian Beiträge zu dem Forschungs- und Technologieprogramm „Agile

UAV in net-centric environment“ für die deutschen Streitkräfte unter Verwendung seines von der Gesellschaft finanzierten Technologie-Demonstrators BARRACUDA.

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

Sicherheitssysteme und Lösungen

Integrierte Systeme. Cassidian ist ein Anbieter für die komplette Systemarchitektur und Systemintegration bei militärischen und Sicherheitsland-, see-, luft- und weltraumbasierten Systemen. Cassidian entwirft, integriert und implementiert Informations-Infrastrukturlösungen (Secure Fixed, Tactical, Theatre und Mobile), einschließlich sämtlicher notwendiger Dienstleistungen für die Unterstützung integrierter Missionssysteme und -lösungen. Cassidian spielt auch eine wichtige Rolle beim Entwurf und als Lieferant von C4I-Systemen (Kommando-, Kontrolle, Kommunikation, Computer und Aufklärung).

Das Systemintegrationsangebot von Cassidian bietet u. a. die Möglichkeit, ein größtmögliches Spektrum einzelner Plattformen und Subsysteme zu entwerfen, entwickeln und in ein einziges effektives Netzwerk zu integrieren. Die Integration von Großsystemen hat für Kunden, die sich mit Grenz- und Küstenüberwachung befassen sowie für nicht-militärische Kunden wie zum Beispiel im Bereich der nationalen Sicherheit zunehmend an Bedeutung gewonnen. Cassidian unterzeichnete im Jahr 2007 einen Vertrag für das weltweit erste vollintegrierte Grenz- und Seesicherheitssystem (das Qatar National Security Shield) und ist in Saudi-Arabien auch Hauptauftragnehmer bei der Entwicklung eines nationalen Sicherheitsprogramms sowie in Rumänien für eine integrierte Lösung zur Grenzüberwachung und -sicherung.

Sichere Kommunikationssysteme. Cassidian ist ein führender Anbieter im Bereich des digitalen professionellen Mobilfunks („PMR“) und sicherer Netzwerke, wobei mehr als 200 Netzwerke in 67 Ländern ausgeliefert wurden. Ihre Lösungen für den PMR ermöglichen professionellen Organisationen in unterschiedlichen Bereichen – wie öffentliche Sicherheit, Zivilschutz, Transport und Industrie – eine effektive, zuverlässige und sichere Kommunikation. Basierend auf TetraPOL-, Tetra- und P25-Technologien kann Cassidian ihren Kunden u. a. spezialisierte PMR-Lösungen anbieten. Die PMR-Lösungen von Cassidian wurden unter anderem bei Veranstaltungen wie den Olympischen Spielen in Peking und der Tour de France eingesetzt.

Cyber-Sicherheit. Um auf die wachsenden Cyber-Sicherheitsanforderungen von Anwendern kritischer IT-Infrastruktur, einschließlich Regierungen und weltweit tätige Unternehmen, einzugehen, hat Cassidian eine neue Cyber-

Sicherheitsniederlassung geschaffen. Cassidian stellt Expertise und Technologien bereit, um solchen Unternehmen beim Schutz gegen und bei der Erkennung, Verhinderung und Reaktion auf Cyber-Bedrohungen zur Seite zu stehen. Cassidian kann auf eine langfristige Erfahrung bei der Bereitstellung einer sicheren Haltung hochsensibler IT und Daten und Schulungslösungen für Kunden im Bereich Verteidigung und Sicherheit in Frankreich, Deutschland, Großbritannien und anderen NATO-Ländern verweisen.

Sensoren

Cassidian ist ein Partner bei der Entwicklung luftgestützter Multifunktions-Radargeräte und bietet integrierte Logistikunterstützung, Wartung und Nachrüstung an. Darüber hinaus ist Cassidian in die Entwicklung und Anwendung von Radar-Systemen mit aktiver elektronischer Strahlsteuerung (AESA) für Luft-, See- und Bodenanwendungen der nächsten Generation eingebunden. Für den Bereich Luftverteidigung stellt Cassidian Mittelstrecken-Radargeräte zum Einsatz auf Schiffen (TRS-3D / 4D) und zu Land (TRML-3D) her. Synthetische Apertur Radar (SAR) für Aufklärungs- und Überwachungseinsätze sowie Flughafenüberwachungs-Radargeräte (ASR-S) sind neben der Sicherheitsradargerätefamilie Spexer ebenfalls Bestandteil des Angebots. Das Angebot von Cassidian in diesem Bereich wird durch eine Reihe von Optroniklösungen abgerundet.

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

MBDA

Der Geschäftsbereich Raketensysteme von Cassidian stammt aus seiner Beteiligung von 37,5 % an MBDA (einem Joint Venture von EADS, BAE Systems und Finmeccanica). MBDA bietet Möglichkeiten auf dem Gebiet der Raketensysteme, die den gesamten Bereich der Luftüberlegenheit, bodengestützten Luftverteidigung und Seemacht-Überlegenheit sowie darüber hinaus fortschrittliche technologische Lösungen für den Einsatz in Kampfgebieten abdecken. Neben ihrer Führungsrolle auf den europäischen Märkten hat MBDA eine starke Präsenz auf Exportmärkten wie u. a. Asien, den Golfgebieten und Lateinamerika aufgebaut.

Das breit gespannte Produktangebot umfasst alle sechs Hauptkategorien bei Raketensystemen: Luft-Luft, Luft-Boden, Boden-Luft, Schiffsabwehr, U-Boot-Abwehr und Boden-Boden. Die Produktpalette von MBDA umfasst auch eine Reihe luftgestützter Gegenmaßnahmen wie Lenkflugkörperwarn- und -zerstörungssysteme, luftgestützte Kampfftrainings- und Minenräumungssysteme. Die wichtigste, derzeit in der Entwicklung befindlichen Programme sind das Aster Paams Schiffsluftabwehrsystem, das METEOR Luftüberlegenheits-Raketensystem, das Medium Extended Air Defence System (MEADS) und die Schiffs- und U-Boot-verbundene Ersts Schlagwaffe Scalp NAVAL.



Sonstige Aktivitäten und Joint Ventures

Test & Services. Die Produktpalette Test & Services bezieht sich auf den gesamten Lebenszyklus elektronischer Ausrüstung und Systeme. Sie schließt umfassende Lösungen und damit verbundene Dienste ein, die sich auf Testdienste und -systeme stützen. Diese Lösungen werden sowohl in integrierter Form als auch als eigenständige Elemente angeboten: Instrumentierung, Systemsoftware und Anwendungssoftware. Die Vielseitigkeit der Systeme von Test & Services führt dazu, dass eine Vielzahl von Produkten und Systemen getestet werden kann.

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

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

1.1.6 Übrige Aktivitäten

Regionalflugzeuge – ATR

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

Markt

In der Industrie für regionale Turboprop-Flugzeuge hat im Lauf der Jahre eine zunehmende Konzentration stattgefunden. Da in den 90er Jahren eine Reihe von Herstellern fusioniert, den Betrieb aufgegeben oder die Produktion eingestellt haben, sind unter anderem BAe, Beechcraft, Fokker, Saab und Shorts nicht mehr auf diesem Markt vertreten. Derzeit wird der Weltmarkt für die in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 50-70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR und Bombardier.

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

Emiraje Systems. Emiraje Systems LLC ist ein im Jahr 2009 gegründetes Joint Venture zwischen C4 Advanced Solutions L.L.C. (C4AS) (51 %), einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Emirates Advanced Investments Group, und Cassidian (49 %), mit dem eine starke Systemintegrationsleistungsfähigkeit innerhalb der Vereinigten Arabischen Emirate aufgebaut werden und Kunden in den Vereinigten Arabischen Emiraten und einem breiteren Kundenkreis im Nahen Osten die fortschrittlichsten C4ISR-Lösungen bereitgestellt werden sollen.

Produktion

Neben ihren Anlagen in seinen europäischen Heimatmärkten in Deutschland, Frankreich, Spanien und Großbritannien ist Cassidian in über 80 Ländern geschäftstätig und unterhält ein Netz weltweit ansässiger Büroniederlassungen. Wichtige Produktionsstätten liegen in Deutschland (Manching, Ulm) und in Spanien (Getafe). Darüber hinaus unterhält Cassidian ein Technik-Zentrum in Bengaluru in Indien.

Nach mehreren Jahren eines rückläufigen Marktes für regionale Turboprop-Flugzeuge ist dieser Markt seit 2005 wieder nachhaltig gewachsen. Grund dafür dürften die im Vergleich zu Düsenflugzeugen größere Treibstoffeffizienz und die niedrigeren CO₂-Emissionen der Turboprop-Flugzeuge sein. Im Jahr 2012 hat ATR 64 (im Vergleich zu 54 im 2011) neue Flugzeuge geliefert und Aufträge über 74 neue Flugzeuge erhalten (im Vergleich zu 157 im Jahr 2011).

Am 31. Dezember 2012 hatte ATR einen Auftragsbestand von 221 Flugzeugen (im Vergleich zu 224 im Jahr 2011). Der aktuelle Auftragsbestand entspricht Auslieferungen von nahezu drei Jahren, wobei für 2013 mindestens 80 Auslieferungen vorgesehen sind. Die relativ niedrigeren Betriebskosten und geringeren CO₂-Emissionen von Turboprop-Flugzeugen sollen Erwartungen zufolge in einem zunehmend unter dem Druck der Einnahmen pro Passagier stehenden Wirtschaftsumfeld in den kommenden Jahren zu einer anhaltenden Marktaktivität führen.

Produkte und Dienstleistungen

ATR 42 und ATR 72. Beginnend mit der ATR 42 (mit 50 Sitzen), die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 50 bis 74 Passagiere entwickelt, bei deren Konstruktion optimale Wirtschaftlichkeit, flexible Einsatzfähigkeit und Komfort im Vordergrund standen. 1995 führte ATR die ATR 42-500 und zwei Jahre später die ATR 72-500 Serie (mit 70 Sitzen) ein, um der wachsenden Nachfrage der Betreiber nach Komfort und Leistung zu entsprechen. Im Jahr 2007 führte ATR die neue -600 Serie mit verbesserten Motoren, neuer Avionik und einer neuen Kabine ein. Die ATR-Serie basiert genau wie Airbus auf dem Familien-Konzept, welches Einsparungen bei Schulung, Wartung, Lieferung von Ersatzteilen und CCQ (Cross-Crew-Qualification) bietet. Bis Ende 2012 hatte ATR 1.033 Flugzeuge ausgeliefert (422 ATR 42 und 611 ATR 72).

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

Mit der Unterstützung bei der Platzierung und Finanzierung gebrauchter und nach Ablauf der Leasingverträge rücklaufender Flugzeuge betreut ATR Asset Management zudem den Markt für gebrauchte Flugzeuge. Mit der Bereitstellung hochwertig instand gesetzter Flugzeuge zu attraktiven Preisen hat ATR Asset Management insbesondere auf aufstrebenden Märkten für ATR neue Kunden gewonnen und hat dazu beigetragen, den Restwert gebrauchter Flugzeuge zu erhalten. In der Vergangenheit haben Kunden, die gebrauchte Flugzeuge gekauft hatten, später neue Flugzeuge gekauft, da sie nun Erfahrung im Betrieb von ATR Turboprop-Maschinen gewonnen hatten.

Produktion

Der Rumpf der ATR wird in Neapel in Italien hergestellt und die Flügel der ATR werden in Merignac in der Nähe von Bordeaux hergestellt. Die Endmontage erfolgt an der Airbus-Produktionsstätte in Saint Martin in der Nähe von Toulouse. Die Flugerprobung, Zertifizierung und Auslieferungen werden ebenfalls in Toulouse vorgenommen. ATR vergibt bestimmte Aufgaben an Airbus, wie Konstruktion und Fertigung der Flügel, Flugerprobung und Informationstechnologie.

EADS Sogerma

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

Im Markt für Flugzeugkomponenten befasst sich EADS Sogerma mit der Konstruktion, Fertigung und Bestückung von Airbus-Flugzeugsektionen (A318 / A320 / A330), mit der Herstellung

und Bestückung von ATR-Flügeln, mit der Konstruktion und Herstellung von Ladetüren für die A400M sowie mit der Konstruktion und der Herstellung von Piloten- und Copilotensitzen. Im Markt für Kabineninnenräume konstruiert und fertigt EADS Sogerma Passagiersitze für die First und Business Class großer Verkehrsflugzeuge.

EADS Sogerma beschäftigt ungefähr 2.000 Mitarbeiter und hat drei Standorte in Frankreich (Rochefort, Mérignac und Toulouse). Der Standort Mérignac ist ganz auf den ATR Geschäftsbereich abgestellt. Der Standort Toulouse (Konstruktionsbüroiederlassung) liegt in der Nähe von Airbus. Rochefort, der größte Standort gemessen am Personalbestand, deckt einen breit gespannten Tätigkeitsbereich ab: Flugzeugkomponenten, Sitze und Cockpit-Sitze. EADS Sogerma unterhält auch eine Tochtergesellschaft in Marokko (Maroc Aviation) sowie zwei Tochtergesellschaften, die sich auf Verbundstoffe spezialisieren: CAQ (Composite Aquitaine) in Frankreich und CAL (Composite Atlantic) in Kanada.

EADS North America

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

Die Präsenz von EADS North America auf dem US-Sektor für Verteidigung und nationale Sicherheit nimmt stetig zu. Als Hauptauftragnehmer für den leichten Mehrzweck-Hubschrauber UH-72A der US Army hat EADS North America bis dato über 200 Hubschrauber ausgeliefert. EADS hat über 100 HH-65-Hubschrauber von Eurocopter an die Coast Guard für deren Einsätze zum Erhalt der nationalen Sicherheit geliefert.

Daher-Socata

Im Jahr 2009 verkaufte EADS einen Anteil von 70 % an Socata an Daher, während sie den verbleibenden Anteil von 30 % behielt. Daher-Socata spezialisiert sich auf den Raumfahrt-, Nuklear-, Rüstungs- und Industriesektor und bietet Fertigungs- und Dienstleistungslösungen an, bei denen drei Spezialgebiete (Fertigung, Dienstleistungen und Transport) in einem globalen Angebot kombiniert werden.

Daher-Socata ist im Bereich Luft-, Raumfahrt und Verteidigung sowohl ein Hersteller als auch ein erstklassiger Anbieter von Ausstattung und Dienstleistungen mit ungefähr 7.500 Mitarbeitern und einer Präsenz in 14 Ländern. Daher-Socata produziert strukturelle Flugzeugkomponenten und Systeme, passfertige Teile und Flugwerke. In dem Segment von unter 8,6 Tonnen werden Flugzeuge mit speziellen Optionen für den zivilen Markt (Geschäftsflugzeuge) und den Militärmarkt (Mehrzweck-Flugzeuge) hergestellt.

1.1.7 Beteiligungen

Dassault Aviation

EADS hält einen Anteil von 46,3 % an Dassault Aviation (eine an der Euronext in Paris notierte Gesellschaft) zusammen mit der Groupe Industriel Marcel Dassault mit einer Beteiligung von 50,6 % und 3,1 % Streubesitz. Dassault Aviation hält einen Anteil von 26 % an Thales, womit sie nach dem französischen Staat der zweitgrößte Gesellschafter von Thales ist.

Dassault Aviation ist auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets aktiv. Das im Jahr 1936 gegründete Unternehmen hat bisher über 8.000 Militär- und Zivilflugzeuge an Käufer in über 80 Länder ausgeliefert. Auf Grundlage der im Unternehmen vorhandenen Erfahrungen als Konstrukteur und industrieller Architekt von komplexen Systemen befasst sich Dassault Aviation mit Konstruktion, Entwicklung und Produktion einer breiten Palette von militärischen Flugzeugen und Firmenjets. Um möglichen Interessenkonflikten bei den militärischen Produkten von Dassault Aviation und der EADS (Rafale und Eurofighter) vorzubeugen und die Bereiche voneinander abzuschirmen („Chinesische Mauer“), untersteht die Beteiligung der EADS an Dassault Aviation dem Bereich EADS Corporate, während das Eurofighter-Programm der Leitung von Cassidian untersteht.

Im Jahr 2012 verzeichnete Dassault Aviation Auftragseingänge in Höhe von insgesamt 3,3 Milliarden Euro (im Vergleich zu 2,9 Milliarden Euro im Jahr 2011), einschließlich 58 Nettoaufträgen für Falcon-Firmenjets (im Vergleich zu 36 Nettoaufträgen im Jahr 2011). Im Jahr 2012 beliefen sich die konsolidierten Umsätze auf 3,9 Milliarden Euro (im Vergleich zu 3,3 Milliarden Euro im Jahr 2011), bei einem konsolidierten Reingewinn von 510 Millionen Euro (im Vergleich zu 323 Millionen Euro 2011). Dassault hat ungefähr 11.500 Mitarbeiter, von denen mehr als 60 % in Frankreich ansässig sind.

Militärjets

Dassault Aviation verfügt über eine große Erfahrung bei der Projektierung und Herstellung von Militärjets der neuesten Generation.

Rafale. Die Rafale ist ein zweimotoriges Mehrrollen-Kampfflugzeug, das sowohl für Einsätze bei der Luftwaffe als auch bei der Marine entwickelt wurde. Bis jetzt wurden vom französischen Verteidigungsministerium 286 Flugzeuge vom Typ Rafale in Auftrag gegeben. 2012 wurde Rafale vom indischen Verteidigungsministerium für exklusive Verhandlungen für den Verkauf von 126 Flugzeugen ausgewählt. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Ab dem Jahr 2013 wird der neue Rafale „Omnirole“ mit Verbesserungen wie u. a. RBE2-AESA Radar, Raketenabschussdetektor und Optronik geliefert.

Mirage 2000. Die Mirage-2000-Familie erreichte im Jahr 2006 das Ende ihrer Produktionsphase. Weltweit sind rund 470 Mirage-2000-Flugzeuge bei der Luftwaffe von neun Ländern in Betrieb.

nEUROn. Dassault Aviation ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung des unbemannten Kampfflugzeug-Demonstrators, nEUROn. Das Programm stand für eine europäische Kooperation offen. Fünf Länder haben sich entschieden, beizutreten und ihre Kenntnisse aus der Raumfahrtindustrie einzubringen: EADS CASA (Spanien), SAAB (Schweden), HAI (Griechenland), RUAG (Schweiz) und Alenia Aeronautica (Italien). Der nEUROn-Demonstrator absolvierte 2012 seinen Erstflug und wird bis 2014 in Frankreich Testflügen unterzogen.

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

F-Heron TP. Im Jahr 2011 entschloss sich das französische Verteidigungsministerium, Verhandlungen mit Dassault Aviation bezüglich der Lieferung eines MALE UAV an die französischen Streitkräfte im Jahr 2014 aufzunehmen. Dieses System basiert auf dem Heron TP, der ursprünglich von der israelischen Regierung für deren eigene Zwecke bei Israel Aerospace Industries bestellt wurde. Es baut auf den Studien auf, die im Vorfeld mit Israel Aerospace Industries für EUROMALE und für SDM durchgeführt wurden.

Firmenjets

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

Flugzeugkomponenten, Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten

EADS Elbe Flugzeugwerke GmbH – EFW

EADS EFW (die bei Airbus konsolidiert ist) kombiniert verschiedene Luftfahrt- und Technologiebereiche unter einem Dach: Entwicklung und Herstellung von flachen faserverstärkten Verbundstoffkomponenten für Komponenten und Innenausstattung, die Umrüstung von Passagierflugzeugen zu Frachtflugzeugen, Wartung und Reparatur von Airbus-Flugzeugen sowie technische Dienste im Rahmen der Zertifizierung und Zulassung.

Im Bereich Flugzeugkomponenten und Innenausstattung befasst sich EADS EFW mit der Entwicklung, Konstruktion und Herstellung von flachen Flugzeugkomponenten nach der Sandwichmethode für Komponenten und Innenausstattungen der gesamten Airbus-Familie. Ihre Produktpalette reicht von Bodenbelägen über Deckenpaneele und Frachtguthalterungen bis hin zu schussfesten Cockpit-Türen. Der Geschäftsbereich für die Umrüstung von Passagiermaschinen zu Frachtflugzeugen umfasst eine umfangreiche Standard-Modifikation, die auf Antrag des Verkehrsflugzeugbesitzers vorgenommen wird. Der Markt für die Umwandlung zu Frachtflugzeugen setzt sich aus Frachtfluglinien, Luftfahrtunternehmen mit kleinen Flugzeugflotten und Finanzkonzernen zusammen. Bis dato wurden über 170 Frachtflugzeuge für 39 Kunden weltweit umgerüstet.

Aerolia

Wie oben erwähnt, ist Aerolia eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS (die bei Airbus konsolidiert ist), die durch Ausgliederung der früheren französischen Airbus-Werke in Méaulte und St.-Nazaire Ville, nach der unter Power8 begonnenen Umstrukturierungsstrategie für Flugzeugkomponenten, gebildet wurde. Aerolia hat ungefähr 2.900 Beschäftigte, die an der Konstruktion und Fertigung von ungefähr 6 Millionen Einzelteilen und über 500 Arbeitspaketen der Rumpfnase für den Airbus arbeiten.

Die unabhängige Gesellschaft umfasst vier operative Abteilungen (Engineering, Operations, Beschaffung, Programme & Handel) und vier Support-Abteilungen (Qualität, Finanzen, Personalwesen, Strategie und Kommunikation), die geografisch an drei Standorten angesiedelt sind. Méaulte (1.350 Beschäftigte), St-Nazaire (650 Beschäftigte) und Toulouse (400 Beschäftigte). Im Jahr 2009 wurde in Tunesien ein vierter Standort eröffnet (der bis zum Jahr 2014 750 Mitarbeiter beschäftigen soll). In dem in Toulouse ansässigen Designbüro werden die Fähigkeiten von rund 250 Ingenieuren und anderen

Mitarbeitern, die größtenteils aus den Airbus-Designbüros stammen, zusammengefasst.

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

Premium AEROTEC

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

Das Kerngeschäft von Premium AEROTEC konzentriert sich auf Gebäude und Herstellungssysteme für den Flugzeugbau und damit verbundene Entwicklungstätigkeiten. Premium AEROTEC hat sich für die kommenden Jahre das Ziel gesetzt, ihre Position als führender erstklassiger Anbieter von Verkehrs- und Militärflugzeugstrukturen weiter auszubauen.

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

1.1.8 Versicherung

Das Corporate Insurance Risk Management („IRM“) von EADS ist eine integrierte finanzielle Funktion des Unternehmens, die geschaffen wurde, um proaktiv und effizient auf Risiken zu reagieren, die durch Versicherungstechniken abgefangen werden können. Das IRM ist in der EADS-Zentrale konzentriert und dementsprechend für alle Versicherungsaktivitäten des Konzerns und den damit verbundenen Versicherungsschutz des Konzerns verantwortlich und hat die Befugnis, direkt auf dem Versicherungs- und Rückversicherungsmarkt zu handeln. Im Jahr 2012 war das IRM dauerhaft mit der Entwicklung, dem Entwurf und der Struktur effizienter und angemessener unternehmens- und projektbezogener Versicherungslösungen betraut, die den jeweiligen Bedürfnissen der Divisionen entsprechen sollten.

Die Aufgaben des IRM umfassen die Definition und Umsetzung der Strategie von EADS für das Versicherungsrisikomanagement,

um sicherzustellen, dass harmonisierte Versicherungspolicen und -normen für alle von dem Konzern übernommenen versicherbaren Risiken angewandt werden. Es wurden systematische Überprüfungs-, Überwachungs- und Berichterstattungsverfahren eingerichtet, um zusammen mit den für die Abteilungen zuständigen Versicherungsleitern die Risiken und Schutzsysteme einzustufen, die für alle Standorte von EADS relevant sind und auf Folgendes abzielen:

- eine fortlaufende, einheitliche Erkennung, Bewertung und Einstufung versicherbarer Risiken;
- die Einleitung und Überwachung angemessener Maßnahmen zur Abmilderung und Vermeidung von Risiken bei bereits erkannten und bewerteten versicherbaren Risiken und
- effiziente, professionelle Handhabung und Übertragung dieser versicherbaren Risiken, um den Konzern auf angemessene



Weise vor den finanziellen Konsequenzen unerwarteter Ereignisse zu schützen.

Mit den Versicherungsprogrammen von EADS werden Risiken mit hohem Schadenspotenzial im Zusammenhang mit den Vermögenswerten und potenziellen Verbindlichkeiten des Konzerns sowie mit Mitarbeitern verbundene Risiken abgedeckt.

Vermögens- und Haftpflichtversicherungspolizen, die von IRM für den Konzern abgeschlossen werden, decken z. B. folgende Risiken ab:

- Sachschäden und Betriebsunterbrechung;
- Luftfahrt-Haftpflicht einschließlich Produkthaftung;
- Kaskoversicherung für Luftfahrzeuge zum Wiederbeschaffungswert;
- Raumfahrt-Haftpflicht einschließlich Produkthaftung;
- Allgemeine industrielle Betriebshaftpflicht einschließlich Produkthaftung für Nicht-Luft- und Raumfahrtprodukte und Umwelthaftpflicht; und
- Haftpflicht für Vorstandsmitglieder und Führungskräfte.

Für Ansprüche im Zusammenhang mit Sachschäden und Geschäftsunterbrechung besteht eine Deckung mit einem Höchstbetrag von 2,5 Milliarden Euro pro Schadensfall. Für die Haftung im Bereich Luftfahrt besteht eine Deckung von bis zu 2,5 Milliarden US-Dollar pro Schadensfall mit einer Jahreshöchstsumme von 2,5 Milliarden US-Dollar für Produkthaftungsansprüche. Im Rahmen der oben genannten Versicherungspolizen gelten zusätzlich bestimmte Sublimits.

Konzernversicherungen für Angestellte decken folgende Schadensfälle ab:

- Unfälle von Mitarbeitern;
- ärztliche Versorgung und Betreuung auf Geschäftsreisen und bei Arbeitseinsätzen;
- Haftpflicht- und Sachschäden für Firmenfahrzeuge und

– Absicherung von Mitarbeitern für Personen- und Sachschäden bei Geschäftsreisen.

Die Beträge solcher Konzernversicherungen für Angestellte decken die entsprechenden Schadensfälle in angemessenem Umfang ab.

EADS folgt einer Strategie der Übertragung, bei der versicherbare Risiken von EADS zu kostengünstigen Sätzen und von den internationalen Versicherungsmärkten gebotenen, speziell abgestimmten und ausreichenden Bedingungen auf externe Versicherungsmärkte übertragen werden. Alle Versicherungspolizen müssen den verbindlich vorgeschriebenen Standards von EADS entsprechen.

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

Die Versicherungsbranche ist hinsichtlich ihrer Bereitschaft zur Deckung großer Industriekonzerne nach wie vor unvorhersehbar. In Zukunft könnten Forderungen nach einer Erhöhung der Versicherungsprämien, Anhebung der Selbstkostenbeiträge und Beschränkung des Versicherungsschutzes erhoben werden.

Außerdem ist die Zahl der Versicherungsträger, die die erforderliche Kapazität und Finanzkraft zur Versicherung großer Industrierisiken besitzen, derzeit begrenzt und könnte in Anbetracht neuer Solvenzanforderungen weiter schrumpfen. Es kann somit nicht ausgeschlossen werden, dass es EADS auch weiterhin möglich sein wird, für versicherbare Risiken zukünftig Art und Umfang des bestehenden Versicherungsschutzes zu ähnlichen finanziellen Konditionen fortzusetzen.

1.1.9 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren

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

Hinsichtlich der Rückstellungspolitik setzt EADS Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche an, wenn (i) dem Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung aus Prozessen,

behördlichen Untersuchungen und sonstigen Ansprüchen entsteht, die auf Ereignissen der Vergangenheit beruhen und anhängig sind, oder gegen den Konzern in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden können, (ii) ein Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich erforderlich und (iii) eine verlässliche Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Obwohl EADS der Ansicht ist, dass für laufende und vorhersehbare allgemeine und spezifische Risiken aus Rechtsstreitigkeiten und aufsichtsrechtlichen Risiken angemessen Vorsorge getroffen wurde, kann nicht zugesichert werden, dass diese Rückstellungen ausreichend sein werden. Für den Betrag der Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Forderungen siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25C: Sonstige Rückstellungen“.

WHO

Obwohl EADS nicht Partei ist, unterstützt sie die Europäische Kommission bei Rechtsstreitigkeiten vor der WHO. Nach ihrem einseitigen Rücktritt von dem 1992 zwischen der Europäischen Union und den USA abgeschlossenen Abkommen über den Handel mit großen Verkehrsflugzeugen reichten die USA am 6. Oktober 2004 bei der WHO einen Antrag auf Einleitung eines Verfahrens ein. Am selben Tag leitete die Europäische Union ein paralleles Verfahren bei der WHO gegen die Vereinigten Staaten in Bezug auf deren Subventionsleistungen an Boeing ein.

Am 1. Juni 2011 nahm die WHO den endgültigen Bericht des Berufungsgremiums in dem von den USA angestregten Fall an und erkannte Airbus von europäischen Regierungen stammende Mittel zu. Am 1. Dezember 2011 setzte die Europäische Union die WHO darüber in Kenntnis, dass sie die nötigen Schritte ergriffen hatte, um ihre Maßnahmen vollständig mit ihren WHO-Verpflichtungen abzustimmen und den Empfehlungen und Entscheidungen der WHO zu entsprechen. Da die USA sich nicht einverstanden erklärten, wird die Angelegenheit derzeit gemäß den Bestimmungen der WHO einer Prüfung durch das Gremium der WHO unterzogen.

Am 23. März 2012 nahm die WHO den endgültigen Bericht des Berufungsgremiums in dem von der EU angestregten Fall an, in dem die von den USA an Boeing zu zahlenden Mittel festgesetzt werden. Die EU hat angeführt, dass die USA unterlassen habe, den Entscheid vor dem Fälligkeitsdatum am 23. September 2012 aufzunehmen, da sie ein neues Verfahren zur Angemessenheit der Einwilligung seitens der USA aufnahmen.

Die genaue zeitliche Abfolge weiterer Schritte in dem WHO-Rechtsstreit hängt von den weiteren Beschlüssen und den Verhandlungen zwischen den USA und der Europäischen Union ab. Sofern sich die Parteien nicht auf einen Vergleich einigen können, was derzeit nicht im Gespräch ist, wird erwartet, dass sich der Rechtsstreit über mehrere Jahre hinzieht.

Wertpapierrechtliche Streitigkeiten

Nach Abweisung der von der französischen Aufsichtsbehörde *Autorité des marchés financiers* wegen angeblicher Verstöße gegen Marktvorschriften und Bestimmungen über Insiderhandel erhobenen Verfahren, hauptsächlich im Zusammenhang mit den 2006 angekündigten Verzögerungen bei der A380, wurden auch in anderen Jurisdiktionen die dort angestregten Verfahren beendet. Gleichwohl befasst sich ein französischer Untersuchungsrichter weiterhin mit einer Ermittlung zu demselben Sachverhalt, nachdem einige Aktionäre im Jahr 2006 Strafanzeige erstattet hatten (einschließlich Zivilklagen auf Schadensersatz). Es wird davon ausgegangen, dass der Untersuchungsrichter gegen Ende 2013 entscheiden wird, ob der Fall geschlossen (*ordonnance de non-lieu*) oder vor Gericht verhandelt werden soll (*renvoi devant le tribunal correctionnel*).

CNIM

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

GPT

Als Reaktion auf Anschuldigungen seitens eines Informanten hat EADS in Bezug auf die GPT Special Project Management Ltd. („**GPT**“), eine Tochtergesellschaft, die EADS im Jahr 2007 übernommen hat, interne Prüfungen durchgeführt und eine externe Untersuchung in Auftrag gegeben. Die Anschuldigungen stellten einen Dienstleistungsvertrag in Frage, den GPT vor ihrer Übernahme durch EADS abgeschlossen hatte und der sich auf Geschäfte der GPT in Saudi-Arabien bezog. Im Anschluss an die Anschuldigungen hat EADS im Jahr 2010 umfassende interne Buchprüfungen vorgenommen, bei denen sich keine Verstöße gegen das Gesetz ergaben. Das britische Serious Fraud Office („**SFO**“) begann anschließend eine Prüfung der Angelegenheit. Im Jahr 2011 beauftragte EADS PricewaterhouseCoopers („**PwC**“) mit der Durchführung einer unabhängigen Prüfung, deren Umfang mit der SFO abgeklärt wurde. Für den dabei überprüften Zeitraum konnte PwC auf Grundlage der von ihr durchgeführten Arbeiten nichts entdecken, was darauf hingewiesen hätte, dass GPT unzulässige Zahlungen vorgenommen hat. Des Weiteren ergaben sich bei der Prüfung keine Beweise, die darauf hingedeut hätten, dass GPT oder ein anderes Unternehmen des EADS-Konzerns durch GPT bestimmte Dritte gebeten hatten, unzulässige Zahlungen für sie vorzunehmen. Die von PwC durchgeführte Prüfung wurde in der Zeit von November 2011 bis März 2012 vorgenommen und EADS ließ im März 2012 der SFO eine Kopie ihres Berichts zukommen. Die SFO ließ unabhängig davon im August 2012 verlauten, dass sie offiziell mit Ermittlungen in dieser Angelegenheit begonnen habe. EADS kooperiert in vollem Umfang bei dieser Ermittlung.

Eurofighter Austria

Im März 2012 leitete die deutsche Staatsanwaltschaft in Folge einer von der österreichischen Staatsanwaltschaft ergangenen Anforderung von Rechtshilfe Ermittlungen wegen des Verdachts der Bestechung, Steuerhinterziehung und Untreue seitens derzeitiger und ehemaliger Mitarbeiter der EADS Deutschland GmbH und Eurofighter Jagdflugzeug GmbH sowie gegen Dritte im Zusammenhang mit dem Verkauf von Eurofighter-Flugzeugen im Jahr 2003 an Österreich ein. EADS kooperiert in vollem Umfang bei dieser Ermittlung und hat auch eigene Rechtsberater mit der Durchführung einer unabhängigen Prüfung der Angelegenheit beauftragt.

1.1.10 Forschung und Technologie, geistiges Eigentum

Forschung und Technologie (R & T)

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

Durchführung und Best Practices

Der strategische Forschungs- und Technologieansatz

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

Aufbauend auf der Identifizierung, Evaluierung und Priorisierung entscheidender Technologien des Konzerns formt EADS eine Technologiestrategie, die Synergien innerhalb des Konzerns stärken soll und darauf abzielt, die Forschungs- und Technologieanstrengungen von EADS zu bewahren und bei Bedarf zu erhöhen. Jede Division ist für die Erstellung ihrer eigenen Ziele und die Sicherstellung öffentlicher und privater Mittel zur Finanzierung von Forschung und Technologie verantwortlich.

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

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

Corporate Technical Office Organisation

Der Chief Technical Officer („CTO“) nimmt eine zentrale Stellung bei der R & T des gesamten Konzerns ein. Der CTO gewährleistet, dass die Geschäftsstrategie und die technologische Strategie eng verbunden sind. Er ist für die Einhaltung der Best Practices bei Innovationen innerhalb des gesamten EADS-Konzerns verantwortlich sowie für Informationstechnologie, Betriebsqualität im Konzern und geistiges Eigentum. Der CTO ist Mitglied des Executive Committee und ist für das gesamte Budget für R & T und die R & T-Produktion bei EADS verantwortlich. Über ein diszipliniertes und erstklassiges R & T-Portfolio, das die Einführung neuer Technologien für künftige Produkte mit guten Investitionserträgen ermöglicht, strebt der CTO danach, Werte für die Aktionäre zu erbringen. Es ist auch Aufgabe des CTO, sich um Innovationen zu bemühen, mit denen auf Anliegen der breiteren Öffentlichkeit im Zusammenhang mit Sicherheit, Schutz, Umweltverträglichkeit und Energiewirksamkeit eingegangen wird.

Der CTO ist Vorsitzender des Executive Technical Council (ETC) von EADS, der sich aus den technischen Leitern der einzelnen Divisionen zusammensetzt. Der ETC ist für die Ausrichtung an der Technologiestrategie des Konzerns und deren Implementierung durch die R & T-Roadmap des Konzerns verantwortlich. Der ETC sorgt für das Gleichgewicht zwischen dem strategischen Top-down- und Bottom-up-Ansatz.

Group Innovation Networks und ihre CTO-Team-Leiter unterstehen dem Chief Operating Officer Innovation, damit R & T-Synergien in sämtlichen Divisionen und EADS Innovation Works, dem Luft- und Raumfahrt-Forschungsbereich des Unternehmens, voll zur Anwendung kommen. Der Chief Operating Officer - Innovation ist Vorsitzender des R & T-Council, der sich aus den Leitern des Bereichs R & T der Divisionen und Geschäftseinheiten sowie dem Leiter der EADS Innovation Works zusammensetzt.

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

Der Leiter von EADS Innovation Works untersteht dem CTO. EADS Innovation Works leitet die R & T-Produktion des Unternehmens, die das technische Innovationspotenzial des Konzerns von einem niedrigen Technology Readiness Level (TRL) eins auf drei anhebt. EADS Innovation Works sucht nach neuen Technologien, die schließlich an die Divisionen übertragen werden sollen, um langfristigen Innovationswert für den Konzern zu schaffen; dabei ist die R & T-Strategie von EADS richtungweisend.

EADS Innovation Works betreibt zwei große Standorte in der Nähe von München und Paris und beschäftigt ca. 1.000 Mitarbeiter, darunter Doktoranden und Mitarbeiter der Universität. In

Toulouse und Nantes in Frankreich sowie in Hamburg und Stade in Deutschland werden Forschungszentren unterhalten, um den Wissenstransfer an die Geschäftseinheiten zu unterstützen. Ein Verbindungsbüro befindet sich in Moskau, das die Beziehungen zu wissenschaftlichen Instituten in Russland koordiniert. EADS betreibt Forschungs- und Technologiezentren in Großbritannien, Spanien, Singapur und in Indien. EADS unterhält auch zwei Büros in den USA und in China.

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

Förderung und Schutz von Innovationen: geistiges Eigentum

Geistiges Eigentum (IP), wie Patente, Marken, Urheberrechte und Know-how, spielt bei der Herstellung und dem Schutz der EADS-Technologien und Produkte eine wichtige Rolle. Durch die Nutzung dieser Rechte an geistigem Eigentum ist EADS in der Lage, ihre Wettbewerbsposition auf dem Markt aufrechtzuerhalten und ihre Produkte ungehindert herzustellen und zu verkaufen sowie Konkurrenten vom Ausbeuten der geschützten Technologien abzuhalten. EADS verfolgt eine Politik, durch die sie ihre kommerziell wichtigen Rechte auf geistiges Eigentum etablieren, schützen, erhalten und verteidigen und die Rechte auf dieses geistige Eigentum auf angemessene Weise nutzen kann. Der Wert des geistigen Eigentums von EADS wird auch durch die unten erläuterte Initiative von EADS zur Technologie-Lizenzvergabe gezielt eingesetzt.

Organisation

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

Die einzelnen Divisionen und EADS Innovation Works sind Eigentümer des geistigen Eigentums, das jeweils mit ihrer speziellen Geschäftstätigkeit zusammenhängt. In den Bereichen, in denen geistiges Eigentum von allgemeinem Interesse

innerhalb des Konzerns ist, kann die Division, die dieses geistige Eigentum entwickelt hat, eine Lizenz vergeben, durch die eine anderweitige Verwendung anderenorts genehmigt wird (dabei sind, falls erforderlich, die Interessen der übrigen Aktionäre zu berücksichtigen). EADS besitzt selbst ebenfalls geistiges Eigentum direkt oder hat entsprechende Lizenzverträge mit ihren Divisionen abgeschlossen. EADS zentralisiert und koordiniert das IP-Portfolio des EADS-Konzerns, verwaltet es zusammen mit ihren Divisionen und fördert die Lizenzvergabe von gemeinsamem IP unter den Divisionen. EADS bemüht sich, den Schutz des in strategischen Ländern entwickelten geistigen Eigentums unter ihrer Kontrolle zu halten.

Durchführung und Best Practices

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

Im Jahr 2011 umfasste das EADS-IP-Portfolio etwa 9.500 Erfindungen (ca. 9.000 im Jahr 2010), die durch mehr als 33.000 Patente auf der ganzen Welt geschützt werden. 1.018 Patente mit prioritätsbegründender Wirkung wurden im Jahr 2011 eingereicht, was auf die größere Dynamik im Bereich der Forschung und Technologie und der Produktentwicklung hinweist. Für den internationalen Patentschutz stützt sich EADS auf das Patentkooperationsabkommen, das ein vereinfachtes System für internationale Patentanmeldungen vorsieht.

Im Jahr 2009 startete EADS ihre Initiative zur Lizenzvergabe für Technologie, die Zugriff auf ein breites Technologiespektrum bietet, um Unternehmen außerhalb des Konzerns bei der Entwicklung neuer Produkte, der Verbesserung von Produktionsverfahren und Ausweitung ihrer Marktchancen zu unterstützen. Mit der Initiative zur Lizenzvergabe für Technologie von EADS sollen durch die Auswertung des umfangreichen Patentbestandes von EADS und dem damit verbundenen Know-how Erträge generiert werden.

1.1.11 Umweltschutz

Umweltschutz ist eine weltweite Priorität, die Engagement und Verantwortlichkeit seitens der Staatsbürger, Regierungen und der Industrie erfordert. EADS bemüht sich fortwährend um Nachhaltigkeit, indem sie Standards für ein umweltfreundliches Unternehmen festsetzt, welche sie als wichtiges strategisches Ziel betrachtet. Wirksamer Umweltschutz soll die Vorteile aus den Produkten und Dienstleistungen von EADS für Kunden und andere Stakeholder maximieren, wobei gleichzeitig die Umweltbelastung

durch den Betrieb und die Herstellung dieser Produkte im gesamten Lebenszyklus verringert wird. Die Einführung weiterer innovativer und umweltfreundlicher Technologien und Verfahren spielen also für den Nachhaltigkeitsfaktor des Konzerns eine wesentliche Rolle, wobei Produkte attraktiver und wettbewerbsfähiger werden und somit insgesamt Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum, sichere Beschäftigung und Schaffung von Mehrwert aus Sicht aller Interessengruppen fördern.



Organisation

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

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

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

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

Der Ansatz von EADS für Umwelt-Effizienz

Bei dem Konzept der Umwelt-Effizienz geht es um maximale wirtschaftliche Wertschöpfung bei gleichzeitiger Senkung der Umweltauswirkungen auf ein Minimum. Das Konzept wurde erstmalig vom World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) als „Konzept zur Schaffung von mehr Gütern und Dienstleistungen bei gleichzeitig geringerem Aufwand an Ressourcen und weniger Verschwendung und Verschmutzung“ definiert. Der Konzern hat sich zu einer Entwicklung in Richtung eines Unternehmens mit wirksamem Umweltschutz verpflichtet und interne Roadmaps erstellt, mit denen diese Bemühungen

durch eine Reihe konkreter Projekte und Maßnahmen unterstützt werden sollen. Dies erfordert Einhaltung der aufsichtsbehördlichen Vorschriften sowie eine ständige Verbesserung des Umwelt-Managements und definiert spezifische Zielsetzungen für umwelteffiziente Betriebsabläufe, Produkte und Dienstleistungen, die bis zum Jahr 2020 erreicht werden müssen.

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

- **Einbeziehung von Umwelterwägungen bei der Entscheidungsfindung.** Ein von wirksamem Umweltschutz geprägter Ansatz besteht in der Schaffung eines Gleichgewichts zwischen Umweltschutz und Geschäftsgelegenheiten. Es ist somit von ausschlaggebender Bedeutung, Umwelterwägungen in vollem Umfang in Entscheidungsfindungsprozesse einzubeziehen, insbesondere im Hinblick auf zukünftige Investitionen; und
- **Betriebliche Leistungsziele (gegenüber Ausgangswerten aus dem Jahr 2006).** Diese Ziele umfassen: Reduktion des Wasserabflusses um 80 %, Abbau der Abfallmenge, des Wasserverbrauchs, von CO₂ und der Emission von leichtflüchtigen organischen Komponenten (VOC) um 50 %, Senkung des Energieverbrauchs um 30 %, Energiebeschaffung aus erneuerbaren Quellen 20 %, Befolgen der Forschungsziele des Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (ACARE) für die Flugzeugindustrie sowie der verschiedenen, für andere Produkte definierten Ziele.

Durch einen wirksamen Ansatz beim Umweltschutz verfolgt EADS das Ziel, fortlaufende Kosten durch eine effizientere Nutzung von Ressourcen zu senken, Wachstum durch fortschreitende Innovation zu sichern, seine Angebotspalette an umweltbewussten Produkten und Diensten auszuweiten und seinen Ruf als Unternehmen, das wirksamen Umweltschutz praktiziert, bei seinen Interessengruppen zu festigen. EADS ist auch bestrebt, eine an umweltthemenorientierte Kultur zu schaffen, indem bereichs- und länderübergreifend das Bewusstsein der Mitarbeiter zum Handeln angeregt werden und stolz sein können, für ein verantwortungsbewusstes Unternehmen zu arbeiten.

Produkte und Dienstleistungen

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

Produktentwurf im Sinne der Umwelt

Die Berücksichtigung von Umwelterwägungen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Konstruktion jedes neuen Produkts. Ein wichtiger Aspekt der Forschungs- und Technologiebemühungen von EADS sind daher Untersuchungen, Erproben, Validieren und Optimieren der modernsten Technologien, Konstruktionsmerkmale, -konfigurationen und -architekturen. Dadurch sollen

Flugzeuge geschaffen werden, die weniger Emissionen und Lärm verursachen, während sie gleichzeitig im gesamten Einsatzbereich eine maximale Nutzlast befördern.

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

So wurde zum Beispiel die A350 XWB so konstruiert, dass wirksamer Umweltschutz beim gesamten Flugzeugumlauf berücksichtigt wird, was geringere Lärmbelastigung und Emissionen und größere Treibstoffeffizienz in jedem Reisestadium bedeutet. Bei der Konstruktion der A350 XWB wurde durchweg umweltfreundlichen Materialien der Vorzug gegeben. Typische Beispiele dafür sind unter anderem Hydrauliköl und Batterien. Jeder Teil des Flugzeugs wurde zugunsten eines wirksameren Umweltschutzes optimiert.

Größtmögliche Effizienz bei Betriebsabläufen

Die einfachste Methode zur Senkung von CO₂-Emissionen ist ein verringerter Treibstoffverbrauch. Dies kann durch Verbesserungen der Flugzeugtechnologie sowie durch eine Straffung des Luftverkehrsmanagements erreicht werden. Weitere Schritte zum Abbau der CO₂-Emissionen können durch den Einsatz von alternativen Treibstoffen erreicht werden. EADS leistet bahnbrechende Arbeit bei der Entwicklung von nachhaltigen Biotreibstoffen, die aus Biomasse-Rohstoffen hergestellt werden und die während ihrer Gesamtlebensdauer geringere CO₂-Emissionen produzieren als herkömmliche fossile Brennstoffe. EADS hat mit einem breiten Spektrum von Partnern – Universitäten, Landwirten, Fluggesellschaften und Raffinerien sowie mit Organisationen, die Standards setzen – zusammengearbeitet, um „Drop-In“-Biotreibstoffe zu entwickeln, die bei den derzeit im Einsatz befindlichen Flugzeugen ohne Vornahme von Änderungen verwendet werden können. Airbus hat derzeit sechs Projekte in Rumänien, Spanien, Qatar, Brasilien, Australien und China in der Wertschöpfungskette ins Leben gerufen und verfolgt Projekte in Südafrika und Kanada. Es unterstützt auch Fluggesellschaften, die bei ihrem Betrieb Biotreibstoffe verwenden und leitet gemeinsam mit der EU ein wichtiges Projekt zur Vorbereitung einer Machbarkeitsstudie und einer Roadmap, um die Verfügbarkeit von zwei Millionen Tonnen Biotreibstoff für den Flugbetrieb in der EU bis zum Jahr 2020 sicher zu stellen.

Durch die Mitarbeit von Airbus bei Flügen und ihre technische Unterstützung sind jetzt alternative Treibstoffmischungen im Verhältnis 50:50 für Passagierflüge (Fischer-Tropsch und HEFA-Prozesse) zugelassen. Weltweit sind bis dato mehr als 1.500 Passagierflüge mit alternativen Treibstoffen absolviert worden. Die Strategie von Airbus bei alternativen Treibstoffen basiert darauf, bei der Suche nachhaltiger Lösungen für die Produktion ausreichender Mengen alternativer Kraftstoffe, die Funktion eines Katalysators zu übernehmen, um die biologischen Herausforderungen der Luftfahrt zu bewältigen.

EADS engagiert sich außerdem für die Entwicklung und Unterstützung moderner Luftverkehrs-Managementsysteme, wobei das übergeordnete Ziel im Ermöglichen eines nachhaltigen Wachstums des Flugtransports liegt. EADS ist an Luftverkehrs-Managementprogrammen wie u. a. „Single European Sky ATM Research“ (SESAR) in Europa sowie NextGen in den USA und an deren Entwicklung beteiligt. Die Tochtergesellschaft des Konzerns „Airbus ProSky“ widmet sich der Entwicklung und Unterstützung moderner Luftverkehrsmanagementsysteme.

Durch die Verwendung von innovativen Technologien, Biotreibstoffen, optimierten Luftverkehrs- und Flugverfahren für moderne Flugzeuge kann insgesamt ein erheblicher Rückgang der CO₂-Emissionen erreicht werden. Dies wurde im Juni 2012 demonstriert, als Airbus und Air Canada einen Flug unter Einsatz einer Airbus A319-Maschine absolvierten, bei dem die CO₂-Emissionen im Vergleich zu einem ähnlichen normalen Flug um über 40 % reduziert wurden.

Vorbereitung auf das Ende der Lebensdauer eines Flugzeugs

Als Teil seines Ansatzes beim Umgang mit der Lebensdauer von Flugzeugen befasst sich Airbus mit verschiedenen Möglichkeiten zum Recyceln von Verkehrsflugzeugen durch sein Joint Venture Tarmac Aerosave, dem ersten Unternehmen, das sich mit der umweltfreundlichen Demontage von Flugzeugen, die das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht haben, befasst. Das Joint Venture wurde von einem aus Airbus und seinen Partnern bestehenden Konsortium gegründet und nahm 2009 seinen Betrieb auf. Tarmac Aerosave hat seinen Standort am Flughafen von Tarbes in Südwestfrankreich und setzt seine Erfahrungen aus dem von Airbus geleiteten experimentellen Projekt LIFE-PAMELA (Process for Advanced Management of End-of-Life Aircraft) ein, bei dem Verfahren für eine umweltbewusste Entsorgung von ausrangierten Jetlinern einschließlich potenzieller Rückführung und Wiederverwendung von Ausrüstung und Material definiert wurden. Laut Angaben des Projekts könnten bis zu 90 % des Gewichts eines Flugzeuges recycelt und über 70 % seiner Komponenten und Materialien wiederverwendet oder über geregelte Kanäle zu rückgeführt werden.

Umweltmanagement ISO 14001 / EMAS

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

Astrium France schloss im Jahr 2012 erfolgreich den erneuten ISO 14001-Zertifizierungsprozess ab. Etliche Eurocopter-Standorte erhielten im Jahr 2012 ebenfalls die ISO 14001-Zertifizierung, insbesondere Eurocopter UK, Helibras Brazil und American Eurocopter (eine externe Buchprüfung ist für das zweite Quartal 2013 vorgesehen). Es wird erwartet, dass Cassidian 2013 seine erste ISO 14001-Zertifizierung für seine finnischen Standorte erhalten soll, Airbus wird den weltweiten erneuten Zertifizierungsprozess absolvieren und Eurocopter wird sich um den Zertifizierungsprozess für Eurocopter South Africa, Australian Aerospace und Motorflug bemühen.

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

Reduzierung der Umwelteinflüsse von EADS

Um den zunehmenden Forderungen der Interessengruppen nach Informationen zur Umweltbelastung und einer verstärkten Entwicklung in Richtung umwelteffizienter industrieller Tätigkeit zu entsprechen sowie in Erwartung strengerer Meldevorschriften, ist es für EADS von wesentlicher Bedeutung, sich zu ihren Umwelteinflüssen und den Projekten zu deren Reduzierung zu äußern, die über die Divisionen umgesetzt wurden, um die Ziele für 2020 zu erreichen. Das konzernweite Umweltberichterstattungssystem von EADS wurde vor fünf Jahren eingeführt und ist nach eindeutigen von der GRI abgeleiteten Richtlinien sowie entsprechend den für Treibhausgase geltenden Vorschriften organisiert. Es zeigt den Status der Umwelt-Performance des Konzerns an und ermöglicht die Überwachung bereits erzielter Fortschritte. Der Berichterstattungsprozess und die Umweltdaten von EADS werden jährlich extern geprüft.

2012 wurden auf Divisions- und Standortebeve zahlreiche Initiativen ins Leben gerufen, um die durch den Konzern verursachte Umweltbelastung bis zum Jahr 2020 abzubauen:

- Airbus hat neue Betriebe gebaut, die im Hinblick auf nachhaltige Bauweise dem neuesten Stand der Technik entsprechen und so konzipiert sind, dass die Energieeffizienz der Industriekaktivitäten durch Anwendung der Grundsätze der schlanken Fertigung verbessert, während gleichzeitig die Umweltbelastung reduziert wird. So wurde zum Beispiel die A350 XWB Fabrik Nord, in Broughton, Großbritannien, nach der BREEAM-Methode als „hervorragend“ eingestuft, da sie Biomasse-Boiler als primäre Heizquelle, photovoltaische Solarüberwachungssysteme, ein neues Drainagesystem zum Auffangen von Regenwasser und viele weitere Verbesserungen beim Gebäudemanagement verwendet.

- Eurocopter baute neue Betriebsanlagen in Donauwörth, bei denen Technologien mit geringem Energieverbrauch und Erdwärme eingesetzt wurden, und errichtete eine Parkanlage, die durch eine mit Solarzellen bestückten Fläche von 16.000 m² überdacht ist. Eurocopter baute auch verstärkt seine Partnerschaften aus, um einen umweltfreundlicheren Logistikansatz anzuwenden (hauptsächlich mit SDV und DHL) und dadurch CO₂-Kompensationen und direkte CO₂-Senkungen zu erreichen.
- Cassidian und Astrium starteten eine Reihe von Renovierungskampagnen (bei Dächern, Isolierung etc.), tauschten einige Druckluftsysteme aus, bauten Präsenz-Sensoren für die Lichtkontrolle ein und förderten lokale Initiativen, um die hochgesteckten Ziele für 2020 zu erreichen.

Neben zahlreichen Verbesserungen beim Gebäudemanagement hat sich EADS um die strikte Einbeziehung wirksamer Umweltschutzmaßnahmen in seine industrielle Strategie bemüht. Es wurden Workshops abgehalten, um Best Practices des Konzerns zu erarbeiten und andere Unternehmen und Sektoren als Vergleichsmaßstab heranzuziehen. Die besten der öko-effizienten industriellen Praktiken und -prozesse werden aufgelistet und anschließend zur gültigen Norm und Orientierungsanleitung für den Konzern erklärt.

Umgang mit Gefahrenstoffen

Die europäische REACH-Verordnung (Registrierung, Evaluierung und Authorisierung von Chemikalien) (Verordnung (EU) Nr. 2007 / 1906) trat am 1. Juni 2007 in Kraft. Zielsetzung von REACH sind die Verbesserung des Schutzes der menschlichen Gesundheit und der Umwelt über eine stärkere Regulierung der von der Industrie eingesetzten Chemikalien. Sie ersetzt alle zuvor bestehenden EU-Chemikalien-Vorschriften und führt über einen Zeitraum von 11 Jahren eine Reihe neuer Vorschriften ein, mit denen die von den 30.000 am häufigsten verwendeten Chemikalien eventuell verursachten Risiken abgebaut werden sollen. Die Verordnung bringt auch den schrittweisen Abzug von einigen der Substanzen, die als für die Menschen und die Umwelt sehr gefährlich angesehen werden.

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



1.1.12 Arbeitnehmer

Zum 31. Dezember 2012 belief sich der Personalbestand von EADS auf 140.405 Mitarbeiter (im Vergleich zu 133.115 Mitarbeitern in 2011 und 121.691 Mitarbeitern in 2010), 96,6 % davon sind Vollzeitangestellte. Je nach Land und Unternehmenshierarchie liegt die durchschnittliche Arbeitszeit bei 35 bis 40 Stunden pro Woche.

2012 kamen weltweit 11.080 Mitarbeiter zu EADS (im Vergleich zu 8.238 im Jahr 2011 und 5.047 im Jahr 2010). Gleichzeitig schieden 4.042 Mitarbeiter bei EADS aus (im Vergleich zu 3.666 im Jahr 2011 und 3.213 im Jahr 2010).

Insgesamt arbeiten 92,6 % aller EADS-Beschäftigten in Europa an mehr als 100 Standorten.

Mitarbeiterzahlen nach Division und Region

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

Arbeitnehmer nach Division	31. Dezember 2012	31. Dezember 2011	31. Dezember 2010
Airbus	73.500	69.300	62.751
Eurocopter	22.435	20.759	16.760
Astrium	17.038	16.623	15.340
Cassidian	21.573	20.923	21.181
Zentrale	2.904	2.665	2.430
Übrige Aktivitäten	2.955	2.845	3.229
EADS gesamt	140.405	133.115	121.691

Arbeitnehmer nach Region	31. Dezember 2012	31. Dezember 2011	31. Dezember 2010
Frankreich	52.147	48.394	45.580
Deutschland	49.442	47.051	43.966
Spanien	11.021	10.701	10.498
Vereinigtes Königreich	14.894	13.467	12.813
Italien	464	480	487
Vereinigte Staaten	3.245	2.829	2.692
Sonstige Länder	9.193	10.193	5.655
EADS gesamt	140.405	133.115	121.691

% Teilzeitbeschäftigte	31. Dezember 2012	31. Dezember 2011	31. Dezember 2010
Frankreich	4,1 %	4,1 %	4,1 %
Deutschland	4,0 %	3,9 %	3,7 %
Spanien	0,8 %	0,9 %	0,7 %
Vereinigtes Königreich	2,1 %	2,2 %	2,1 %
Vereinigte Staaten	0,5 %	1,4 %	0,7 %
Sonstige Länder	2,4 %	2,8 %	2,8 %
EADS gesamt	3,4 %	3,5 %	3,4 %



1.1.13 Aufnahme durch Verweis

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

- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das zum 31. Dezember 2010 endende Geschäftsjahr, gemeinsam mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Prüfberichten, so wie in dem in englischer Sprache abgefassten Registrierungsdocument durch Verweis aufgenommen, eingereicht bei und am 19. April 2011 von der AFM gebilligt und in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt;
- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das zum 31. Dezember 2011 endende Geschäftsjahr, gemeinsam mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Prüfberichten, so wie in dem in englischer Sprache abgefassten Registrierungsdocument durch Verweis aufgenommen, eingereicht bei und am 12. April 2012 von der AFM gebilligt

und in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt;

- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das zum 31. Dezember 2012 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Prüfberichten der Abschlussprüfer.

Kopien der oben genannten Dokumente sind kostenfrei auf Anfrage in englischer, französischer, deutscher und spanischer Sprache am eingetragenen Sitz des Unternehmens und über www.eads.com (Investor Relations > Events und Finanzpublikationen > Geschäftsbericht und Registrierungsdocument 2011) erhältlich.

Kopien der oben genannten Registrierungsdocumente sind in englischer Sprache auf der Website der AFM über www.afm.nl (Professionals > Register > Approved prospectuses) erhältlich. Die oben genannten Abschlüsse sind auch in englischer Sprache bei der Handelskammer in Den Haag einsehbar.

1.2 Jüngste Entwicklungen

Neues Board genehmigt die Auflegung eines Aktienrückkaufprogramms

Am 2. April 2013 genehmigte das neue Board of Directors ein 18-monatiges Aktienrückkaufprogramm (der „**Rückkauf**“) in Höhe von bis zu 3,75 Mrd. €. Der Rückkauf erfolgt im Rahmen der Vollmacht zum Rückkauf von bis zu 15 % des ausgegebenen und in Umlauf befindlichen Kapitals von EADS zu einem Höchstpreis von 50 € / Aktie, die von den Aktionären der Gesellschaft auf der außerordentlichen Hauptversammlung vom 27. März 2013 erteilt wurde.

Das Programm spiegelt die aktuellen Marktbedingungen sowie den ausgewogenen Ansatz von EADS in Bezug auf organisches und externes Wachstum wider und behält gleichzeitig eine konservative Finanzpolitik sowie nachhaltige Renditen für die Aktionäre bei.

Der Rückkauf soll mit in der Bilanz verfügbaren liquiden Mitteln finanziert werden. Er wird voraussichtlich ebenfalls einen Ergebnisbeitrag leisten.

Der Rückkauf kann vorbehaltlich der Marktbedingungen, maßgeblichen rechtlichen Anforderungen und sonstigen Rechtsvorschriften auf beliebige Weise vorgenommen werden, über die Börse, Privatkäufe oder über Derivate. EADS wird das Ergebnis des Rückkaufs gemäß ihren Offenlegungsverpflichtungen veröffentlichen.

Der Rückkauf ermöglicht EADS den Rückkauf von Aktien von allen ihren Aktionären. Die im Rahmen des Rückkaufs erworbenen Aktien werden eingezogen.

Das neue Board of Directors von EADS

Nach ihrer Bestellung durch die außerordentliche Hauptversammlung der Aktionäre vom 27. März 2013 und dem Inkrafttreten dieser Bestellung am 2. April 2013 bilden die folgenden Personen nun das Board of Directors von EADS:

Name	Alter	Beginn der Amtszeit	Ende der Amtszeit	Hauptfunktion	Status
Manfred Bischoff	70	2000, 2005 wiedergewählt	2016	Director von Royal KPN N.V. und UniCredit S.p.a. und Vorsitzender der Aufsichtsräte der Voith AG und der Daimler AG	Nicht unabhängiger Non-Executive Director
Ralph D. Crosby	65	erstmalig der außerordentlichen Hauptversammlung 2013 vorgeschlagen	2016	Mitglied des Boards of Directors der Serco Group PLC. und ehemaliges Mitglied des Management Boards der Northrop Grumman Corporation und der EADS N.V.	Nicht unabhängiger Non-Executive Director
Thomas Enders	54	2005, 2012 wiedergewählt	2016	Chief Executive Officer von EADS N.V.	Executive Director
Hans-Peter Keitel	65	erstmalig der außerordentlichen Hauptversammlung 2013 vorgeschlagen	2016	Vizepräsident des Bundesverbandes der deutschen Industrie (BDI) und ehemaliger Chief Executive Officer der Hochtief AG	Unabhängiger Non-Executive Director
Hermann-Josef Lamberti	57	2007, 2012 wiedergewählt	2016	Mitglied des Aufsichtsrats der Carl Zeiss AG, Mitglied des Beirats der Barmenia Versicherungen und ehemaliges Vorstandsmitglied der Deutsche Bank AG	Unabhängiger Non-Executive Director
Anne Lauvergeon	53	erstmalig der außerordentlichen Hauptversammlung 2013 vorgeschlagen	2016	Partner von Efficiency Capital und CEO von A.L.P.S.A.	Unabhängiger Non-Executive Director
Lakshmi N. Mittal	62	2007, 2012 wiedergewählt	2016	Chairman und Chief Executive Officer von ArcelorMittal und Mitglied des Boards of Directors von Goldman Sachs	Unabhängiger Non-Executive Director
Sir John Parker	70	2007, 2012 wiedergewählt	2016	Chairman der Anglo American PLC, Deputy Chairman von DP World und ehemaliger Chairman des Boards of Directors der National Grid PLC	Unabhängiger Non-Executive Director
Michel Pébereau	71	2007, 2012 wiedergewählt	2016	Ehrenpräsident von BNP Paribas und Mitglied des Verwaltungsrats der Saint-Gobain S.A. und der Total S.A.	Unabhängiger Non-Executive Director
Josep Piqué i Camps	58	2012	2016	Chairman von Pangea21 Consultora Internacional und Chairman von Vueling	Unabhängiger Non-Executive Director
Denis Ranque	61	erstmalig der außerordentlichen Hauptversammlung 2013 vorgeschlagen	2016	Mitglied des Boards of Directors der Saint-Gobain S.A. ehemaliger Vorsitzender des Verwaltungsrats der Technicolor S.A. und ehemaliger Chairman und Chief Executive Officer von Thales S.A.	Unabhängiger Non-Executive Director
Jean-Claude Trichet	70	2012	2016	Ehrengouverneur der Banque de France und ehemaliger Präsident der Europäischen Zentralbank	Unabhängiger Non-Executive Director

Bei seiner ersten Sitzung wählte das neue Board of Directors Denis Ranque zu seinem Vorsitzenden und es bestellte Tom Enders erneut zum CEO. Darüber hinaus wählte das neue Board of Directors die Mitglieder des Audit Committee und des Vergütungs- und Nominierungsausschusses. Auf der Grundlage ihrer umfangreichen Erfahrung in den letzten Jahren wurden Sir John Parker und Hermann-Josef Lamberti erneut zu den Vorsitzenden des Vergütungs- und Nominierungsausschusses bzw. des Audit Committee gewählt.

Neben Sir John Parker umfasst der Vergütungs- und Nominierungsausschuss die Mitglieder Jean-Claude Trichet, Lakshmi N. Mittal und Hans-Peter Keitel.

Neben Hermann-Josef Lamberti setzt sich das Audit Committee aus Anne Lauvergeon, Michel Pébereau und Josep Piqué i Camps zusammen.

Jean-Claude Trichet und Anne Lauvergeon sitzen auch im Aufsichtsrat der französischen nationalen Verteidigungsgesellschaft, während Manfred Bischoff und Hans-Peter Keitel Mitglieder des Verwaltungsrats der deutschen nationalen Verteidigungsgesellschaft sind. Ihre Ernennung in die jeweilige nationale Verteidigungsgesellschaft wurde von der deutschen bzw. der französischen Regierung genehmigt.

Bei der außerordentlichen Hauptversammlung haben die Aktionäre außerdem Änderungen der Satzung der Gesellschaft und einen möglichen Aktienrückkauf (vorbehaltlich der Marktlage) genehmigt.



Airbus aktiviert „Plan B“ für die A350 XWB-Batterien

Am 15. Februar 2013 ließ Airbus verlauten, dass seiner Ansicht nach die Lithium-Ionen (Li-ion) Hauptbatterie-Architektur, die es gemeinsam mit Saft entwickelt hatte und die für das Flugzeug vom Typ A350 XWB geeignet war, robust und sicher sei und dass das A350 XWB-Flugerprobungsprogramm wie geplant unter Verwendung der geeigneten Li-ion-Hauptbatterien fortgesetzt würde. Da jedoch die eigentlichen Ursachen von zwei früheren mit Li-ion-Hauptbatterien zusammenhängenden Unfällen, soweit Airbus bekannt ist, nicht geklärt wurden und da es bestrebt ist, bei dem Programm den höchsten Grad an Gewissheit sicherzustellen, hat Airbus beschlossen, auf seinen „Plan B“ zurückzugreifen und sich daher bei der Betriebsaufnahme für sein A350 XWB-Programm wieder den erprobten und ausgereiften

Nickel-Cadmium-Hauptbatterien zuzuwenden. Nach Ansicht von Airbus ist dies die angemessenste Vorgehensweise für die weitere Durchführung des Programms sowie zur Gewährleistung der Zuverlässigkeit der A350 XWB.

Parallel dazu hat Airbus auch zusätzliche Studien zur Ausreifung und den Eigenschaften von Li-ion-Hauptbatterien beim Einsatz in der Luftfahrt eingeleitet und wird selbstverständlich die Resultate der noch im Gang befindlichen offiziellen Untersuchungen berücksichtigen. Da diese Entscheidung jetzt getroffen wird, rechnet Airbus nicht damit, dass sie sich auf die Terminplanung für die Inbetriebnahme der A350 XWB auswirken wird.

2



Erläuterungen und Analyse der Finanz- und Ertragslage

2.1 Analyse der Finanz- und Ertragslage	68
2.1.1 Überblick	69
2.1.2 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	70
2.1.3 Leistungskennzahlen	75
2.1.4. Ertragslage	80
2.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht-beherrschender Anteile)	85
2.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung	86
2.1.7 Sicherungsgeschäfte	94
2.2 Jahresabschlüsse	95
2.3 Honorare der Abschlussprüfer	96
2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern	97

2.1 Analyse der Finanz- und Ertragslage

Die folgenden Erläuterungen und Analysen sind abgeleitet aus den geprüften Konzernabschlüssen (IFRS) von EADS für die zum 31. Dezember 2012, 2011 und 2010 endenden Geschäftsjahre, auf die in diesem Dokument hingewiesen wird; sie sollten zusammen mit den Konzernabschlüssen gelesen werden. Diese Jahresabschlüsse wurden in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen „International Financial Reporting Standards“ (**IFRS**), wie sie von der Europäischen Union übernommen wurden, sowie gemäß Abschnitt Neun des Zweiten Buches des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches erstellt.

Die folgenden Erläuterungen und Analysen enthalten auch bestimmte „Non-GAAP-Finanzkennzahlen“, d. h. Finanzkennzahlen, in denen Beträge ausgeschlossen bzw. nicht berücksichtigt wurden, die in der jeweils am ehesten vergleichbaren, gemäß IFRS ermittelten und ausgewiesenen Kennzahl nicht ausgeschlossen bzw. berücksichtigt wurden. EADS verwendet insbesondere die Non-GAAP-Kennzahlen „EBIT*“, „Nettoliquidität“ und „Free Cashflow“.

EADS verwendet diese Non-GAAP-Finanzkennzahlen zur Messung der operativen und finanziellen Leistung des Konzerns und ist der Auffassung, dass sie dabei helfen, Tendenzen in der Leistung zu identifizieren. Diese Non-GAAP-Finanzkennzahlen verbessern die Möglichkeiten des Managements, Entscheidungen hinsichtlich des richtigen Einsatzes von Ressourcen zu treffen und zu beurteilen, inwieweit EADS die vorgegebenen Finanzziele erreicht.

Non-GAAP-Finanzkennzahlen sind nur mit gewissen Einschränkungen als Analyseinstrument nutzbar und sollten nicht isoliert oder als Ersatz für die Analyse von EADS-Ergebnissen nach IFRS betrachtet werden. Aufgrund dieser Einschränkungen sind sie als Ersatz für die entsprechenden IFRS-Kennzahlen nicht geeignet.

2.1.1 Überblick

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von 56,5 Milliarden Euro im Jahr 2012 ist EADS das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen Europas und eines der größten weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, Zivilhubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpersystemen sowie

zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2012 entfielen rund 79 Prozent der Gesamtumsätze auf den zivilen Bereich (im Vergleich zu 76 Prozent in 2011) und 21 Prozent auf den militärischen Bereich (im Vergleich zu 24 Prozent in 2011). Am 31. Dezember 2012 beschäftigte EADS 140.405 Mitarbeiter.

2.1.1.1 Wechselkursinformationen

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

Geschäftsjahresende zum	Durchschnitt		Geschäftsjahresende	
	€ / US\$	€ / £	€ / US\$	€ / £
31. Dezember 2010	1,3257	0,8578	1,3362	0,8608
31. Dezember 2011	1,3920	0,8679	1,2939	0,8353
31. Dezember 2012	1,2848	0,8109	1,3194	0,8161

2.1.1.2 Berichtspflichtige Segmente

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

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

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

- **Eurocopter:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern sowie Erbringung von Hubschrauber-Dienstleistungen;
- **Astrium:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen sowie die Bereitstellung von Raumfahrtdiensten; und
- **Cassidian:** Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörpersystemen, von militärischen Kampf- und Trainingsflugzeugen, Bereitstellung von Verteidigungselektronik und von Lösungen für den globalen Sicherheitsmarkt wie integrierte Systeme für globale Grenzsicherheit und sichere Kommunikationslösungen und -logistik; Schulungen, Tests, Ingenieurs- und sonstige zugehörige Dienstleistungen.

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

2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen und damit zusammenhängende finanzielle Auswirkungen in 2010, 2011 und 2012

A380-Programm. In 2010 machte EADS deutliche Fortschritte auf der Lernkurve mit der Folge, dass sich das Bruttoergebnis vom Umsatz pro Flugzeug verbesserte. Jedoch belastete das A380-Programm die Performance nach wie vor erheblich. In 2011 führten weitere Fortschritte auf der Lernkurve dazu, dass sich das Bruttoergebnis vom Umsatz pro Flugzeug noch einmal verbesserte, allerdings noch deutlich negativ blieb. Nachdem Haarrisse bei den Verbindungsklammern zwischen der Flügelhaut und der inneren Flügelstruktur bei einzelnen in Dienst befindlichen A380-Maschinen entdeckt wurden, wurden in 2011 darüber hinaus in Höhe der für die ausgelieferten Flugzeuge geschätzten Gewährleistungsaufwendungen und Reparaturkosten Rückstellungen in Höhe von 105 Millionen Euro gebildet.

2012 wurde eine Lösung für die Komplikationen mit den A380-Flügelverbindungsklammern entwickelt, während die Reparaturen an den bereits ausgelieferten Flugzeugen weitergeführt und Konstruktionsänderungen in den neuen Produktionsstandard einbezogen wurden. Im Jahr 2012 wurde für die erwarteten Gewährleistungs- und Reparaturkosten für bereits ausgelieferte Flugzeuge ein zusätzlicher Aufwand in Höhe von -251 Millionen Euro erfasst.

A350-XWB-Programm. In 2011 begann die Produktionsphase des A350-XWB-Programms. Die Herstellung und Vormontage der A350 XWB-900 kam an allen Vormontagestandorten voran; die ersten wesentlichen Flugzeugsektionen trafen Ende 2011 an der Endmontagelinie für die A350 XWB in Toulouse ein. Nach einer Überprüfung des Programms in der zweiten Jahreshälfte 2011 buchte EADS eine Anpassung der Drohverlustrückstellung

in Höhe von 0,2 Milliarden Euro, um der seinerzeit für die erste Jahreshälfte 2014 geplanten Indienststellung Rechnung zu tragen.

Eine nachfolgende Programmüberprüfung in 2012 ergab eine dreimonatige Verzögerung der geplanten Indienststellung in die zweite Jahreshälfte 2014, für die EADS Aufwendungen in Höhe von -124 Millionen Euro erfasste. Auf Basis des überarbeiteten Zeitplans ist das A350-XWB-Programm auf dem richtigen Weg – die Endmontagelinie ist vollumfänglich einsatzbereit. Die Strukturmontage der ersten flugfähigen Maschine, der „MSN1“, wurde abgeschlossen, die elektrische Ausstattung ist durchgeführt. Ein weiterer Meilenstein war die Erteilung der Typenzulassung für das Trent XWB-Turbtriebwerk durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) im Februar 2013.

Das A350-XWB-Programm bleibt jedoch herausfordernd und die Zeitplanung enthält keine weiteren Puffer. Jede Änderung des Zeitplans könnte zunehmend höhere Rückstellungen zur Folge haben.

A400M-Programm. Am 5. November 2010 schloss EADS / Airbus / AMSL die Verhandlungen mit OCCAR und den Erstkundennationen über verschiedene Aspekte eines neuen Programmansatzes für den A400M mit einer Änderung des A400M-Vertrags ab, der am 7. April 2011 finalisiert wurde. Aufgrund der kontinuierlichen technischen Fortschritte beim A400M-Programm wurden im Zusammenhang mit dem A400M im Jahr 2010 Umsatzerlöse in Höhe von 1,0 Milliarden Euro erfasst, die auch eine teilweise Verwendung der A400M-Verlustrückstellung von -157 Millionen Euro beinhalten. Der weitere technische Fortschritt im A400M-

Programm führte in 2011 zur Erfassung von Umsatzerlösen im Zusammenhang mit dem A400M in Höhe von 0,8 Milliarden Euro und in 2012 in Höhe von 0,5 Milliarden.

Die zivile und militärische Zulassung des A400M wird für das erste Quartal 2013 erwartet, die erste Auslieferung soll im zweiten Quartal 2013 erfolgen. Insgesamt sind für 2013 vier Auslieferungen geplant. Die vollständigen militärischen Fähigkeiten werden im Laufe der Zeit erreicht werden, bis dahin bleibt das Programm herausfordernd.

2.1.1.4 Aktuelle Entwicklungen

Für 2013 strebt Airbus etwa 600 bis 610 Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen sowie eine über der Auslieferungszahl liegende Anzahl an Bruttoaufträgen für Verkehrsflugzeuge in einer Größenordnung von etwa 700 Aufträgen an. In 2013 sind 25 A380-Lieferungen geplant, während Airbus an einer Lösung für die Komplikationen mit den A380-Flügelverbindungsklammern durch Nachrüstung bereits ausgelieferter Flugzeuge und der Implementierung eines neuen Produktstandards für künftige Flugzeuge arbeitet. Es wird erwartet, dass in 2013 für die 25 geplanten A380-Auslieferungen weitere Aufwendungen in Höhe von rund 85 Millionen Euro für die geschätzten Reparaturkosten der Flügelverbindungsklammern zu erfassen sein werden.

Bedeutende Produktions- oder Marktstörungen oder ein Konjunkturabschwung könnten zu einer Anpassung dieser Zahlen führen.

2.1.2 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und rechnungslegungsbezogenen Schätzungen

2.1.2.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises

Veränderungen der Ertragslage von EADS im Jahresvergleich können sich zum Teil aus dem Erwerb und Verkauf von Beteiligungen an verschiedenen Unternehmen ergeben. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 4: Akquisitionen und Veräußerungen“.

Akquisitionen

Am 20. November 2012 erwarb EADS für insgesamt 28 Millionen Euro Eltra Holdings Pte Ltd., Singapur, Singapur, einen Luft- und Raumfahrtkonzern mit verschiedenen Aktivitäten in den Bereichen Zulieferketten und Instandhaltungs- und Überholungsdienstleistungen (MRO) für die Luft- und Raumfahrt. Für das Gesamtjahr 2012 wies Eltra Holdings Pte Ltd. Umsatzerlöse in Höhe von 31 Millionen Euro aus.

Am 16. November 2012 erwarb Cassidian für insgesamt 27 Millionen Euro 99,8 Prozent der Anteile an Netasq Villeneuve d'Ascq, Frankreich, einem führenden Spezialisten und Pionier auf dem Markt für IT-Sicherheitslösungen. Für das Gesamtjahr 2012 wies Netasq Umsatzerlöse in Höhe von 17 Millionen Euro aus.

Am 1. Oktober 2012 erwarb Cassidian für insgesamt 121 Millionen Euro 75,1 Prozent der Anteile an Carl Zeiss Optronics GmbH, Oberkochen, Deutschland, mit der Absicht, zusammen mit der Carl Zeiss AG die optischen und optronischen Aktivitäten der Carl Zeiss Optronics GmbH zu betreiben. Die Carl Zeiss Optronics GmbH fertigt optronische, optische und feinmechanische Präzisionsprodukte für militärische und zivile Anwendungen. Für das Gesamtjahr 2012 wies Carl Zeiss Optronics GmbH Umsatzerlöse in Höhe von 110 Millionen Euro aus.

Am 1. Juli 2012 erwarb Cassidian für insgesamt 85 Millionen Euro 51 Prozent der Anteile von Rheinmetall Airborne Systems GmbH, Bremen, Deutschland, um die bisherigen Aktivitäten von Rheinmetall im Bereich der unbemannten Flugsysteme (Unmanned Aerial Systems) und der Frachtladesysteme (Cargo Loading Systems) künftig gemeinsam mit Rheinmetall in einem neuen Unternehmen zu betreiben. Für das Gesamtjahr 2012 wies Rheinmetall Airborne Systems GmbH Umsatzerlöse in Höhe von 63 Millionen Euro aus.

Am 3. April 2012 erwarb Astrium für insgesamt 10 Millionen Euro 66,8 Prozent der Anteile von Space Engineering SpA, Rom, Italien, einem Spezialisten für digitale Telekommunikation und

die Konstruktion von Hochfrequenz- und Antennenausrüstungen sowohl für die Anwendung im Weltraum als auch auf dem Boden. Für das Gesamtjahr 2012 wies Space Engineering SpA Umsatzerlöse in Höhe von 17 Millionen Euro aus.

Im ersten Halbjahr 2012 baute Eurocopter über verschiedene Asset Deals für insgesamt 43 Millionen Euro das Geschäft für Instandhaltungs- und Überholungsdienstleistungen der Tochtergesellschaft Vector Aerospace Corp., Toronto, Kanada, insbesondere im asiatisch-pazifischen Raum aus. Für das Gesamtjahr 2012 wiesen die erworbenen Geschäfte Umsatzerlöse in Höhe von 17 Millionen Euro aus.

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

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

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

Am 5. Oktober 2011 erlangte Airbus S.A.S. die Beherrschung über Satair A/S, Kopenhagen, Dänemark, („**Satair**“), einem unabhängigen Anbieter von Flugzeugteilen und -dienstleistungen, nach einem freiwilligen, bedingten, öffentlichen Angebot zur Übernahme aller ausgegebenen Aktien von Satair zum Preis von 580,00 dänischen Kronen je Aktie in bar, das ein Angebot in Höhe von 378,66 dänischen Kronen je Optionsschein für jeden Optionsscheininhaber beinhaltete. In Folge des freiwilligen öffentlichen Übernahmeangebots erwarb EADS im Oktober und November 2011 98,5 Prozent der Anteile an Satair. Die verbleibenden 1,5 Prozent der Satair-Anteile wurden über ein verbundenes Squeeze-out-Verfahren erworben, das am 6. Februar 2012 abgeschlossen wurde. Die im Oktober und November 2011 erbrachte Gesamtgegenleistung für diese Akquisition in Höhe von insgesamt 351 Millionen Euro umfasst 346 Millionen Euro in bar für den Erwerb von 98,5 Prozent der Satair-Anteile und 100 Prozent der Optionsscheine sowie den Betrag von 5 Millionen Euro, der

im Rahmen des Squeeze-out-Verfahrens an die verbliebenen Anteilseigner (1,5 Prozent der Satair-Anteile) gezahlt wurde.

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

Am 9. Juni 2011 erhöhte Cassidian über EADS Deutschland GmbH, Ottobrunn, Deutschland seine 45-prozentige Beteiligung an Grintek Ewation (Pty) Ltd., Pretoria, Südafrika, ein Systementwicklungsunternehmen, durch den Erwerb des bis dato von Saab South Africa Ltd., Centurion, Südafrika gehaltenen Anteils in Höhe von 42,4 Prozent für eine Gegenleistung von 21 Millionen Euro, was zu einem sukzessiven Unternehmenszusammenschluss führte.

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

Am 10. Mai 2011 erhöhte der Bereich GEO Information von Astrium Services (ehemals Spot Image und Infoterra) seine Beteiligung an i-cubed LLC, Fort Collins, Colorado, USA, einem Anbieter von Technologien für die Verwaltung von Bild- und Geodaten, von 25,6 Prozent auf 77,7 Prozent. Dies erfolgte durch die sukzessive Übernahme von weiteren 52,1 Prozent für eine Gesamtgegenleistung von 6 Millionen Euro über die US-Tochtergesellschaft SPOT Image Corporation, Chantilly, Virginia, USA.

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

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

Signalis firmiert, ist ein mittelständisches Unternehmen, an dem Cassidian 60 Prozent und Atlas Elektronik 40 Prozent halten.

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

Veräußerungen

Am 13. Mai 2011 verkaufte EADS North America, Inc. seine Tochtergesellschaft EADS North America Defense Security and Systems Solutions, Inc., San Antonio, Texas, USA, an die Camber Corporation, Huntsville, Alabama, USA, für insgesamt 18 Millionen Euro.

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

Transaktionen mit nicht-beherrschenden Anteilseignern

Am 28. Mai 2012 verringerte Cassidian für 7 Millionen Euro seine Beteiligung an Grintek Ewation (Pty) Ltd., Pretoria, Südafrika, in Höhe von 87,4 Prozent auf 75 Prozent, um den dort geltenden Anforderungen des Black Economic Empowerment (BEE)-Programms zu entsprechen.

2.1.2.2 Pensionsverpflichtungen Großbritannien

In Großbritannien sind die verschiedenen Versorgungspläne, an denen EADS teilnimmt, derzeit unterfinanziert. Dementsprechend buchte EADS zum 31. Dezember 2012 eine Rückstellung von 1,0 Milliarden Euro (31. Dezember 2011: 0,9 Milliarden Euro) für ihren derzeitigen Anteil an der Netto-Unterdeckung der Pensionspläne. Die damit zusammenhängenden versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste von (kumuliert) -1,1 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2012 (gegenüber -1,0 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2011) wurden in Übereinstimmung mit IAS 19 (abzüglich latenter Steuern) im Eigenkapital berücksichtigt.

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

2.1.2.3 Anpassung an beizulegende Zeitwerte

Die Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra, Daimler Aerospace AG und Construcciones Aeronáuticas SA, die im Jahr 2000 zur Gründung von EADS führte, wurde unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert, wobei Aerospatiale Matra als Erwerber auftrat. Dementsprechend wurden die Buchwerte bestimmter Aktiva und Passiva, vor allem von Sachanlagen und Vorräten, um einen Gesamtbetrag von

1,8 Milliarden Euro nach Abzug von Ertragssteuern angepasst, um ihnen einen Teil des jeweiligen beizulegenden Zeitwertes von Daimler Aerospace AG bzw. Construcciones Aeronáuticas SA zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses zuzuweisen (die „Anpassung an beizulegende Zeitwerte“). Die gesamten Zuschreibungen werden generell über 4 bis 25 Jahre für Sachanlagen und über etwa 24 Monate für Vorräte abgeschrieben. Darüber hinaus passte EADS im Jahr 2001 im Zusammenhang mit der Gründung von Airbus S.A.S. den Buchwert des Sachanlagevermögens und der Vorräte von Airbus um einen Betrag von insgesamt 0,3 Milliarden Euro nach Abzug von Ertragsteuern an, um ihren beizulegenden Zeitwert widerzuspiegeln. Die Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte führen zu Abschreibungsaufwand, der in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung in den Umsatzkosten ausgewiesen wird. Für die Berichterstattung des Managements behandelt EADS diese Abschreibungen als Einmalposten im EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten. Siehe „— 2.1.3.2. Verwendung des EBIT*“.

2.1.2.4 Wertminderung / Abschreibung von Vermögenswerten

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

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

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

Eine Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwertes wirkt sich auf die Rentabilität aus, da sie in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung von EADS in der Position „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen wird. Im Jahr 2010 lag keine Wertminderung eines Geschäfts- oder Firmenwertes vor. In 2011 und 2012 führten die jährlichen Wertminderungstests

von Geschäfts- oder Firmenwert in „Übrige Aktivitäten“ zu Wertminderungsaufwand in Höhe von 20 Millionen Euro bzw. 17 Millionen Euro.

2.1.2.5 Aktivierte Entwicklungskosten

Gemäß IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ beurteilt EADS bei produktbezogenen Entwicklungskosten, ob die Voraussetzungen für eine Aktivierung als selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte erfüllt sind. Dabei werden die Kriterien für eine Aktivierung streng ausgelegt. Alle Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht die Kriterien des IAS 38 erfüllen, werden in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung aufwandswirksam erfasst. Im Jahr 2010 wurden gemäß IAS 38 produktbezogene Entwicklungskosten in Höhe von 145 Millionen Euro aktiviert, im Jahr 2011 in Höhe von 97 Millionen Euro und im Jahr 2012 in Höhe von 488 Millionen Euro, wobei von diesen der größte Teil (366 Millionen Euro) auf Entwicklungskosten für das A350-XWB-Programm entfällt.

Aktiviert Entwicklungskosten werden grundsätzlich über die voraussichtlich zu produzierende Anzahl von Einheiten abgeschrieben. Falls die zu produzierende Anzahl der Einheiten nicht verlässlich geschätzt werden kann, werden die aktivierten Entwicklungskosten über die voraussichtliche Nutzungsdauer des selbst erstellten immateriellen Vermögenswertes abgeschrieben. Die Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten (und Wertminderungen, falls vorhanden) werden hauptsächlich in den „Umsatzkosten“ erfasst. Im Jahr 2010 beliefen sich die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten auf 34 Millionen Euro, im Jahr 2011 auf 116 Millionen Euro und im Jahr 2012 auf 171 Millionen Euro, wobei letztere u. a. auf das A380-Programm und das FSTA-Programm entfallen. Die Zahlen für 2012 enthalten auch die Wertminderung aktivierter Entwicklungskosten bei Cassidian in Höhe von 74 Millionen Euro.

Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden jährlich auf Wertminderungen untersucht, solange der Vermögenswert noch nicht genutzt wird, sowie später dann, wenn Anzeichen dafür vorliegen, dass der Buchwert nicht mehr erzielbar ist. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze – Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Aufwendungen für Forschung und Entwicklung“.

2.1.2.6 Bilanzierung gesicherter Fremdwährungstransaktionen im Jahresabschluss

Über 60 Prozent der Umsätze von EADS lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Teil der Kosten in Euro und ein geringerer Teil in britischen Pfund anfällt. EADS nutzt Sicherungsstrategien, um den Einfluss von Wechselkursschwankungen auf das Ergebnis zu steuern und zu minimieren. Siehe „– 2.1.7.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren - 1. Finanzmarktrisiken – Fremdwährungsrisiko“.

Cashflow Hedges. Der Konzern wendet Cashflow-Hedge-Accounting im Allgemeinen für Devisentermingeschäfte an, die der Absicherung zukünftiger Cashflows aus Umsatzerlösen

dienen. Ebenso wird Cashflow-Hedge-Accounting für bestimmte Zinsswaps angewandt, welche die Schwankungen von Cashflows absichern, die aus bilanzierten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten resultieren. Veränderungen im beizulegenden Zeitwert des Sicherungsinstruments werden, soweit sie sich auf den effektiven Teil der Sicherung beziehen, im „kumulierten sonstigen Ergebnis“ – einem separaten Posten des Konzern-Eigenkapitals, abzüglich zugehöriger latenter Steuern – gezeigt und bei Realisation der zugrunde liegenden Transaktion zusammen mit deren Ergebnis in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung erfasst. Siehe „– 2.1.5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich nicht-beherrschender Anteile)“. Der ineffektive Teil der Sicherung wird sofort im Periodenergebnis erfasst. Die im Eigenkapital akkumulierten Beträge werden in der Periode erfolgswirksam berücksichtigt, in der das gesicherte Grundgeschäft in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung erfasst wird, also wenn der prognostizierte Verkauf eintritt oder wenn Finanzaufwendungen oder Finanzerträge in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung erfasst werden. Werden gesicherte Transaktionen storniert, so werden vorher im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste aus dem Sicherungsgeschäft grundsätzlich im Konzernergebnis erfasst. Wenn das Sicherungsinstrument ausläuft oder veräußert, beendet oder ausgeübt oder die Einstufung als Sicherungsinstrument widerrufen wird, verbleiben Beträge, die vorher im Eigenkapital erfasst wurden, so lange dort, bis die erwartete künftige Transaktion oder feste Verpflichtung eintritt. Neben derivativen Finanzinstrumenten verwendet der Konzern auch finanzielle Verbindlichkeiten in Fremdwährung, um das Fremdwährungsrisiko erwarteter künftiger Transaktionen abzusichern. Siehe „– 2.1.7.1 Wechselkurse“.

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

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

2.1.2.7 Währungsumrechnung

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

Transaktionen in Fremdwährung werden zu dem Kurs in Euro umgerechnet, der am Tag der Transaktion galt. Monetäre Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden zum Wechselkurs am Abschlussstichtag in Euro umgerechnet. Aus der Währungsumrechnung resultierende Gewinne und Verluste von monetären Vermögenswerten werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn sie nicht als Sicherungsinstrumente für qualifizierende Cashflow Hedges anzusehen sind, die im Eigenkapital abgegrenzt werden.

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

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

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

Zeitliches Auseinanderfallen der Währungsumrechnung

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

und die entsprechende Auswirkung auf das EBIT* von Änderungen in den Auslieferungszahlen ab.

2.1.2.8 Bilanzielle Behandlung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss

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

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

Verbleiben dagegen die mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen beim Konzern, wird die Transaktion als Operating-Leasing (Operating Lease) bilanziert. Es ist Unternehmenspolitik von EADS, Operating-Leasing für neue, an Kunden auszuliefernde Flugzeuge möglichst zu vermeiden. Anstatt 100 Prozent der Erträge aus dem „Verkauf“ des Flugzeugs bei Auslieferung als Umsatzerlöse auszuweisen, werden die Leasingerträge aus solchen Operating-Leasingverhältnissen über die Laufzeit der entsprechenden Leasingverträge als Umsatzerlöse erfasst. Die verleasten Flugzeuge werden in der Bilanz als Vermögenswert (Sachanlagen) zu Herstellungskosten ausgewiesen, die zugehörigen Abschreibungen und mögliche Wertminderungen werden in den Umsatzkosten erfasst. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 15: Sachanlagen“.

Übersteigt der Barwert einer Wertgarantie zehn Prozent des Kaufpreises des Flugzeugs, wird der Verkauf des zugrunde liegenden Flugzeugs im Konzern-Jahresabschluss als Operating-Leasing ausgewiesen. In diesem Fall wird die Barzahlung des Kunden bei Lieferung des Flugzeugs in der Konzernbilanz als passiver Rechnungsabgrenzungsposten erfasst und bis zum letzten Ausübungsdatum linear auf den Betrag der

Wertgarantie aufgelöst. Das Flugzeug wird in der Bilanz zu Herstellungskosten in den Sachanlagen erfasst. Der Ausweis der Abschreibungsaufwendungen erfolgt in der Konzern-Gewinn- und-Verlustrechnung unter den Umsatzkosten. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „– Anmerkung 30: Passive Rechnungsabgrenzungsposten“.

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

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

Bei Ober-Unterleasing-Verhältnissen, die von Airbus und ATR in der Vergangenheit verwendet wurden, um Investoren die Nutzung von Steuervorteilen im Zusammenhang mit Leasing in bestimmten Ländern zu ermöglichen, werden die mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken üblicherweise durch einen Dritten getragen, den Oberleasinggeber (Head Lessor). Der Oberleasinggeber verleast (direkt oder indirekt) das Flugzeug an Airbus oder ATR, die es wiederum an den Kunden weiter verleasen. Soweit möglich stimmen die Zahlungsströme und anderen finanziellen Bedingungen der Ober- und Unterleasing-Verhältnisse überein. Derartige Verpflichtungen von Airbus oder ATR werden als außerbilanzielle Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Rückstellungen und Wertberichtigungen. Entsprechend der Politik, für das Risiko aus der Absatzfinanzierung vorzusorgen, bilanziert EADS Rückstellungen, um das geschätzte Nettorisiko aus Finanzierungen und Vermögenswerten vollständig abzudecken. Rückstellungen für Risiken aus der Absatzfinanzierung werden unabhängig davon, ob sie bilanzwirksam sind oder nicht, als Wertminderung der damit zusammenhängenden Vermögenswerte oder unter den Rückstellungen ausgewiesen. Rückstellungen, die als Passivposten ausgewiesen werden, betreffen vorwiegend außerbilanzielle Verpflichtungen. Siehe

„Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25c): Sonstige Rückstellungen“. Dagegen erfolgt ein Ausweis als Wertminderung des zugrunde liegenden Vermögenswertes, wenn die Rückstellungen direkt dem entsprechenden Vermögenswert zugeordnet werden können. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „– Anmerkung 17: Beteiligungen an nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“. Obwohl das Management seine Bewertung der Sicherheiten als konservativ betrachtet, können Änderungen der Rückstellungen aufgrund geänderter Einschätzungen einen wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis künftiger Berichtszeiträume ausüben.

2.1.2.9 Drohverlustrückstellungen

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

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

2.1.3 Leistungskennzahlen

2.1.3.1 Auftragsbestand

Der Auftragsbestand am Jahresende besteht aus Verträgen, die bis zu diesem Zeitpunkt unterzeichnet wurden. Nur verbindliche Aufträge werden in die Berechnung des Auftragsbestands einbezogen. Bei Verkehrsflugzeugen wird ein verbindlicher Auftrag als ein Auftrag definiert, für den EADS eine nicht-rückzahlbare Anzahlung erhält. Verteidigungsaufträge werden in

den Auftragsbestand aufgenommen, wenn der damit verbundene Beschaffungsvertrag unterzeichnet wurde (und in den meisten Fällen eine Anzahlung eingegangen ist). Verpflichtungen aus Verteidigungs-Rahmenverträgen („Umbrella“- oder „Framework“- Vereinbarungen) durch Regierungskunden werden erst nach offizieller Bekanntgabe an EADS in den Auftragsbestand übernommen.

Bei zivilen Verträgen leiten sich die Beträge des Auftragsbestandes in der nachstehenden Tabelle aus den Katalogpreisen ab, die entsprechend dem voraussichtlichen Lieferdatum indexiert, und soweit zutreffend, in Euro umgerechnet werden (zum jeweiligen

Sicherungskurs für den gesicherten Anteil der erwarteten Cashflows und zum Stichtagskurs für den nicht gesicherten Teil). Die Höhe des Auftragsbestands für Verteidigungsaufträge entspricht den Vertragswerten der entsprechenden Programme.

KONZERN-AUFTRAGSBESTAND FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2012, 2011 UND 2010⁽¹⁾

	Stand zum 31. Dezember 2012		Stand zum 31. Dezember 2011		Stand zum 31. Dezember 2010	
	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽²⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽²⁾	(in Mrd. €)	in Prozent ⁽²⁾
Airbus ^{(3) (4)}	523,4	93 %	495,5	92 %	400,4	89 %
<i>Airbus Commercial</i>	503,2	89 %	475,5	88 %	378,9	85 %
<i>Airbus Military</i>	21,1	4 %	21,3	4 %	22,8	5 %
Eurocopter	13,0	2 %	13,8	2 %	14,5	3 %
Astrium	12,7	2 %	14,7	3 %	15,8	4 %
Cassidian	15,6	3 %	15,5	3 %	16,9	4 %
Summe Auftragsbestand der Divisionen	564,7	100 %	539,5	100 %	447,6	100 %
Übrige Aktivitäten	2,9		3,0		2,5	
Zentrale / Konsolidierung	(1,1)		(1,5)		(1,6)	
Gesamt	566,5		541,0		448,5	

(1) Ohne Optionen.

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

(3) Bei Verkehrsflugzeugen auf Basis der Listenpreise.

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

2012 im Vergleich zu 2011. Der Anstieg des Auftragsbestands gegenüber 2011 um 25,5 Milliarden Euro auf 566,5 Milliarden Euro ist im Wesentlichen auf den soliden Auftragseingang zurückzuführen, den EADS im Jahr 2012, insbesondere bei Airbus, verzeichnete (102,5 Milliarden Euro) und der deutlich über den Umsatzerlösen des Jahres lag (56,5 Milliarden Euro). Dieser Anstieg wurde zum Teil durch den niedrigeren US-Dollar-Stichtagskurs kompensiert, der zum Jahresende bei der Euro-Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestands herangezogen wurde (Ende 2012: 1,32 € / US\$, Ende 2011: 1,29 € / US\$), wodurch sich ein negativer Effekt von rund -9 Milliarden Euro auf den Auftragsbestand ergab.

Der Auftragsbestand von Airbus stieg gegenüber 2011 um 27,9 Milliarden Euro auf 523,4 Milliarden Euro, was auf den Zuwachs des Auftragsbestands bei Airbus Commercial zurückzuführen ist. Der Auftragsbestand von Airbus Commercial erhöhte sich gegenüber 2011 um 27,7 Milliarden Euro auf 503,2 Milliarden Euro. Ursächlich hierfür war ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als zwei mit Neuaufträgen in Höhe von 86,5 Milliarden Euro, teilweise ausgeglichen durch die negative Währungsanpassung aus der Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestands. Der Auftragseingang bestand aus netto 833 Aufträgen im Jahr 2012 (gegenüber 1.419 im Vorjahr). Dabei entfielen 739 auf die A320 Flugzeugproduktfamilie, 85 auf A330 / A350 XWB und 9 auf die A380. Ende 2012 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Commercial auf 4.682 Flugzeuge (gegenüber 4.437 Flugzeugen Ende 2011). Bei Airbus Military verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2011 um 0,2 Milliarden Euro auf 21,1 Milliarden Euro und zeigte damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von etwas weniger als eins, mit Neuaufträgen in Höhe

von 1,9 Milliarden Euro. Der Auftragseingang bei Airbus Military bestand aus netto 32 Aufträgen im Jahr 2012 (gegenüber 5 im Vorjahr). Ende 2012 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Military auf 220 Flugzeuge (gegenüber 217 Flugzeugen Ende 2011).

Bei Eurocopter verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2011 um -0,8 Milliarden Euro auf 13,0 Milliarden Euro und zeigte damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, mit Neuaufträgen in Höhe von 5,4 Milliarden Euro. Der Auftragseingang bestand aus netto 469 Aufträgen im Jahr 2012 (gegenüber 457 im Vorjahr) und ist auf Aufträge für Zivilhubschrauber, insbesondere der Produktfamilien Ecureuil, EC135 und EC145 zurückzuführen. Ende 2012 belief sich der gesamte Auftragsbestand auf 1.070 Hubschrauber (gegenüber 1.076 Hubschraubern Ende 2011).

Bei Astrium verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2011 um -2,0 Milliarden Euro auf 12,7 Milliarden Euro und zeigte damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, mit Neuaufträgen in Höhe von 3,8 Milliarden Euro. Der Auftragseingang ist zum Großteil auf Serviceleistungen, auch bei Vizada, zurückzuführen.

Bei Cassidian erhöhte sich der Auftragsbestand gegenüber 2011 – trotz des schwierigen Marktumfelds – leicht um 0,1 Milliarden Euro auf 15,6 Milliarden Euro, mit Neuaufträgen in Höhe von 5,0 Milliarden Euro. Der Auftragseingang ist zum Großteil auf das Exportgeschäft für Eurofighter und Lenkflugkörpersysteme zurückzuführen.

2011 im Vergleich zu 2010. Der Anstieg des Auftragsbestands gegenüber 2010 um 92,5 Milliarden Euro auf 541,0 Milliarden Euro ist im Wesentlichen auf den soliden Auftragseingang zurückzuführen, den EADS im Jahr 2011 verzeichnete (131,0 Milliarden Euro) und der

deutlich über den Umsatzerlösen des Jahres lag (49,1 Milliarden Euro). Zudem hatte der höhere US-Dollar-Stichtagskurs, der zum Jahresende bei der Euro-Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestands herangezogen wurde (Ende 2011: 1,29 € / US\$, Ende 2010: 1,34 € / US\$), einen positiven Effekt von rund 15 Milliarden Euro auf den Auftragsbestand.

Der Auftragsbestand von Airbus stieg gegenüber 2010 um 95,1 Milliarden Euro auf 495,5 Milliarden Euro, was auf den kräftigen Zuwachs der Aufträge bei Airbus Commercial zurückzuführen ist. Der Auftragsbestand von Airbus Commercial erhöhte sich gegenüber 2010 um 96,6 Milliarden Euro auf 475,5 Milliarden Euro. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von mehr als drei mit Neuaufträgen in Höhe von 117,3 Milliarden Euro und zu einem geringeren Teil die positive Währungsanpassung aus der Umrechnung des nicht gesicherten Teils des Auftragsbestands. Der Auftragseingang bestand aus netto 1.419 Aufträgen im Jahr 2011 (gegenüber 574 im Vorjahr) und ist zum Großteil auf den A320neo (New Engine Option) zurückzuführen, für den 1.226 verbindliche Aufträge eingingen. Ende 2011 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Commercial auf 4.437 Flugzeuge (gegenüber 3.552 Flugzeugen Ende 2010). Bei Airbus Military verringerte sich der Auftragsbestand gegenüber 2010 um 1,5 Milliarden Euro auf 21,3 Milliarden Euro und zeigte damit ein „Book-to-Bill“-Verhältnis von weniger als eins, mit Neuaufträgen in Höhe von 0,9 Milliarden Euro. Der Auftragseingang

bei Airbus Military bestand aus netto 5 Aufträgen im Jahr 2011 (gegenüber 11 im Vorjahr). Ende 2011 belief sich der gesamte Auftragsbestand bei Airbus Military auf 217 Flugzeuge (gegenüber 241 Flugzeugen Ende 2010).

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

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

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

2

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

	Stand zum 31. Dezember 2012		Stand zum 31. Dezember 2011		Stand zum 31. Dezember 2010	
	In Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent	In Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent	In Mrd. € ⁽¹⁾	In Prozent
Auftragsbestand:						
Ziviler Sektor	516,9	91 %	488,2	90 %	390,2	87 %
Verteidigungssektor	49,6	9 %	52,8	10 %	58,3	13 %
Summe	566,5	100 %	541,0	100 %	448,5	100 %

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

2.1.3.2. Verwendung des EBIT*

Schlüsselgröße für die Messung des finanziellen Erfolgs von EADS ist das „EBIT vor Goodwill-Wertminderung und außerordentlichen Posten (EBIT*)“. „Außerordentliche Posten“ betrifft z. B. Abschreibungen auf im Rahmen der Gründung von EADS, des Airbus Unternehmenszusammenschlusses und der Gründung von MBDA aufgedeckte stille Reserven sowie

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

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

(in Mio. €)	Stand zum 31. Dezember 2012	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010
Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern	2.131	1.613	1.187
Abgang und Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwert	17	42	0
Außerordentliche Abschreibungen / Abgang	38	41	44
EBIT*	2.186	1.696	1.231

2.1.3.3 EBIT*-Leistung nach Divisionen

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

(in Mio. €)	Stand zum 31. Dezember 2012	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010
Airbus ⁽¹⁾	1.230	584	305
<i>Airbus Commercial</i>	1.125	543	291
<i>Airbus Military</i>	93	49	21
Eurocopter	311	259	183
Astrium	312	267	283
Cassidian	142	331	457
Summe EBIT* der Divisionen	1.995	1.441	1.228
Übrige Aktivitäten	49	59	25
Zentrale / Konsolidierung ⁽²⁾	142	196	(22)
Summe	2.186	1.696	1.231

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

(2) Zentrale / Konsolidierung umfasst das Ergebnis der Zentrale, welches hauptsächlich aus dem „Anteil am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen“ aus der Beteiligung von EADS an Dassault Aviation besteht.

2012 im Vergleich zu 2011. Das konsolidierte EBIT* von EADS erhöhte sich um 28,9 Prozent von 1,7 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 2,2 Milliarden Euro im Jahr 2012, was auf einen Anstieg des EBIT* bei Airbus, Eurocopter und Astrium zurückzuführen ist. Dieser Anstieg wurde 2012 zum Teil durch einen Rückgang des EBIT* bei Cassidian, Zentrale / Konsolidierung und Übrige Aktivitäten gemindert.

Das EBIT* von Airbus erhöhte sich um 110,6 Prozent von 0,6 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 1,2 Milliarden Euro im Jahr 2012, was hauptsächlich auf einen Zuwachs bei Airbus Commercial zurückzuführen ist. Das EBIT* von Airbus Commercial erhöhte sich um 107,2 Prozent von 0,5 Milliarden Euro in 2011 auf 1,1 Milliarden Euro in 2012. Dies lag vor allem an Verbesserungen im operativen Geschäft, einschließlich höherer Auslieferungszahlen (588 in 2012, davon 585, die zur Realisierung einer Marge berechtigten, im Vergleich zu 534 Auslieferungen in 2011 (davon 536, die zur Realisierung einer Marge berechtigten) sowie besseren Preisen bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln. Bessere Sicherungskurse trugen ebenfalls zum Anstieg des EBIT* bei. Siehe „– 2.1.4.1 Konzernumsatzerlöse“. Die Erhöhung des EBIT* von Airbus Commercial wurde teilweise ausgeglichen durch (i) Aufwendungen in Höhe von -251 Millionen Euro für erwartete Gewährleistungskosten für die Reparatur der Flügelverbindungskammern bereits ausgelieferter A380-Flugzeuge, (ii) Aufwendungen in Höhe von -124 Millionen Euro im Zusammenhang mit der dreimonatigen Verschiebung der Indienstellung des A350-XWB-Programms (auf die zweite Jahreshälfte 2014), (iii) Aufwendungen in Höhe von -76 Millionen Euro im Zusammenhang mit der Einstellung des Hawker-Beechcraft-Programms sowie (iv) Aufwendungen in Höhe von -71 Millionen Euro für Unterschiede aus Währungsumrechnungen, einschließlich solcher aus dem zeitlichen Auseinanderfallen von auf US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen und den entsprechenden auf US-Dollar lautenden Kosten sowie die Neubewertung von Drohverlustrückstellungen.

Das EBIT* von Airbus Military erhöhte sich um 89,8 Prozent von 49 Millionen Euro im Jahr 2011 auf 93 Millionen Euro im Jahr 2012. Dies ist im Wesentlichen auf einen günstigen Auslieferungsmix mit Margenverbesserungen infolge technisch reifer werdender Programme zurückzuführen.

Das EBIT* von Eurocopter erhöhte sich um 20,1 Prozent von 259 Millionen Euro im Jahr 2011 auf 311 Millionen Euro im Jahr 2012, was im Wesentlichen auf einen günstigen Mix zurückzuführen ist. Die Erhöhung des EBIT* wurde teilweise durch einen Anstieg der Forschungs- und Entwicklungskosten sowie durch Aufwendungen in Höhe von 100 Millionen Euro aufgrund des gegenwärtigen Standes der laufenden Neuverhandlungen bestimmter staatlicher Hubschrauberprogramme ausgeglichen.

Das EBIT* von Astrium stieg von 267 Millionen Euro im Jahr 2011 um 16,9 Prozent auf 312 Millionen Euro im Jahr 2012 vor allem aufgrund der Effizienz- und Produktivitätssteigerungen, die sich infolge des AGILE-Transformationsprogramms in der operativen Leistung niederschlugen. Die Erhöhung des EBIT* wurde teilweise durch einen Anstieg der Forschungs- und Entwicklungskosten, durch Globalisierungsinitiativen sowie in gewissem Umfang durch Integrationskosten für Vizada ausgeglichen.

Das EBIT* von Cassidian sank um 57,1 Prozent von 331 Millionen Euro im Jahr 2011 auf 142 Millionen Euro im Jahr 2012, vorwiegend aufgrund einer Rückstellung für Restrukturierungskosten in Höhe von 98 Millionen Euro im Rahmen der Transformation des Bereiches sowie zusätzlichen Wertminderungsaufwendungen in Höhe von -100 Millionen Euro, insbesondere im Secure Systems- und Solutions-Geschäft. Der Rückgang des EBIT* wurde teilweise durch eine Reduzierung der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen ausgeglichen.

Das EBIT* der „Übrigen Aktivitäten“ sank um 16,9 Prozent von 59 Millionen Euro in 2011 auf 49 Millionen Euro in 2012, im Wesentlichen aufgrund einer ungünstigeren Umsatzstruktur.

Das EBIT* in 2011 enthielt den Gewinn aus einer Veräußerung bei EADS North America.

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

Das EBIT* von Airbus erhöhte sich um 91,5 Prozent von 0,3 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 0,6 Milliarden Euro im Jahr 2011, was hauptsächlich auf einen Zuwachs bei Airbus Commercial zurückzuführen ist. Das EBIT* von Airbus Commercial erhöhte sich um 86,6 Prozent von 0,3 Milliarden Euro in 2010 auf 0,5 Milliarden Euro in 2011. Dies lag vor allem an Verbesserungen im operativen Geschäft, einschließlich höherer Auslieferungszahlen (534 in 2011, davon 536, die zur Realisierung einer Marge berechtigten, im Vergleich zu 510 Auslieferungen in 2010 (davon 508, die zur Realisierung einer Marge berechtigten), einem günstigen Mix sowie besseren Preisen bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln. Siehe – 2.1.4.1 Konzernumsatzerlöse“. Diese Erhöhung des EBIT* wurde teilweise durch einen Anstieg der Forschungs- und Entwicklungskosten, insbesondere für das A350-XWB-Programm, und schlechtere Sicherungskurse ausgeglichen.

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

Das EBIT* von Eurocopter erhöhte sich um 41,5 Prozent von 183 Millionen Euro im Jahr 2010 auf 259 Millionen Euro im Jahr 2011. Der Anstieg ging sowohl auf einen günstigen Mix bei den Auslieferungen ziviler Hubschrauber und Services- und Kundendienstleistungen zurück als auch auf die bessere operative Leistung. Ein Anstieg der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen wurde durch Kosteneinsparungen annähernd ausgeglichen. In 2011 enthielt das EBIT* Nettoaufwendungen in Höhe von -115 Millionen Euro, hauptsächlich im Zusammenhang mit Regierungsprogrammen und dem Transformationsprogramm SHAPE.

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

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

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

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

Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT*. Über 60 Prozent der Umsätze von EADS lauten auf US-Dollar, während ein erheblicher Teil der Kosten in Euro und ein geringerer Teil in britischen Pfund anfällt. In Anbetracht der langfristigen Geschäftszyklen (ersichtlich aus dem mehrjährigen Auftragsbestand) sichert EADS einen wesentlichen Teil des Nettowährungsrisikos ab, um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das EBIT* zu mindern. Siehe – 2.1.7.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren – 1. Finanzmarktrisiken – Fremdwährungsrisiko“. Zusätzlich zu den Auswirkungen, welche die Sicherungsaktivitäten auf das EBIT* von EADS haben, wird dieses auch durch Wertanpassungen bestimmter Vermögenswerte und Verbindlichkeiten zum Abschlussstichtag und das „Natural Hedging“ („natürliche Absicherung“) beeinflusst.

Im Jahr 2012 wurden Cashflow Hedges für auf US-Dollar lautende Umsätze von EADS in Höhe von ca. 22,2 Milliarden US-Dollar fällig. 2012 lag der durchschnittliche Wechselkurs, zu dem EADS die auf US-Dollar lautenden Erlöse absicherte, bei 1,36 € / US\$ gegenüber 1,37 € / US\$ im Jahr 2011. Diese Differenz wirkte sich 2012 im Vergleich zu 2011 in einem Anstieg des EBIT* von etwa 0,2 Milliarden Euro aus; ein Großteil davon entfällt auf Airbus. Darüber hinaus hatten sonstige Unterschiede aus Währungsumrechnungen einschließlich solcher aus dem zeitlichen Auseinanderfallen von auf US-Dollar lautenden, von Kunden erhaltenen Anzahlungen und den entsprechenden auf US-Dollar lautenden Kosten sowie die Neubewertung von Drohverlustrückstellungen gegenüber 2011 einen negativen Effekt von etwa -0,1 Milliarden Euro auf das EBIT*. Siehe – 2.1.2.7 Währungsumrechnung“.

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

2.1.4. Ertragslage

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

(in Mio. €, ausgenommen Ergebnis je Aktie)	Stand zum 31. Dezember 2012	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010
Umsatzerlöse	56.480	49.128	45.752
Umsatzkosten	(48.545)	(42.285)	(39.528)
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.935	6.843	6.224
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	(2.864)	(2.408)	(2.312)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(3.142)	(3.152)	(2.939)
Sonstige betriebliche Erträge	184	359	171
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(229)	(221)	(102)
Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis	247	192	145
Ergebnis vor Finanzierungsaufwendungen und Ertragsteuern	2.131	1.613	1.187
Zinsergebnis	(285)	13	(99)
Übriges Finanzergebnis	(168)	(233)	(272)
Ertragsteuern	(449)	(356)	(244)
Konzernergebnis	1.229	1.037	572
Davon entfallen auf:			
die Eigentümer des Mutterunternehmens (Nettoergebnis)	1.228	1.033	553
die nicht-beherrschenden Anteile	1	4	19
Ergebnis je Aktie (ohne Verwässerungseffekt) (in €)	1,50	1,27	0,68
Ergebnis je Aktie (mit Verwässerungseffekt) (in €)	1,50	1,27	0,68

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

2.1.4.1 Konzernumsatzerlöse

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

(in Mio. €)	Stand zum 31. Dezember 2012	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010
Airbus ⁽¹⁾	38.592	33.103	29.978
<i>Airbus Commercial</i>	36.943	31.159	27.673
<i>Airbus Military</i>	2.131	2.504	2.684
Eurocopter	6.264	5.415	4.830
Astrium	5.817	4.964	5.003
Cassidian	5.740	5.803	5.933
Summe Umsatzerlöse der Divisionen	56.413	49.285	45.744
Übrige Aktivitäten	1.524	1.252	1.182
Zentrale / Konsolidierung ⁽²⁾	(1.457)	(1.409)	(1.174)
Summe	56.480	49.128	45.752

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

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

In 2012 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse um 15,0 Prozent von 49,1 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 56,5 Milliarden Euro im Jahr 2012. Der Anstieg resultierte vorwiegend aus höheren Umsatzerlösen bei Airbus, Eurocopter und Astrium.

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

Airbus

In 2012 stiegen die Konzernumsatzerlöse von Airbus um 16,6 Prozent von 33,1 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 38,6 Milliarden Euro im Jahr 2012. Der Anstieg ist auf höhere Umsatzerlöse bei Airbus Commercial zurückzuführen, die teilweise durch einen Rückgang der Umsatzerlöse bei Airbus Military ausgeglichen wurden.

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

Airbus Commercial

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

Anzahl der Flugzeuge	Stand zum 31. Dezember 2012	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010
Single Aisle	455	421	401
Langstrecke (Long-Range)	103	87	91
Großflugzeuge	30	26	18
Summe	588⁽¹⁾	534⁽²⁾	510⁽³⁾

(1) 585 Flugzeuge mit Umsatzrealisierung (Auslieferung von drei A330-200 unter Operating-Leasingverträgen).

(2) 536 Flugzeuge mit Umsatzrealisierung (zwei in 2010 unter Operating-Leasingverträgen ausgelieferte A330-200 wurden im Jahr 2011 weiterveräußert).

(3) 508 Flugzeuge mit Umsatzrealisierung (Auslieferung von zwei A330-200 unter Operating-Leasingverträgen).

In 2012 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Airbus Commercial um 18,6 Prozent von 31,2 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 36,9 Milliarden Euro im Jahr 2012. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen zurückzuführen auf (i) höhere Auslieferungszahlen (588 Auslieferungen im Jahr 2012, davon 585 mit Umsatzrealisierung, gegenüber 534 Auslieferungen im Jahr 2011, davon 536 mit Umsatzrealisierung), (ii) einen positiven Effekt in Höhe von etwa 1,4 Milliarden Euro aus besseren Sicherungskursen und durchschnittlichen Wechselkursen und (iii) bessere Preise bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln. Zur Erläuterung der Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das Ergebnis von EADS siehe „— 2.1.2.6 Bilanzierung gesicherter Fremdwährungstransaktionen im Jahresabschluss“, „— 2.1.2.7 Währungsumrechnung“, „— 2.1.7.1 Wechselkurse“ und „Risikofaktoren — 1. Finanzmarktrisiken - Fremdwährungsrisiko“.

In 2011 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Airbus Commercial um 12,6 Prozent von 27,7 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 31,2 Milliarden Euro im Jahr 2011. Dieser Anstieg war im Wesentlichen zurückzuführen auf höhere Auslieferungszahlen (534 Auslieferungen im Jahr 2011, davon 536, die zur Umsatzrealisierung berechtigten, gegenüber 510 Auslieferungen im Jahr 2010, davon 508, die zur Umsatzrealisierung berechtigten), einen günstigen Mix (insbesondere höhere Auslieferungszahlen beim A380 im Jahr 2011) sowie bessere Preise bei Flugzeugauslieferungen nach Berücksichtigung von Preisgleitklauseln. Der Anstieg wurde teilweise durch negative Währungskurseffekte in Höhe von rund -0,4 Milliarden Euro ausgeglichen.

Airbus Military

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

Anzahl der Flugzeuge	Stand zum 31. Dezember 2012	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010
CN235	8	7	6
C212	2	3	0
C295	10	10	13
P-3	4	3	1
A330 MRTT (Tanker)	5	6	0
Gesamt	29	29	20

In 2012 sanken die Konzernumsatzerlöse von Airbus Military um 14,9 Prozent von 2,5 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 2,1 Milliarden Euro im Jahr 2012. Dieser Rückgang resultierte vorwiegend aus niedrigeren Umsatzerlösen für den A400M und Tankflugzeuge.

Euro im Jahr 2011. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus einer um 0,3 Milliarden Euro geringeren Umsatzrealisierung im A400M-Programm im Jahr 2011, teilweise ausgeglichen durch einen Anstieg der Umsatzerlöse aus Tankflugzeugen.

In 2011 sanken die Konzernumsatzerlöse von Airbus Military um 6,7 Prozent von 2,7 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 2,5 Milliarden

Eurocopter

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

Anzahl der Flugzeuge	Stand zum 31. Dezember 2012	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010
Tiger	10	16	15
Leichte Hubschrauber	227	237	260
Mittelschwere Hubschrauber	168	189	197
Schwere Hubschrauber	70	61	55
<i>Davon NH90</i>	35	32	28
Gesamt	475	503	527

In 2012 stiegen die Konzernumsatzerlöse von Eurocopter um 15,7 Prozent von 5,4 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 6,3 Milliarden Euro im Jahr 2012, obwohl die Anzahl der ausgelieferten Hubschrauber insgesamt von 503 im Jahr 2011 auf 475 im Jahr 2012 sank. Der Umsatzanstieg resultierte primär aus höheren Instandhaltungs- und Überholungsdienstleistungen sowie zusätzlichen Umsatzerlösen von 0,2 Milliarden Euro in 2012 aus der erstmalig ganzjährigen Konsolidierung von Vector Aerospace. Siehe „— 2.1.2.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“. Umsatzsteigerungen bei NH90 und Super Puma trugen ebenfalls zum Anstieg bei.

In 2011 stiegen die Konzernumsatzerlöse von Eurocopter um 12,1 Prozent von 4,8 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 5,4 Milliarden Euro im Jahr 2011, obwohl die Anzahl der ausgelieferten Hubschrauber insgesamt von 527 im Jahr 2010 auf 503 im Jahr 2011 sank. Der Umsatzanstieg resultierte primär aus einem günstigen Mix bei den Auslieferungen im zivilen Geschäft und Kundendienstleistungen sowie aus zusätzlichen Umsatzerlösen in Höhe von 0,2 Milliarden Euro in 2011 aus der Erstkonsolidierung von Vector Aerospace.

Astrium

In 2012 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse von Astrium um 17,2 Prozent von 5,0 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 5,8 Milliarden Euro im Jahr 2012. Der Umsatzanstieg resultierte primär aus dem erfolgreichen Programm-Management und dem Wachstum des Service-Geschäfts einschließlich zusätzlicher Umsatzerlöse von 0,5 Milliarden Euro in 2012 aus der erstmalig ganzjährigen Konsolidierung von Vector Aerospace. Siehe „— 2.1.2.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“.

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

Cassidian

In 2012 sanken die von Cassidian erzielten Konzernumsatzerlöse um 1,1 Prozent von 5,8 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 5,7 Milliarden Euro im Jahr 2012. Die Umsatzerlöse der Bereiche von Cassidian blieben im Jahresvergleich weitgehend stabil.

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

Übrige Aktivitäten

In 2012 erhöhten sich die Konzernumsatzerlöse im Bereich Übrige Aktivitäten um 21,7 Prozent von 1,3 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 1,5 Milliarden Euro im Jahr 2012. Der Anstieg spiegelt im Wesentlichen die höheren Umsatzerlöse bei EADS North America und die gestiegenen Flugzeugauslieferungen bei ATR (10 zusätzliche Flugzeuge im Vergleich zu 2011) wider.

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

2.1.4.2 Konzernumsatzkosten

In 2012 stiegen die Konzernumsatzkosten um 14,8 Prozent von 42,3 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 48,5 Milliarden Euro im Jahr 2012. Dieser Anstieg resultierte hauptsächlich aus den hohen Auslieferungszahlen und Kosten infolge des Wachstums von Airbus sowie den Aufwendungen für die A380- und A350-XWB-Programme in 2012. Siehe „— 2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen und damit zusammenhängende finanzielle Auswirkungen in 2010, 2011 und 2012“. Die Konzernumsatzkosten beinhalten auch die Abschreibung / Wertminderung von gemäß IAS 38 aktivierten Entwicklungskosten in Höhe von -171 Millionen Euro in 2012 (2011: -116 Millionen Euro). Ungeachtet der vorstehend genannten Gründe erhöhte sich das Bruttoergebnis vom Umsatz von 13,9 Prozent in 2011 auf 14,0 Prozent in 2012.



In 2011 stiegen die Konzernumsatzkosten trotz gewisser Kosteneinsparungen um 7,0 Prozent von 39,5 Milliarden Euro im Jahr 2010 auf 42,3 Milliarden Euro im Jahr 2011. Dieser Anstieg resultierte hauptsächlich aus den hohen Auslieferungszahlen und Kosten infolge des Wachstums bei Airbus sowie den Aufwendungen für Drohverlustrückstellungen in Höhe von 200 Millionen Euro für das A350-XWB-Programm in 2011. Siehe „— 2.1.1.3 Wesentliche Programmentwicklungen und damit zusammenhängende finanzielle Auswirkungen in 2010, 2011 und 2012“. Die Konzernumsatzkosten beinhalten auch die Abschreibung von gemäß IAS 38 aktivierten Entwicklungskosten in Höhe von -116 Millionen Euro in 2011 (2010: -34 Millionen Euro). Vor allem als Folge der vorstehend genannten Gründe und trotz des im Vergleich zu 2010 negativen Einflusses des US-Dollars auf die Umsatzerlöse von Airbus, stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 13,6 Prozent in 2010 auf 13,9 Prozent in 2011.

2.1.4.3 Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten des Konzerns

In 2012 erhöhten sich die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten des Konzerns um 18,9 Prozent von 2,4 Milliarden Euro im Jahr 2011 auf 2,9 Milliarden Euro im Jahr 2012. Ein Großteil der Kostensteigerung resultierte aus Veränderungen im Konsolidierungskreis aufgrund der ganzjährigen Einbeziehung der Akquisitionen aus 2011 (vor allem Vizada, Vector Aerospace und Satair) sowie Restrukturierungskosten bei Cassidian. Siehe „— 2.1.2.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises“.

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

2.1.4.4 Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns

In 2012 sanken die Forschungs- und Entwicklungskosten leicht um 0,3 Prozent von 3,2 Milliarden in 2011 auf 3,1 Milliarden in 2012, insbesondere aufgrund der Aktivierung von Entwicklungskosten gemäß IAS 38. Siehe „— 2.1.2.5 Aktivierte Entwicklungskosten“. Den Schwerpunkt bilden weiterhin große Entwicklungsprogramme über das gesamte Portfolio hinweg, vor allem bei Airbus (z. B. A350 XWB).

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

2.1.4.5 Sonstige betriebliche Erträge und sonstige betriebliche Aufwendungen des Konzerns

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

In 2012 belief sich der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen auf -45 Millionen Euro gegenüber 138 Millionen Euro im Jahr 2011. Der Nettorückgang resultierte vor allem aus der Auflösung rückzahlbarer Darlehen von europäischen Regierungen in Folge der Beendigung des A340-Programms durch Airbus im Jahr 2011, woraus sich in 2011 ein positiver Effekt von 192 Millionen Euro auf die sonstigen betrieblichen Erträge ergab. Daneben ist in 2012 auch eine Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von -17 Millionen Euro enthalten.

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

2.1.4.6 Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns

Die „Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“ umfassen grundsätzlich die Ergebnisse von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden sowie die Ergebnisse von nicht konsolidierten Beteiligungen.

2012 verzeichnete EADS einen Ertrag von 247 Millionen Euro aus „Anteilen am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“, verglichen mit 192 Millionen Euro im Jahr 2011. Der Anstieg um 55 Millionen Euro ergibt sich unter anderem durch das höhere Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung von EADS an Dassault Aviation. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 11: Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis“.

In 2011 verzeichnete EADS einen Ertrag von 192 Millionen Euro aus „Anteilen am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns“, verglichen mit 145 Millionen Euro im Jahr 2010.

Der Anstieg um 47 Millionen Euro ergab sich unter anderem durch das höhere Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung von EADS an Dassault Aviation.

2.1.4.7 Zinsergebnis des Konzerns

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

In 2012 hat EADS einen konsolidierten Nettozinsaufwand von -285 Millionen Euro erfasst, gegenüber einem konsolidierten Nettozinsertrag von 13 Millionen Euro im Jahr 2011. Die Verschlechterung des Zinsergebnisses resultiert vor allem aus niedrigeren Zinserträgen aus den flüssigen Mitteln des Konzerns. Darüber hinaus beinhaltete das Zinsergebnis für 2011 einen positiven Effekt in Höhe von 120 Millionen Euro infolge der Beendigung des A340-Programms durch Airbus in 2011. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 27: Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“.

In 2011 hat EADS einen konsolidierten Nettozinsenertrag von 13 Millionen Euro erfasst, nach einem Nettozinsaufwand von -99 Millionen Euro im Jahr 2010. Die Verbesserung des Zinsergebnisses resultierte vor allem aus niedrigeren Zinsaufwendungen für rückzahlbare Darlehen und höheren Zinserträgen aufgrund höherer flüssiger Mittel des Konzerns. Das Zinsergebnis für 2011 beinhaltet einen positiven Effekt in Höhe von 120 Millionen Euro infolge der Beendigung des A340-Programms durch Airbus in 2011.

2.1.4.8 Übriges Finanzergebnis des Konzerns

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

In 2012 verbesserte sich das Übrige Finanzergebnis des Konzerns auf -168 Millionen Euro gegenüber -233 Millionen Euro im Jahr 2011, was im Vergleich zum Vorjahr unter anderem auf einen günstigeren Effekt aus der Neubewertung von Finanzinstrumenten zurückzuführen ist. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 12: Finanzierungsaufwendungen“.

In 2011 verbesserte sich das Übrige Finanzergebnis des Konzerns auf -233 Millionen Euro gegenüber -272 Millionen Euro im Jahr 2010. Diese positive Veränderung um 39 Millionen Euro ergab sich unter anderem aus einer günstigeren Auswirkung der

Währungsumrechnung von auf US-Dollar und britische Pfund lautenden flüssigen Mitteln in den Abschlüssen der in Euro bilanzierenden Konzerngesellschaften.

2.1.4.9 Konzernertragsteuern

In 2012 belief sich der Aufwand für Ertragsteuern auf -449 Millionen Euro gegenüber -356 Millionen Euro im Jahr 2011. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den im Vergleich zu 2011 höheren steuerpflichtigen Gewinn von 1.678 Millionen Euro in 2012 zurückzuführen (2011: 1.393 Millionen Euro). 2012 lag der effektive Steuersatz bei 27 Prozent. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 13: Ertragsteuern“.

In 2011 belief sich der Aufwand für Ertragsteuern auf -356 Millionen Euro gegenüber -244 Millionen Euro im Jahr 2010. Der Anstieg war im Wesentlichen auf den im Vergleich zu 2010 höheren steuerpflichtigen Gewinn von 1.393 Millionen Euro in 2011 zurückzuführen (2010: 816 Millionen Euro). 2011 lag der effektive Steuersatz bei 26 Prozent.

2.1.4.10 Auf nicht-beherrschende Anteile entfallendes Konzernergebnis

In 2012 beträgt das auf nicht-beherrschende Anteile entfallende Konzernergebnis 1 Millionen Euro gegenüber 4 Millionen Euro im Jahr 2011 und 19 Millionen in 2010.

2.1.4.11 Auf die Eigentümer des Mutterunternehmens entfallendes Konzernergebnis (Jahresüberschuss)

Infolge der vorstehend erläuterten Faktoren erzielte EADS im Jahr 2012 einen Konzerngewinn von 1.228 Millionen Euro gegenüber einem Konzerngewinn von 1.033 Millionen Euro im Jahr 2011 und einem Konzerngewinn von 553 Millionen Euro im Jahr 2010.

2.1.4.12 Ergebnis je Aktie

Für 2012 ergab sich ein Ergebnis je Aktie ohne Verwässerungseffekt von 1,50 Euro verglichen mit 1,27 Euro je Aktie im Jahr 2011. Am 31. Dezember 2012 waren 827.367.945 Aktien ausstehend. Der zur Berechnung des Ergebnisses je Aktie verwendete Nenner belief sich auf 819.378.264 Aktien; dies entspricht der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien. In 2010 ergab sich für EADS ein Gewinn je Aktie ohne Verwässerungseffekt von 0,68 Euro je Aktie.

Für 2012 ergab sich ein Gewinn je Aktie mit Verwässerungseffekt von 1,50 Euro verglichen mit 1,27 Euro je Aktie im Jahr 2011. Der zur Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie verwendete Nenner belief sich auf 820.551.931 Aktien; dies entspricht der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien, bereinigt um die angenommene Umwandlung aller potenziellen Stammaktien. In 2010 ergab sich für EADS ein Gewinn je Aktie mit Verwässerungseffekt von 0,68 Euro je Aktie.

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

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

Die folgende Tabelle fasst die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2012 zusammen.

(in Mio. €)

Stand 31. Dezember 2011, (bereinigt)⁽¹⁾	8.865
Konzernergebnis	1.229
Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste	(770)
Kumuliertes sonstiges Ergebnis	1.357
<i>Davon Unterschied aus Währungsumrechnung</i>	4
Kapitalerhöhung	144
Anteilsbasierte Vergütung (IFRS 2)	18
Barausschüttung an die Aktionäre der EADS N.V. / Dividendenausschüttung an nicht-beherrschende Anteile	(379)
Eigenkapitaltransaktion (IAS 27)	(32)
Änderung von nicht-beherrschenden Anteilen	7
Änderung eigener Anteile	(5)
Stand 31. Dezember 2012	10.434

(1) Die Vergleichszahlen der Periode werden in Übereinstimmung mit IFRS 3.45 rückwirkend angepasst. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 4: Akquisitionen und Veräußerungen“.

Die Zunahme des Konzern-Eigenkapitals in 2012 ist vor allem auf die Steigerung des kumulierten sonstigen Ergebnisses in Höhe von 1,4 Milliarden Euro zurückzuführen, wobei Letzteres wiederum aus der zum Jahresende positiven Veränderung der Marktbewertung (nach Steuern) des Teils des Sicherungsportfolios von EADS resultiert, der gemäß IAS 39 für Cashflow-Hedge-Accounting qualifiziert ist (**Cashflow Hedges**), sowie auf das Konzernergebnis für das Jahr 2012. Diese Zunahme des Konzern-Eigenkapitals wurde unter anderem durch die Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne oder Verluste in Höhe von -0,8 Milliarden Euro und die Barausschüttung an die Aktionäre von EADS / Dividendenzahlungen an nicht-beherrschende Anteile in Höhe von -0,4 Milliarden Euro teilweise ausgeglichen.

Nachstehend werden die Berechnung des kumulierten sonstigen Ergebnisses und seine Wirkung auf das Konzern-Eigenkapital erläutert. Zur Erörterung der anderen, das Konzern-Eigenkapital betreffenden Einzelpositionen, siehe „EADS Konzernabschluss (IFRS) – Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnungen (IFRS) für die zum 31. Dezember 2012, 2011 und 2010 endenden Geschäftsjahre“.

2.1.5.1 Auswirkungen von Cashflow Hedges auf das kumulierte sonstige Ergebnis

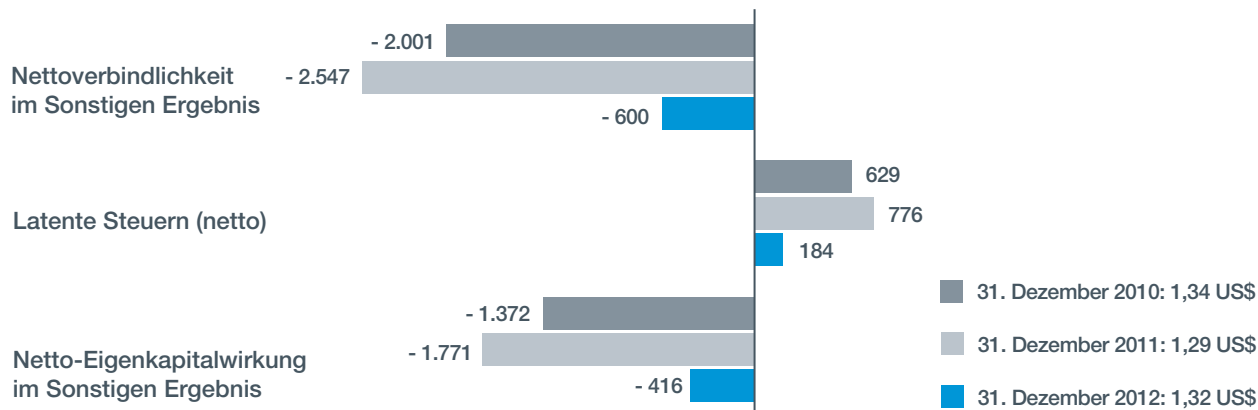
Zum 31. Dezember 2012 belief sich der Nominalbetrag des Portfolios ausstehender Cashflow Hedges von EADS auf 83,6 Milliarden US-Dollar, die gegenüber dem Euro und dem britischen Pfund

gesichert waren. Die nach IAS 39 zum Jahresende erforderliche Marktbewertung dieses Portfolios führte auf Basis eines Schlusskurses von 1,32 € / US\$ gegenüber dem 31. Dezember 2011 zu einer positiven Bewertungsänderung (vor Steuern) im kumulierten sonstigen Ergebnis in Höhe von 1,9 Milliarden Euro. Im Vergleich dazu ergab sich zum 31. Dezember 2011 auf Basis eines Schlusskurses von 1,29 € / US\$ eine gegenüber dem 31. Dezember 2010 negative Bewertungsänderung (vor Steuern) im kumulierten sonstigen Ergebnis in Höhe von -0,5 Milliarden Euro. Für weitere Informationen über die Bemessung des beizulegenden Zeitwertes von Finanzinstrumenten siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34: Informationen über Finanzinstrumente“.

Positive Marktwerte (vor Steuern) von Cashflow Hedges werden unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen, während negative Marktwerte (vor Steuern) von Cashflow Hedges in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten sind. Veränderungen der Marktwerte von Cashflow Hedges zum Jahresende werden als Anpassung des kumulierten sonstigen Ergebnisses bilanziert. Diese Anpassungen des kumulierten sonstigen Ergebnisses erfolgen abzüglich der entsprechenden Änderungen der aktiven latenten Steuern (für Cashflow Hedges mit negativer Marktbewertung) bzw. der passiven latenten Steuern (für Cashflow Hedges mit positiver Marktbewertung). Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Cashflow Hedges im kumulierten sonstigen Ergebnis über die letzten drei Jahre (in Millionen Euro).

2

AUSWIRKUNGEN DER CASHFLOW HEDGES IM KUMULIERTEN SONSTIGEN ERGEBNIS IN MILLIONEN EURO (BASIEREND AUF DEN WECHSELKURSEN ZUM JAHRESENDE)



Infolge der positiven Veränderung der Marktbewertung des Cashflow-Sicherungsportfolios im Jahr 2012 ergibt das kumulierte sonstige Ergebnis in 2012 eine Nettoverbindlichkeit von -0,6 Milliarden Euro, verglichen mit einer Nettoverbindlichkeit von -2,5 Milliarden Euro im Jahr 2011. Der entsprechende Steuereffekt von -0,6 Milliarden Euro führte zum 31. Dezember 2012 zu aktiven latenten Steuern in Höhe von 0,2 Milliarden Euro gegenüber aktiven latenten Steuern in Höhe von 0,8 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2011.

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

2.1.5.2 Auswirkung von Unterschieden aus Währungsumrechnung im kumulierten sonstigen Ergebnis

Die Auswirkungen der Unterschiede aus Währungsumrechnung auf das kumulierte sonstige Ergebnis in Höhe von 4 Millionen Euro im Jahr 2012 ergeben sich weitgehend aus der Veränderung des US-Dollar-Kurses.

2.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung

Es ist Ziel des Konzerns, jederzeit eine ausreichende Liquidität zu haben, um derzeitigen und künftigen Verpflichtungen nachkommen zu können und eine günstige Bonitätseinstufung aufrechtzuerhalten. Der Konzern erreicht dieses Ziel mit der:

- Umsetzung von Maßnahmen zur Generierung von Zahlungsmitteln;
- Entwicklung und Pflege des Zugangs zu den Kapitalmärkten; und
- Beschränkung der Risiken aus der Kundenfinanzierung.

EADS definiert die Nettoliquidität des Konzerns als Summe aus (i) Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und (ii) Wertpapieren, minus (iii) Finanzierungsverbindlichkeiten (jeweils wie in der Konzernbilanz ausgewiesen). Am 31. Dezember 2012 lag die Nettoliquidität des Konzerns bei 12,3 Milliarden Euro (11,7 Milliarden Euro am 31. Dezember 2011).

Diese Nettoliquidität wird zudem durch eine syndizierte Absicherungsfazilität von 3,0 Milliarden Euro gestützt, die zum 31. Dezember 2012 nicht gezeichnet ist und keine finanziellen Verpflichtungen bedingt sowie durch ein Programm mit Euro Medium Term Notes und ein Programm von kurzfristigen Schuldtiteln. Siehe „— 2.1.6.3 Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns“. Die Einflüsse auf den Zahlungsmittelbestand von EADS und somit das Liquiditätsrisiko werden nachstehend dargestellt.

Es gibt zwei offizielle langfristige Ratings für EADS N.V. Das erste ist A2 (mit stabilem Ausblick) von Moody's Investors Service Inc. („**Moody's**“), das zweite ist A- (mit positivem Ausblick) von Standard and Poor's Credit Market Service Europe Limited („**Standard & Poor's**“). Darüber hinaus gibt es noch ein nicht beauftragtes langfristiges Rating von BBB+ (mit positivem Ausblick) für EADS N.V. von Fitch Polska S.A. („**Fitch Ratings**“). Standard and Poor's und Fitch Ratings sind in der Europäischen Union niedergelassen und zum Zeitpunkt dieses Registrierungsdokuments als Ratingagentur gemäß Richtlinie EG Nr. 1060 / 2009 des Europäischen Parlaments

und des Rates vom 16. September 2009 über Ratingagenturen (die „CRA Regulation“) registriert. Moody's ist nicht innerhalb der Europäischen Union niedergelassen und nicht gemäß der CRA-Regulation registriert, allerdings ist Moody's Investors Service Ltd.,

die Tochtergesellschaft dieser Ratingagentur in der Europäischen Union, gemäß der CRA-Regulation registriert und hat das Rating von Moody's bestätigt.

2.1.6.1 Cashflows

Im Allgemeinen finanziert EADS den Produktionsbetrieb und die Produktentwicklungsprogramme, insbesondere die Entwicklung neuer Verkehrsflugzeuge, über eine Kombination aus durch betriebliche Tätigkeit generierten Zahlungseingängen, Vorauszahlungen von Kunden, Partnerschaften mit Zulieferern zur Risikoteilung sowie rückzahlbaren Darlehen europäischer Regierungen. Die militärischen Aktivitäten von EADS profitieren daneben von staatlich finanzierten Forschungs- und Entwicklungsaufträgen. Falls erforderlich, könnte EADS Geldmittel an den Kapitalmärkten aufnehmen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Veränderung der konsolidierten Nettoliquidität des Konzerns über die angegebenen Zeiträume.

(in Mio. €)	Stand zum 31. Dezember 2012	Stand zum 31. Dezember 2011	Stand zum 31. Dezember 2010
Nettoliquidität des Konzerns am 1. Januar	11.681	11.918	9.797
Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit ⁽¹⁾	4.772	3.392	2.177
Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	(76)	1.386	2.819
<i>Davon Kundenfinanzierung</i>	<i>(146)</i>	<i>135</i>	<i>63</i>
Cashflow für Investitionstätigkeit ⁽²⁾	(3.448)	(3.820)	(2.289)
<i>Davon aus industriellen Investitionen</i>	<i>(3.270)</i>	<i>(2.197)</i>	<i>(2.250)</i>
<i>Davon Akquisitionen</i>	<i>(201)</i>	<i>(1.535)</i>	<i>(38)</i>
Free Cashflow⁽³⁾	1.248	958	2.707
<i>Free Cashflow vor Kundenfinanzierung</i>	<i>1.394</i>	<i>823</i>	<i>2.644</i>
Barausschüttung an die Aktionäre der EADS N.V. / an nicht-beherrschende Anteile	(379)	(183)	(7)
Kapitalveränderung und Änderung von nicht-beherrschenden Anteilen	144	(65)	(48)
Änderung eigener Anteile	(5)	(1)	(3)
Zuführungen zu Planvermögen von Pensionsprogrammen	(856)	(489)	(553)
Sonstige Änderungen der Finanzlage	459	(457)	25
Nettoliquidität des Konzerns am 31. Dezember	12.292	11.681	11.918

(1) Stellt Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit, ohne (i) Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (Working Capital) und (ii) Zuführungen zum Planvermögen von Pensionsprogrammen dar (2010: 553 Millionen Euro; 2011: 489 Millionen Euro; 2012: 856 Millionen Euro).

(2) Beinhaltet nicht die Veränderung der Wertpapiere (2010: Nettoinvestition von 3.147 Millionen Euro; 2011: Nettoinvestition von 378 Millionen Euro; 2012: Nettoveräußerung von 3.422 Millionen Euro), die ausschließlich für Zwecke dieser Nettoliquiditätsdarstellung als Zahlungsmittel und nicht als Finanzanlagen klassifiziert werden.

(3) Beinhaltet nicht Veränderung der Wertpapiere oder Zuführungen zum Planvermögen von Pensionsprogrammen.

Am 31. Dezember 2012 lag die Nettoliquidität des Konzerns bei 12,3 Milliarden Euro. Dies entspricht einer Zunahme von 5,2 Prozent gegenüber dem Stichtag 31. Dezember 2011. Der Anstieg resultiert vorwiegend aus einem Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit in Höhe von 4,8 Milliarden Euro, der teilweise durch Mittelverwendung für Investitionstätigkeiten in Höhe von -3,4 Milliarden Euro und andere Positionen kompensiert wurde.

Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit

Der Brutto-Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit erhöhte sich in 2012 um 40,7 Prozent auf 4,8 Milliarden, hauptsächlich aufgrund der Verbesserung der betrieblichen Rentabilität vor Abschreibungen und Berücksichtigung von Rückstellungen.

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten umfassen Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Vermögenswerte und aktive Rechnungsabgrenzungsposten abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstiger Verbindlichkeiten (einschließlich Kundenanzahlungen), passiver Rechnungsabgrenzungsposten und Kundenfinanzierung. Diese wirkten sich in 2012 negativ auf die Nettoliquidität aus (-76 Millionen Euro), verglichen mit einer positiven Auswirkung auf die Nettoliquidität von 1,4 Milliarden Euro im Jahr 2011.

Der Hauptfaktor für die negative Veränderung des Working Capital in 2012 war die Veränderung der Vorräte (-1,5 Milliarden Euro), die insbesondere den Aufbau der Vorräte bei Airbus infolge des schrittweisen Produktionshochlaufs bei Single-Aisle- und Langstrecken-Flugzeugen widerspiegelt. Diese negativen Veränderungen des Jahres wurden teilweise ausgeglichen durch (i) Vorauszahlungen von Kunden (1,2 Milliarden Euro), die im Vergleich zu 2011 aufgrund eines geringeren Auftragseingangs hauptsächlich bei Airbus gleichwohl rückläufig waren sowie (ii) die Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (0,8 Milliarden Euro).

Die Hauptfaktoren, die 2011 positiv zur Veränderung des Working Capital beitrugen, waren: (i) Vorauszahlungen von Kunden (2,0 Milliarden Euro), die aufgrund eines höheren Geschäftsaufkommens insbesondere bei Airbus gegenüber 2010 zunahmen, (ii) die Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (0,8 Milliarden Euro), hauptsächlich bei Airbus, und (iii) die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (0,4 Milliarden Euro). Diese positiven Veränderungen des Jahres wurden teilweise ausgeglichen durch (i) die Veränderung der Vorräte (-1,6 Milliarden Euro) aus einem Anstieg der Vorräte in den meisten Divisionen, insbesondere

bei Airbus infolge der schrittweisen Produktionssteigerungen bei Single-Aisle- und Langstrecken-Flugzeugen sowie (ii) die Veränderung der sonstigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten (-0,3 Milliarden Euro).

Rückzahlbare Darlehen europäischer Regierungen. Am 31. Dezember 2012 betragen die aufgrund ihrer besonderen Beschaffenheit in der Bilanz unter den Posten „langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ und „kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten“ ausgewiesenen rückzahlbaren Darlehen europäischer Regierungen insgesamt 6,1 Milliarden Euro einschließlich aufgelaufener Zinsen.

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

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

(in Mrd. €)	2012	2011	2010
Langstrecke (Long-Range)	1,9	1,5	1,8
A380	3,7	3,8	3,7
Eurocopter	0,2	0,2	0,2
Sonstige	0,3	0,2	0,3
Summe	6,1	5,7	6,0

Cashflow für Investitionstätigkeit

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

Industrielle Investitionen. Industrielle Investitionen (Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte) beliefen sich im Jahr 2012 auf -3,3 Milliarden Euro, gegenüber -2,2 Milliarden Euro für 2011 und -2,3 Milliarden Euro für 2010. Im Jahr 2012 entfielen Investitionen in Höhe von -2,4 Milliarden Euro auf Airbus-Programme (im Wesentlichen für die A350 XWB) und in Höhe von -0,9 Milliarden Euro auf weitere Programme in anderen Divisionen, insbesondere bei Astrium und Eurocopter. Investitionen umfassen produktbezogene Entwicklungskosten, die gemäß IAS 38 aktiviert werden. Siehe „-2.1.2.5 Aktivierte Entwicklungskosten“.

Für den Zeitraum von 2013 bis 2014 wird erwartet, dass die Investitionsaufwendungen von EADS zu einem Großteil im Zusammenhang mit dem Airbus-Geschäft – insbesondere für das A350-XWB-Programm – und allgemein verteilt über die Heimatmärkte von EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien anfallen werden.

Akquisitionen. Der Mittelabfluss von -0,2 Milliarden Euro in 2012 spiegelt eine Reihe von Akquisitionen während des Geschäftsjahres wider, insbesondere Akquisitionen bei Cassidian (-123 Millionen Euro für Carl Zeiss Optronics GmbH, Rheinmetall Airborne Systems GmbH und Netasq) sowie Assets Deals von Eurocopter in Höhe von -43 Millionen Euro. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 31: Konzern-Kapitalflussrechnungen“.

Der Mittelabfluss von -1,5 Milliarden Euro in 2011 spiegelt eine Reihe von Akquisitionen während des Geschäftsjahres wider, darunter insbesondere den Erwerb von Vizada (-709 Millionen Euro), von Vector (-432 Millionen Euro) und von Satair (-342 Millionen Euro). Der Mittelabfluss von -38 Millionen Euro in 2010 zeigt die Akquisition von Jena-Optronik GmbH.

Free Cashflow

EADS definiert Free Cashflow als Summe aus (i) Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit und (ii) Cashflow für Investitionstätigkeit minus (iii) Veränderung der Wertpapiere und (iv) Zuführungen zum Planvermögen von Pensionsprogrammen. Aus den oben dargelegten Faktoren ergab sich ein Free Cashflow von 1,2 Milliarden Euro für 2012, gegenüber 1,0 Milliarden Euro für

2011 und 2,7 Milliarden Euro für 2010. Der Free Cashflow vor Kundenfinanzierung betrug 1,4 Milliarden Euro im Jahr 2012, gegenüber 0,8 Milliarden Euro für 2011 und 2,6 Milliarden Euro für 2010.

Zuführungen zu Planvermögen von Pensionsprogrammen

Der Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von -0,9 Milliarden Euro im Jahr 2012, -0,5 Milliarden Euro im Jahr 2011 und -0,6 Milliarden Euro im Jahr 2010 betrifft vor allem einen Beitrag zum Contractual Trust Arrangement (CTA) für die Zuweisung und Bildung von Pensionsplanvermögen gemäß IAS 19 sowie zum Planvermögen in Großbritannien und in Unterstützungsfonds in Deutschland. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25b): Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Für 2013 beabsichtigt EADS zusätzliche Beiträge zum Planvermögen, um die Rückstellungen für Pensionen in der Bilanz zu reduzieren.

Sonstige Änderungen der Finanzlage

Im Jahr 2012 resultiert die positive Veränderung in Höhe von 459 Millionen Euro vor allem aus der Neubewertung von Wertpapieren und Finanzierungsverbindlichkeiten. Im Jahr 2011 resultierte die negative Veränderung von -457 Millionen Euro aus einer Zunahme der Finanzierungsverbindlichkeiten durch die neu konsolidierten Unternehmen. Im Jahr 2010 gab es eine leicht positive Veränderung in Höhe von 25 Millionen Euro, die unter anderem Währungseffekte aus Finanzierungsverbindlichkeiten widerspiegelte.

2.1.6.3 Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der kurz- und langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten des EADS-Konzerns am 31. Dezember 2012.

31. Dezember 2012				
(in Mio. €)	<i>Unter 1 Jahr</i>	<i>Über 1 Jahr bis zu 5 Jahren</i>	<i>Über 5 Jahre</i>	<i>Gesamt</i>
Anleihen	165	1.090	579	1.834
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	53	821	561	1.435
Darlehen	189	231	56	476
Finanzierungs-Leasing	13	99	69	181
Sonstige	853	0	0	853
Summe	1.273	2.241	1.265	4.779⁽¹⁾

(1) Die Finanzierungsverbindlichkeiten beinhalten die Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit auf Airbus in Höhe von 345 Millionen Euro.

Die ausstehenden Finanzierungsverbindlichkeiten verringerten sich von 5,1 Milliarden Euro am 31. Dezember 2011 auf 4,8 Milliarden Euro am 31. Dezember 2012. Dieser Rückgang ergibt sich hauptsächlich aus einer Dividende von MBDA.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Absatzfinanzierungsgeschäften, die am 31. Dezember 2012 insgesamt 345 Millionen Euro betragen und vorwiegend variabel verzinst sind. Siehe „– 2.1.6.4 Absatzfinanzierung“.

2.1.6.2 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und Wertpapiere des Konzerns

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie das Wertpapierportfolio des Konzerns sind vorwiegend in nicht-spekulativen Finanzinstrumenten angelegt, die meist eine hohe Liquidität aufweisen, wie z. B. Geldmarktzertifikate, täglich fällige Einlagen, kurzfristige Schuldtitel, andere Geldmarktinstrumente und Anleihen. Siehe „– 2.1.7.2 Zinssätze“ und „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34a): Finanzielles Risikomanagement“.

EADS verfügt über ein vollautomatisches grenzüberschreitendes Cash-Pooling-System (das Frankreich, Deutschland, Spanien, die Niederlande, Großbritannien und die USA abdeckt). Das Cash-Pooling-System erleichtert es dem Management, die Liquiditätslage der einzelnen Tochtergesellschaften des Konzerns jederzeit zuverlässig zu beurteilen und ermöglicht es dem Management, die flüssigen Mittel entsprechend den sich ständig ändernden kurzfristigen Bedürfnissen innerhalb des Konzerns optimal zuzuweisen.

Die Summe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente beinhaltete im Jahr 2012 0,4 Milliarden aus der 37,5-Prozent-Konsolidierung von MBDA, gegenüber 0,7 Milliarden Euro für 2011 und 0,7 Milliarden Euro für 2010.

– eine zweite Tranche in Höhe von 1,0 Milliarden Euro aus 2009 mit Endfälligkeit im Jahr 2016 ist mit einem Zinskupon von 4,625 Prozent (Effektivzins: 4,7 Prozent) ausgestattet, der gegen einen variablen Kupon mit einer Verzinsung in Höhe des Dreimonats-EURIBOR plus 1,57 Prozent getauscht wurde.

Kurzfristige Schuldtitel. EADS hat die Möglichkeit, regelmäßig im Rahmen des Programms „*Billet de Trésorerie*“ kurzfristige Schuldtitel zu begeben. Diese Schuldtitel wären fest oder variabel verzinslich und hätten Laufzeiten zwischen einem Tag und zwölf Monaten. Das Programm wurde 2003 aufgelegt und hat ein genehmigtes Ausgabevolumen von maximal 2 Milliarden Euro. Am 31. Dezember 2012 war ein Volumen in Höhe von 165 Millionen Euro im Rahmen dieses Programms ausgegeben.

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

Darlehen der Development Bank of Japan. In 2011 erhielt EADS von der japanischen Entwicklungsbank (Development Bank of Japan) ein Darlehen mit Endfälligkeit 2021 (endfälliges Darlehen) über 300 Millionen US-Dollar, das vollständig in Anspruch genommen wurde. Es wird mit einem variablen Zinssatz in Höhe des Dreimonats-USD-LIBOR plus 1,15 Prozent verzinst. Gleichlaufend tauschte EADS den variablen Zinssatz in einen festen Zinssatz von 4,8 Prozent.

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

2.1.6.4 Absatzfinanzierung

EADS bevorzugt Barverkäufe und bestärkt die Kunden darin, unabhängige Finanzierungen abzuschließen, um Kredit- oder Vermögensrisiken im Zusammenhang mit ausgelieferten Produkten zu vermeiden. Um Produktverkäufe, vorwiegend bei Airbus, Eurocopter und ATR, zu unterstützen, kann sich EADS allerdings an der Finanzierung von Kunden beteiligen. Dies wird im Einzelfall entschieden und kann entweder direkt oder mittels einer Garantie an Dritte erfolgen.

Die Entwicklung an den Finanzmärkten ist nach wie vor nicht vorhersehbar, was dazu führen könnte, dass sich zukünftig die Ausgaben von EADS für die Kundenfinanzierung von Verkehrsflugzeugen, im Wesentlichen in Form von Finanzierungs-Leasinggeschäften und gesicherten Darlehen, erhöhen. EADS wird dennoch versuchen, den Betrag so gering wie möglich zu halten.

Spezielle und erfahrene Teams strukturieren solche Finanzierungstransaktionen und beobachten genau das von EADS in Bezug auf die Finanz- und Vermögenswerte eingegangene Risiko und dessen Entwicklung hinsichtlich der Qualität, der Höhe und des Bedarfs an Barmitteln. EADS strebt eine Strukturierung aller den Kunden angebotenen Finanzierungen entsprechend marktüblichen vertraglichen Bedingungen an, um spätere Verkäufe oder Reduzierungen der entsprechenden Finanzierung zu erleichtern.

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

7,2 Prozent der gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns von 4,8 Milliarden Euro zum 31. Dezember 2012 stehen in Zusammenhang mit der Bereitstellung von Mitteln für die Absatzfinanzierung von EADS; sie sind langfristig und haben prognostizierbare Zahlungspläne.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Zusammenstellung der gesamten Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung.

(in Mio. €)	2012	2011	2010
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	313	421	491
Darlehen	32	111	140
Summe Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung	345	532	631

Die gesamten Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 345 Millionen Euro zum 31. Dezember 2012 entfallen auf Verbindlichkeiten ohne Rückgriffsmöglichkeit, bei denen die Rückzahlungsverpflichtungen von EADS auf Zahlungseingänge von Transaktionskontrahenten begrenzt sind. Ein wesentlicher Teil der finanziellen Vermögenswerte aus nicht stornierbaren Kundenforderungen weisen Bedingungen auf, die denen der ihnen zugrunde liegenden Finanzierungsverbindlichkeiten entsprechen.

Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 26: Finanzierungsverbindlichkeiten“. Siehe auch „– 2.1.2.8 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Des Weiteren erhielt Airbus im Jahr 1999 von der Deutschen Bank AG eine „Reinvestment Note“ in Höhe von 800 Millionen US-Dollar mit einem festen Zinssatz von 9,88 Prozent; zum 31. Dezember 2012 steht eine Verbindlichkeit in Höhe von 195 Millionen Euro aus (2011: 224 Millionen Euro, 2010: 275 Millionen Euro).

Absatzfinanzierungen werden in der Regel durch Rechte an den finanzierten Flugzeugen (für Eurocopter steht "Flugzeug" für Hubschrauber) gesichert. Zusätzlich profitieren Airbus, Eurocopter und ATR von Sicherungsklauseln und speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Sicherungspaketen, die die für jede Transaktion erkannten Risiken und rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen.

EADS teilt die Risiken aus der Absatzfinanzierung in zwei Kategorien ein: (i) das Kundenfinanzierungsrisiko – hier bildet die Kreditwürdigkeit des Kunden, d. h. seine Fähigkeit, seine Verpflichtungen im Rahmen eines Finanzierungsabkommens zu erfüllen, das Risiko; und (ii) das Wertrisiko – hier besteht das Risiko im Wertverlust des finanzierten Flugzeugs. Siehe auch „Risikofaktoren – 1. Finanzmarktrisiken – Absatzfinanzierungsvereinbarungen“.

Kundenfinanzierungsrisiko

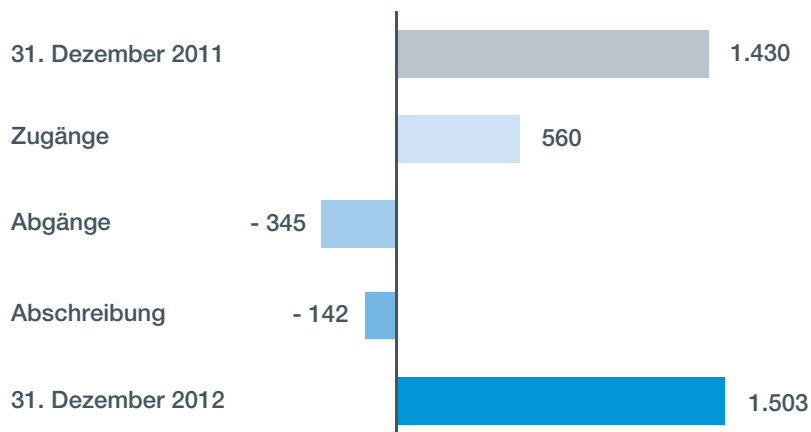
Bruttonisiko. Das Bruttonisiko aus der Kundenfinanzierung ist die Summe aus (i) dem Nettobuchwert von Flugzeugen unter Operating-Leasing; (ii) dem ausstehenden Hauptbetrag aus dem Finanzierungs-Leasing oder Darlehen; und

(iii) dem Barwert der maximalen Verpflichtungen aus Finanzierungsgarantien.

Das Bruttonisiko aus der Kundenfinanzierung bei Operating-Leasing, Finanzierungs-Leasing und Darlehen unterscheidet sich aus folgenden Gründen vom Bilanzwert der entsprechenden Vermögenswerte und den damit verbundenen außerbilanziellen Eventualverpflichtungen: (i) Vermögenswerte werden entsprechend den IFRS bilanziert, beziehen sich jedoch möglicherweise auf Transaktionen mit nur begrenzter Rückgriffsmöglichkeit auf Airbus, Eurocopter oder ATR; (ii) der Wert der Vermögenswerte ist in der Konzernbilanz abgeschrieben oder wertberichtigt; (iii) das außerbilanzielle Bruttonisiko wird mit dem Barwert der künftigen Zahlungen berechnet, wohingegen im Konzernabschluss die gesamten künftigen Zahlungen mit ihrem Nominalwert angesetzt werden; und (iv) das Risiko aus bestimmten, in der Bilanz angesetzten Wertgarantien aus dem Operating-Leasing wird dem Wertrisiko und nicht dem Kundenfinanzierungsrisiko zugeordnet.

Das Bruttonisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus lag am 31. Dezember 2012 bei 1,5 Milliarden US-Dollar (1,1 Milliarden Euro). Das folgende Diagramm stellt die Entwicklung dieses Risikos im Jahr 2012 dar (in Millionen US-Dollar).

ENTWICKLUNG DES BRUTTONISIKOS VON AIRBUS IN 2012



Das Bruttonisiko aus der Kundenfinanzierung von Airbus verteilte sich am 31. Dezember 2012 auf 87 Flugzeuge, die zu jedem Zeitpunkt von etwa 25 Fluggesellschaften betrieben werden. Ferner kann das Risiko auch andere Vermögenswerte in Verbindung mit Flugzeugen, wie zum Beispiel Ersatzteile, betreffen. 90 Prozent des Bruttonisikos aus der Kundenfinanzierung von Airbus verteilen sich auf zehn Fluggesellschaften in neun Ländern (ohne Deckungsverpflichtungen).

Das Bruttonisiko aus der Kundenfinanzierung von ATR lag am 31. Dezember 2012 bei 0,1 Milliarden US-Dollar (0,1 Milliarden Euro). Das Risiko verteilt sich auf 124 Flugzeuge. ATR wird bei EADS mit 50 Prozent quotall konsolidiert, EADS teilt das Risiko mit dem Partner Alenia.

Das Bruttonisiko aus der Kundenfinanzierung von Eurocopter lag am 31. Dezember 2012 bei 84 Millionen Euro. Das Risiko verteilt sich auf 50 Hubschrauber.

Nettorisiko. Das Nettorisiko ist die Differenz zwischen dem Bruttonisiko und dem geschätzten Wert der Kreditsicherheiten. Der Wert der Sicherheiten wird mit Hilfe eines dynamischen Modells auf Grundlage des Barwerts der zu erwartenden künftigen Mieterträge des Flugzeugs auf dem Leasing-Markt und der potenziellen Kosten bei Eintritt des Sicherungsfalls berechnet. Dieses Bewertungsmodell führt zu Ergebnissen, die in der Regel unter den von unabhängigen Stellen geschätzten Restwerten liegen, um die nach Meinung des Managements vorsichtige Einschätzung der Marktbedingungen, sowie der Kosten für die Wiederinbesitznahme und Umwandlung zu berücksichtigen. Siehe „– 2.1.2.8 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss“.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Überleitung vom Brutto- zum Nettofinanzierungsrisiko (das die Wertgarantien nicht einschließt) zum 31. Dezember 2012, 2011 und 2010. Es umfasst 100 Prozent des Risikos aus der Kundenfinanzierung von Airbus und Eurocopter, sowie 50 Prozent des Risikos von ATR, entsprechend der Beteiligung von EADS an ATR.

(in Mio. €)	Anmerkung ⁽¹⁾	Airbus			ATR 50 %			Eurocopter			EADS gesamt		
		31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010
Operating-Leasing	15	693	497	579	0	0	0	0	0	0	693	497	579
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	17	783	1.062	1.234	19	13	14	70	46	41	872	1.121	1.289
Sonstige		0	0	0	10	29	55	2	0	0	12	29	55
Bilanzielle Kundenfinanzierung		1.476	1.559	1.813	29	42	69	72	46	41	1.577	1.647	1.923
Außerbilanzielle Kundenfinanzierung		318	357	448	45	56	46	12	40	48	375	453	542
Bilanzierte Transaktionen ohne Rückgriffsmöglichkeit		(461)	(721)	(880)	0	0	0	0	0	0	(461)	(721)	(880)
Außerbilanzielle Anpassungen		(194)	(90)	(115)	0	0	0	0	0	0	(194)	(90)	(115)
Bruttorisiko aus der Kundenfinanzierung	33	1.139	1.105	1.266	74	98	115	84	86	89	1.297	1.289	1.470
Wert der Sicherheiten	33	(741)	(627)	(759)	(61)	(86)	(105)	(48)	(53)	(62)	(850)	(766)	(926)
Nettorisiko		398	478	507	13	12	10	36	33	27	447	523	544
Wertberichtigungen und Rückstellungen auf:													
Operating-Leasing	33	(223)	(127)	(75)	0	0	0	0	0	0	(223)	(127)	(75)
Finanzierungs-Leasing und Darlehen	33	(132)	(172)	(176)	0	0	0	0	0	0	(132)	(172)	(176)
Bilanzielle Verpflichtungen	33	0	0	0	(13)	(12)	(10)	(36)	(33)	(27)	(49)	(45)	(37)
Außerbilanzielle Verpflichtungen	33	(43)	(179)	(256)	0	0	0	0	0	0	(43)	(179)	(256)
Wertberichtigungen und Rückstellungen		(398)	(478)	(507)	(13)	(12)	(10)	(36)	(33)	(27)	(447)	(523)	(544)
Restrisiko		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(1) Die angegebenen Ziffern beziehen sich auf die Nummer der Anmerkung im Anhang zum Konzernabschluss (IFRS).

Der Konzern-Bruttowert der in vorstehender Tabelle aufgeführten Operating-Leasings (693 Millionen Euro im Jahr 2012, 497 Millionen Euro im Jahr 2011 und 579 Millionen Euro im Jahr 2010) wird unter den Sachanlagen zum Nettobuchwert vor Wertminderungen ausgewiesen. Zugehörige Wertminderungen (-223 Millionen Euro im Jahr 2012, -127 Millionen Euro im Jahr 2011 und -75 Millionen Euro im Jahr 2010) sind in diesem Nettobuchwert abgesetzt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 15: Sachanlagen“ und „– Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Ebenso ist in vorstehender Tabelle der Konzern-Bruttowert der Finanzierungs-Leasings und Darlehen (872 Millionen Euro im Jahr 2012, 1.121 Millionen Euro im Jahr 2011 und 1.289 Millionen Euro im Jahr 2010) dargestellt. Konzern-Finanzierungs-Leasings (448 Millionen Euro im Jahr 2012, 618 Millionen Euro im Jahr 2011 und 731 Millionen Euro im Jahr 2010) werden zum Buchwert vor Wertminderungen in den langfristigen Finanzanlagen ausgewiesen. Darlehen (424 Millionen Euro im Jahr 2012, 503 Millionen Euro im Jahr 2011

und 558 Millionen Euro im Jahr 2010) sind mit dem noch nicht getilgten Bruttobetrag ebenfalls den langfristigen Finanzanlagen zugewiesen. Zugehörige aufgelaufene Wertminderungen (-132 Millionen Euro im Jahr 2012, -172 Millionen Euro im Jahr 2011 und -176 Millionen Euro im Jahr 2010) sind in diesem Nettobuchwert abgesetzt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 17: Beteiligungen an nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen, sonstige Beteiligungen und übrige langfristige Finanzanlagen“.

Das außerbilanzielle Kundenfinanzierungsrisiko bei Airbus, ATR (von EADS mit 50 Prozent konsolidiert) und Eurocopter betrug 375 Millionen Euro im Jahr 2012, 453 Millionen Euro im Jahr 2011 und 542 Millionen Euro im Jahr 2010. Diese Beträge stellen den gesamten Nennbetrag künftiger Zahlungen aus Ober-Unterleasing-Verhältnissen dar. Der entsprechende Barwert der künftigen Zahlungen (nach Abzinsung und unter Berücksichtigung mildernder Faktoren) ist mit 181 Millionen Euro im Jahr 2012, 363 Millionen Euro im Jahr 2011 und 427 Millionen Euro im Jahr 2010 im Bruttofinanzierungsrisiko enthalten. Das entsprechende

Nettorisiko ist in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2012 durch eine Rückstellung von 43 Millionen Euro in voller Höhe berücksichtigt. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 33: Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten“.

Wertrisiko

Ein wesentlicher Teil des Wertrisikos von EADS resultiert aus ausstehenden Wertgarantien, vorwiegend bei Airbus. Das Management hält die damit verbundenen finanziellen Risiken für überschaubar. Drei Faktoren tragen zu dieser Einschätzung bei: (i) die Garantie umfasst nur einen Teil des geschätzten künftigen Wertes eines Flugzeuges und ihr Wert ist im Verhältnis zum geschätzten künftigen Wert jedes Flugzeugs vorsichtig ermittelt; (ii) das Risiko aus der Wertgarantie ist auf eine große Anzahl von Flugzeugen und Kunden verteilt; und (iii) die Ausübungszeitpunkte ausstehender Wertgarantien erstrecken sich bis zum Jahr 2022, so dass in jedem Jahr nur ein geringer Teil des Risikos anfällt. Zusätzlich müssen die Wertgarantien üblicherweise innerhalb eines vorher bestimmten Zeitraums geltend gemacht werden. Dabei müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein. Airbus beschäftigt sich derzeit mit Maßnahmen, die die Auswirkungen aus den Wertgarantien eingrenzen sollen, die in den kommenden Jahren insbesondere im Zusammenhang mit den A340-Programmen fällig werden.

Bruttorisiko. Das Bruttowerisiko ist definiert als die Summe der maximalen Garantieverpflichtungen aus den laufenden Wertgarantien (im Gegensatz zu den maximal garantierten Vermögenswerten). Am 31. Dezember 2012 betrug das Bruttowerisiko 1,9 Milliarden US-Dollar (1,4 Milliarden Euro). Der außerbilanzielle Teil des Bruttowertrisikos, d. h. Wertgarantien, deren Barwert weniger als 10 Prozent des Verkaufspreises des entsprechenden Flugzeugs beträgt, belief sich auf 1.046 Millionen Euro. Darin nicht enthalten sind 333 Millionen Euro, für die das Risiko als sehr gering erachtet wird. Häufig ist das Risiko auf einen bestimmten Teil des Restwerts des Flugzeugs beschränkt. Der verbleibende Teil des Bruttowertrisikos ist in der Bilanz erfasst.

Nettorisiko. Der Barwert der Risiken aus Wertgarantien, für die eine Inanspruchnahme als wahrscheinlich erachtet wird, ist durch die Einbeziehung in die Rückstellung für Wertgarantien in Höhe von 712 Millionen Euro zum 31. Dezember 2012 vollständig berücksichtigt. Diese Rückstellung deckt einen möglichen Fehlbetrag zwischen dem Wert des Flugzeugs zum Ausübungstag der Garantie und dem garantierten Wert, unter Berücksichtigung von Gegengarantien, ab. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 25c): Sonstige Rückstellungen“.

Deckungsverpflichtungen

Der Konzern ist auch Deckungsverpflichtungen (Backstop Commitments) für bei Airbus, Eurocopter und ATR bestellte und optierte Flugzeuge eingegangen. Diese Verpflichtungen werden jedoch erst als Teil des Bruttorisikos angesehen, wenn die Finanzierung tatsächlich erfolgt ist, was erst bei Auslieferung des Flugzeugs der Fall ist. Die Gründe hierfür liegen in folgenden Tatsachen: (i) Erfahrungen aus der Vergangenheit belegen die Annahme, dass die Durchführung aller vorgeschlagenen Finanzierungen eher unwahrscheinlich ist (obwohl die Möglichkeit besteht, dass Kunden, für die keine Deckungsverpflichtung abgegeben wird, dennoch eine Absatzfinanzierung vor Auslieferung des Flugzeugs beantragen), (ii) bis das Flugzeug ausgeliefert wird, halten Airbus oder ATR den Vermögenswert und sind in diesem Zusammenhang keinem ungewöhnlichen Risiko ausgesetzt (abgesehen von den entsprechenden unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen), und (iii) Dritte können sich an der Finanzierung beteiligen.

Airbus Bestellungen und Deckungsverpflichtungen. In den letzten drei Jahren (2010, 2011 und 2012) betrug die durchschnittliche Anzahl neu bestellter Flugzeuge, für die eine Deckungsverpflichtung abgegeben wurde, 8 Prozent der durchschnittlichen Gesamtbestellungen über diesen Zeitraum, d. h. im Durchschnitt wurde bei 942 Bestellungen pro Jahr für 73 Flugzeuge eine Unterstützung geleistet. Bei diesen finanziellen Verpflichtungen ist es nicht absehbar, ob sie beim vertraglich vereinbarten Auslieferungszeitpunkt des Flugzeugs zum Tragen kommen. Darüber hinaus können die Höhe der finanziellen Unterstützung, ebenso wie die Bedingungen und Konditionen, die dem Kunden angeboten werden, variieren.

Airbus Auslieferungen und finanzielle Unterstützung bei Auslieferung. In den letzten drei Jahren (2010, 2011 und 2012) betrug die durchschnittliche Anzahl ausgelieferter Flugzeuge, für die eine finanzielle Unterstützung durch Airbus gewährt wurde, 2 Prozent der durchschnittlichen Gesamtauslieferungen über diesen Zeitraum, d. h. im Durchschnitt wurde bei 544 Auslieferungen pro Jahr für 9 Flugzeuge eine Finanzierung gewährt. Diese finanzielle Unterstützung kann in Form von Senior- oder Junior-Darlehen oder Garantien bereitgestellt werden. Eine derartige Unterstützung kann ihren Ursprung in einer vertraglichen Deckungsverpflichtung von EADS zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrags (siehe oben) haben, oder kann aus einer Anfrage zur finanziellen Unterstützung durch den Kunden resultieren, die vor Auslieferung des Flugzeugs gestellt wurde.

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

2.1.7 Sicherungsgeschäfte

2.1.7.1 Wechselkurse

Mehr als 60 Prozent der Umsatzerlöse erzielt EADS in US-Dollar. Dabei ist etwa die Hälfte des Währungsrisikos durch in US-Dollar anfallende Kosten „natürlich gesichert“. Die verbleibenden Kosten fallen hauptsächlich in Euro und in geringerem Umfang in britischen Pfund an. Folglich sind die Gewinne in dem Ausmaß, in dem es EADS unterlässt, das aktuelle und künftige Nettowährungsrisiko vom Zeitpunkt des Auftragseingangs bis zu Auslieferung durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Wechselkursschwankungen des US-Dollars gegenüber diesen Währungen abhängig, und in einem geringeren Ausmaß von den Wechselkursschwankungen des britischen Pfunds gegenüber dem Euro. Entsprechend der Politik von EADS, Gewinne nur aus dem operativen Geschäft und nicht aus Spekulationen auf Währungskursänderungen zu erzielen, nutzt EADS Sicherungsstrategien ausschließlich, um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf das EBIT* zu mildern. Siehe „— 2.1.3.3 EBIT* Leistung nach Divisionen — Auswirkungen von Fremdwährungen auf das EBIT*“. Siehe auch „Risikofaktoren — 1. Finanzmarktrisiken – Fremdwährungsrisiko“.

Da EADS Finanzinstrumente nur zur Absicherung des Nettowährungsrisikos einsetzt, ist der Teil der US-Dollar-Umsätze, der nicht durch Finanzinstrumente abgesichert ist, Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Von diesem nicht gesicherten Teil der Umsätze wird ein bestimmter Prozentsatz (entsprechend der Kundenanzahlungen vor Auslieferung) mit dem Kassakurs zum Zeitpunkt des Zahlungseingangs bei EADS in Euro umgerechnet. Der übrige Teil der nicht gesicherten US-Dollar-Umsätze (der Zahlungen bei Auslieferung betrifft) unterliegt den Wechselkursschwankungen des Kassakurses zum Zeitpunkt der Lieferung. Siehe „— 2.1.2.7 Währungsumrechnung“.

Risiko beim Flugzeugabsatz. Für Produkte wie Flugzeuge sichert EADS typischerweise die fest vereinbarten Verkäufe in US-Dollar. Als gesicherte Grundgeschäfte werden die ersten fest vereinbarten künftigen monatlichen Cashflows bestimmt, die der Abschlusszahlung bei Auslieferung entsprechen. Üblicherweise designiert EADS einen Teil der gesamten monatlichen Mittelzuflüsse als die gesicherte Position, um das erwartete Fremdwährungsrisiko zu sichern. Solange die tatsächlichen Brutto-Fremdwährungszuflüsse (pro Monat) den gesicherten Teil übersteigen, haben Verschiebungen oder Stornierungen von Veräußerungsgeschäften und der damit verbundenen Mittelzuflüsse keinen Einfluss auf das Sicherungsverhältnis. Die Höhe der erwarteten, zu sichernden Cashflows kann bis zu 100 Prozent der entsprechenden Netto-US-Dollar-Position zu Beginn betragen. Der Sicherungsanteil wird angepasst, um gesamtwirtschaftlichen Änderungen Rechnung zu tragen, die Devisenkassakurse und Zinssätze sowie die Stabilität des Geschäftszyklus beeinflussen.

Risiko in anderen als Flugzeuggeschäften. Für andere als Flugzeuge betreffende Geschäfte sichert EADS Mittelzuflüsse und

-abflüsse in Fremdwährungen aus fest vereinbarten oder erwarteten Absatz- und Beschaffungsverträgen ab. Im nicht Flugzeuge betreffenden Geschäft haben Sicherungsgeschäfte üblicherweise einen geringeren Umfang, folgen jedoch einer ähnlichen Logik hinsichtlich der ersten Mittelzuflüsse eines Zeitraums oder werden auf Basis vereinbarter Meilensteinzahlungen designiert.

Risiko in der Gelddisposition. Im Zusammenhang mit Gelddispositionen geht EADS Fremdwährungs-Swapgeschäfte (Nennbetrag 2,1 Milliarden Euro am 31. Dezember 2012) ein, um kurzfristige Fluktuationen der nicht in Euro lautenden Salden auf Ebene der Geschäftseinheiten auszugleichen. Die jährlichen Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte dieser Swaps werden in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen, sofern sie nicht als Sicherungsinstrumente eingestuft werden. Diese Veränderungen können sich wesentlich auf das Konzernergebnis von EADS auswirken.

Eingebettete Derivate. EADS hat auch Fremdwährungsderivate, die in bestimmte Kauf- und Leasingverträge eingebettet sind, die auf eine Währung lauten, die nicht die funktionale Währung einer der wesentlichen Vertragsparteien ist, vorrangig US-Dollar und britische Pfund. Gewinne oder Verluste aus diesen eingebetteten Fremdwährungsderivaten werden im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen, sofern das Fremdwährungsderivat nicht als Sicherungsinstrument klassifiziert wurde. Diese Veränderungen können sich wesentlich auf das Konzernergebnis von EADS auswirken. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 2: Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze – Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze — Derivative Finanzinstrumente — Eingebettete Derivate“. Darüber hinaus sichert EADS Währungsrisiken aus nicht in Euro lautenden finanziellen Transaktionen ab, wie z. B. Finanzierungstransaktionen oder Wertpapiere.

Sicherungsportfolio. EADS verwaltet ein langfristiges Sicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, mit dem US-Dollar-Umsätze gesichert werden, die hauptsächlich aus dem Geschäft von Airbus Commercial stammen (und zu einem geringeren Umfang von ATR, Eurocopter, Astrium und Cassidian). Das Nettorisiko wird definiert als das gesamte Währungsrisiko (auf US-Dollar lautende Umsatzerlöse) abzüglich des Teils, der durch Kosten in US-Dollar „natürlich gesichert“ ist. Dieses Sicherungsportfolio umfasst einen großen Teil der mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden künftigen Transaktionen des Konzerns. Für Bilanzierungszwecke sind Fremdwährungstransaktionen als gesicherte Grundgeschäfte anzusehen, wenn sie im intern geprüften Auftragsbuch enthalten sind oder wenn sie auf andere Weise als hoch wahrscheinlich angesehen werden, z. B. aufgrund der Vertragslage oder konkreter Planungen.

Die folgende Tabelle zeigt die Nominalwerte der Fremdwährungssicherungen zum 31. Dezember 2012 und die durchschnittlichen US-Dollarkurse, die auf das jeweilige EBIT* anzuwenden sind.

	2013	2014	2015	2016+	Gesamt
Summe der Sicherungen (in Mrd. US\$)	23,1	21,6	18,5	20,4	83,6
Terminkurse (in US\$)					
€ / US\$ ⁽¹⁾	1,37	1,36	1,35	1,32	
£ / US\$	1,57	1,57	1,58	1,57	

(1) Einschließlich Optionen zu deren ungünstigsten Kursen.

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

2.1.7.2 Zinssätze

EADS verwendet ein Konzept der Aktiv-Passiv-Steuerung, um die Zinsrisiken zu begrenzen. Der Konzern bringt das Risikoprofil seiner Vermögenswerte mit den entsprechenden Strukturen der Verbindlichkeiten in Übereinstimmung. Das verbleibende Nettozinsrisiko wird über verschiedene Arten von Zinsderivaten gesteuert, um Risiken und finanzielle Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

Sicherungsinstrumente, die sich ausdrücklich auf die Sicherung von Schuldverschreibungen beziehen (wie die im Rahmen des EMTN-Programms ausgegebenen), haben maximal die gleichen Nominalwerte und gleichen Fälligkeiten wie das entsprechende gesicherte Grundgeschäft.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie das Wertpapierportfolio des Konzerns sind in Finanzinstrumenten angelegt, wie z. B. täglich fälligen Einlagen, Geldmarktzertifikaten,

kurzfristigen Schuldtiteln oder anderen Geldmarktinstrumenten sowie kurz- und mittelfristigen Anleihen. Damit verbundene Zinssicherungen erfüllen die Voraussetzung für die Bilanzierung als Sicherungsgeschäft in der Form einer Absicherung des beizulegenden Zeitwertes (Fair Value Hedge) oder der Absicherung von Zahlungsströmen (Cashflow Hedge). Mit diesem Portfolio beschäftigt sich regelmäßig ein Asset Management Committee, mit dem Ziel, das Zinsrisiko durch einen Value-at-Risk-Ansatz anhand des beizulegenden Zeitwertes zu begrenzen.

Informationen über Nominalwerte von Zinsderivaten des Konzerns finden Sie unter „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34c): Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten“. Zu weiteren Informationen zum Marktrisiko und den Mitteln, mit denen EADS versucht, dieses Risiko zu steuern, siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34a): Finanzielles Risikomanagement“.

2

2.2 Jahresabschlüsse

Der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das zum 31. Dezember 2012 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer gelten als in das Registrierungsdocument einbezogen und bilden einen Bestandteil desselben.

Zudem gelten die englischsprachigen Versionen der folgenden Dokumente als in das Registrierungsdocument einbezogen und bilden einen Bestandteil desselben:

- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das zum 31. Dezember 2010 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer durch Verweis in das Registrierungsdocument aufgenommen, das am 19. April

2011 in englischer Sprache bei der AFM eingereicht und von ihr gebilligt und das in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt wurde; und

- der Konzernabschluss (IFRS) und der Einzelabschluss von EADS für das zum 31. Dezember 2011 endende Geschäftsjahr, zusammen mit den dazugehörigen Anhängen, Anlagen und Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer durch Verweis in das Registrierungsdocument aufgenommen, das am 12. April 2012 in englischer Sprache bei der AFM eingereicht und von ihr gebilligt und das in englischer Sprache bei der Handelskammer Den Haag vorgelegt wurde.

Kopien der oben genannten Dokumente sind kostenfrei auf Anfrage in englischer, französischer, deutscher und spanischer Sprache am eingetragenen Sitz des Unternehmens

und über www.eads.com (*Investor Relations > Events und Finanzpublikationen > Geschäftsbericht und Registrierungs-dokument 2012*) erhältlich.

Kopien der oben genannten Registrierungsdokumente sind auch in englischer Sprache auf der Website der AFM über www.afm.nl (*Professionals > Registers > Approved prospectuses*) erhältlich. Die oben genannten Abschlüsse sind auch in englischer Sprache bei der Handelskammer in Den Haag einsehbar.

EADS bestätigt, dass die Bestätigungsvermerke der Abschlussprüfer, die durch Verweis in das Registrierungs-dokument aufgenommen sind, exakt wiedergegeben sind und dass, soweit EADS Kenntnis hat und dies anhand der von den Abschlussprüfern erteilten Auskünfte beurteilen kann, keinerlei Fakten weggelassen wurden, die die Bestätigungsvermerke unrichtig oder irreführend machen würden.

2.3 Honorare der Abschlussprüfer

Leistungen, die von den gesetzlichen Abschlussprüfern und Mitgliedern ihres Netzwerks für die Geschäftsjahre 2012, 2011 und 2010 für den Konzern erbracht wurden:

	KPMG Accountants N.V.						Ernst & Young Accountants LLP					
	2012		2011		2010		2012		2011		2010	
	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%	Betrag (in T€)	%
Prüfung												
Prüfprozess, Bestätigungen, Prüfung von Einzel- und Konzernabschluss	5.780	55,0 %	5.675	70,0 %	5.710	81,1 %	5.836	61,3 %	5.851	69,2 %	4.493	70,8 %
Zusatzaufgaben	3.725	35,5 %	1.678	20,7 %	516	7,4 %	3.158	33,2 %	2.338	27,6 %	1.607	25,4 %
Zwischensumme	9.505	90,5 %	7.353	90,7 %	6.226	88,5 %	8.994	94,5 %	8.189	96,8 %	6.100	96,2 %
Sonstige Leistungen, soweit relevant												
Recht, Steuern, Personal	961	9,2 %	715	8,8 %	628	8,9 %	519	5,5 %	201	2,4 %	123	1,9 %
Informationstechnologie	20	0,1 %	37	0,5 %	12	0,2 %	0	0	70	0,8 %	121	1,9 %
Sonstiges	22	0,2 %	6	0,1 %	172	2,4 %	0	0	0	0	0	0
Zwischensumme	1.003	9,5 %	758	9,3 %	812	11,5 %	519	5,5 %	271	3,2 %	244	3,8 %
Gesamt	10.508	100 %	8.111	100 %	7.038	100 %	9.513	100 %	8.460	100 %	6.344	100 %

2.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern

	Datum der Ersternennung	Ende der aktuellen Vertragslaufzeit ⁽¹⁾
KPMG Accountants N.V. Rijnzathe 14, 3454 PV De Meern – Niederlande Vertreten durch Jack Van Rooijen	10. Mai 2000	29. Mai 2013
Ernst & Young Accountants LLP Boompjes 258, 3011 XZ Rotterdam – Niederlande Vertreten durch C. T. Reckers	24. Juli 2002	29. Mai 2013

(1) Der für den 29. Mai 2013 einberufenen Jahreshauptversammlung wird eine Beschlussvorlage zur Abstimmung vorgelegt, Ernst & Young Accountants LLP und KPMG Accountants N.V. als Abschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2013 zu bestellen.

KPMG Accountants N.V., Ernst & Young Accountants LLP und ihre entsprechenden Vertreter sind in der NBA (*Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants*; ehemals *Royal NIVRA – Nederlands Instituut van Register Accountants*) eingetragen.

2

3



Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	100
3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	100
3.1.2 Rechtsform	100
3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten	100
3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	102
3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	102
3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister	103
3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	103
3.1.8 Geschäftsjahr	103
3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	103
3.1.10 Hauptversammlung	103
3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	105
3.1.12 Obligatorische Veräußerung	107
3.1.13 Obligatorische Übernahmeangebote	108
3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	109
3.2.1 Ausgegebenes Grundkapital	109
3.2.2 Genehmigtes Kapital	109
3.2.3 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	110
3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	110
3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	111
3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte	112
3.3.1 Aktionärsstruktur	112
3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	113
3.3.3 Art der Aktien	117
3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	117
3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	119
3.3.6 Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns	119
3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	121
3.4 Dividenden	125
3.4.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	125
3.4.2 Dividendenpolitik von EADS	125
3.4.3 Nicht eingeforderte Dividenden	125
3.4.4 Besteuerung	126
3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren	127

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft

Handelsname: EADS

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

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

Geschäftssitz (*statutaire zetel*): Amsterdam

Tel.: +31 (0)71 5245 600

Fax: +31 (0)71 5232 807

3.1.2 Rechtsform

Die Gesellschaft ist eine nach dem Recht der Niederlande gegründete öffentliche Gesellschaft mit beschränkter Haftung (*naamloze vennootschap*). Als weltweit tätige Gesellschaft handelt EADS in den einzelnen Ländern entsprechend den dort geltenden gesetzlichen Vorschriften.

3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten

Die Gesellschaft unterliegt dem niederländischen Recht, insbesondere dem Buch 2 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches und ihrer Satzung (nachstehend „**Satzung**“ genannt).

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

3.1.3.1 Periodische Offenlegungspflichten

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

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

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

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

Niederländische Vorschriften

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

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

- die Veröffentlichung eines Jahresfinanzberichts, zusammen mit einem Prüfbericht, der von den gesetzlichen Abschlussprüfern erstellt wurde, innerhalb von vier Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres;
- die Veröffentlichung eines Halbjahresfinanzberichts, der die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres abdeckt, innerhalb von zwei Monaten nach Ablauf der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres; und

- die Veröffentlichung von Quartalsberichten innerhalb von zehn Wochen nach Beginn und sechs Wochen vor Ende der ersten oder zweiten Sechsmonatsperiode des Geschäftsjahres.

Außerdem muss die Gesellschaft innerhalb von fünf Tagen nach Genehmigung durch die Aktionäre der Gesellschaft ihren geprüften Jahresabschluss (einschließlich der konsolidierten Jahresabschlüsse), den Geschäftsbericht, den Bestätigungsvermerk der Abschlussprüfer und weitere Informationen bezüglich des Jahresabschlusses bei der AFM einreichen.

Die Gesellschaft hat in diesem Registrierungsdocument zudem eine Liste bestimmter Gesellschafts- und Finanzdokumente und anderweitiger Informationen, die sie während der letzten 12 Monate veröffentlicht oder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat, und Angaben dazu, wo diese Unterlagen bezogen werden können, zur Verfügung gestellt (siehe „– 3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren“).

Französische Vorschriften

Da die Transparenz-Richtlinie in Frankreich am 20. Januar 2007 eingeführt wurde, besteht für EADS keine weitere Pflicht mehr, bestimmten Offenlegungspflichten gemäß den allgemeinen Vorschriften der AMF nachzukommen.

Entsprechend den in der Transparenz-Richtlinie verlangten Anforderung, vorgeschriebene Informationen in der Europäischen Gemeinschaft zu veröffentlichen, muss EADS in Frankreich die gleichen Informationen wie im Ausland zur Verfügung stellen.

Deutsche Vorschriften

Seit die Transparenz-Richtlinie in Deutschland am 20. Januar 2007 eingeführt wurde, besteht für EADS nicht mehr die Pflicht, bestimmten deutschen Offenlegungspflichten gemäß dem deutschen Börsengesetz und der deutschen Börsenzulassungsverordnung nachzukommen.

Aufgrund der Notierung der Aktien der Gesellschaft im Untersegment des regulierten Marktes, dem *Prime Standard*, an der Frankfurter Wertpapierbörse, unterliegt die Gesellschaft den nachfolgend beschriebenen Zulassungsfolgepflichten. Zusätzlich wird die Gesellschaft auch im Auswahlindex MDAX, dem MidCap-Index der Deutsche Börse AG, geführt.

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

Die Gesellschaft hat, von bestimmten Ausnahmen abgesehen, die Zulassung von Aktien, die zu einem späteren Zeitpunkt ausgegeben wurden, zum regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gemäß § 69 der deutschen Börsenzulassungsverordnung zu beantragen.

Spanische Vorschriften

Seit die Transparenz-Richtlinie im Rahmen einer Richtlinie im April bzw. Dezember 2007 rechtswirksam in die spanische Gesetzgebung übernommen wurde, ist EADS künftig nicht mehr zur Einhaltung bestimmter Offenlegungspflichten gemäß dem spanischen Wertpapiergesetz verpflichtet, das in Form des Königlichen Erlasses 1362 / 2007 vom 19. Oktober 2007 eingeführt wurde.

Gemäß der in der Transparenz-Richtlinie dargelegten Anforderung, vorgeschriebene Informationen innerhalb der gesamten Europäischen Gemeinschaft zu veröffentlichen, muss EADS in Spanien die gleichen Informationen wie im Ausland zeitgleich zur Verfügung stellen.

3.1.3.2 Laufende Offenlegungspflichten

Gemäß der Transparenz-Richtlinie beinhalten die vorgeschriebenen Informationen insbesondere Insiderinformationen gemäß der Definition in Artikel 6 der Richtlinie 2003 / 6 / EG zu Insidergeschäften und Marktmanipulation (die „**Marktmissbrauchsrichtlinie**“). Solche Informationen müssen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft verbreitet werden (siehe Einleitung zu Abschnitt „– 3.1.3.1 Periodische Offenlegungspflichten“).

Insider-Informationen sind präzise Informationen, die nicht öffentlich zugänglich gemacht worden sind und die direkt oder indirekt einen oder mehrere Emittenten von Finanzinstrumenten oder ein oder mehrere Finanzinstrumente betreffen, und die, wenn sie öffentlich gemacht würden, geeignet wären, die Kursentwicklung dieser Finanzinstrumente oder den Kurs sich darauf beziehender derivativer Finanzinstrumente deutlich zu beeinflussen.

Insider-Informationen müssen den Märkten so rasch wie möglich offengelegt werden. Allerdings darf ein Emittent die öffentliche Bekanntgabe von Insider-Informationen auf eigene Verantwortung verzögern, um seine berechtigten Interessen nicht zu beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung nicht geeignet ist, die Öffentlichkeit irrezuführen und dass der Emittent in der Lage ist, die Vertraulichkeit dieser Information sicherzustellen.

Niederländische Vorschriften

Nach der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in niederländisches Recht muss EADS vorgeschriebene Informationen offenlegen und zudem vorgeschriebene Informationen bei der AFM einreichen, die alle maßgeblichen Informationen in einem öffentlich zugänglichen Register verwahren wird. Wann immer sie Insiderinformationen entsprechend den maßgeblichen Gesetzen offen legt, wird EADS sämtliche derartigen Informationen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft offenlegen und zugänglich machen.

Nach niederländischem Recht muss die Gesellschaft auch jegliche Änderungen an den mit ihren Aktien verbundenen Rechten sowie jede Änderung an Rechten, die mit den von der Gesellschaft ausgegebenen Rechten zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft verbunden sind, veröffentlichen.

Französische Vorschriften

In Frankreich werden Insiderinformationen, wie oben definiert, durch Verbreitung in der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht, wie dies im Rahmen des niederländischen Rechts durch Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt ist, um zu gewährleisten, dass die in Frankreich und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

Deutsche Vorschriften

In Deutschland werden Insiderinformationen, wie oben definiert, durch Verbreitung in der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht, wie dies im Rahmen des niederländischen Rechts durch Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt ist, um zu gewährleisten, dass die in Deutschland und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

Spanische Vorschriften

Gemäß Artikel 82 des spanischen Wertpapiergesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten („ein maßgebliches Ereignis“), so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Alle derartigen maßgeblichen Ereignisse müssen der CNMV, gleichzeitig mit ihrer Verbreitung auf anderen Wegen, angezeigt werden, sobald die maßgebliche Tatsache bekannt ist, die maßgebliche Entscheidung getroffen oder der maßgebliche Vertrag ausgefertigt wurde. EADS kann, auf eigene Verantwortung, die Veröffentlichung eines maßgeblichen Ereignisses verzögern, wenn sie der Ansicht ist, dass eine solche Veröffentlichung ihre legitimen Interessen beeinträchtigen würde, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung der Veröffentlichung für die Öffentlichkeit nicht irreführend ist, und dass EADS in der Lage ist, die Vertraulichkeit der maßgeblichen Information

zu gewährleisten. Trotzdem wird die Gesellschaft die CNMV umgehend zu informieren, wenn sie sich zu einer Verzögerung der Veröffentlichung eines maßgeblichen Ereignisses entscheidet. Darüber hinaus muss EADS gemäß spanischem Wertpapiergesetz Einzelheiten aller maßgeblichen Ereignisse auf ihrer Webseite bekannt geben. EADS muss sich bemühen, die gleichzeitige Offenlegung der maßgeblichen Informationen für alle Arten von Anlegern in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in denen sie an einer Börse notiert ist, zu gewährleisten.

Laut einer Verfügung vom 1. Juni 2009 muss EADS mindestens einen offiziellen Sprecher zur Beantwortung aller Anfragen ernennen, die die CNMV gegebenenfalls im Zusammenhang mit einem maßgeblichen Ereignis haben könnte, das von EADS veröffentlicht wurde. Dieser Unternehmenssprecher muss dazu in der Lage sein, im Namen von EADS Fragen offiziell zu beantworten, und muss Zugang zur Geschäftsleitung haben, um alle von der CNMV angeforderten Informationen zu prüfen zu können.

In einem vom 4. November 2009 datierten Rundschreiben ist auch vorgesehen, dass die Bekanntgabe aller maßgeblichen Ereignisse über das CIFRADOCS-System (das elektronische System der CNMV für Mitteilungen und Kommunikationen) zu erfolgen hat und dass die Veröffentlichung auf einem anderen Wege nur unter außergewöhnlichen Umständen vorbehaltlich der Genehmigung der allgemeinen Marktaufsichtsbehörde (*Dirección General de Mercados*) erlaubt ist.

Gemäß dem spanischen Wertpapiergesetz und seinen Ausführungsregeln und Richtlinien ist EADS auch verpflichtet:

- (i) eine Webseite zu unterhalten, die mindestens die in den spanischen Richtlinien vorgeschriebenen Informationen enthält;
- (ii) einen jährlichen Corporate Governance Bericht in spanischer Sprache für Aktionäre bereitzustellen und bei der CNMV vorzulegen und
- (iii) einen jährlichen Bericht über die Vergütung der Directors in spanischer Sprache für Aktionäre bereitzustellen.

3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde am 29. Dezember 1998 auf unbestimmte Dauer gegründet.

3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft

Gemäß ihrer Satzung besteht der Unternehmensgegenstand der Gesellschaft darin, Beteiligungen und anderweitige Teilhaberschaften an in den folgenden Bereichen tätigen juristischen Personen, Personengesellschaften, Unternehmensverbänden und Unternehmen zu halten, zu koordinieren, zu verwalten, zu

finanzieren, Haftung für sie zu übernehmen, Sicherheiten zu leisten und deren Verbindlichkeiten abzusichern:

- Luftfahrt-, Verteidigungs-, Raumfahrt- und / oder Kommunikationsindustrie; oder
- dazu ergänzende, unterstützende oder untergeordnete Aktivitäten.

3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister

Die Gesellschaft ist im Register der Handelskammer Den Haag (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Den Haag*) unter der Nummer 24288945 eingetragen.

3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen

Die Satzung ist in niederländischer Sprache bei der Handelskammer von Den Haag einsehbar.

In Frankreich ist die Satzung bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, Frankreich, Tel.: +33 1 42 24 24 24).

In Deutschland ist die Satzung bei der Hauptniederlassung von EADS in Deutschland erhältlich (Willy-Messerschmitt-Str. – Tor 1, 81663 München, Deutschland, Tel.: +49 89 60 70).

In Spanien ist die Satzung bei der CNMV und der Hauptniederlassung von EADS in Spanien (Avda. Aragón 404, 28022 Madrid, Spanien, Tel.: +34 91 585 70 00).

3.1.8 Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember eines Jahres.

3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen

3.1.9.1 Dividenden

Das Board of Directors bestimmt, welcher Teil des Jahresüberschusses in die Rücklagen eingestellt wird. Über die Verwendung des verbleibenden ausschüttungsfähigen Gewinns beschließt die Hauptversammlung.

Die Hauptversammlung kann auf Vorschlag des Boards of Directors beschließen, die Ausschüttung auf Aktien ganz oder teilweise nicht in bar, sondern in Aktien oder in Form von Anlagen der Gesellschaft auszuschütten.

Die Dividendenfestsetzung, eine Abschlagsdividende oder eine andere Ausschüttung an die Aktionäre muss diesen binnen sieben Tagen nach einem solchen Beschluss mitgeteilt werden. Die erklärten Dividenden, Abschlagsdividenden oder sonstigen Ausschüttungen sind an dem vom Board of Directors festgesetzten Datum zahlbar.

Dividenden, Abschlagsdividenden oder sonstige Ausschüttungen werden per Banküberweisung auf die Bank- oder Girokonten überwiesen, die der Gesellschaft von den Aktionären oder in deren Namen innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach der Bekanntmachung der Dividendenausschüttung schriftlich mitgeteilt wurden.

Die zum Bezug einer Dividende, Abschlagsdividende oder anderweitigen Ausschüttung berechtigten Personen sollen die Aktionäre mit Stand zu einem vom Board of Directors zu diesem Zweck festzulegenden Eintragungsdatum sein, das nicht vor dem Datum liegen darf, an dem diese Dividende, Abschlagsdividende oder anderweitige Ausschüttung erklärt wird.

3.1.9.2 Rechte bei Auflösung der Gesellschaft

Im Fall der Auflösung und Liquidation der Gesellschaft wird das Vermögen, das nach Zahlung der Schulden und Liquidationskosten verbleibt, an die Aktionäre entsprechend ihrer Beteiligung verteilt.

3.1.10 Hauptversammlung

3.1.10.1 Einberufung von Hauptversammlungen

Hauptversammlungen werden so oft abgehalten, wie dies vom Board of Directors für nötig erachtet wird, wenn dies gemäß Para. 2:108a des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches vorgeschrieben ist (auf Grund eines Rückgangs des Eigenkapitals

der Gesellschaft auf höchstens die Hälfte des eingezahlten und abgerufenen Kapitals der Gesellschaft) oder auf Antrag von Aktionären, die einzeln oder zusammen mindestens 10 % des gesamten ausgegebenen Kapitals der Gesellschaft halten. Die Jahreshauptversammlung der Gesellschaft findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres statt.

Hauptversammlungen sind vom Board of Directors durch Veröffentlichung einer Mitteilung auf der Webseite der Gesellschaft (www.eads.com), auf die bis zum Datum der Hauptversammlung jederzeit direkt zugegriffen werden kann, bekannt zu geben. Die Gesellschaft muss die Regeln in Bezug auf eine gesetzlich vorgesehene Mindesteinberufungsfrist einhalten, die derzeit 42 Tage beträgt. In der Einberufungsmitteilung sind die nach niederländischen Recht vorgeschriebenen Punkte anzugeben.

Hauptversammlungen finden in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam oder *Haarlemmermeer* (Flughafen Schiphol) statt. Das Board of Directors kann beschließen, dass die Aktionäre auch von anderen in der Einberufung genannten Orten an der Hauptversammlung per Video-Konferenz oder über andere elektronische Medien teilnehmen können.

Das Board of Directors hat das Datum der Jahreshauptversammlung mindestens 10 Wochen vor der Versammlung bekannt zu geben. Angelegenheiten, deren Aufnahme in die Tagesordnung einer Hauptversammlung ein oder mehrere Aktionäre oder sonstige teilnahmeberechtigte Parteien, die gemeinsam mindestens den gesetzlich vorgesehen Mindestbetrag (derzeit 1 % des ausgegebenen Aktienkapitals oder von Aktien mit einem Gesamtmarktwert von 50 Millionen Euro) vertreten, schriftlich beantragt haben, sind in die Einberufungsmitteilung einzubeziehen oder auf dieselbe Art und Weise bekannt zu geben, wenn der begründete Antrag oder ein für einen Beschluss vorzulegender Vorschlag spätestens am 60. Tag vor der Hauptversammlung bei der Gesellschaft eingeht.

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

3.1.10.2 Recht zur Teilnahme an Hauptversammlungen

Jeder Inhaber von einer oder mehreren Aktien kann an Hauptversammlungen persönlich oder schriftlich oder per elektronischer Aufzeichnung bevollmächtigte Vertreter teilnehmen und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben. Siehe „— 3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten“. Ein Aktionär oder eine andere Person, die berechtigt ist, an der Hauptversammlung teilzunehmen, kann sich durch mehr als einen Bevollmächtigten vertreten lassen, vorausgesetzt, dass nur ein Bevollmächtigter pro Aktie benannt wird.

Die zur Teilnahme und Stimmabgabe bei Jahreshauptversammlungen berechtigten Personen sind die entsprechend in einem zu diesem Zweck vorgesehenen Register des Boards of Directors an dem gemäß Para. 2:119 des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches vorgesehenen Registrierungsdatum, das derzeit der 28. Tag vor dem Tag der Jahreshauptversammlung ist (das „**Registrierungsdatum**“), eingetragenen Personen, unabhängig davon, wer ggf. zum Zeitpunkt dieser Versammlung Anspruch auf die Aktien hat.

Alle Personen, die berechtigt sind, die oben genannten Rechte (entweder persönlich oder aufgrund einer schriftlichen oder elektronisch aufgezeichneten Vollmacht) auszuüben und die mittels elektronischer Medien und Video-Konferenz in einer Weise an der Hauptversammlung von einem anderen benannten Ort aus teilnehmen, dass der oder die Versammlungsleiter zu der Überzeugung gelangt / gelangen, dass die besagte / n Person / en ordnungsgemäß an der Hauptversammlung teilnimmt / teilnehmen, gilt / gelten als anwesend oder vertreten, kann / können sich an der Abstimmung beteiligen und wird / werden bei der Berechnung des Quorums entsprechend berücksichtigt, wenn das Board of Directors dies beschließt.

Vor der Teilnahme an einer Hauptversammlung und als Voraussetzung für die Teilnahme und Stimmabgabe bei dieser Hauptversammlung muss die Gesellschaft oder alternativ eine von der Gesellschaft bestimmte Organisation oder Person von jeder berechtigten Person, die an der Hauptversammlung teilnehmen möchte, frühestens am Registrierungsdatum unter Angabe der Identität dieser Person und der Zusammensetzung, Art und Größe der „Beteiligung“ dieser Person (gemäß der Definition in der Satzung) in Schriftform über ihre Absicht zur Teilnahme an der Versammlung in Kenntnis gesetzt wird. Diese Mitteilung muss spätestens an dem in der Einberufungsmitteilung erwähnten Tag bei der Gesellschaft oder alternativ dazu einer von der Gesellschaft bestimmten Organisation oder Person eingehen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, weitere Informationen und Unterlagen in Bezug auf die Beteiligung einer Person anzufordern, die ihr Interesse an der Teilnahme an einer Hauptversammlung bekundet hat. Die Rechte dieses Aktionärs auf Teilnahme und Ausübung seiner Stimmrechte werden so lange ausgesetzt, bis er dieser Aufforderung Folge geleistet hat.

Die Gesellschaft kann von Personen, die einer Hauptversammlung beiwohnen möchten, verlangen, sich mittels eines gültigen Reisepasses oder Führerscheins auszuweisen und sich bestimmten Sicherheitsbeschränkungen zu unterwerfen. Falls eine Person dem nicht Folge leisten sollte, könnte ihr der Zutritt verweigert oder sie könnte der Hauptversammlung verwiesen werden.

Inhaber der in dem in Amsterdam geführten Aktionärsregister registrierten Aktien können diese durch Euroclear France S.A. halten. In diesem Fall sind die Aktien im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsverzeichnis registriert.

Aktionäre, die ihre EADS-Aktien durch Euroclear France S.A. halten und an einer Hauptversammlung teilnehmen wollen, müssen bei ihrer Depotbank eine Eintrittskarte beantragen und von Euroclear France S.A. eine Stimmvollmacht gemäß den Angaben in der Hauptversammlungseinberufung erhalten. Ein Aktionär kann auch beantragen, direkt (und nicht durch Euroclear France S.A.) in das Aktionärsregister aufgenommen zu werden. Allerdings sind die Aktien nur dann an der Börse handelbar, wenn sie im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsregister geführt werden.



Um ihr Stimmrecht auszuüben, können die Aktionäre auch über ihre Depotbank Weisungen an Euroclear France S.A. oder eine hierzu bestimmte andere Person gemäß den Angaben in der Hauptversammlungseinberufung erteilen.

Laut seiner Satzung kann das Board of Directors elektronische Kommunikationsmittel zur Teilnahme an sowie zum Sprechen und Abstimmen bei den Hauptversammlungen bereitstellen. Die Verwendung dieser elektronischen Kommunikationsmittel hängt von der Verfügbarkeit der notwendigen technischen Mittel und der Marktpraxis ab.

3.1.10.3 Mehrheit und Quorum

Alle Beschlüsse der Hauptversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, mit Ausnahme der Fälle, für die laut Satzung oder niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt mit Ausnahme einer sehr begrenzten Anzahl außerordentlicher Angelegenheiten, für die dies gesetzlich vorgeschrieben ist, kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit der Hauptversammlung vor. Das niederländische Recht erfordert für die Annahme bestimmter Beschlüsse eine spezielle Mehrheit: Unter anderem sind dies bei Kapitalherabsetzungen, Ausschluss oder Beschränkung von Bezugsrechten bei der Ausgabe von Aktien, Fusionen oder Spaltungen eine qualifizierte Mehrheit; in diesen Fällen ist eine Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich, sofern weniger als 50 % des ausgegebenen stimmberechtigten Kapitals bei der Hauptversammlung anwesend oder vertreten ist (in den übrigen Fällen genügt die einfache Mehrheit). Darüber hinaus sieht die Satzung vor, dass Beschlüsse zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung der Gesellschaft nur mit einer Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der auf der Hauptversammlung abgegebenen Stimmen gefasst werden können, unabhängig von der bei einer solchen Versammlung anwesenden beschlussfähigen Mehrheit und Beschlüsse zur Änderung bestimmter in der Satzung enthaltener Vorschriften können nur mit einer Mehrheit von mindestens 75 % der bei einer Hauptversammlung abgegebenen gültigen Stimmen angenommen werden, unabhängig von der bei einer solchen Versammlung anwesenden beschlussfähigen Mehrheit.

3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Gemäß WFT ist jeder Rechtsträger, der direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital oder den Stimmrechten von EADS erwirbt oder veräußert, verpflichtet, die AFM mittels eines Standardformulars unverzüglich in Kenntnis zu setzen, wenn der Prozentsatz der Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft oder die Stimmrechte des besagten Rechtsträgers nach diesem Erwerb oder dieser Veräußerung die folgenden Schwellenwerte hinsichtlich der Kapitalbeteiligung oder den Stimmrechten über- oder unterschreiten: 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 40 %, 50 %, 60 %, 75 % und 95 %. Jeder Rechtsträger, dessen Beteiligung am Kapital oder den Stimmrechten von EADS einem oder mehreren der oben angegebenen Schwellenwerte entspricht bzw. diese

Pfandnehmer von Aktien und Nießbraucher, die nicht über Stimmrechte verfügen, sind nicht berechtigt, an Hauptversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen. Die Besitzer von Aktien ohne Stimmrecht, die mit einem Pfandrecht oder Nießbrauch belastet sind, sind hingegen berechtigt, an Hauptversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen.

3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten

Jeder Aktionär verfügt auf den Hauptversammlungen über eine Stimme für jede von ihm gehaltene Aktie. Die Hauptaktionäre von EADS – wie in „– 3.3.2 Beziehungen zu den Hauptaktionären“ dargelegt – haben gegenüber anderen Aktionären keine besonderen Stimmrechte.

Ein Aktionär, dessen Aktien verpfändet sind oder mit einem Nießbrauch belastet sind, verfügt über die mit diesen Aktien verbundenen Stimmrechte, es sei denn, gesetzliche oder in der Satzung enthaltene Bestimmungen stehen dem entgegen, oder der Aktionär hat im Fall eines Nutzungsrechtes dem Nutznießer die Stimmrechte eingeräumt. Laut Satzung und vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch das Board of Directors kann dem Pfandnehmer das Recht zur Ausübung des Stimmrechts für die verpfändeten Aktien eingeräumt werden.

Die Satzung sieht vor: *„Das Stimmrecht kann einem Nutznießer eingeräumt werden. Das Stimmrecht kann einem Pfandnehmer eingeräumt werden, aber nur mit der vorherigen Genehmigung durch das Board of Directors. Auf Aktien die von der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft gehalten werden, kann an der Hauptversammlung keine Stimme abgegeben werden; auch nicht auf eine Aktie auf die Depotzertifikate gehalten werden. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.“*

Erlangung von Stimmrechten von den vorherigen Offenbarungen abweicht, muss dieser Anleger innerhalb von vier Wochen nach Ablauf jedes Kalenderjahres eine aktualisierte Offenbarung vorlegen, indem er der AFM hierzu schriftlich Mitteilung erstattet. Die Erklärungen werden von der AFM auf ihrer Website (www.afm.nl) veröffentlicht.

Gemäß Satzung müssen die Aktionäre zudem die Gesellschaft in Kenntnis setzen, wenn die oben genannten Grenzwerte erreicht oder überschritten werden. Die Satzung sieht auch Offenlegungspflichten für Aktionäre vor, die zur Anwendung gelangen, wenn ihre Beteiligungen an EADS einen bestimmten Grenzbetrag erreichen oder überschreiten.

Im Rahmen der Satzung unterliegen die Aktionäre in mehrfacher Hinsicht weitergehenden Offenlegungspflichten, als dies gemäß dem WFT vorgeschrieben ist, darunter u. a. die Pflicht zur Offenlegung weiterer Informationen, die die Offenlegungspflichten an umfassendere Beteiligungen am Kapital oder den Stimmrechten von EADS knüpft, und die Vorgabe, dass Aktionäre die Gesellschaft in Kenntnis setzen müssen, wenn ihre Beteiligung den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert (im Sinne der nachstehenden Definition) erreicht, über- oder unterschreitet, oder wenn die Beteiligung eines Aktionärs (alleine oder in einem Konsortium mit anderen), die oberhalb des verpflichtenden Veräußerungsschwellenwertes liegt, sich in ihrer Zusammensetzung, Art oder Größe ändert.

Verstöße gegen die gesetzlich vorgeschriebene Mitteilungspflicht über eine Änderung hinsichtlich der im WFT vorgesehenen Änderung des Aktienbesitzes stellen eine Straftat dar, die sowohl mit strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Sanktionen sowie zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich des Ruhens der Stimmrechte, geahndet werden. Das Unterlassen einer Meldung gemäß der Satzung kann zur Aussetzung der Teilnahme- und Stimmrechte führen.

Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Boards of Directors und des Executive Committee

Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Zusätzlich zu den WFT-Anforderungen bezüglich der Mitteilungspflicht zu Beteiligungen sind die Mitglieder des Boards of Directors verpflichtet, innerhalb von zwei Wochen nach ihrer Ernennung als Director, wenn die festgelegten Grenzwerte erreicht oder über- bzw. unterschritten werden, oder wenn die Beteiligungen unter diese Grenzwerte fallen, der AFM die Anzahl der Aktien von EADS und die zugehörigen Stimmrechte⁽¹⁾ zu melden, die sie halten oder eine von ihnen kontrollierte juristische Person hält, und zwar unabhängig davon, ob diese Beteiligungen die festgelegten Grenzwerte erreichen oder übersteigen. In der Folge ist jedes Mitglied des Boards of Directors verpflichtet, die AFM über Änderungen dieser Anzahl EADS-Aktien und der damit verbundenen Stimmrechte zu unterrichten.

Mitteilungspflichten bezüglich Transaktionen, die im Zusammenhang mit jeglichen von der Gesellschaft emittierten Wertpapieren ausgeführt werden

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

Zu den „Insidern“ von EADS gehören (i) Mitglieder des Boards of Directors und des Executive Committee der Gesellschaft, (ii) Personen, die mit den unter (i) erwähnten Personen eng verbunden sind (einschließlich ihrer Ehegatten, unterhaltsberechtigten Kinder und anderer Verwandter, die im selben Haushalt leben), und (iii) juristische Personen, Treuhänder sowie Partnerschaften, deren Führungsverantwortlichkeiten von den unter (i) oder (ii) aufgeführten Personen wahrgenommen werden, oder die von einer solchen Person direkt oder indirekt kontrolliert werden, oder die zugunsten einer solchen Person gegründet wurden, oder deren wirtschaftliche Interessen denjenigen solcher Personen im Wesentlichen gleichgestellt sind.

EADS hat bestimmte interne Vorschriften gegen Insider-Geschäfte (nachstehend „Insidergeschäftsvorschriften“ genannt) erlassen, damit die Befolgung der vorstehenden Auflagen und anderer, in Bezug auf den Aktienhandel in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien anwendbarer Vorschriften gewährleistet ist. Die Vorschriften gegen Insidergeschäfte können auf der Webseite der Gesellschaft eingesehen werden und sehen insbesondere vor, dass: (i) allen Mitarbeitern und Directors Transaktionen mit Aktien von EADS bzw. Aktienoptionen untersagt sind, wenn sie über Insiderinformationen verfügen, und (ii) bestimmte Personen nur innerhalb sehr begrenzter Zeiträume mit Aktien von EADS oder Aktienoptionen handeln dürfen und im Hinblick auf bestimmte Transaktionen spezifische Informationsverpflichtungen gegenüber dem von der Gesellschaft benannten ITR Compliance Officer und gegenüber der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde haben. Der ITR Compliance Officer ist für die Durchsetzung der internen Insider-Vorschriften und für die Berichterstattung an die AFM verantwortlich.

Gemäß Artikel 5:59 des WFT muss die Gesellschaft eine Liste aller Personen führen, die im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses oder in anderer Weise für sie arbeiten und Zugang zu Insiderinformationen haben. Nach französischem, deutschem und spanischem Recht existieren entsprechende Anforderungen.

Gemäß § 15a des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes müssen Personen, die innerhalb der Gesellschaft wesentliche

(1) In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff „Aktien“ zum Beispiel auch Einlagenzertifikate für Aktien und Rechte aus einem Vertrag zum Erwerb von Aktien oder Einlagenzertifikaten für Aktien, insbesondere Kaufoptionen, Optionsscheine und Wandelanleihen. Der Begriff „Stimmrechte“ umfasst auch tatsächliche oder bedingte Rechte auf Stimmrechte (die z. B. in Kaufoptionen, Optionsscheine oder Wandelanleihen eingebettet sind).



Führungsverantwortung tragen (d. h. für EADS die Mitglieder des Boards of Directors und des Executive Committee), oder mit diesen Personen eng verbundene Personen eigene Geschäfte mit Aktien der Gesellschaft oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten, insbesondere Derivate, offenlegen. Diese Personen haben die Gesellschaft und die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht innerhalb eines Zeitraums von

fünf Werktagen über solche Geschäfte zu informieren, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von 5.000 Euro. Seit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Recht am 20. Januar 2007 muss EADS solche Mitteilungen nicht mehr auf ihrer Webseite oder in einem deutschen überregionalen Börsenpflichtblatt veröffentlichen.

3.1.12 Obligatorische Veräußerung

3.1.12.1 Verpflichtender Veräußerungsschwellenwert zur Beschränkung der Beteiligung auf 15 %

Die Satzung untersagt Aktionären allein oder zusammen mit anderen den Besitz einer Beteiligung von mehr als 15 % des Grundkapitals oder der Stimmrechte von EADS (der **„verpflichtende Veräußerungsschwellenwert“**). Eine Beteiligung (**„Beteiligung“**) umfasst nicht nur Aktien und Stimmrechte, sondern auch andere Instrumente, die dafür sorgen, dass Aktien und Stimmrechte nach dem niederländischen Gesetz zur Finanzaufsicht als einer Person zur Verfügung stehend gelten und der niederländischen Börsenaufsicht Autoriteit Financiële Markten (AFM) gemeldet werden müssen, wenn bestimmte Schwellenwerte erreicht oder überschritten werden. Aktionäre, deren Beteiligung den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert überschreitet, müssen ihre Beteiligung innerhalb von zwei Wochen auf einen Umfang senken, der unter dem verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert liegt. Dies kann zum Beispiel durch Veräußerung ihrer über dem Grenzwert liegenden Aktien geschehen. Die gleiche Regelung gilt auch für gemeinsam mit Dritten handelnde Aktionäre und andere Personen, die gemeinsam eine den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert überschreitende Beteiligung halten. Sollte ein Aktionär oder eine Aktionärgemeinschaft zum Ende dieses Zeitraums nicht unter dem verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert von 15 % bleiben, werden deren Überschussaktien einer Stiftung nach niederländischem Recht (**„Stichting“**) übertragen, die sie schließlich veräußern kann und muss.

Die Stiftung nach niederländischem Recht stellt dem betreffenden Aktionär Depotzertifikate für die der Stiftung übertragenen Überschussaktien aus, die dem betreffenden Aktionär die Dividendenrechte, aber nicht die Stimmrechte für diese EADS-Aktien einräumen. Die Satzung der Stiftung und die verwaltungstechnischen Bedingungen, die die Beziehung zwischen der Stiftung und den Empfängern der Hinterlegungszertifikate regeln, sehen unter anderem vor, dass:

– die Verwaltungsratsmitglieder der Stiftung von EADS, allen Personen mit angestammten Rechten und mit diesen verbundene Personen (siehe **„3.1.12.2 Ausnahmen vom verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert“**) und alle Inhaber von Hinterlegungszertifikaten und ihre verbundenen Parteien unabhängig sein müssen (es besteht eine Vereinbarung, laut der EADS unter anderem die Auslagen der Stiftung übernimmt und die Verwaltungsratsmitglieder von der Haftung freistellt);

- die Verwaltungsratsmitglieder vom Verwaltungsrat der Stiftung ernannt (mit Ausnahme der ursprünglichen Verwaltungsratsmitglieder, die bei der Gründung ernannt wurden) und des Amtes enthoben werden (EADS darf jedoch ein Mitglied des Verwaltungsrates ernennen, falls eine Situation eintritt, in der die Stiftung keine Verwaltungsratsmitglieder hat);
- die Stiftung keine Entscheidungsbefugnis hinsichtlich der Ausübung der Stimmrechte besitzt, mit denen die von ihr gehaltenen EADS-Aktien ausgestattet sind und auf mechanische Art und Weise abstimmen wird, um das Ergebnis der von den anderen Aktionären abgegebenen (bzw. nicht abgegebenen) Stimmen wiederzugeben und die Stiftung alle Dividenden oder anderweitigen von EADS erhaltenen Ausschüttungen an die Inhaber von Hinterlegungszertifikaten auszuzahlen hat; und
- die Übertragung eines Hinterlegungszertifikats nur mit der zuvor in Schriftform erteilten Genehmigung des Verwaltungsrats der Stiftung erfolgen kann.

In Bezug auf Aktionäre oder gemeinsam mit Dritten handelnde Aktionäre bezieht sich der Begriff **„Über dem Grenzwert liegende Aktien“** in der oben verwendeten Bedeutung auf die Anzahl der Aktien, die in der Beteiligung des betreffenden Aktionärs bzw. der gemeinsam mit Dritten handelnden Aktionäre enthalten sind und den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert überschreiten, der der jeweils geringere der folgenden Beträge ist: (a) die von diesem Aktionär bzw. diesen gemeinsam mit Dritten handelnden Aktionären gehaltenen Aktien, die einen Prozentsatz des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft darstellen, der gleich dem Prozentsatz ist, um den die vorstehende Beteiligung verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert überschreitet; und (b) alle von dieser Person bzw. diesen gemeinsam mit Dritten handelnden Aktionären gehaltenen Aktien.

Der verpflichtende Veräußerungsschwellenwert wurde in die Satzung aufgenommen, um der künftigen weiteren Normalisierung der Konzernführung gerecht zu werden. Damit sollen eine wesentliche Erhöhung des Streubesitzes und die Wahrung der Interessen der Gesellschaft und ihrer Stakeholder (einschließlich aller Aktionäre) erreicht werden, indem die Möglichkeit einer Einflussnahme, die über den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert hinausgeht, und die Möglichkeit von Übernahmen eingeschränkt werden; ausgenommen sind die nachstehend erwähnten öffentlichen Übernahmeangebote, wenn sie von mindestens 80 % des Aktienkapitals angenommen werden.

3.1.12.2 Ausnahmen vom verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert

Die laut der Satzung gemäß dem verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert bestehenden Einschränkungen gelten nicht für eine Person, die ein öffentliches Übernahmeangebot mit einer Annahme von mindestens 80 % (einschließlich jeglicher bereits im Besitz dieser Person stehenden EADS-Aktien) gemacht hat. Für diese Einschränkungen gelten auch bestimmte Freistellungen bei der Besitzstandsrezum Datum des Inkrafttretens der aktuellen Satzung (das „Freistellungsdatum“), die den verpflichtenden Veräußerungsschwellenwert überschreiten.

Für solche Aktionäre und Aktionärgemeinschaften gelten jeweils unterschiedliche Grandfathering-Regelungen je nach

Beteiligung und Art der Beteiligung, die der Aktionär oder die Aktionärgemeinschaft zum Zeitpunkt der Ausnahmeregelung hält. Die Gesellschaft hat bestätigt, dass (i) die spezifische Freistellung gemäß Artikel 16.1 b der Satzung für Sogepa gilt, da sie am Freistellungsdatum mehr als 15 % der in Umlauf befindlichen Stimmrechte und Aktien der EADS einschließlich des rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentums daran hielt, und (ii) dass die spezifische Freistellung gemäß Artikel 16.1 c der Satzung für das Konsortium zwischen Sogepa, GZBV und SEPI gilt, da sie am Freistellungsdatum mehr als 15 % der in Umlauf befindlichen Stimmrechte und Aktien der EADS einschließlich des rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentums daran hielten.

3.1.13 Obligatorische Übernahmeangebote

3.1.13.1 Übernahme-Richtlinie

Die Richtlinie 2004 / 25 / EG betreffend Übernahmeangebote (die „Übernahme-Richtlinie“) regelt, welche Gesetze für EADS im Fall eines Übernahmeangebots für Aktien der Gesellschaft Anwendung finden. Die Übernahme-Richtlinie bezieht sich auf die Regeln der Niederlande und die Regeln des Mitgliedstaates der Europäischen Union der zuständigen Behörde, die von EADS unter den verschiedenen Marktbehörden, die die Märkte überwachen, in denen ihre Aktien notiert sind, ausgewählt werden müssen.

Für EADS werden Angelegenheiten in Bezug auf die im Fall eines Angebots angebotenen Gegenleistungen, insbesondere der Preis, und Angelegenheiten in Bezug auf das Angebotsprozedere, insbesondere Informationen zu der Entscheidung des Anbieters, ein Angebot zu machen, der Inhalt des Angebotsdokuments und die Offenlegung des Angebots, von den Gesetzen jenes Mitgliedsstaates der Europäischen Gemeinschaft bestimmt, der über eine zuständige Behörde verfügt, die von EADS zu einem späteren Zeitpunkt ausgewählt wird.

Angelegenheiten in Zusammenhang mit den an die Mitarbeiter von EADS weiterzuleitenden Informationen und in Zusammenhang mit dem Gesellschaftsrecht, insbesondere der prozentuelle Anteil der Stimmrechte, durch den die Kontrolle über das Unternehmen verliehen wird, und jede Abweichung von der Verpflichtung, ein Gebot zu unterbreiten, die Bedingungen, unter denen das Board of Directors von EADS Maßnahmen ergreifen kann, die zu einer Ablehnung des Gebots führen können, sowie die anwendbaren Richtlinien und die zuständige Behörde unterliegen niederländischem Recht (siehe Abschnitt „— 3.1.12.2 Niederländisches Recht“).

3.1.13.2 Niederländisches Recht

Das Gesetz, mit dem die Übernahme-Richtlinie (das „Übernahmegesetz“) in niederländisches Recht übernommen wurde, trat am 28. Oktober 2007 in Kraft. Entsprechend dem Übernahmegesetz sind Aktionäre verpflichtet, ein bedingungsloses öffentliches Angebot für alle emittierten und ausstehenden Aktien

des Aktienkapitals der Gesellschaft zu machen, wenn sie – einzeln oder gemeinsam mit Dritten handelnd (wie weiter unten definiert), direkt oder indirekt – über wenigstens 30 % der Stimmrechte bei der Gesellschaft (wesentliche Kontrolle) verfügen. Zusätzlich zu anderen bestehenden Ausnahmen, die nachstehend angeführt sind, trifft die Verpflichtung, ein öffentliches Angebot zu legen, nicht auf Personen zu, die zu dem Zeitpunkt, als das Übernahmegesetz wirksam wurde, bereits – einzeln oder gemeinsam mit Dritten handelnd – wenigstens 30 % der Stimmrechte bei der Gesellschaft besaßen. Im Falle von gemeinsam mit Dritten handelnden Personen kann ein neues Mitglied dieser Gruppe freigestellt werden, sofern es bestimmte Bedingungen erfüllt.

Gemäß Übernahmegesetz bezieht sich „gemeinsam mit Dritten handelnd“ auf natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften, wenn diese auf der Grundlage einer Vereinbarung kooperieren, mit dem Ziel, eine wesentliche Kontrolle (wie oben definiert) in der Zielgesellschaft zu erreichen, oder wenn sie mit der Zielgesellschaft mit der Zielsetzung zusammenarbeiten, den Erfolg eines bereits verkündeten öffentlichen Angebots für die Aktien dieser Zielgesellschaft zu verhindern. Folgende Kategorien natürlicher Personen, juristischer Personen oder Gesellschaften werden gemäß Übernahmegesetz in jedem Fall als „gemeinsam mit Dritten handelnd“ angesehen: (i) juristische Personen oder Gesellschaften, die eine Firmengruppe gemäß Definition in Abschnitt 2:24b des niederländischen Handelsgesetzbuches bilden, (ii) juristische Personen oder Gesellschaften und ihre Tochtergesellschaften, und (iii) natürliche Personen und ihre Tochtergesellschaften.

Zusätzlich zu der oben angeführten Ausnahme betrifft die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Angebots auch nicht natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften, die u. a.:

– durch die Abgabe eines bedingungslosen (*gestand doen*) öffentlichen Angebots für alle Aktien (oder Hinterlegungszertifikate) der Zielgesellschaft eine wesentliche Kontrolle erlangen, vorausgesetzt dass der Anbieter in Folge

dessen über 50 % der Stimmen bei der Hauptversammlung der Zielgesellschaft ausüben kann;

- eine von der Zielgesellschaft unabhängige juristische Person ist, die, nachdem von dritter Seite ein öffentliches Angebot bekannt gegeben wurde, wesentliche Kontrolle erwirbt, vorausgesetzt, diese Person (i) hält die Aktien an der Zielgesellschaft für einen maximalen Zeitraum von zwei Jahren und zu dem Zweck, die Zielgesellschaft zu schützen, und (ii) das Unternehmensziel dieser Person ist der Erhalt der Interessen der Zielgesellschaft;
- eine von der Zielgesellschaft unabhängige juristische Person ist, die zusammen mit der Zielgesellschaft Hinterlegungszertifikate für die Aktien der Zielgesellschaft ausgestellt hat;
- wesentliche Kontrolle erwirbt aufgrund: (i) eines konzerninternen Aktientransfers, der eine wesentliche Kontrolle darstellt, oder (ii) eines Transfers zwischen einer Muttergesellschaft und ihrer Tochtergesellschaft;
- gemeinsam mit Dritten handelnd eine wesentliche Kontrolle erwerben, wenn es sich dabei um eine oder mehrere natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften handelt, wobei in einem solchen Fall die Verpflichtung zur Legung eines öffentlichen Angebots bei jener natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft liegt, die bei der Hauptversammlung der Gesellschaft die meisten Stimmrechte ausüben kann; oder
- als Treuhänder handelt (wenn und insoweit sie Stimmrechte nicht nach eigenem Ermessen ausüben kann).

Die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots kommt unter anderem ebenfalls nicht zur Anwendung, wenn u.a.:

- Die natürliche Person, juristische Person oder Gesellschaft nach dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle diese innerhalb einer Frist von dreißig Tagen (die von der Firmenabteilung des Berufungsgerichts in Amsterdam auf insgesamt neunzig Tage verlängert werden darf) verliert, sofern (i) der Verlust dieser Kontrolle nicht aufgrund einer Übertragung auf eine natürliche Person, juristische Person oder Gesellschaft entsteht, auf die eine der obigen Ausnahmen zutrifft, oder (ii) der Erwerber der wesentlichen Kontrolle seine Stimmrechte innerhalb der Nachfrist nicht ausgeübt hat; oder
- die Hauptversammlung der Zielgesellschaft erklärt sich vorab mit dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle – und jedem nachfolgenden Erwerb von Aktien – durch einen Dritten mit 90 % der zu Gunsten eines solchen Vorschlags abgegebenen Stimmen einverstanden, ohne Stimmen von solchen Dritten und ihren gemeinsam handelnden Parteien.

Gemäß Übernahmegesetz hat ein Minderheitsaktionär auch das Recht, einen Anbieter, der wenigstens 95 % des emittierten Aktienkapitals und die zugehörigen Stimmrechte besitzt, zum Kauf seiner Aktien aufzufordern. Diese Forderung muss vor der Enterprise Chamber des Berufungsgerichts in Amsterdam innerhalb von drei Monaten nach Abschluss der Annahmefrist für das öffentliche Angebot gestellt werden.

3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals

3.2.1 Ausgegebenes Grundkapital

Zum 31. Dezember 2012 belief sich das ausgegebene Grundkapital der Gesellschaft auf 827.367.945 Euro, bestehend aus voll eingezahlten 827.367.945 Aktien mit einem Nennwert von 1,00 Euro pro Aktie.

3.2.2 Genehmigtes Kapital

Zum 31. Dezember 2012 belief sich das genehmigte Kapital der Gesellschaft auf 3 Milliarden Euro, bestehend aus 3.000.000.000 Aktien mit einem Wert von 1,00 Euro pro Aktie.

3.2.3 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte

Jeder Aktionär hat bei Ausgabe neuer Aktien ein Bezugsrecht auf neue Aktien entsprechend dem Gesamtnominalwert seiner zum Zeitpunkt der Aktienausgabe gehaltenen Aktien vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen, sofern dieses Recht nicht wie nachstehend beschrieben durch Beschluss der Hauptversammlung (oder das Board of Directors nach entsprechender Genehmigung durch die Hauptversammlung) eingeschränkt oder ausgeschlossen wird, außer wenn die Ausgabe von Aktien gegen nicht in bar erfolgte Vergütung und die Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft erfolgt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

Die Ausgabe von EADS-Aktien erfolgt durch Beschluss der Hauptversammlung. Ferner kann die Hauptversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren dazu ermächtigen, neue Aktien auszugeben und die Bedingungen der Ausgabe festzulegen.

Das Bezugsrecht für neu ausgegebene Aktien kann durch Beschluss der Hauptversammlung beschränkt oder ausgeschlossen werden. Das Bezugsrecht kann auch vom Board of Directors beschränkt oder ausgeschlossen werden, sofern die Hauptversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren dazu ermächtigt, die neuen Aktien unter Beschränkung oder Ausschluss von Bezugsrechten auszugeben. Hauptversammlungsbeschlüsse dieser Art müssen mit einer Zweidrittel-Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst werden, wenn bei besagter Versammlung weniger als die Hälfte des ausgegebenen Grundkapitals anwesend oder vertreten ist. Davon ausgenommen sind Beschlüsse zur Ausgabe von Aktien oder Gewährung von Bezugsrechten für Aktien für einen Gesamtausgabepreis von über 500.000.000 Euro je Ausgabe

ohne bevorrechtigte Bezugsrechte sowie die Delegation dieser Befugnisse des Boards of Directors, die mit 75 % der bei der Hauptversammlung abgegebenen Stimmen genehmigt werden müssen.

Gemäß dem bei der am 31. Mai 2012 abgehaltenen Jahreshauptversammlung angenommenen Aktionärsbeschluss wurde dem Board of Directors die Befugnis verliehen, (i) Aktien auszugeben und Bezugsrechte für Aktien zu gewähren, die Teil des genehmigten Aktienkapitals von EADS sind, vorausgesetzt, dass diese Befugnisse auf 0,15 % des genehmigten Aktienkapitals der Gesellschaft beschränkt sind und (ii) bevorrechtigte Bezugsrechte zu beschränken oder auszuschließen, in beiden Fällen jeweils für eine bei der für 2013 anberaumten Jahreshauptversammlung endende Frist. Die Aktionäre werden bei der Jahreshauptversammlung der Aktionäre der Gesellschaft am 29. Mai 2013 um die erneute Erteilung dieser Befugnisse ersucht, vorausgesetzt, dass diese erneute Befugnis nicht mit der Ausgabe von Aktien oder Gewährung von Bezugsrechten für Aktien verbunden ist, die eine Stimmenmehrheit von 75 % erfordert.

Die Hauptversammlung kann das ausgegebene Aktienkapital durch die Einziehung von Aktien oder die Senkung des Nennwertes der Aktien durch eine Änderung der Satzung senken. Die Einziehung von Aktien erfordert die Genehmigung durch eine Zweidrittelmehrheit der bei der Hauptversammlung abgegebenen Stimmen, wenn weniger als die Hälfte des ausgegebenen Kapitals bei dieser Versammlung anwesend bzw. vertreten ist; die Senkung des Nennwertes durch eine Änderung der Satzung erfordert die Genehmigung durch eine Zweidrittelmehrheit der bei der Hauptversammlung abgegebenen Stimmen, wobei jedoch gemäß der Satzung für bestimmte Änderungen der Satzung eine Mehrheit von 75 % erforderlich ist.

3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren

Außer den Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt werden (siehe „Corporate Governance — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), gibt es keine Wertpapiere, die sofort oder langfristig Zugriff auf das Aktienkapital von EADS ermöglichen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die mögliche Verwässerung insgesamt, die bei Ausübung aller Aktienoptionen, die bis zum 31. Dezember 2012 ausgegeben wurden, eintreten würde:

	Anzahl Aktien	Verwässertes Kapital in Prozent	Anzahl der Stimmrechte	Prozentsatz Verwässerte Stimmrechte ⁽¹⁾
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die bis zum 31. Dezember 2012 ausgegeben wurden	827.367.945	98,6 %	822.141.410	98,6 %
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten	11.356.143	1,4 %	11.356.143	1,4 %
Potenzielles Grundkapital von EADS insgesamt	838.724.088	100 %	833.497.553	100 %

(1) Der potenzielle Verwässerungseffekt durch Ausübung dieser Aktienoptionen bezogen auf Stimmrechte bzw. Kapital kann durch Aktienrückkaufprogramme der Gesellschaft bzw. die anschließende Einziehung von zurückgekauften Aktien reduziert werden. Siehe „— 3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen“.

3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft

Datum	Transaktionsart	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen / stornierten Aktien	Agio ⁽¹⁾	Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach der Transaktion	Emittiertes Gesamtkapital nach der Transaktion
29.12.98	Gründung	1.000 NLG	100	-	100	100.000 NLG
03.04.00	Umstellung auf €	€1	50.000	-	50.000	€50.000
08.07.00	Aktienemission gegen Einlagen von Aerospatiale Matra, DASA AG und SEPI	€1	715.003.828	€1.511.477.044	715.053.828	€715.053.828
13.07.00	Aktienemission zwecks öffentlichen Angebots und Notierung	€1	80.334.580	€1.365.687.860	795.388.408	€795.388.408
21.09.00	Aktienemission zwecks öffentlichen Angebots und Notierung	€1	11.769.259	€168.300.403	807.157.667	€807.157.667
05.12.01	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebots (<i>note d'opération</i> von der COB ⁽²⁾ am 13. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1209 genehmigt)	€1	2.017.894	€19.573.571,80	809.175.561	€809.175.561
04.12.02	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebot (<i>note d'opération</i> von der COB am 11. Oktober 2002 unter der Nummer 02-1081 genehmigt)	€1	2.022.939	€14.470.149,33	811.198.500	€811.198.500
05.12.03	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebots (<i>note d'opération</i> von der COB am 25. September 2003 unter der Nummer 03-836 genehmigt)	€1	1.686.682	€19.363.109,36	812.885.182	€812.885.182
20.07.04	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 6. Mai 2004	€1	5.686.682	-	807.198.500	€807.198.500
03.12.04	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebots (<i>note d'opération</i> von der AMF am 10. September 2004 unter Nummer 04-755 genehmigt)	€1	2.017.822	€34.302.974	809.216.322	€809.216.322
Im Jahr 2004	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	€1	362.747	€6.133.436	809.579.069	€809.579.069
25.07.05	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 11. Mai 2005	€1	1.336.358	-	808.242.711	€808.242.711
29.07.05	Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter zwecks Angebots (<i>note d'opération</i> von der AMF am 4. Mai 2005 unter Nummer 05-353 genehmigt)	€1	1.938.309	€34.618.198,74	810.181.020	€810.181.020
Im Jahr 2005	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	€1	7.562.110	€144.176.031,61	817.743.130	€817.743.130
20.07.06	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 4. Mai 2006	€1	6.656.970	-	811.086.160	€811.086.160
Im Jahr 2006	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	€1	4.845.364	€89.624.589	815.931.524	€815.931.524
Im Jahr 2007	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 4. Mai 2007	€1	4.568.405	-	811.363.119	€811.363.119
09.05.07	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	€1	2.037.835	€33.482.173	813.400.954	€813.400.954
Im Jahr 2007	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	€1	613.519	€9.438.683	814.014.473	€814.014.473
Im Jahr 2008	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 26. Mai 2008	€1	1.291.381	-	812.723.092	€812.723.092
25.07.08	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	€1	2.031.820	€22.084.500	814.754.912	€814.754.912
Im Jahr 2008	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	€1	14.200	€208.030	814.769.112	€814.769.112
31.07.09	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2009	€1	22.987	-	814.746.125	€814.746.125
18.12.09	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	€1	1.358.936	€13.263.215	816.105.061	€816.105.061
Im Jahr 2010	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	€1	297.661	€4.477.168	816.402.722	€816.402.722
29.07.11	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	€1	2.445.527	€34.602.580	818.848.249	€818.848.249
09.08.11	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 26. Mai 2011	€1	78.850	-	818.769.399	€818.769.399
Im Jahr 2011	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	€1	1.712.892	€25.995.005	820.482.291	€820.482.291
30.07.12	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	€1	2.177.103	€38.084.482	822.659.394	€822.659.394
08.08.12	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung vom 31. Mai 2012	€1	553.233	-	822.106.161	€822.106.161
Im Jahr 2012	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden ⁽³⁾	€1	5.261.784	€98.893.293	827.367.945	€827.367.945

(1) Die Kosten (abzüglich Steuern) im Zusammenhang mit dem öffentlichen Erstzeichnungsangebot der Gesellschaft im Juli 2000 wurden mit dem Aktienagio in Höhe von 55.849.772 € verrechnet.
(2) Vorgänger der AMF.
(3) Weitere Informationen über Aktienoptionspläne, unter denen diese Optionen Mitarbeitern von EADS gewährt wurden, entnehmen Sie bitte „Corporate Governance – 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

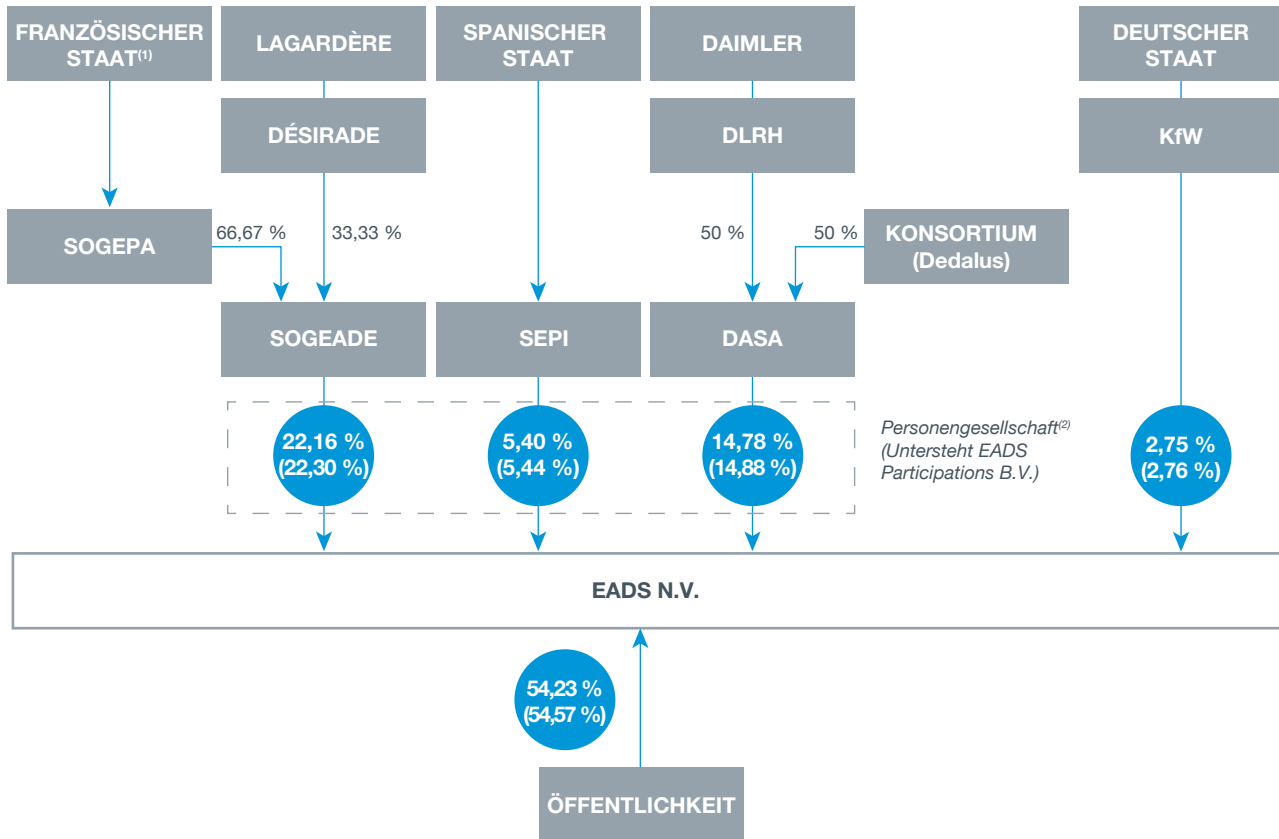
3.3.1 Aktionärsstruktur

Per 31. Dezember 2012 wurden 14,78 % des Grundkapitals von EADS von der Daimler Aerospace AG („DASA“) gehalten, deren Grundkapital per 31. Dezember 2012 zu 50 % von der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG („DLRH“), einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Daimler AG („Daimler“) und zu 50 % von einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren („Dedalus“) gehalten wurde, wobei Daimler die Stimmrechte aller von DASA gehaltenen EADS-Aktien kontrolliert. *Société de Gestion de l'Aéronautique, de la Défense et de l'Espace* („Sogead“) eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital per 31. Dezember 2012 zu 66,67 % von der *Société de Gestion de Participations Aéronautiques* („Sogepa“), einer französischen Staatsholdinggesellschaft, und zu 33,33 % von Désirade (einer französischen *société par actions simplifiée* im vollständigen Besitz der Lagardère SCA („Lagardère“)) gehalten wurde, hielt 22,16 % des Grundkapitals von EADS. Demnach befanden sich 36,94 % des Grundkapitals von EADS im Besitz von DASA und Sogead, die EADS über eine von EADS Participations B.V. gemanagte Personengesellschaft nach niederländischem Recht („Contractual Partnership“) gemeinsam beherrschen. *Sociedad Estatal de Participaciones Industriales* („SEPI“), eine spanische

Staatsholdinggesellschaft und Mitglied der Personengesellschaft („Contractual Partnership“), hielt 5,40 % des Grundkapitals von EADS. Die Kreditanstalt für Wiederaufbau („KfW“), eine Anstalt des öffentlichen Rechts, die der Förderung inländischer und internationaler Zielsetzungen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland dient, hielt 2,76 % des Grundkapitals von EADS. Per 31. Dezember 2012 hatte sich die KfW auch bereit erklärt, 65 % an Dedalus zu erwerben. Diese Akquisition wurde am 2. Januar 2013 abgeschlossen, wie unter „3.3.2.1 Änderungen der Aktionärsstruktur“ beschrieben. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) und die Gesellschaft hielten 54,23 % bzw. 0,63 % des Grundkapitals von EADS. Die République Française (der „französische Staat“) hielt direkt 0,06 % des Grundkapitals, wobei dieser Aktienbestand bestimmten spezifischen Bestimmungen unterliegt.

Das nachstehende Diagramm veranschaulicht die Eigentümerstruktur von EADS zum 31. Dezember 2012 (% des Kapitals und der Stimmrechte (in Klammern) vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden). Siehe „Corporate Governance — 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

EIGENTÜMERSTRUKTUR VON EADS ZUM 31. DEZEMBER 2012



(1) Der französische Staat stand im direkten Besitz von weiteren 0,06 % of des Grundkapitals.

(2) EADS Participations B.V. übte die mit den von Sogead, DASA und Sepi verpfändeten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte aus, wobei diese den Rechtstitel an ihrem jeweiligen Aktienbesitz behalten.

Per 31. Dezember 2012 hielt EADS direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der EADS direkt oder indirekt über 50 % des Grundkapitals hält, 5.226.535 seiner eigenen Aktien, was 0,63 % des ausgegebenen Grundkapitals entspricht. Die im Besitz von EADS stehenden eigenen Aktien sind nicht mit Stimmrechten ausgestattet.

Angaben zu der Anzahl der Aktien und Stimmrechte, die die Mitglieder des Boards of Directors und des Executive Committee halten, finden sich im Abschnitt „Corporate Governance – 4.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte“.

Etwa 1,7 % des Aktienkapitals (und der Stimmrechte) wurden per 31. Dezember 2012 von EADS-Mitarbeitern gehalten.

3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

Am 5. Dezember 2012 haben sich das Board of Directors, die damaligen Kernaktionäre von EADS – Daimler, DASA, Sogead, Lagardère, Sogepa und SEPI – sowie die KfW in einer Vereinbarung (die „**Mehrparteienvereinbarung**“) auf eine weitreichende Änderung der Aktionärs- und Führungsstruktur von EADS geeinigt. Die Mehrparteienvereinbarung zielte auf eine weitere Normalisierung und Vereinfachung der Führungsstruktur von EADS ab und soll dabei eine Aktionärsstruktur schaffen, die es Frankreich, Deutschland und Spanien ermöglicht, ihre berechtigten strategischen Interessen zu schützen. Das war ein wichtiger Fortschritt in der Entwicklung der Führungsstruktur von EADS.

Die Mehrparteienvereinbarung sah wesentliche Veränderungen der Aktionärsstruktur von EADS vor. Darüber hinaus erfolgte der Eintritt einer Reihe verbundener Transaktionen (gemeinschaftlich als die „**Vollendung**“ bezeichnet) innerhalb einer angemessenen kurzen Frist nach der am 27. März 2013 abgehaltenen außerordentlichen Hauptversammlung. Dies führte zu mehreren Veränderungen in der Führungsstruktur von EADS, einschließlich Veränderungen bei der Zusammensetzung des Boards of Directors sowie interner Bestimmungen und Veränderungen der Satzung von EADS. Der Beteiligungsvertrag (das „**Participation Agreement**“) zwischen den ehemaligen EADS-Hauptaktionären und, zum 31. Dezember 2012,

einschließlich der KfW (zusammenfassend als die „**ehemaligen Konsortiumsmitglieder**“ bezeichnet), die Contractual Partnership und die damit verbundenen Vereinbarungen (zusammen das „**ehemalige Konsortium**“) wurden beendet und teilweise durch einen weniger umfassenden, ausschließlich zwischen der Gesellschaft zur Beteiligungsverwaltung GZBV mbH & Co. KG, einer Tochtergesellschaft der KfW („**GZBV**“), Sogepa und SEPI bestehenden Aktionärsvertrag ersetzt (der „**Aktionärsvertrag**“), (wobei Sogepa und SEPI sich einverstanden erklärt haben, gemeinsam weniger als 30 % der Stimmrechtsbeteiligung an EADS zu halten). Der Aktionärsvertrag verleiht den Parteien nicht das Recht, Mitglieder des Boards oder des Management-Teams zu ernennen oder sich an der Führung von EADS zu beteiligen.

3.3.2.1 Änderungen der Aktionärsstruktur

Im Rahmen einer in der Mehrparteienvereinbarung vorgesehenen Transaktion veräußerte Daimler am 6. Dezember 2012 insgesamt 61,1 Millionen EADS-Aktien (etwa 7,44 % der im Umlauf befindlichen EADS-Aktien) in einem beschleunigten Bookbuilding-Verfahren (Accelerated Bookbuilding – „**ABB**“). Dadurch verringerten sich die Finanzbeteiligung von Daimler an EADS auf etwa 7,44 Prozent und die Stimmrechtsanteile auf 14,88 %. Die KfW übernahm im Rahmen des ABB 2,76 Prozent der im Umlauf befindlichen EADS-Aktien. In einer zweiten Transaktion übernahm die KfW (über eine hundertprozentige Tochtergesellschaft) am 2. Januar 2013 insgesamt 65 % der Aktien des Dedalus-Konsortiums und baute damit ihre Beteiligung am Dedalus-Konsortium auf 78 % aus. Die verbleibenden 22 % werden von öffentlichen deutschen Körperschaften gehalten. Das Dedalus-Konsortium hielt zum Datum dieses Erwerbs eine Finanzbeteiligung von 7,44 % an EADS. Aufgrund dieser beiden Transaktionen hielt die KfW Stimmrechtsanteile in Höhe von 2,76 % und eine Finanzbeteiligung von 8,56 % an EADS – 2,76 % direkt und 5,80 % über Dedalus. Die anderen am Dedalus-Konsortium beteiligten deutschen öffentlichen Körperschaften hielten über Dedalus eine Finanzbeteiligung von 1,64 % an EADS. Die KfW und die anderen deutschen öffentlichen Körperschaften hielten daher unmittelbar nach diesen Erwerbungen gemeinsam eine Finanzbeteiligung von 10,2 % an EADS.

3.3.2.2 Neue Führungsstrukturen

Nach der Vollendung wurden wesentliche Änderungen der Corporate Governance-Vereinbarungen von EADS vorgenommen. Durch diese Veränderungen soll eine weiter normalisierte und vereinfachte EADS-Führungsstruktur erreicht werden, die sich an Best Practices für Corporate Governance orientiert und bei der es keine kontrollierende Gruppe von Hauptaktionären gibt. Bestimmte Änderungen der Corporate Governance-Vereinbarungen von EADS wurden in der Satzung berücksichtigt, wie unter anderem (i) Offenlegungspflichten für Aktionäre, die dann zur Anwendung gelangen, wenn ihre Beteiligungen an EADS bestimmte Schwellenbeträge erreichen oder überschreiten, und (ii) Besitzbeschränkungen, die Aktionären untersagen, allein oder mit Dritten handelnd Beteiligungen in Höhe von mehr als 15 % des Grundkapitals oder der Stimmrechte von EADS zu halten. Siehe

Abschnitt 3.1.11 und 3.1.12 oben. Außerdem wurden Änderungen an der Zusammensetzung des Boards of Directors und seinen interner Bestimmungen vorgenommen. Siehe Abschnitt 4 unten.

3.3.2.3 Neue Aktionärsvereinbarungen

Grandfathering-Vereinbarung

Bei Vollzug schlossen die französische Regierung, Sogepa, die deutsche Regierung, die KfW und GZBV (wobei alle Parteien zusammen als die „**Parteien**“ und einzeln jeweils als eine „**Partei**“ bezeichnet werden) eine Vereinbarung hinsichtlich der in der Satzung vorgesehenen Grandfathering-Rechte. Nachstehend folgt eine Zusammenfassung dieser Vereinbarung.

Individuelle Grandfathering-Rechte

Eine Partei, der individuelle Grandfathering-Rechte gemäß Artikel 16.1.b der Satzung eingeräumt werden (Parteien mit „**individuellen Grandfathering-Rechten**“) behält ihre in der Satzung festgelegten individuellen Grandfathering-Rechte, wenn der neue EADS-Aktionärsverbund (der „**neue Verbund**“) später aufgelöst wird (zum Beispiel durch Beendigung des Aktionärsvertrags) oder wenn sie aus dem neuen Verbund ausscheidet.

Verlust individueller Grandfathering-Rechte

Werden einer Partei und ihren Tochtergesellschaften individuelle Grandfathering-Rechte gemäß Artikel 16.1.b in Verbindung mit Artikel 16.3 der Satzung eingeräumt (Tochtergesellschaften mit „**abgeleiteten Grandfathering-Rechten**“, und mit individuellen Grandfathering-Rechten und abgeleiteten Grandfathering-Rechten, zusammen „**Grandfathering-Rechte**“), so verlieren sie das Recht auf Ausübung ihrer Grandfathering-Rechte, wenn:

- der neue Verbund aufgelöst wird, weil sie oder ihre Tochtergesellschaften das Ende dieses Verbunds tatsächlich oder mittelbar herbeigeführt haben; oder
- sie oder ihre relevanten Tochtergesellschaften aus dem neuen Verbund ausscheiden,

und Auflösung oder Ausscheiden nicht aus berechtigtem Grund und nicht wegen wesentlicher, fortgesetzter Verstöße des anderen Hauptmitglieds des neuen Verbunds gegen die Vereinbarungen des neuen Verbunds, einschließlich jedoch nicht abschließend des Aktionärsvertrags erfolgen.

Falls in Zukunft die Stimmrechte des anderen Hauptmitglieds des neuen Verbunds zusammen mit denen seiner Tochtergesellschaften für einen durchgehenden Zeitraum von drei Monaten weniger als 3 % der ausstehenden Gesamt-Stimmrechte von EADS ausmachen, leben die Grandfathering-Rechte der Partei und ihrer Tochtergesellschaften, die nicht mehr berechtigt waren von ihren Grandfathering-Rechten Gebrauch zu machen, von da an wieder auf, und Sogepa und GZBV informieren die Gesellschaft gemeinsam darüber.

Mitteilung an die Gesellschaft

EADS muss keine der in Artikel 15 der Satzung gemäß der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung vorgesehenen Maßnahmen ergreifen, wenn und solange das Unternehmen

(i) nicht eine gemeinsame schriftliche Anweisung von Sogepa und GZBV im Hinblick auf die Ergreifung von in Artikel 15 der Satzung gemäß der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung vorgesehenen Maßnahmen erhält oder (ii) eine Kopie einer bindenden Empfehlung von drei unabhängigen, unparteiischen, neutralen und sachverständigen Schlichtern (Expert Adjudicators) zur Beilegung von Streitigkeiten erhält, die sich aus oder in Verbindung mit der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung ergeben.

EADS entsteht durch solche Maßnahmen nach Erhalt solcher gemeinsamer Anweisungen oder bindenden Empfehlung keine Haftung gegenüber den Parteien, und EADS muss sich nicht um eine Auslegung der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung oder irgendeiner solchen gemeinsamen Anweisung oder bindenden Empfehlung bemühen.

Ungeachtet der Beschreibung unter „Sonstige Bestimmungen – Gerichtsstand“ sind ausschließlich die Gerichte der Niederlande für Rechtsstreitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüche zuständig, die die Rechte oder Pflichten von EADS aus der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung berühren.

Sonstige Bestimmungen

Beendigung. Die postkonsortiale Grandfathering-Vereinbarung endet nur, wenn entweder der französische Staat und seine Staatsunternehmen oder der deutsche Staat und seine Staatsunternehmen keine Aktien von EADS mehr halten.

Geltendes Recht. Das Recht der Niederlande.

Gerichtsstand. Bindende Empfehlung für Rechtsstreitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüche, die sich aus oder in Verbindung mit der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung ergeben, gemäß dem in der postkonsortialen Grandfathering-Vereinbarung erläuterten Verfahren; jedoch sind die Gerichte der Niederlande allein zuständig, sofern es zulässig ist, Gerichte anzurufen, um Rechtsstreitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüche zu lösen.

Ende des ehemaligen Konsortiums und der neue Aktionärsvertrag

Mit der Vollendung endete das ehemalige Konsortium und Sogepa, GZBV und SEPI schlossen den Aktionärsvertrag, dessen Umfang gegenüber dem ehemaligen Konsortium stark eingeschränkt ist.

Nachfolgend finden Sie eine weitere Beschreibung des Aktionärsvertrags, der ausschließlich auf einer schriftlichen Zusammenfassung der wesentlichen Bestimmungen des Aktionärsvertrags beruht, die EADS von Sogepa, GZBV und SEPI (alle Parteien zusammen die „Aktionäre“) gemäß der Mehrparteienvereinbarung zur Verfügung gestellt wurde.

Führungsstruktur der Gesellschaft

Ernennung der Mitglieder des Boards of Directors. Die Aktionäre haben alle Beschlussanträge im Zusammenhang mit der Ernennung von Directors, die der Hauptversammlung der Gesellschaft gemäß den Bedingungen der Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat und der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat (wie nachstehend erläutert) vorgelegt

wurden, anzunehmen. Falls aus irgendeinem Grund eine gemäß der Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat und der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat als Director zu ernennende Person nicht nominiert wird, haben die Aktionäre sich nach besten Kräften zu bemühen, dass diese Person als Director ernannt wird.

Sogepa und GZBV unterstützen die Ernennung eines spanischen Staatsangehörigen, den ihnen SEPI gegebenenfalls als Mitglied des Boards of Directors der Gesellschaft vorstellt, jedoch mit der Maßgabe, dass diese Person als unabhängiger Director für das Board of Directors gemäß den in der Geschäftsordnung festgelegten Bedingungen qualifiziert ist, und sie stimmen als Aktionäre im Rahmen jeder Hauptversammlung der Gesellschaft für diese Ernennung und gegen die Ernennung jedweder anderen Person für diese Position.

Wenn die Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat und / oder die Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat aus irgendeinem Grund beendet wurde(n), so schlagen KfW bzw. Sogepa gegebenenfalls zwei Personen vor, und die Aktionäre werden sich nach besten Kräften darum bemühen, dass diese beiden Personen zu Board-Mitgliedern ernannt werden.

Änderung der Satzung. Sogepa und GZBV beraten sich bezüglich aller vorgeschlagenen Beschlussfassungen, durch die die Geschäftsordnung und / oder die Satzung geändert werden sollen. Sofern Sogepa und GZBV nicht bereit sind, gemeinsam für diesen Beschlussantrag zu stimmen, müssen die Aktionäre gegen diesen Beschlussantrag stimmen. Wenn Sogepa und GZBV sich über diesen Beschlussantrag einigen, müssen die Aktionäre für diesen Beschlussantrag stimmen.

Vorbehaltene Angelegenheiten. Bei Angelegenheiten, die der Genehmigung durch eine qualifizierte Mehrheit auf der Ebene des Boards of Directors bedürfen („vorbehaltene Angelegenheiten“), können alle Mitglieder des Boards of Directors frei ihre persönliche Meinung äußern. Wenn die Umsetzung einer vorbehaltenen Angelegenheit einen Beschluss der Hauptversammlung der Gesellschaft erfordert, beraten sich Sogepa und GZBV mit dem Ziel, zu einer gemeinsamen Position zu gelangen. Sollten Sogepa und GZBV zu keiner gemeinsamen Position gelangen, so bleibt es Sogepa und GZBV unbenommen, nach eigenem freiem Ermessen ihre Stimme abzugeben.

Vorherige Absprache. Sogepa und GZBV beraten sich über jede der Hauptversammlung unterbreitete Beschlussvorlage, außer wenn diese sich auf vorbehaltenen Angelegenheiten oder die Geschäftsordnung beziehen.

Interessenausgleich

Die Aktionäre sind sich über ihr gemeinsames Ziel einig, untereinander wie im folgt einen Ausgleich ihrer jeweiligen Interessen an der Gesellschaft anzustreben:

- so nahe wie vernünftigerweise möglich an 12 % der Sogepa-Stimmrechte mitsamt allen Sogepa und / oder dem französischen Staat zuzurechnenden Stimmen entsprechend den niederländischen Übernahmevorschriften, außer Stimmrechten, die gemeinsam mit den anderen Parteien auszuüben sind;

- so nahe wie vernünftigerweise möglich an 12 % der GZBV-Stimmrechte mitsamt allen GZBV und / oder dem deutschen Staat zuzurechnenden Stimmen entsprechend den niederländischen Übernahmevorschriften, außer Stimmrechten, die gemeinsam mit den anderen Parteien auszuüben sind;
- so nahe wie vernünftigerweise möglich an 4 % der SEPI-Stimmrechte mitsamt allen SEPI und / oder dem spanischen Staat zuzurechnenden Stimmen entsprechend den niederländischen Übernahmevorschriften, außer Stimmrechten, die gemeinsam mit den anderen Parteien auszuüben sind.

Schwellenwert für ein obligatorisches Übernahmeangebot

Die Gesamtheit aller Stimmrechte der Aktionäre wird stets unter 30 % der Stimmrechte der Gesellschaft oder unter dem Schwellenwert liegen, ab dem ein obligatorisches Übernahmeangebot durch einen der Aktionäre ausgelöst wird (der „**Schwellenwert für ein obligatorisches Übernahmeangebot**“). Sollte die Gesamtheit aller Stimmrechte der Aktionäre den Schwellenwert für ein obligatorisches Übernahmeangebot übersteigen, so unternehmen die Aktionäre alle geeigneten Anstrengungen, sobald dies billigerweise praktikabel ist, jedoch spätestens innerhalb von 30 Tagen, um unter den Schwellenwert für ein obligatorisches Übernahmeangebot zu fallen.

Übertragung von Wertpapieren

Zulässige Übertragung. Übertragung von Wertpapieren durch einen Aktionär an eine mit ihm verbundene Gesellschaft.

Vorkaufsrecht. Anteilige Vorkaufsrechte der Aktionäre für den Fall, dass ein Aktionär die Übertragung von Wertpapieren, die von ihm gehalten werden, direkt an einen Dritten oder über den Markt beabsichtigt.

Kaufoptionsrecht. Kaufoptionsrecht zugunsten von Aktionären für den Fall, dass das Aktienkapital oder die Stimmrechte eines Aktionärs nicht mehr mehrheitlich direkt oder indirekt vom französischen Staat, dem deutschen Staat bzw. dem spanischen Staat gehalten werden.

Mitverkaufsrecht. Mitverkaufsrecht zugunsten von SEPI für den Fall, dass Sogepa, der französische Staat oder mit ihnen verbundene Gesellschaften und öffentliche französische Körperschaften und GZBV, der deutsche Staat oder mit ihnen verbundene Gesellschaften und öffentliche Körperschaften gemeinsam anbieten, die Gesamtheit aller ihrer Stimmrechtsanteile zu übertragen.

Sonstige Bestimmungen

Beendigung. Der Aktionärsvertrag kann seine Gültigkeit in Bezug auf einen oder mehrere Aktionäre und / oder in Bezug auf die mit ihnen verbundenen Gesellschaften verlieren, wenn es zu bestimmten Änderungen ihrer Aktienbeteiligung an EADS oder dem oder den EADS-Aktionär(en) kommt.

Geltendes Recht. Das Recht der Niederlande.

Gerichtsstand. Schiedsgerichtsbarkeit in Übereinstimmung mit der Schiedsgerichtsordnung der Internationalen Handelskammer mit Schiedsgerichtssitz in Den Haag (Niederlande).

3.3.2.4 Beschränkungen für Transaktionen mit EADS-Aktien

Nach der Vollendung haben Lagardère und Daimler das Recht, ihre EADS-Aktien ohne vertragliche Einschränkungen (bis auf die gegenseitigen Verpflichtungen zwischen Lagardère und Daimler im Hinblick auf solche Verkäufe) zu veräußern. SEPI kann von der Vollendung bis zum Geschäftsschluss am 9. April 2013 bis zu 1,15 % des EADS-Aktienkapitals verkaufen. Abgesehen davon verpflichteten sich Sogepa und SEPI, vor dem 1. Januar 2014 beziehungsweise vor dem Zeitpunkt, zu dem Daimler weitere 5 % seiner Finanzbeteiligung an EADS verkauft hat, je nachdem was früher eintritt, keine EADS-Aktien am Markt zu veräußern.

3.3.2.5 Verpflichtungen bezüglich der Interessen bestimmter Stakeholder

Der EADS-Konzern ist im Zusammenhang mit bestimmten Interessen seiner ehemaligen Hauptaktionäre und des deutschen Staats gewisse Verpflichtungen und Vereinbarungen eingegangen.

Sicherheitsvereinbarungen mit den Staaten sowie diesbezügliche Verpflichtungen und Verhandlungen

EADS und der französische Staat haben eine Änderung des jetzigen Abkommens zwischen dem französischen Staat und EADS über das EADS-Geschäft mit ballistischen Flugkörpern vereinbart (in der geänderten Fassung „**Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat**“). Gemäß der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat werden einige sensible französische Militäraktivitäten in einem EADS-Tochterunternehmen zusammengefasst („**französisches Verteidigungsunternehmen**“). Bei der Vollendung brachte EADS bestimmte sensible französische militärische Ressourcen in das französische Verteidigungsunternehmen ein. Der französische Staat hat das Recht, der Berufung von drei externen Directors in das Board of Directors des französischen Verteidigungsunternehmens („**französische externe Verteidigungs-Directors**“) zuzustimmen oder diese abzulehnen. Von diesen müssen gemäß der Geschäftsordnung mindestens zwei Directors als unabhängige Directors für das EADS Board of Directors qualifiziert sein. Der französische Staat kann die Directors des französischen Verteidigungsunternehmens jedoch nicht selbst vorschlagen oder ernennen. Von den französischen externen Verteidigungs-Directors müssen zwei auch Mitglieder des Boards sein. Die französischen externen Verteidigungs-Directors dürfen weder (i) Angestellte, Manager oder Führungskräfte eines zum Konzern gehörenden Unternehmens sein (sie dürfen jedoch dem Board angehören) noch (ii) dürfen sie wesentliche laufende berufliche Beziehungen zum Konzern haben.

EADS und der deutsche Staat haben eine Vereinbarung zum Schutz wichtiger Sicherheitsinteressen des deutschen Staats geschlossen („**Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat**“). Gemäß der Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat werden bestimmte sensible deutsche militärische Ressourcen von einer EADS-Tochtergesellschaft gehalten („**Deutsches Verteidigungsunternehmen**“). Der deutsche Staat hat das

Recht, der Berufung von drei externen Aufsichtsratsmitgliedern für das Deutsche Verteidigungsunternehmen („**deutsche externe Verteidigungs-Directors**“) zuzustimmen oder diese abzulehnen. Von diesen müssen gemäß der Geschäftsordnung mindestens zwei Directors als unabhängige Directors für das EADS Board of Directors qualifiziert sein. Der deutsche Staat kann die Directors des Deutschen Verteidigungsunternehmens jedoch nicht selbst vorschlagen oder ernennen. Von den deutschen externen Verteidigungs-Directors müssen zwei auch Mitglieder des Boards sein. Die Voraussetzungen für das Amt eines deutschen externen Verteidigungs-Directors sind vergleichbar mit denen für einen eines französischen externen Verteidigungs-Directors, mit der zusätzlichen Voraussetzung, dass ein deutscher externer Verteidigungs-Director kein Beamter sein darf.

EADS hat sich verpflichtet, Verhandlungen mit dem spanischen Staat aufzunehmen, um eine eigene Sicherheitsvereinbarung über den Schutz der wesentlichen Sicherheitsinteressen des spanischen Staats zu schließen.

Dassault Aviation

EADS plant eine Vereinbarung mit dem französischen Staat, gemäß welcher EADS

- dem französischen Staat ein Vorkaufsrecht einräumen wird, falls der Konzern seine Beteiligung an Dassault Aviation ganz oder teilweise veräußert und
- sich verpflichten wird, sich vor Entscheidungen bei Hauptversammlungen von Dassault Aviation mit dem französischen Staat abzusprechen.

3.3.3 Art der Aktien

Die Aktien von EADS sind Namensaktien. Das Board of Directors kann beschließen, einige oder alle Aktien in Inhaberaktien umzuwandeln.

Die Aktien werden im Aktionärsregister eingetragen, ohne dass eine Aktienurkunde ausgegeben wird, es sei denn, das Board

Der Abschluss dieser Vereinbarung hängt vom Erhalt einer entsprechenden Verzichtserklärung der französischen Börsenaufsichtsbehörde auf ein obligatorisches Angebot ab.

Börsennotierungen

EADS sichert den Parteien des Aktionärsvertrags zu, dass EADS-Aktien während der Laufzeit des Aktionärsvertrags ausschließlich in Frankreich, Deutschland und Spanien börsennotiert sind.

Sonderrechte des französischen Staats

EADS hält in einem zwischen EADS und dem französischen Staat abgeschlossenen Vertrag (der „**Vertrag über ballistische Raketen**“) dem französischen Staat folgende Rechte eingeräumt: (a) ein Vetorecht und darauf folgende Kaufmöglichkeit bezüglich des mit ballistischen Raketen verbundenen Geschäfts von EADS, wobei das Veto unter bestimmten Umständen eingelegt und die Kaufmöglichkeit wahrgenommen werden kann, unter anderem, wenn (i) Dritte direkt oder indirekt, entweder alleine oder gemeinsam handelnd, über 15 % des Grundkapitals oder der Stimmrechte von EADS oder ein Mehrfaches davon erwerben oder wenn (ii) der Verkauf der mit ballistischen Raketen zusammenhängenden Vermögenswerte oder der Aktien von Gesellschaften, die dieses Geschäft betreiben, erwogen wird; und (b) das Recht, Einwände gegen die Übertragung solcher Vermögenswerte oder Aktien zu erheben.

EADS, der französische Staat und MBDA sind Vertragsparteien eines ähnlichen Abkommens über die Vermögenswerte, die sich aus den französischen luftgestützten Nuklearsystemen zusammensetzen, unter dem der französische Staat ähnliche Rechte hat.

3

of Directors hat für alle oder bestimmte Aktien die Ausgabe von Aktienurkunden beschlossen. Aktienurkunden werden in der Form ausgegeben, die das Board of Directors bestimmt. Namensaktien sind in einer vom Board of Directors zu bestimmenden Weise zu nummerieren.

3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde mit einem genehmigten Grundkapital von 500.000 Niederländischen Gulden („**NLG**“) gegründet, die in 500 Aktien mit einem Nennwert von jeweils 1.000 NLG unterteilt waren. Erster Zeichner der Gesellschaft war Aerospatiale Matra, an die am 29. Dezember 1998 100 Aktien ausgegeben wurden. Diese Aktien wurden am 28. Dezember 1999 per notarieller Übertragungsbescheinigung an die DASA AG übertragen.

Die Änderungen der Kapitalverhältnisse der Gesellschaft seit ihrer Börseneinführung und Notierung sind wie nachstehend aufgeführt (eine Beschreibung der Änderungen des ausgegebenen Kapitals

seit Gründung der Gesellschaft ist in Abschnitt „– 3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft“ enthalten).

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

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

Am 8. Juli 2004 kündigte Daimler an, dass Daimler (im Zusammenhang mit einer Hedging-Transaktion) alle EADS-Aktien (22.227.478 EADS-Aktien, die zu diesem Zeitpunkt 2,73 % des Kapitals und 2,78 % der EADS-Stimmrechte repräsentierten) mit Ausnahme seiner indirekten EADS-Aktien auf dem Markt platziert hatte.

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

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

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

Am 9. Februar 2007 traf Daimler eine Vereinbarung mit dem Dedalus-Konsortium, durch das Daimler seine Aktienbeteiligung an EADS von 22,5 % auf 15 % reduzierte, während das Gleichgewicht der Stimmrechte zwischen deutschen und französischen Aktionären beibehalten wurde. Das Dedalus-Konsortium erwarb somit eine Aktienbeteiligung von 7,5 % an EADS, während Daimler weiter die Stimmrechte des gesamten Pakets von 22,5 % der EADS-Aktien ausübt.

Am 26. Dezember 2007 verkaufte die JSC Vneshtorgbank 41.055.530 EADS-Aktien und übertrug sie an die Bank for Development and Foreign Economic Affairs (*Vnesheconombank*). EADS wurde nachfolgend über diese Transaktion informiert.

Am 26. Januar 2009 unterzeichneten Lagardère und Natixis, der alleinige Zeichner und Inhaber der von Lagardère im Jahr 2006 ausgegebenen, ausstehenden Pflichtwandelanleihen, eine Änderung der Zeichnungsvereinbarung. Darin wurde auf Initiative von Natixis vereinbart, das Rückzahlungsdatum der Pflichtwandelanleihen – und folglich das Lieferdatum der dritten Tranche von EADS-Aktien – vom 25. Juni 2009 auf den 24. März 2009 vorzulegen. Gemäß den Bestimmungen dieser Änderung lieferte Lagardère am 24. März 2009 20.370.000 EADS-Aktien, das entspricht 2,5 % des Kapitals und der Stimmrechte von EADS, an Natixis.

Am 19. März 2010 bestätigten Daimler und das Dedalus-Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, dass die am 9. Februar 2007 getroffene Vereinbarung zu den Aktienbeteiligungen und den Stimmrechten an EADS (wie oben erläutert) weiter bestehen sollte. Daimler und die Investoren erklärten am 16. März 2010 im deutschen Bundeskanzleramt ihre Bereitschaft zur Beibehaltung der bestehenden Vereinbarung ohne jegliche Änderungen. Daher hielt Daimler weiterhin 22,5 % der Stimmrechte an EADS, während seine wirtschaftliche Beteiligung nach wie vor 15 % betrug. Die bestehende Aufteilung der Stimmrechte zwischen deutschen und französischen Aktionären blieb somit unverändert.

Am 10. November 2011 gab Daimler bekannt, dass es eine Grundsatzvereinbarung mit der deutschen Bundesregierung getroffen habe, nach der die KfW eine Aktienbeteiligung an EADS von Daimler übernehmen würde.

Am 6. Dezember 2012 verkaufte Daimler in einer in der Mehrparteienvereinbarung vorgesehenen Transaktion 61,1 Millionen EADS-Aktien (ungefähr 7,44 % der ausstehenden EADS-Aktien) im Wege eines ABB. Damit wurde die wirtschaftliche Beteiligung von Daimler an EADS auf etwa 7,44 % und seine Stimmrechtsbeteiligung auf 14,88 % reduziert. Die KfW übernahm im Rahmen des ABB 2,76 % der im Umlauf befindlichen EADS-Aktien. In einer zweiten Transaktion übernahm die KfW (über eine hundertprozentige Tochtergesellschaft) am 2. Januar 2013 insgesamt 65 % der Aktien des Dedalus-Konsortiums und baute damit ihre Beteiligung am Dedalus-Konsortium auf 78 % aus. Die verbleibenden 22 % wurden von öffentlichen deutschen Körperschaften gehalten. Dedalus hielt zum Zeitpunkt dieses Erwerbs eine Finanzbeteiligung von 7,44 % an EADS. Aufgrund dieser beiden Transaktionen hielt die KfW Stimmrechtsanteile in Höhe von 2,76 % und eine Finanzbeteiligung von 8,56 % an EADS – 2,76 % direkt und 5,80 % über Dedalus. Die anderen am Dedalus-Konsortium beteiligten deutschen öffentlichen Körperschaften hielten über Dedalus eine Finanzbeteiligung von 1,64 % an EADS. Die KfW und die deutschen öffentlichen Körperschaften hielten daher unmittelbar nach diesen Erwerbungen gemeinsam eine Finanzbeteiligung von 10,2 % an EADS.

Am 19. März 2013 übertrug die KfW die 2,76 % ihrer unmittelbar gehaltenen EADS-Aktien an die GZBV. Im Rahmen der Vollendung wurden von der DASA gehaltene 7,44 % der in Umlauf befindlichen

EADS-Aktien an die GZBV übertragen, und DASA, die nun eine wirtschaftliche und Stimmrechtsbeteiligung von 7,44 % an EADS hält, wurde eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von Daimler. GZBV, die nun eine wirtschaftliche und Stimmrechtsbeteiligung von 10,2 % an EADS hält, gehört nun zu 83,96 % der KfW und zu 16,04 % anderen deutschen öffentlichen Körperschaften, die unmittelbar vor dieser Übertragung Investoren von Dedalus waren.

Im Rahmen der Vollendung wurden von Sogeadе gehaltene 7,44 % der in Umlauf befindlichen EADS-Aktien an Sogepa übertragen, und Sogeadе, die nun eine wirtschaftliche und Stimmrechtsbeteiligung von 7,44 % an EADS hält, wurde eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von Lagardère.

Die Entwicklung des Eigentums am Grundkapital und der Stimmrechte der Gesellschaft im Laufe der letzten drei Jahre ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

Aktionäre	Position zum 31. Dezember 2012			Position zum 31. Dezember 2011			Position zum 31. Dezember 2010		
	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien
DASA	14,77 %	14,87 %	122.225.136	22,35 %	22,45 %	183.337.704	22,46 %	22,55 %	183.337.704
Sogeadе	22,16 %	22,30 %	183.337.704	22,35 %	22,45 %	183.337.704	22,46 %	22,55 %	183.337.704
SEPI	5,40 %	5,44 %	44.690.871	5,45 %	5,47 %	44.690.871	5,47 %	5,49 %	44.690.871
KfW	2,75 %	2,76 %	22.725.182	-	-	-	-	-	-
Zwischensumme Contractual Partnership	45,08 %	45,37 %	372.978.893	50,14 %	50,36 %	411.366.279	50,39 %	50,59 %	411.366.279
Französischer Staat	0,06 %	0,06 %	502.746	0,06 %	0,06 %	502.746	0,06 %	0,06 %	502.746
Öffentlichkeit ⁽¹⁾	54,23 %	54,57 %	448.659.771	49,35 %	49,58 %	404.943.474	49,16 %	49,35 %	401.338.521
Eigener Aktienrückkauf ⁽²⁾	0,63 %	-	5.226.535	0,45 %	-	3.669.792	0,39 %	-	3.195.176
Gesamt	100 %	100 %	827.367.945	100 %	100 %	820.482.291	100 %	100 %	816.402.722

(1) Einschließlich Mitarbeiter von EADS. Zum 31. Dezember 2012 hielten Mitarbeiter von EADS ungefähr 1,7 % des Aktienkapitals (und der Stimmrechte).

(2) Die von der Gesellschaft gehaltenen Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Nach Wissen der Gesellschaft gibt es keine Pfandrechte an den Aktien der Gesellschaft.

Die Gesellschaft erbat die Offenlegung der Identität der wirtschaftlich Berechtigten ihrer Aktien, die von identifizierbaren Inhabern („*Titres au porteur identifiables*“) gehalten werden, die jeweils mehr als 2.000 Aktien halten. Anhand der Studie, die am 31. Dezember 2012 abgeschlossen wurde, wurden 1.512 Aktionäre

identifiziert, die insgesamt 435.424.496 EADS-Aktien halten (einschließlich 4.355.531 Aktien, die von Iberclear im Auftrag des spanischen Marktes und 30.203.957 Aktien, die von Clearstream im Auftrag des deutschen Marktes gehalten werden).

Die Aktionärsstruktur der Gesellschaft per 31. Dezember 2012 entspricht der Darstellung im Abschnitt „— 3.3.1 Aktionärsstruktur“.

3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

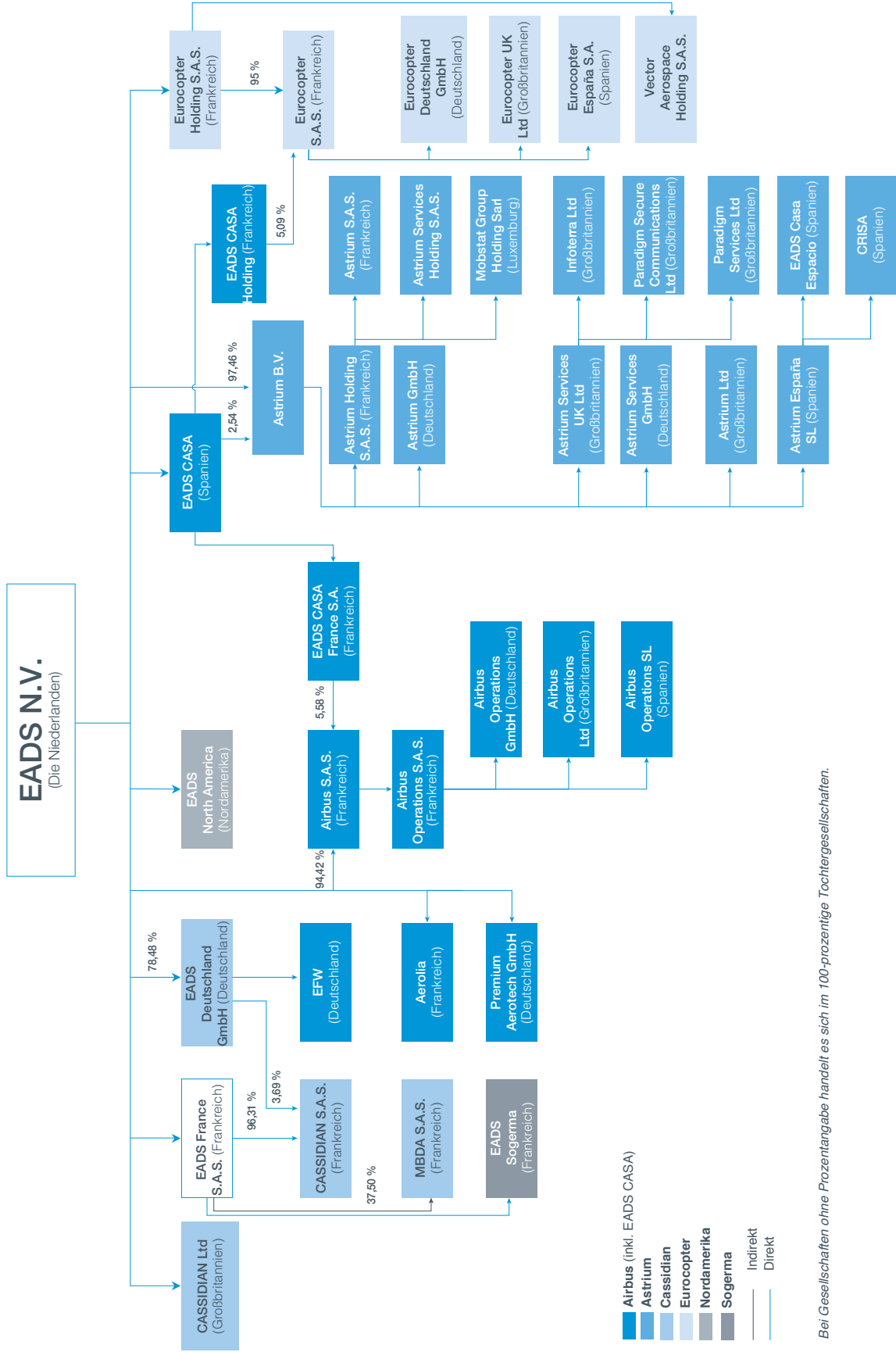
Siehe „— 3.3.1 Aktionärsstruktur“ und „— 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

3.3.6 Vereinfachte Struktur des EADS-Konzerns

Die folgende Grafik stellt die vereinfachte Organisationsstruktur von EADS zum 31. Dezember 2012 dar, die vier Divisionen und die wesentlichen Geschäftseinheiten umfasst. Siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS — 1.1.1 Überblick — Organisation

der EADS-Geschäftsbereiche“. Aus Gründen der einfacheren Darstellung wurden bestimmte Zwischen-Holdinggesellschaften weggelassen.

EADS-KONZERN – WESENTLICHE BETEILIGUNGEN



- Airbus (inkl. EADS CASA)
- Astrium
- Cassidian
- Eurocopter
- Nordamerika
- Sogerma
- Indirekt
- Direkt

Bei Gesellschaften ohne Prozentangabe handelt es sich im 100-prozentige Tochtergesellschaften.



3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft

3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen

Gemäß der EU-Verordnung Nr. 2273 / 2003 der Kommission muss die Gesellschaft die nachstehend beschriebenen Bedingungen für Aktienrückkaufprogramme und damit verbundene Offenlegungen erfüllen.

Nach niederländischem Zivilrecht kann die Gesellschaft, vorbehaltlich bestimmter Vorschriften des niederländischen Rechts und der Satzung, ihre eigenen Aktien erwerben, wenn (i) das Eigenkapital abzüglich des Kaufpreises für die Aktien nicht niedriger ist als die Summe aus dem eingezahlten und eingeforderten Kapital und den in den Niederlanden gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen, und (ii) die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaften infolge des Erwerbs eigener Aktien nicht über Aktien verfügen oder diese als Pfandgläubiger halten würden, deren gesamter Nennwert höher als die Hälfte (50 %) des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft wäre. Der Erwerb eigener Aktien kann vom Board of Directors nur mit einer entsprechenden Ermächtigung der Hauptversammlung durchgeführt werden. Die Ermächtigung kann nur für einen Zeitraum von höchstens 18 Monaten erteilt werden.

Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien sind nicht stimmberechtigt. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.

Die ordentliche Hauptversammlung von EADS vom 31. Mai 2012 ermächtigte das Board of Directors in einem Beschluss, der die vorige Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung von EADS vom 26. Mai 2011 erneuerte, für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig zurückzukaufen, sofern die Gesellschaft nach diesen Rückkäufen nicht mehr als 10 % des insgesamt emittierten Aktienkapitals hält und zu einem Preis, der nicht niedriger ist als der Nennwert und nicht höher als entweder der Preis des letzten unabhängigen Handels oder des höchsten aktuellen unabhängigen Gebots an den Handelsorten des regulierten Marktes des Landes, in dem der Kauf ausgeführt wird, je nachdem, welcher Betrag höher ist.

Außerdem ermächtigte die außerordentliche Hauptversammlung vom 27. März 2013 das Board of Directors, für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum dieser Versammlung bis zu 15 % des ausgegebenen und ausstehenden Aktienkapitals der Gesellschaft (d. h. das ausgegebene Aktienkapital abzüglich der von der Gesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften gehaltenen Aktien) zum Zeitpunkt dieser Versammlung, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse, durch einen privaten oder öffentlichen Kauf oder anderweitig zurückzukaufen, und zu einem Preis, der nicht niedriger als der Nennwert ist und höchstens

50,00 Euro je Aktie beträgt. Diese Ermächtigung wurde zusätzlich und unbeschadet der bei der Jahreshauptversammlung vom 31. Mai 2012 erteilten Ermächtigung gewährt.

Auf der für den 29. Mai 2013 einberufenen ordentlichen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die durch die Aktionäre auf der ordentlichen Hauptversammlung vom 31. Mai 2012 erteilte Ermächtigung zu erneuern und das Board of Directors für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung an zu ermächtigen, eigene Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu erwerben, zu einem Preis, der, sofern die Gesellschaft nach diesem Aktienkauf nicht mehr als 10 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft hält, nicht niedriger als der Nennwert und nicht höher als der höhere Preis von entweder dem Preis des letzten unabhängigen Handels oder dem höchsten aktuellen unabhängigen Gebot an den Handelsorten der regulierten Märkte der Länder, in denen der Kauf ausgeführt wird. Diese Ermächtigung ersetzt die Ermächtigung durch die Jahreshauptversammlung der Aktionäre vom 31. Mai 2012, sie versteht sich jedoch zusätzlich zu und unbeschadet der Ermächtigung durch die außerordentliche Hauptversammlung vom 27. Mai 2013.

Zum Datum dieses Dokuments hielt die Gesellschaft 5.226.535 eigene Aktien, was 0,63 % ihres Grundkapitals entspricht.

3.3.7.2 Französische Vorschriften

Da die Aktien der Gesellschaft an einem organisierten Markt in Frankreich notiert sind, unterliegt sie den im Folgenden zusammengefassten Gesetzen und Vorschriften.

Gemäß Artikel 241-1 bis 241-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF erfordert der Erwerb eigener Aktien durch eine Gesellschaft die Publikation der Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms. Eine solche Beschreibung muss vor der Umsetzung des Aktienrückkaufprogramms veröffentlicht werden.

Gemäß Artikel 631-1 bis 631-4 der Allgemeinen Vorschriften der AMF ist es der Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren eigenen Aktien den Markt zu manipulieren. Artikel 631-5 und 631-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF bestimmen ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Die Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, innerhalb von höchstens sieben Handelstagen spezifische Informationen bzgl. solcher Käufe auf der Website der Gesellschaft zu veröffentlichen.

Außerdem hat die Gesellschaft der AMF mindestens monatlich alle zuvor auf der Webseite veröffentlichten spezifischen Informationen in Zusammenhang mit solchen Käufen und Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zu melden.

3.3.7.3 Deutsche Vorschriften

Als ausländische Emittentin unterliegt die Gesellschaft den deutschen Bestimmungen für den Rückkauf ihrer eigenen Aktien nur in begrenztem Umfang, da die deutschen Bestimmungen auf das Recht des Mitgliedstaates verweisen, in dem die Gesellschaft domiziliert ist.

Darüber hinaus gelten die allgemeinen Grundsätze des deutschen Rechts für Insiderhandel, Marktmanipulation und gleichberechtigte Behandlung der Aktionäre.

3.3.7.4 Spanische Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den spanischen Vorschriften, die den Rückkauf eigener Aktien regeln, da diese nur auf spanische Emittenten Anwendung finden.

Gemäß den Richtlinien des spanischen Wertpapiergesetzes 24 / 1988 vom 28. Juli 1988 ist Insiderhandel jedoch verboten und die Gesellschaft darf ihre eigenen Aktien nicht in der Absicht handeln, den Markt zu manipulieren.

3.3.7.5 Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre am 27. März 2013 genehmigt wurde

Gemäß den Artikeln 241-2-I und 241-3 der AMF-Satzung folgt eine Beschreibung des von der außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre am 27. März 2013 genehmigten Aktienrückkaufprogramms, dessen Durchführung das Board of Directors am 2. April 2013 beschlossen hat, in Höhe von bis zu 3,75 Mrd. EUR über 18 Monate und zum Rückkauf von bis zu 15 % des in Umlauf befindlichen Aktienkapitals von EADS.

Einzelheiten zum Beschluss des Boards of Directors zur Durchführung dieses Aktienrückkaufprogramms entnehmen Sie bitte „1. Informationen zu EADS-Aktivitäten – 1.2 Jüngste Entwicklungen“.

- **Datum der Hauptversammlung, bei der das Aktienrückkaufprogramm genehmigt wurde:** 27. März 2013;
- **Datum des Beschlusses des Boards of Directors zur Durchführung des Aktienrückkaufprogramms:** 2. April 2013;
- **vorgesehene Verwendung der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments von der Gesellschaft gehalten werden:** Einzelheiten zur Nutzung der bereits von der Gesellschaft gehaltenen EADS-Aktien entnehmen Sie bitte „3.3.7.6 – Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der Jahreshauptversammlung am 29. Mai 2013 zu genehmigen ist“.
- **alleiniger Zweck des von der Gesellschaft durchzuführenden Aktienrückkaufprogramms:** Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller zurückgekauften Aktien;
- **Verfahren:**
 - Maximalbetrag des ausgegebenen Kapitals, das von der Gesellschaft zurückgekauft werden kann: 15 %;

- maximale Anzahl der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: 123.884.942 Aktien basierend auf einem ausgegebenen Aktienkapital von 831.126.149 Aktien und 5.226.535 zurückgekauften eigenen Aktien und folglich basierend auf einem zum 27. März 2013 in Umlauf befindlichen Aktienkapital von 825.899.614 Aktien,
- die zu zahlenden Beträge dürfen unter Berücksichtigung des Kaufs von eigenen Aktien gemäß niederländischem Recht die Eigenkapitalkomponenten, die an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, nicht übersteigen. „An die Aktionäre zurückzuzahlende oder auszuschüttende Eigenkapitalkomponenten“ umfasst die Beitragsprämien (in Zusammenhang mit Sacheinlagen), das Emissionsagio (in Zusammenhang mit Bareinlagen) und sonstige Rücklagen, wie in den Jahresabschlüssen von EADS dargelegt, von denen der Rückkaufspreis für die eigenen Aktien abgezogen werden muss.

Zum 31. Dezember 2012 beliefen sich die jeweiligen Werte dieser Eigenkapitalkomponenten von EADS, die ihrer Beschaffenheit nach an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, auf: 7.253.000.000 Euro (Beitragsprämien), -2.294.000.000 Euro (sonstige Rücklagen und einbehaltene Erträge einschließlich des Nettoergebnisses für das Jahr) und -84.000.000 Euro (eigene Aktien), d. h. ein Gesamtbetrag von 4.875.000.000 Euro.

EADS behält sich das Recht vor, das Aktienrückkaufprogramm in vollem Umfang umzusetzen und verpflichtet sich, den Schwellenwert von 15 % des ausgegebenen Aktienkapitals sowie den Betrag von 4.875.000.000 Euro während der Dauer des Programms direkt oder indirekt nicht zu überschreiten.

Schließlich verpflichtet sich EADS, jederzeit eine ausreichende Anzahl Aktien in öffentlichem Besitz zu halten, damit die Grenzwerte der NYSE Euronext eingehalten werden,

- Aktien können zu jeder Zeit gekauft oder verkauft werden (auch während einer Börseneinführung) in dem Umfang, der von den Börsenverordnungen zugelassen wird und mit allen Mitteln, einschließlich insbesondere über Blockhandel und einschließlich der Verwendung von Optionen, Kombinationen von derivativen Finanzinstrumenten oder der Ausgabe von Sicherheiten, die auf irgendeine Weise EADS-Aktien im Rahmen der in diesem Dokument beschriebenen Grenzen Rechte zuteilt.
- Der Anteil der im Wege des Blockhandels zurückgekauften Aktien kann dem Umfang aller Aktien, die im Kontext dieses Programms zurückgekauft werden, entsprechen,
- zusätzlich wird EADS im Falle der Verwendung von derivativen Finanzinstrumenten sicherstellen, dass keine Mechanismen verwendet werden, die die Volatilität der Aktien beträchtlich erhöhen würden, vor allem im Kontext von Kaufoptionen,
- Charakteristika der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: Aktien der EADS, einer Gesellschaft, die an der Euronext Paris, im amtlichen Markt der Frankfurter Börse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert ist,
- das Aktienrückkaufprogramm bietet EADS die Möglichkeit, Aktien von allen ihren Aktionären zurückzukaufen,
- Maximaler Kaufpreis pro Aktie: 50 EUR;

- **Dauer und andere Charakteristika des Aktienrückkaufprogramms:** Dieses Aktienrückkaufprogramm gilt bis einschließlich 27. September 2014, dem Ablaufdatum der von der außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre vom 27. März 2013 erteilten Genehmigung.

3.3.7.6 Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der Jahreshauptversammlung am 29. Mai 2013 zu genehmigen ist

Gemäß Artikel 241-2-I und 241-3 der Allgemeinen Vorschriften der AMF findet sich nachstehend eine Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms („*descriptif du programme*“), das von der Gesellschaft durchgeführt werden soll:

- **Datum der Hauptversammlung für die Genehmigung des Aktienrückkaufprogramms:** 29. Mai 2013;
- **vorgesehene Verwendung der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments von der Gesellschaft gehalten werden:** Die Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Bar-Kapitalerhöhungen, (i) das den Mitarbeitern des EADS-Konzerns zusteht oder für diese vorgesehen ist und / oder (ii) vorgenommen wird bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns gewährt wurden oder gewährt werden: 5.226.535 Aktien.

Informationen zu Aktien, die von EADS am Tag des Inkrafttretens der EU-Verordnung Nr. 2273 / 2003 gehalten wurden und zum Datum dieses Dokuments noch immer im Besitz von EADS sind, finden sich nachstehend;

- **Zweck des von der Gesellschaft durchzuführenden Aktienrückkaufprogramms (in abnehmender Priorität, ohne Auswirkung auf die tatsächliche Verwendung der Rückkaufermächtigung, die von Fall zu Fall je nach Bedarf vom Board of Directors festgelegt wird):**
 - die Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Kapitalerhöhungen für Bargeld, (i) das den Mitarbeitern des EADS-Konzerns zusteht oder für diese vorgesehen ist und / oder (ii) vorgenommen wird, bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns gewährt wurden oder gewährt werden sollen, wobei die zurückgekauften Aktien keine Stimm- oder Dividendenrechte haben werden,
 - das Halten von Aktien für die Erfüllung von Verpflichtungen in Verbindung mit (i) in eads-Aktien wandelbaren Schuldfinanzinstrumenten, oder (ii) Aktienoptionsprogramme für Mitarbeiter oder andere Zuteilungen von Aktien an Mitarbeiter des EADS-Konzerns,

- der Kauf von Aktien zur Einbehaltung und der späteren Verwendung zum Tausch oder zur Zahlung, im Rahmen möglicher externer Wachstumstransaktionen, und
- die Liquidität oder Dynamik des Sekundärmarktes der EADS-Aktien, die im Zuge einer Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investitionsdienstleistungen, in Übereinstimmung mit der Entscheidung der AMF vom 1. Oktober 2008, im Zusammenhang mit der Genehmigung von Liquiditätsverträgen, von der AMF als Marktpraxis anerkannt wird;

– Verfahren:

- Maximalbetrag des ausgegebenen Kapitals, das von der Gesellschaft zurückgekauft werden kann: 10 %,
- maximale Anzahl der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: 83.112.614 Aktien, auf der Grundlage des ausgegebenen Grundkapitals von 831.126.149 Aktien zum Datum dieses Dokuments. Unter Annahme der Ausübung aller ausstehenden Aktienoptionen zum Datum dieses Dokuments würde sich der Schwellenwert von 10 % auf 83.869.438 Aktien belaufen, basierend auf den 838.694.388 Aktien, die das gesamte, vollständig verwässerte Kapital der Gesellschaft ausmachen würden,
- die zu zahlenden Beträge dürfen unter Berücksichtigung des Kaufs von eigenen Aktien gemäß niederländischem Recht die Eigenkapitalkomponenten, die an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, nicht übersteigen. „An die Aktionäre zurückzuzahlende oder auszuschüttende Eigenkapitalkomponenten“ umfasst die Beitragsprämien (in Zusammenhang mit Sacheinlagen), das Emissionsagio (in Zusammenhang mit Bareinlagen) und sonstige Rücklagen, wie in den Jahresabschlüssen von EADS dargelegt, von denen der Rückkaufspreis für die eigenen Aktien abgezogen werden muss,

Zum 31. Dezember 2012 beliefen sich die jeweiligen Werte dieser Eigenkapitalkomponenten von EADS, die ihrer Beschaffenheit nach an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, auf: 7.253.000.000 Euro (Beitragsprämien), -2.294.000.000 Euro (sonstige Rücklagen und einbehaltene Erträge einschließlich des Nettoergebnisses für das Jahr) und -84.000.000 Euro (eigene Aktien), d. h. ein Gesamtbetrag von 4.875.000.000 Euro.

EADS behält sich das Recht vor, das Aktienrückkaufprogramm in vollem Umfang umzusetzen und verpflichtet sich, den Schwellenwert von 10 % des ausgegebenen Aktienkapitals sowie den Betrag von 4.875.000.000 Euro während der Dauer des Programms direkt oder indirekt nicht zu überschreiten.

Schließlich verpflichtet sich EADS, jederzeit eine ausreichende Anzahl Aktien in öffentlichem Besitz zu halten, damit die Grenzwerte der NYSE Euronext eingehalten werden,

- Aktien können zu jeder Zeit gekauft oder verkauft werden (auch während einer Börseneinführung) in dem Umfang, der von den Börsenverordnungen zugelassen wird und mit allen Mitteln, einschließlich insbesondere über Blockhandel und einschließlich der Verwendung von Optionen, Kombinationen von derivativen Finanzinstrumenten oder der Ausgabe von Sicherheiten, die auf irgendeine Weise EADS-Aktien im

Rahmen der in diesem Dokument beschriebenen Grenzen Rechte zuteilt. Weiterhin wird EADS Kaufoptionen und Swaps, die gemäß den während des vorhergehenden Aktienrückkaufprogramms (siehe unten) geschlossenen Vereinbarungen erworben wurden, verwenden und schließt die Möglichkeit der Verwendung einer Transaktionsstruktur ähnlich der, die im vorhergehenden Aktienrückkaufprogramm verwendet wurde, um die eigenen Aktien zurückzukaufen, nicht aus.

Der Anteil der im Wege des Blockhandels zurückgekauften Aktien kann dem Umfang aller Aktien, die im Kontext dieses Programms zurückgekauft werden, entsprechen,

- zusätzlich wird EADS im Falle der Verwendung von derivativen Finanzinstrumenten sicherstellen, dass keine Mechanismen verwendet werden, die die Volatilität der Aktien beträchtlich erhöhen würden, vor allem im Kontext von Kaufoptionen,
- Charakteristika der Aktien, die von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: Aktien der EADS, einer Gesellschaft, die an der Euronext Paris, im amtlichen Markt der Frankfurter Börse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert ist,
- Daimler, die DASA AG, der französische Staat, Lagardère, SEPI, Sogea und Sogepa werden, je nach den Umständen, ihre Rechte behalten, ihre verfügbaren EADS-Aktien im Rahmen dieses Aktienrückkaufprogramms an EADS zu verkaufen,
- Maximaler Kaufpreis pro Aktie: € 50;
- **Dauer und andere Charakteristika des Aktienrückkaufprogramms:** Dieses Aktienrückkaufprogramm soll bis einschließlich zum 29. November 2014 gelten, d. h. bis zu dem Tag, an dem die von der Jahreshauptversammlung vom 29. Mai 2013 angeforderte Ermächtigung erlischt. Da eines der Hauptziele dieses EADS-Aktienrückkaufprogramms mit der möglichen Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter

des EADS-Konzerns verbunden ist, die diesen in der Zeit von 2003 bis 2006 gewährt wurden, ist derzeit vorgesehen, (i) dass dieses Programm fortgeführt und mindestens bis 17. Dezember 2016 verlängert werden soll (wobei der 16. Dezember 2016 der letzte Tag ist, an dem ein Mitarbeiter des EADS-Konzerns alle oder einen Teil seiner in 2006 gewährten Aktienoptionen ausüben kann) und (ii) dass die Jahreshauptversammlung um die Verlängerung der Ermächtigungen bis zu jenem Datum ersucht werden soll.

Die 1.843.814 EADS-Aktien, die EADS zum Datum des Inkrafttretens der EU-Verordnung Nr. 2273 / 2003 vom 22. Dezember 2003 am 13. Oktober 2004 gehalten hat und die EADS zum Datum der Erstellung dieses Dokumentes immer noch hält, sollen, in abnehmender Priorität, entweder (i) gemäß einer Entscheidung, die im Einklang mit dem niederländischen Gesetz während einer Jahreshauptversammlung der Aktionäre getroffen werden soll, eingezogen werden, um den Verwässerungseffekt, der in Verbindung mit bestimmten Grundkapitalerhöhungen für Bargeld steht, zu vermeiden, während dem Geschäftsjahr vor einer Jahreshauptversammlung im Kontext eines Belegschaftsaktieneigentumsplans und / oder bei Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Angestellten des EADS-Konzerns gewährt wurden oder (ii) behalten werden, um die Erfüllung bestimmter Verpflichtungen zu ermöglichen, die in den Zielen des in diesem Dokument erwähnten Aktienrückkaufprogramms beschrieben werden oder (iii) verwendet werden zum Tausch oder zur Zahlung im Rahmen einer möglichen externen Wachstumstransaktion oder (iv) verkauft werden im Kontext einer Liquiditätsvereinbarung.

Zum Datum dieses Dokuments hat EADS im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms keine Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investmentdienstleistungen geschlossen.

3.4 Dividenden

3.4.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen

Seit der Gründung des Unternehmens bezahlte Barausschüttungen sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

Geschäftsjahr	Datum der Barausschüttung	Bruttobetrag je Aktie ⁽¹⁾
2000	27. Juni 2001	€0,50
2001	28. Juni 2002	€0,50
2002	12. Juni 2003	€0,30
2003	4. Juni 2004	€0,40
2004	8. Juni 2005	€0,50
2005	1. Juni 2006	€0,65
2006	16. Mai 2007	€0,12
2007	4. Juni 2008	€0,12
2008	8. Juni 2009	€0,20
2009	-	-
2010	6. Juni 2011	€0,22
2011	7. Juni 2012	€0,45

(1) Anmerkung: Die Zahlen wurden nicht um Veränderungen der Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien angepasst.

3

3.4.2 Dividendenpolitik von EADS

Das Board of Directors hat basierend auf einem Ergebnis je Aktie von 1,50 Euro im Jahr 2012 die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 0,60 Euro je Aktie bei der nächsten Jahreshauptversammlung der Aktionäre vorgeschlagen. Vorbehaltlich der Zustimmung seitens der Jahreshauptversammlung wird erwartet, dass die Dividende am 5. Juni 2013 gezahlt wird (das Eintragungsdatum ist erwartungsgemäß der 4. Juni 2013).

Dies entwickelt sich in Richtung einer Ausschüttungsquote, die dem Sektor und vergleichbaren Unternehmen der Branche entspricht. Nach Ansicht des Boards of Directors soll diese Dividendenausschüttung in Zukunft richtungweisend sein, während die Gesellschaft weiter ausreift.

3.4.3 Nicht eingeforderte Dividenden

Gemäß der Satzung erlischt der Anspruch auf die von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenzahlungen oder sonstige Ausschüttungen nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Datum, an dem der besagte Anspruch fällig und zahlbar wird. Das

Recht auf Ausschüttung von Zwischendividenden erlischt fünf Jahre ab dem Datum, an dem der Anspruch auf Dividendenausschüttung, der der Ausschüttung von Zwischendividenden zugrunde liegt, fällig und zahlbar wird.

3.4.4 Besteuerung

Die folgende Darstellung ist eine allgemeine Zusammenfassung des derzeit in den Niederlanden geltenden Steuerrechts. Die Darstellung beschränkt sich auf die wesentlichen steuerlichen Folgen für einen Besitzer von Aktien der Gesellschaft (die „Aktien“), der nach niederländischem Steuerrecht nicht in den Niederlanden ansässig ist oder als nicht ansässig behandelt wird (ein „ausländischer Aktionär“). Bestimmte Gruppen von Aktionären der Gesellschaft unterliegen möglicherweise speziellen Regelungen, die nachstehend nicht dargestellt werden und sich unter Umständen von den beschriebenen allgemeinen Regelungen grundlegend unterscheiden. Anleger, die Zweifel hinsichtlich ihrer Besteuerung in den Niederlanden und in ihrem Ansässigkeitsstaat haben, sollten ihren Steuerberater zu Rate ziehen. Bezugnahmen auf „die Niederlande“ oder „Niederlande“ beziehen sich ausschließlich auf den europäischen Teil des Königreichs der Niederlande.

Quellensteuer auf Dividenden

Im Allgemeinen ist von einer Dividende, die von der Gesellschaft auf die Aktien ausgeschüttet wird, niederländische Quellensteuer mit einem gesetzlichen Steuersatz von 15 % einzubehalten. In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff Dividenden sowohl Bar- als auch Sachdividenden, fiktive und verdeckte Gewinnausschüttungen, Rückzahlungen von Kapitaleinlagen, die für die Zwecke der niederländischen Dividendenquellenbesteuerung nicht als Eigenkapital behandelt werden, sowie Liquidationserlöse, soweit diese über das durchschnittliche eingezahlte Kapital, das für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, hinausgehen. Aktiendividenden, die aus der Kapitalrücklage, die für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, ausgegeben werden, unterliegen nicht der Quellensteuer.

Ein ausländischer Aktionär kann aufgrund inländischer Vorschriften oder eines Steuerabkommens zwischen den Niederlanden und dem Ansässigkeitsstaat des ausländischen Aktionärs zu einer teilweisen oder vollständigen Befreiung oder Erstattung der gesamten oder eines Teils der oben dargestellten Quellensteuer berechtigt sein. Die Niederlande haben solche Abkommen mit den USA, Kanada, der Schweiz, Japan, fast allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und mit verschiedenen anderen Ländern abgeschlossen.

Quellensteuer auf den Verkauf oder auf die sonstige Übertragung von Aktien

Zahlungen für den Verkauf oder die sonstige Übertragung von Aktien unterliegen nicht der niederländischen Quellensteuer, es sei denn, der Verkauf oder die Übertragung erfolgt an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft derselben oder wird als solche(r) angesehen. Die Rücknahme oder der Verkauf von Aktien an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft der Gesellschaft wird als Dividende behandelt und unterliegt grundsätzlich den oben im Abschnitt „Quellensteuer auf Dividenden“ dargestellten Regelungen.

Steuer auf Dividendeneinkünfte und Veräußerungsgewinne

Ein ausländischer Aktionär, der von der Gesellschaft Dividenden auf Aktien erhält oder einen Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf oder der Übertragung von Aktien erzielt, unterliegt mit diesen Einkünften nicht der niederländischen Besteuerung, es sei denn:

- die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden geleitet wird oder durch eine permanente Betriebsstätte („*vaste inrichting*“) oder einen ständigen Vertreter („*vaste vertegenwoordiger*“) in den Niederlanden betrieben wird; oder
- der ausländische Aktionär ist keine Privatperson und der ausländische Aktionär hat bzw. wird so behandelt, als ob er direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) oder eine als wesentlich angesehene Beteiligung an der Gesellschaft hat und diese Beteiligung (i) nicht Bestandteil des Vermögens eines Unternehmens ist und (ii) von dem ausländischen Aktionär hauptsächlich bzw. u. a. hauptsächlich zu dem Zweck gehalten wird, die niederländische Quellensteuer auf Dividenden oder die niederländische Einkommensteuer für Privatpersonen in Höhe einer anderen Person bzw. eines anderen Unternehmens zu vermeiden; oder
- der ausländische Aktionär ist eine Privatperson und (i) hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) an der Gesellschaft oder eine als wesentlich erachtete Beteiligung und eine solche Beteiligung bildet keinen Teil des Unternehmensvermögens oder (ii) diese Dividendeneinkünfte oder Veräußerungsgewinne gelten als Einkommen aus verschiedenen Aktivitäten („*belastbaar resultaat uit overige werkzaamheden*“) in den Niederlanden gemäß dem niederländischen Einkommensteuergesetz von 2001 („*Wet inkomstenbelasting 2001*“).

Im Allgemeinen hält ein ausländischer Aktionär eine wesentliche Beteiligung am Aktienkapital der Gesellschaft nur dann, wenn der ausländische Aktionär alleine oder zusammen mit bestimmten verbundenen Personen, gemeinsam oder einzeln, direkt oder indirekt Aktien der Gesellschaft oder das Recht auf Erwerb von Aktien der Gesellschaft hält, die 5 % oder mehr des gesamten ausgegebenen und umlaufenden Aktienkapitals der Gesellschaft oder einer Gattung desselben darstellen. Im Allgemeinen liegt eine als wesentlich betrachtete Beteiligung dann vor, wenn die gesamte oder ein Teil einer wesentlichen Beteiligung ohne Aufdeckung der stillen Reserven veräußert wurde oder als veräußert gilt.

Schenkungs- oder Erbschaftssteuer

Die niederländische Schenkungs- oder Erbschaftssteuer wird bei der Übertragung von Aktien im Zuge einer Schenkung oder beim Tod eines ausländischen Aktionärs nicht zur Anwendung gebracht, es sei denn, die Übertragung wird als Erbschaft oder Schenkung

betrachtet, die von oder im Auftrag einer Person erfolgt, die zum Zeitpunkt der Schenkung oder des Todes Einwohner der Niederlande ist oder als solcher betrachtet wird.

Mehrwertsteuer

Auf Dividenden von Aktien oder auf die Übertragung der Aktien wird keine niederländische Mehrwertsteuer erhoben.

Andere Steuern und Gebühren

In den Niederlanden gibt es keine Registrierungsgebühr, Übertragungssteuer, Kapitalsteuer, Stempelsteuer oder andere ähnliche Steuern oder Gebühren, außer den in den Niederlanden

im Zusammenhang mit der Ausfertigung, Lieferung und / oder Vollstreckung im Rahmen von gerichtlichen Verfahren (einschließlich aller ausländischen Urteile durch Gerichte der Niederlande) hinsichtlich der Dividenden auf Aktien oder der Übertragung der Aktien anfallenden Gerichtsgebühren.

Ansässigkeit

Ein ausländischer Aktionär wird nicht allein aufgrund der Tatsache, dass er eine Aktie hält, oder aufgrund von Ausübung, Erfüllung, Lieferungen und / oder Vollstreckung von Rechten in Bezug auf die Aktien in den Niederlanden ansässig bzw. als in den Niederlanden ansässig behandelt.

3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren

Die nachstehend aufgeführten Mitteilungen und zugrunde liegenden Informationen können auf www.eads.com eingesehen werden, solange dieses Registrierungsdocument gültig ist:

Pressemitteilung – Ergebnisse für das erste Quartal 2012	16. Mai 2012
Pressemitteilung – EADS bestätigt Führungswechsel	31. Mai 2012
Pressemitteilung – Halbjahresergebnisse 2012	27. Juli 2012
Pressemitteilung – Neues Executive Committee beim EADS-Konzern ernannt	6. September 2012
Pressemitteilung – BAE Systems plc und EADS N.V.	10. Oktober 2012
Pressemitteilung – Ergebnisse für das dritte Quartal 2012	8. November 2012
Pressemitteilung – Eingehen auf Presseberichte zu jüngsten Veränderungen der Aktionärsstruktur	3. Dezember 2012
Pressemitteilung – Rechtsstruktur und Aktionärsstruktur von EADS werden grundlegend überholt	5. Dezember 2012
Pressemitteilung – EADS schlägt Anwärter für künftiges Board of Directors vor	5. Februar 2013
Pressemitteilung – Jahresergebnis 2012	27. Februar 2013

Außerdem veröffentlicht EADS Mitteilungen im normalen Geschäftsverlauf, die auch auf www.eads.com verfügbar sind.

4



Corporate Governance

4.1 Geschäftsführung und Kontrolle	130
4.1.1 Neue Führungsstrukturen	130
4.1.2 Führungsstrukturen in 2012	133
4.1.3 Der niederländische Corporate Governance Kodex – „Anwendung oder Erklärung“	144
4.1.4 Risikomanagementsystem im Unternehmen	145
4.1.5 Compliance Organisation	150
4.2 Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte	151
4.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	151
4.2.2 Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien	155
4.2.3 Geschäfte mit verbundenen Parteien	155
4.2.4 Gewährte Darlehen und Garantien für Directors	155
4.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	156
4.3.1 Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	156
4.3.2 Belegschaftsaktienpläne (ESOP)	156
4.3.3 Langfristige Leistungspläne	157

4.1 Geschäftsführung und Kontrolle

Die Bestimmungen zur Corporate Governance von EADS wurden gemäß der Mehrparteienvereinbarung grundlegenden Veränderungen unterzogen, einschließlich Änderungen bei der Zusammensetzung des Boards of Directors und der Vorschriften zur Regelung interner Angelegenheiten (die „Geschäftsordnung“). Durch diese Veränderungen soll eine weiter normalisierte und

vereinfachte EADS-Führungsstruktur erreicht werden, die sich an Best Practices für Corporate Governance orientiert und bei der es keine kontrollierende Gruppe von Hauptaktionären gibt. Nachstehend folgt eine zusammenfassende Beschreibung dieser Änderungen.

4.1.1 Neue Führungsstrukturen

Zusammensetzung und Geschäftsordnung des Boards of Directors

Dem Board gehören insgesamt zwölf (12) Directors an, die jeweils für drei Jahre ernannt werden. Das Board muss mehrheitlich (d. h. 7 / 12) mit Staatsbürgern der Europäischen Union besetzt sein (einschließlich des Chairman des Boards of Directors) und die Mehrheit dieser Mehrheit (d. h. 4 / 7) muss sowohl Staatsbürger der Europäischen Union als auch dort ansässig sein. Beamte im aktiven Dienst dürfen nicht zum Director ernannt werden. Das Board of Directors hat einen (1) Executive Director und elf (11) Non-Executive Directors. Das Board ernannt zwar den Chief Executive Officer von EADS („CEO“), der CEO muss jedoch Executive Director, EU-Staatsbürger und in der EU ansässig sein; daher ist davon auszugehen, dass das Board die von den Aktionären zum Executive Director ernannte Person als CEO bestimmt. Mindestens neun (9) der Non-Executive Directors müssen „unabhängige Directors“ sein (einschließlich des Chairman des Boards of Directors).

Gemäß der Geschäftsordnung des Boards ist ein „unabhängiger Director“ ein Non-Executive Director im Sinne des niederländischen Corporate-Governance-Kodex und erfüllt weitere Unabhängigkeitskriterien. Konkret gilt, dass dort, wo der niederländische Corporate-Governance-Kodex die Prüfung der Unabhängigkeit unter anderem im Hinblick auf die Beziehungen eines Directors zu Aktionären vorsieht, die eine Beteiligung von mindestens 10 % an EADS halten, die Geschäftsordnung die Unabhängigkeit eines solchen Directors unter anderen im Hinblick auf die relevanten Beziehungen des Directors zu Aktionären prüft, die eine Beteiligung von mindestens 5 % an EADS halten.

Es obliegt dem Vergütungs- und Nominierungsausschuss des Boards of Directors, dem Board in Absprache mit Chairman CEO Kandidaten für die Nachfolge aktiver Board-Mitglieder zu empfehlen.

Das Board of Directors bestimmt mit einfacher Mehrheit die Kandidaten, die der EADS-Hauptversammlung für eine Ernennung zum Director vorgeschlagen werden. Aktionäre, Aktionärsgruppen und andere Körperschaften dürfen Directors vorschlagen, benennen oder ernennen, jedoch ausschließlich im Rahmen des allgemeinen niederländischen Gesellschaftsrechts für Aktionäre.

Zusätzlich zu den vorstehend beschriebenen Regeln für die Mitgliedschaft und Zusammensetzung müssen der Vergütungs- und Nominierungsausschuss (bei Empfehlungen von Kandidaten für das Board of Directors) und das Board (bei Beschlussvorschlägen, die es der Hauptversammlung für die Ernennung von Directors oder die Entscheidung über die Nachfolge von ausscheidenden oder arbeitsunfähigen Directors vorlegt) die folgenden Grundsätze anwenden:

- Dem besten Kandidaten für die Position ist der Vorzug zu geben und
- die Nationalitäten der Kandidaten sollen ausgewogen die Haupt-Produktionsstandorte von EADS widerspiegeln (mit Augenmerk auf ein Gleichgewicht zwischen den Staatsangehörigen der vier (4) EU-Mitgliedsstaaten, in denen die großen Produktionszentren liegen).

Das Board of Directors muss bei den für die Ernennung von Directors vorgeschlagenen Beschlüssen, die der Hauptversammlung vorgelegt werden, die Zusicherungen von EADS gegenüber dem französischen Staat gemäß der Änderung der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat und gegenüber dem deutschen Staat gemäß der Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat zu berücksichtigen, die jeweils ausführlicher beschrieben sind. In der Praxis heißt das, dass (A) zwei (2) der den Aktionären zur Ernennung vorgeschlagenen Directors auch französische externe Directors (wie oben definiert) sein müssen, die von EADS vorgeschlagen wurden und denen der französische Staat zugestimmt hat und (B) zwei (2) der den Aktionären zur Ernennung vorgeschlagenen Directors auch deutsche externe Directors (wie oben definiert) des deutschen Verteidigungsunternehmens (wie oben definiert) sein müssen, die von EADS vorgeschlagen wurden und denen der deutsche Staat zugestimmt hat.

Der Vergütungs- und Nominierungsausschuss bemüht sich darum, einen vollständigen Austausch der ausscheidenden Board-Mitglieder durch neue Kandidaten zu vermeiden und stattdessen die Kontinuität unternehmensspezifischer Expertise und Erfahrung im Board of Directors zu gewährleisten und dabei die Einführung neuer Kandidaten für mindestens ein Drittel der Board-Positionen zu unterstützen.

Für Einzelheiten zur Zusammensetzung des Boards of Directors verweisen wir auf „1. Informationen über die Aktivitäten von EADS— 1.2 Jüngste Entwicklungen“.

Vergütungs- und Nominierungsausschuss

Der Vergütungs- und Nominierungsausschuss hat vier (4) Mitglieder unterschiedlicher geografischer Herkunft. Alle Mitglieder des Vergütungs- und Nominierungsausschusses sind unabhängige Directors. Ein Mitglied des Vergütungs- und Nominierungsausschusses ist ein Director, der auf Grundlage der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen Staat ins Board of Directors berufen wird. Ein Mitglied des Vergütungs- und Nominierungsausschusses ist ein Director, der auf Grundlage der Sicherheitsvereinbarung mit dem deutschen Staat ins Board of Directors berufen wird. Das Board ernennt durch einfache Mehrheitsentscheidung (nachstehend definiert) den Vorsitzenden des Vergütungs- und Nominierungsausschusses, der nicht einer der Folgenden sein darf:

- der Chairman des Boards of Directors;
- ein jetziger oder früherer Executive Director von EADS;
- ein Non-Executive Director, der Executive Director eines anderen börsennotierten Unternehmens ist, oder
- ein Director, der auf Grundlage der Sicherheitsvereinbarung mit dem französischen oder dem deutschen Staat ins Board of Directors berufen wurde.

Andere Ausschüsse des Boards of Directors

Das Board of Directors hat weiterhin ein Audit Committee, dessen Aufgaben unverändert bleiben. Das Audit Committee besteht aus vier (4) Mitgliedern unter dem Vorsitz eines unabhängigen Directors, der nicht Chairman des Boards of Directors oder ein jetziger oder früherer Executive Director von EADS ist. Mindestens ein (1) Mitglied des Audit Committee muss ein Finanzexperte mit Fachwissen und einschlägiger Erfahrung im Finanzbereich und Rechnungswesen börsennotierter Unternehmen oder anderer großer juristischer Personen sein.

Das Board of Directors hat keinen Strategieausschuss (Strategic Committee) mehr.

Rolle des Boards of Directors

In der Geschäftsordnung ist festgelegt, dass das Board of Directors zusätzlich zu den Aufgaben des Boards nach geltendem Recht und gemäß der Satzung für bestimmte eigens definierte Entscheidungskategorien zuständig ist. Gemäß der Satzung ist das Board of Directors für die Geschäftsführung von EADS verantwortlich. Gemäß der Geschäftsordnung überträgt das Board die Geschäftsführung von EADS im Tagesgeschäft dem CEO, der unterstützt vom Executive Committee Entscheidungen im Hinblick auf die Geschäftsführung von EADS trifft. Der Chief Executive Officer darf jedoch keine Geschäfte tätigen, die in die Hauptzuständigkeitsbereiche des Boards of Directors fallen, es sei denn, diesen Geschäften hat das Board of Directors zugestimmt.

Die meisten Entscheidungen des Boards werden mit einfacher Mehrheit der Stimmen der Directors („**einfache Mehrheit**“) gefällt; bestimmte Entscheidungen bedürfen einer Zweidrittelmehrheit (d. h. acht (8) Ja-Stimmen) der Directors, die bei der Entscheidung anwesend oder vertreten sind („**qualifizierte Mehrheit**“). Außerdem erfordert die Änderung einiger Bestimmungen der Geschäftsordnung die einstimmige Zustimmung des Boards, wobei höchstens ein Director nicht anwesend oder vertreten sein darf (beinhaltet auch Bestimmungen über Nationalitäts- und Ansässigkeitskriterien für Mitglieder des Boards of Directors und des Executive Committee). Ein einzelner Director oder eine Kategorie von Directors hat jedoch kein Vetorecht in Bezug auf Entscheidungen des Boards of Directors.

Zu den Angelegenheiten, die die Genehmigung des Boards of Directors erfordern, gehören unter anderem folgende (Genehmigung durch einfache Mehrheit, sofern nichts Anderweitiges angegeben ist):

- Zustimmung zu grundlegenden Änderungen von Art und Umfang des Geschäfts des EADS-Konzerns;
- Zustimmung zu den der Hauptversammlung vorzulegenden Beschlussvorschlägen im Hinblick auf Änderungen von Artikeln der Satzung von EADS, für die die Zustimmung durch eine Mehrheit von mindestens fünfundsiebzig Prozent (75 %) der gültigen, bei dieser Hauptversammlung abgegebenen Stimmen (Qualifizierte Mehrheit) erforderlich ist;
- Zustimmung der Gesamtstrategie und des Strategieplans des Konzerns;
- Zustimmung zum operativen Geschäftsplan des Konzerns („**Geschäftsplan**“) und Jahresbudget („**Jahresbudget**“) des Konzerns, einschließlich der Pläne für Investitionen, Forschung & Entwicklung, Beschäftigung, Finanzen und, soweit zutreffend, für Großprogramme;
- Festlegung der wichtigsten Leistungsziele des Konzerns;
- vierteljährliche Überprüfung der operativen Ergebnisse des Konzerns;
- Ernennung, Beurlaubung oder Abberufung des Chairman des Boards of Directors und des CEO (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu allen Mitgliedern des Executive Committee in seiner Gesamtheit wie vom CEO vorgeschlagen und Zustimmung zur vorgeschlagenen Ernennung zu Chief Executive Officers wichtiger Konzernunternehmen und den entsprechenden Verträgen sowie zu anderen Vertragsfragen im Hinblick auf das Executive Committee und die Funktion als Chief Executive Officers;
- Erarbeitung von und Zustimmung zu Änderungen und Ergänzungen der Geschäftsordnung und der Geschäftsordnung für das Executive Committee (in der Regel einfache Mehrheit);
- Entscheidung über die Besetzungen des Aktionärsausschusses von Airbus, des EADS Corporate Secretary und der Vorsitzenden des Aufsichtsrats (oder eines vergleichbaren Organs) anderer wichtiger Konzernunternehmen und Geschäftsbereiche, auf Grundlage der Empfehlungen des Vergütungs- und

Nominierungsausschusses, sowie Festlegung und Änderung der Vorschriften, die die Organe dieser Unternehmen und Bereiche regeln;

- Zustimmung zur Verlegung der Zentrale der wichtigsten Konzernunternehmen und der operativen Zentrale von EADS (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu Entscheidungen in Verbindung mit der Ansiedelung neuer Produktionsstandorte, die für den Konzern insgesamt wesentlich sind, oder der Verlegung bestehender Tätigkeiten, die für den Konzern wesentlich sind;
- Zustimmung zu Entscheidungen über die Investition in Programme und Umsetzung von Programmen, die vom Konzern finanziert werden, zu Übernahme-, Desinvestitions- oder Veräußerungsentscheidungen, sofern jeweils ein Betrag von 300 Millionen Euro überschritten wird;
- Zustimmung zu Entscheidungen über die Investition in Programme und Umsetzung von Programmen, die vom Konzern finanziert werden, zu Übernahme-, Desinvestitions- oder Veräußerungsentscheidungen, sofern jeweils ein Betrag von 800 Millionen Euro überschritten wird (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu Entscheidungen über strategische Allianzen und deren Beendigung auf Konzernebene oder bei einer der großen Tochtergesellschaften (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu Grundsätzen und Leitlinien über das Verhalten des Konzerns bei nicht-vertraglichen Angelegenheiten (Umweltfragen, Qualitätssicherung, Veröffentlichung von Finanzergebnissen, Integrität) sowie bezüglich der Corporate Identity des Konzerns;
- Zustimmung zum Rückkauf von Aktien, der Einziehung von Aktien oder der Ausgabe neuer Aktien oder zu ähnlichen Maßnahmen, durch die sich die Gesamtzahl der Stimmrechte bei EADS verändert; ausgenommen ist der Rückkauf oder die Einziehung von Aktien im Rahmen des Tagesgeschäfts (in diesem Fall informiert das EADS-Management die Directors nur rechtzeitig vor der Umsetzung) (qualifizierte Mehrheit);
- Zustimmung zu Angelegenheiten der Aktionärspolitik, wichtigen Maßnahmen oder wichtigen Ankündigungen für die Kapitalmärkte;
- Zustimmung zu Entscheidungen über andere Maßnahmen und Geschäftsangelegenheiten, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung sind oder ein ungewöhnlich hohes Risikoniveau bergen;
- Zustimmung zu den vom Vergütungs- und Nominierungsausschuss in Absprache mit Chairman und CEO für die Nachfolge aktiver Directors zur Vorlage bei der Hauptversammlung vorgeschlagenen Kandidaten und
- Zustimmung zu Entscheidungen über Kooperationsvereinbarungen und deren Beendigung auf Konzernebene oder bei einer der großen Tochtergesellschaften, die sich auf das Aktienkapital von EADS oder das der jeweiligen Tochtergesellschaft auswirken (qualifizierte Mehrheit).

Beim Board of Directors muss eine bestimmte Anzahl Directors bei einer Versammlung anwesend oder vertreten sein, um Maßnahmen ergreifen zu können. Wann das Board beschlussfähig ist, hängt von den zu fassenden Beschlüssen ab. Damit das Board einen Beschluss fassen kann, für den eine einfache Mehrheit erforderlich ist, muss die Mehrheit der Directors anwesend oder vertreten sein. Damit das Board einen Beschluss fassen kann, für den eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist, müssen mindestens zehn (10) Directors anwesend oder vertreten sein. Kann das Board einen Beschluss, für den eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist, nicht fassen, weil diese Beschlussfähigkeit nicht erreicht ist, ist die Beschlussfähigkeit bei einer ordnungsgemäß neu einberufenen Sitzung dann bereits bei acht (8) Directors gegeben.

Zusätzlich zur Geschäftsordnung des Boards unterliegt die Arbeit des Boards of Directors einer Directors' Charter, in der die Rechte und Pflichten der Mitglieder des Boards of Directors aufgeführt sind und die in Anbetracht der Best Practice in der Corporate Governance verabschiedet wurde.

Die Directors' Charter definiert Grundprinzipien, die für jeden einzelnen Director verbindlich sind, wie etwa im besten Interesse des Unternehmens und seiner Aktionäre zu handeln, der Pflichterfüllung ausreichend Zeit und Aufmerksamkeit zu widmen und jegliche Interessenkonflikte zu vermeiden.

Ernennung und Zusammensetzung des Executive Committee

Der CEO schlägt dem Board of Directors in Absprache (a) mit dem Chairman des Vergütungs- und Nominierungsausschusses und (b) dem Chairman des Boards of Directors alle Mitglieder des Executive Committee in seiner Gesamtheit zur Zustimmung vor, wobei folgende Grundsätze zur Anwendung kommen:

- dem besten Kandidaten für die Position ist der Vorzug zu geben;
- die Nationalitäten der Kandidaten sollen ausgewogen die Haupt-Produktionsstandorte von EADS widerspiegeln (mit Augenmerk auf ein Gleichgewicht zwischen den Staatsangehörigen der vier (4) EU-Mitgliedsstaaten, in denen die großen Produktionszentren liegen) und
- mindestens zwei Drittel der Mitglieder des Executive Committee, einschließlich CEO und CFO, müssen EU-Staatsbürger und in der EU ansässig sein.

Das Board entscheidet mit einfacher Mehrheit über die Zustimmung zu allen Mitgliedern des Executive Committee in seiner Gesamtheit wie vom CEO vorgeschlagen.

Rolle von CEO und Executive Committee

Der CEO ist, unterstützt von einem Geschäftsführungsausschuss („**Executive Committee**“), für das Tagesgeschäft von EADS zuständig. Das Executive Committee, dessen Vorsitzender der CEO ist, umfasst auch die Heads der wichtigsten Funktionen und der Divisionen des Konzerns. Der CEO wird sich um einen Konsens zwischen den Mitgliedern des Executive Committee bemühen. Kommt es zu keiner Einigung, ist der CEO berechtigt, die Sache zu entscheiden.



4.1.2 Führungsstrukturen in 2012

ZUSAMMENSETZUNG DES BOARDS OF DIRECTORS IM JAHR 2012

Name	Alter	Beginn der Amtszeit (als Mitglied des Boards of Directors)	Ende der Amtszeit	Hauptfunktion	Status
Arnaud Lagardère	51	2003, wiedergewählt im Jahr 2005, 2007 und 2012	2017	Chairman des Boards of Directors von EADS NV	Von Daimler nominiert
Thomas Enders	54	2005; 2012 wieder gewählt	2017	Chief Executive Officer von EADS NV	Executive
Dominique D'Hinnin	53	2007, 2012 wiedergewählt	2017	Co-Managing Partner von Lagardère SCA	Von Sogea nominiert
Hermann-Josef Lamberti	57	2007, 2012 wiedergewählt	2017	Ehemaliges Vorstandsmitglied der Deutsche Bank AG	Unabhängig
Lakshmi N. Mittal	62	2007, 2012 wiedergewählt	2017	Chairman und Chief Executive Officer von ArcelorMittal SA	Unabhängig
Sir John Parker	70	2007, 2012 wiedergewählt	2017	Chairman der Anglo American PLC	Unabhängig
Michel Pébereau	71	2007, 2012 wiedergewählt	2017	Ehrenamtlicher Präsident der BNP Paribas SA	Unabhängig
Josep Piqué i Camps	58	2012	2017	Chairman von Pangea XXI, Consultora Internacional	Von SEPI nominiert
Wilfried Porth	54	2009, 2012 wieder gewählt	2017	Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG	Nominiert von Daimler
Jean-Claude Trichet	70	2012	2017	Präsident von SOGEPA, Ehrenamtlicher Gouverneur der Banque de France	Von Sogea nominiert
Bodo Uebber	53	2007, 2012 wiedergewählt	2017	Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG	Nominiert von Daimler

Anmerkung: Alle Angaben entsprechen dem Stand vom 1. März 2013. Die Geschäftsadresse aller Mitglieder des Boards of Directors in allen EADS-Angelegenheiten ist: Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande.

Die Gesellschaft hat keine Beobachter für das Board of Directors ernannt. Gemäß geltendem niederländischem Recht sind die Mitarbeiter der Gesellschaft nicht dazu berechtigt, einen Director zu wählen. Ein Director muss keine Mindestanzahl von Aktien halten.

Werdegang der Mitglieder des Boards of Directors sowie sonstige Mandate und Pflichten, die sie im Jahr 2012 in anderen Unternehmen wahrnehmen

Arnaud Lagardère

Herr Arnaud Lagardère wurde im März 2003 zum Managing Partner der Lagardère SCA ernannt und seine Ernennung wurde am 11. März 2009 auf Vorschlag der General Partners vom Aufsichtsrat um weitere sechs Jahre bis zum 11. März 2015 verlängert. Herr Lagardère ist außerdem Chairman der Lagardère SAS sowie der Lagardère Capital & Management SAS. Er hielt zum 31. Dezember 2012 gemeinsam mit diesen beiden Gesellschaften 9,30 % des Aktienkapitals der Lagardère SCA. Herr Lagardère besitzt den Abschluss eines DEA in Wirtschaftswissenschaften der Universität Paris Dauphine. Er wurde zum Director und Chief Executive Officer des Unternehmens MMB ernannt, das 1987 Lagardère SCA wurde. Von 1994 bis 1998 war er Chairman des US-Unternehmens Grolier Inc.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chairman und Chief Executive Officer von Lagardère Media (früher Hachette S.A.)
- Director von Hachette Livre S.A.
- Vorsitzender des Aufsichtsrats von Lagardère Services S.A.S.
- Vorsitzender des Aufsichtsrats von Lagardère Active S.A.S.
- Vorsitzender des Exekutivausschusses der Lagardère Unlimited S.A.S.
- Director von Lagardère Ressources S.A.S.
- Präsident der Lagardère Unlimited Inc.
- Ständiger Vertreter der Lagardère Unlimited INC, Mitglied der Lagardère Unlimited LLC mit leitender Funktion
- Mitglied des Verwaltungsrats von World Sport Group Investments Ltd
- Mitglied des Verwaltungsrats von World Sport Group Holdings Ltd
- Chairman und Chief Executive Officer von SOGEADE Gérance S.A.S.
- Mitglied des Boards of Directors von EADS Participations B.V.

- Präsident der Fondation Jean-Luc Lagardère
- Präsident des Sportvereins Lagardère Paris Racing Ressources (Vereinsgesetz 1901)
- Präsident des Sportvereins Lagardère Paris Racing (Vereinsgesetz 1901)
- Chairman und Chief Executive Officer der Lagardère S.A.S.
- Chairman und Chief Executive Officer der Lagardère Capital & Management S.A.S.
- Chairman und Chief Executive Officer von Arjil Commanditée – ARCO S.A.
- Chairman der Sports Investment Company LLC.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Director der France Télécom S.A. (zurückgetreten im Januar 2008)
- Mitglied des Aufsichtsrats von Virgin Stores S.A. (zurückgetreten im Februar 2008)
- Mitglied des Aufsichtsrats der Le Monde S.A. (zurückgetreten im Februar 2008)
- Präsident (Chief Executive Officer) der Lagardère Active Broadband S.A.S. (zurückgetreten im Juni 2008)
- Director der LVHM Moët Hennessy Louis Vuitton S.A. (zurückgetreten im Mai 2009)
- Ständiger Vertreter von Lagardère Active Publicité im Board of Directors der Lagardère Active Radio International S.A. (zurückgetreten im Mai 2009)
- Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG (zurückgetreten im April 2010)
- Präsident der „Association des Amis de Paris Jean-Bouin C.A.S.G.“ (Vereinsgesetz 1901) (zurückgetreten im September 2010) und
- Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Sports S.A.S. (zurückgetreten im Mai 2011).

Thomas Enders

Thomas Enders wurde im Mai 2012 zum Chief Executive Officer von EADS ernannt; er war seit 2007 CEO von Airbus gewesen. Herr Enders studierte Wirtschaftswissenschaften, Politik und Geschichte an der Universität Bonn und an der University of California in Los Angeles. Bevor er 1991 bei der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) für die Luft- und Raumfahrtindustrie tätig wurde, war er unter anderem Mitglied im Planungsstab des Bundesverteidigungsministers. Bei MBB und beim Nachfolgeunternehmen DASA übernahm er verschiedene Funktionen, darunter Leiter des Hauptsekretariats und Büros des Vorstandsvorsitzenden, Direktor Unternehmensentwicklung und Technologie sowie Leiter des Bereichs Verteidigungssysteme. Im Anschluss an die Gründung von EADS im Jahre 2000 wurde er zum CEO der EADS Defence and Security Systems Division ernannt, wobei er in dieser Position bis zu seiner Ernennung zum

Co-CEO von EADS behielt. Herr Enders war außerdem von 2005 bis 2012 Präsident des BDLI (Bundesverband der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie).

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chief Executive Officer von EADS N.V.
- Mitglied des Executive Committee von EADS N.V.
- Vorsitzender des Shareholder Committee von Airbus
- Aufsichtsratsvorsitzender von Eurocopter
- Aufsichtsratsvorsitzender von Astrium
- Aufsichtsratsvorsitzender der EADS Deutschland GmbH
- Mitglied des Verwaltungsrats des BDI (Bundesverband der deutschen Industrie)
- Vorsitzender des Beirats der Aeronautics Research and Innovation in Europe (ACARE)
- Mitglied des Vorstands von HSBC Trinkhaus
- Mitglied des International Advisory Board of Atlantic Council of the US

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Vorsitzender der Atlantik Brücke von 2005 bis 2009
- Präsident und Chief Executive Officer der Airbus SAS von 2007 bis 2012
- Präsident des BDLI (Bundesverband der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.) von 2005 bis 2012

Dominique D’Hinnin

Herr Dominique D’Hinnin wurde im März 2010 zum Co-Managing Partner der Lagardère SCA ernannt. Er trat 1990 als Berater des Vorsitzenden des Finanzausschusses des Konzerns bei Lagardère ein. Danach hatte er innerhalb des Konzerns verschiedene Positionen inne, zunächst als Internal Audit Manager, dann 1993 als CFO Hachette Livre, bis er zum Executive Vice President von Grolier Inc. in den USA und 1998 zum Chief Financial Officer von Lagardère bestellt wurde. Herr D’Hinnin ist Absolvent der École Normale Supérieure und Inspecteur des Finances.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Director und Chief Operating Officer der Arjil Commanditée Arco S.A.
- Chairman und Managing Director von Ecrinvest 4 S.A.
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Media (früher Hachette S.A.)
- Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Active S.A.S.
- Ständiger Vertreter der Lagardère Media (früher Hachette S.A.) im Aufsichtsrat von Lagardère Active Broadcast
- Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Services S.A.S.

- Mitglied des Verwaltungsrats der Hachette Livre S.A.
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Ressources S.A.S.
- Mitglied des Verwaltungsrats der Sogeadé Gérance S.A.S.
- Mitglied des Aufsichtsrats der Financière de Pichat & CIE SCA
- Mitglied des Aufsichtsrats der Matra Manufacturing & Services S.A.S.
- Vorsitzender des „Club des Normaliens dans l'Entreprise“
- Schatzmeister der „Fondation de l'École normale supérieure“
- Vorsitzender des „Institut de l'École Nationale Supérieure“
- Ständiger Vertreter der Hachette Filipacchi Presse im Aufsichtsrat der Éditions P. Amaury S.A.
- Stellvertretender Vorsitzender und Mitglied des Aufsichtsrats und des Audit Committee der CANAL + France S.A.
- Director der Lagardère North America, Inc.
- Mitglied des Boards of Directors von EADS Participations B.V.
- Mitglied des Strategieausschusses der PWC France.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Aufsichtsrats von Financière Pichat S.A.S. (zurückgetreten im April 2008);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Newsweb S.A. (zurückgetreten im Juni 2008).
- Chairman der Eole S.A.S (zurückgetreten im Februar 2009).
- Mitglied des Aufsichtsrats und Chairman des Audit Committee der Le Monde S.A. (zurückgetreten im November 2010);
- Vorsitzender des Club des Trente (zurückgetreten im Januar 2011)
- Vize-Präsident von Atari S.A. (ehemals Infogrames Entertainment S.A.) und Chairman des Audit Committee der Atari S.A. (zurückgetreten im März 2011);
- Mitglied des Aufsichtsrats der Lagardère Sports S.A.S. (zurückgetreten im Mai 2011).
- Mitglied des Verwaltungsrats der Le Monde Interactif S.A. (zurückgetreten im Dezember 2011).
- Mitglied des Verwaltungsrats der Lagardère Entertainment S.A.S. (zurückgetreten im Juni 2012)

Hermann-Josef Lamberti

Hermann-Josef Lamberti war von 1999 bis 2012 Vorstandsmitglied der Deutschen Bank AG und bekleidete das Amt des Chief Operating Officer der Bank. In seiner Position als COO war er weltweit für die Bereiche Personalwesen, Informationstechnologie, Betriebs- und Prozessleitung, Gebäude- und Betriebsmanagement und Einkauf zuständig. Er kam 1998 als Executive Vice President zur Deutschen Bank in Frankfurt. Seit 1985 übte er bei IBM verschiedene Managementpositionen aus und war in Europa und den USA in den Bereichen Controlling, interne Anwendungsentwicklung, Vertrieb,

Personal-Software, Marketing und Marken-Management tätig. Im Jahr 1997 wurde er zum Vorsitzenden der Geschäftsführung von IBM Deutschland ernannt. Er begann seine berufliche Laufbahn 1982 bei Touche Ross in Toronto, bevor er zur Chemiebanc in Frankfurt wechselte. Herr Lamberti studierte Betriebswirtschaft an den Universitäten Köln und Dublin und schloss mit einem Master ab.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Aufsichtsrats der Carl Zeiss AG
- Mitglied des Beirats der Barmenia Versicherungen Wuppertal
- Vorsitzender des Vereins Freunde der Bachwoche Ansbach e.V.
- Mitglied des Kuratoriums des Institute for Law and Finance Frankfurt am Main
- Mitglied des Kuratoriums der Frankfurt International School e.V.
- Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses des Instituts für Wirtschaftsinformatik der HSG der Universität St. Gallen
- Mitglied des Lenkungsausschusses und des Bundesausschusses des Wirtschaftsrats der CDU e.V.
- Mitglied des Universitätsrats der Universität Köln
- Mitglied des Boards of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS
- Mitglied des Boards of Directors der Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain e.V. und
- Mitglied des Kuratoriums der Johann Wolfgang Goethe-Universität Fachbereich Wirtschaftswissenschaften und Mitglied des Kuratoriums des Frankfurt Institute for Advanced Studies (FIAS) der Goethe-Universität

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Stiftungsrats der Otto A. Wipprecht-Stiftung (zurückgetreten am 31. Mai 2008)
- Mitglied des Beirats der Universität Augsburg (zurückgetreten am 30. September 2008)
- Executive Customer des Beirats der Symantec Corporation (zurückgetreten am 12. Mai 2010)
- Mitglied des Kuratoriums der Baden-Badener Unternehmengespräche – Gesellschaft zur Förderung des Unternehmensnachwuchses e.V. (zurückgetreten am 13. Mai 2010)
- Mitglied des Kuratoriums des Wallraf-Richartz-Museums und Museum Ludwig e.V. (zurückgetreten am 31. Januar 2011)
- Mitglied des Gründungsrats des Wallraf-Richartz-Museums (zurückgetreten am 31. Januar 2011)
- Senatsmitglied der Fraunhofer Gesellschaft; (zurückgetreten am 31. Dezember 2011)
- Vorstandsmitglied der Deutsche Bank AG (zurückgetreten am 31. Mai 2012)

- Mitglied des Aufsichtsrats der BVV Versicherungsverein des Bankgewerbes A.G. und der BVV Versorgungskasse des Bankgewerbes e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012)
- Mitglied des Aufsichtsrats der Deutsche Börse AG (zurückgetreten am 16. Mai 2012)
- Mitglied des Aufsichtsrats der Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG (zurückgetreten am 24. Mai 2012)
- Mitglied des Vorstands des Arbeitgeberverbands des privaten Bankgewerbes e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012)
- Stellvertretendes Mitglied des Einlagensicherungsausschusses des Bundesverbandes deutscher Banken e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012)
- Delegierter der Delegiertenversammlung des Einlagensicherungsausschusses des Bundesverbandes deutscher Banken e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012)
- Mitglied des Ausschusses Finanzgemeinschaft Deutschland des Bundesverbandes deutscher Banken e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012)
- Mitglied des Vorstands des Deutschen Aktieninstituts e.V. (zurückgetreten am 21. Juni 2012)
- Mitglied des Kuratoriums des e-Finance Lab Frankfurt am Main (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied des Börsenrats von Eurex Deutschland (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied des Börsenrats der Frankfurter Wertpapierbörse AG (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied des Beirats des Instituts für Unternehmensplanung – IUP (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied des Kuratoriums der Jungen Deutschen Philharmonie (zurückgetreten am 8. Oktober 2012)
- Stellvertretender Vorsitzender des Kuratoriums der Gesellschaft zur Förderung des Kölner Kammerorchesters e.V. (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied des Programm-Beirats der LOEWE Landes-Offensive zur Entwicklung Wissenschaftlich-ökonomischer Exzellenz des Hessischen Ministeriums für Wissenschaft und Kunst (zurückgetreten am 14. Juni 2012)
- Mitglied des Beirats des Münchner Kreises (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Stellvertretendes Mitglied im Beirat des Prüfungsverbands deutscher Banken e.V. (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied des Verwaltungsrats der Universitätsgesellschaft Bonn-Freunde, Förderer, Alumni (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied des Beirats im Zentrum für marktorientierte Unternehmensführung der WHU (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied der Börsensachverständigenkommission (Bundesfinanzministerium) (zurückgetreten am 31. Mai 2012)

- Vorstandsmitglied und Mitglied des Exekutivausschusses der Frankfurt Main Finance e.V. (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied des Beirats des Fraunhofer-IUK-Verbunds (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied des Exekutivausschusses und des Lenkungsausschusses der Frankfurt RheinMain e.V. (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied des Senats von acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften e.V. (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied im Vorstand der amerikanischen Handelskammer in Deutschland (zurückgetreten am 11. Mai 2012)
- Mitglied des Kuratoriums der Hanns Martin Schleyer-Stiftung (zurückgetreten am 21. Juni 2012)
- Mitglied der Redaktionsleitung der wissenschaftlichen Fachzeitschrift „Wirtschaftsinformatik“ (zurückgetreten am 31. Mai 2012)
- Mitglied im internationalen Beirat der IESE Business School der Universität Navarra (zurückgetreten am 28. März 2012)
- Mitglied des Kuratoriums der Stiftung Lebendige Stadt (zurückgetreten am 31. Mai 2012).

Lakshmi N. Mittal

Lakshmi N. Mittal ist President und Chief Executive Officer von ArcelorMittal. 1976 gründete er die Mittal Steel Company und leitete 2006 die Fusion mit Arcelor, aus der der weltweit größte Stahlhersteller hervorging. Er ist aufgrund der führenden Rolle bei der Umstrukturierung der weltweiten Stahlindustrie eine allgemein anerkannte Persönlichkeit. Lakshmi N. Mittal blickt auf über 35 Jahre Arbeitserfahrung in der Stahlindustrie und damit verbundenen Branchen zurück. Neben seinen vielfältigen Mandaten ist Herr Mittal auch Mitglied des Boards of Directors von Goldman Sachs, von International Business Council des World Economic Forums und vom Advisory Board der Kellogg School of Management. Darüber hinaus wurde Herr Mittal vielfach von internationalen Institutionen und Magazinen ausgezeichnet und unterhält enge Beziehungen zu einer Reihe gemeinnütziger Organisationen.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chairman des Boards of Directors und CEO der ArcelorMittal S.A.
- Chairman des Boards of Directors der Aperam S.A.
- Mitglied des Boards of Directors von Goldman Sachs
- Mitglied des Executive Committee der World Steel Association (frühere Bezeichnung: International Iron and Steel Institute)
- Mitglied des International Business Council des Weltwirtschaftsforums
- Mitglied des Rates für Auslandsinvestitionen in Kasachstan
- Mitglied des Global Advisory Council des indischen Premierministers

- Mitglied des Internationalen Präsidentenberatergremiums von Mosambik
- Mitglied des Beirats des Präsidenten für inländische und ausländische Investoren in der Ukraine
- Mitglied des Beirats der Kellogg School of Management
- Mitglied des Konsortiums der Cleveland Clinic
- Mitglied des Executive Board der Indian School of Business
- Golden Patron des Prince' s Trust
- Mitglied des Boards der ArcelorMittal USA Inc.
- Präsident der Ispat Inland ULC
- Vorsitzender der ArcelorMittal-Stiftung
- Mitglied des Boards der ONGC Mittal Energy Ltd.
- Mitglied des Boards der ONGC Mittal Energy Services Ltd.
- Trustee der Gita Mittal Foundation
- Trustee der Gita Mohan Mittal Foundation
- Trustee der Lakshmi and Usha Mittal Foundation
- Chairman des Governing Council des LNM Institute of Information Technology
- Treuhänder des Mittal Champion Trust
- Treuhänder der Stiftung Mittal Children's Foundation

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des International Advisory Board der Citigroup (zurückgetreten im Juni 2008).
- Mitglied des Boards of Directors der ICICI Bank Limited (zurückgetreten im Mai 2010)
- Mitglied des Boards der Commonwealth Business Council Limited (zurückgetreten im Februar 2011)
- Mitglied des Business Council (zurückgetreten im Dezember 2011)
- Mitglied des Managing Committee der Lakshmi Niwas und Usha Mittal-Stiftung (zurückgetreten im Dezember 2011)
- Mitglied des Boards der ArcelorMittal USA Inc.

Sir John Parker

Sir John Parker ist Chairman der Anglo American PLC, stellvertretender Chairman der DP World (Dubai), Non-Executive Director der Carnival PLC und Carnival Corporation. Er trat im Dezember 2011 von seinem Amt als Chairman der National Grid PLC zurück. Seine Karriere erstreckte sich von den Ingenieurwissenschaften über Schiffsbau bis zur Verteidigungsindustrie, unter anderem mit fast 25 Jahren Erfahrung als CEO bei Harland & Wolff und der Babcock International Group. Von 2004 bis 2009 war er Vorsitzender des Court of the Bank of England. Sir John Parker studierte Schiffsbau und Maschinenbau am College of Technology der Queens University in Belfast. Derzeit ist er zudem Präsident der Royal Academy of Engineering.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Director der Carnival PLC und Carnival Corporation
- Stellvertretender Chairman der D.P. World (Dubai)
- Director der White Ensign Association Limited
- Mitglied des Boards of Directors der Stichting Administratiekantoor EADS
- Präsident der Royal Academy of Engineering
- „Visiting Fellow“ der Universität Oxford

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Senior Non-Executive Director der Bank of England (zurückgetreten im Juni 2009)
- Joint Chairman der Mondi Group (zurückgetreten im August 2009)
- Kanzler der Universität Southampton (zurückgetreten im Juli 2011)
- Mitglied des International Advisory Board der Citigroup (das Board wurde im Dezember 2011 aufgelöst)
- Chairman der National Grid PLC (zurückgetreten im Januar 2012)

Michel Pébereau

Herr Michel Pébereau war von 2003 bis 2011 Präsident von BNP Paribas. Er leitete die Fusion, mit der BNP Paribas im Jahr 2000 entstand, und wurde ihr Chairman und Chief Executive Officer (CEO). 1993 wurde er zum Chairman und CEO der Banque Nationale de Paris ernannt und privatisierte diese. Zuvor war er Chairman und CEO von Crédit Commercial de France. Seine Laufbahn begann 1967 bei der Inspection Générale des Finances. 1970 wechselte er ins französische Finanzministerium, wo er verschiedene hochrangige Funktionen ausübte. Michel Pébereau ist Absolvent der École Nationale d'Administration und der École Polytechnique.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Boards of Directors von BNP Paribas
- Mitglied des Boards of Directors von Saint-Gobain
- Mitglied des Boards of Directors von Total
- Mitglied des Boards of Directors von EADS NV
- Mitglied des Boards of Directors der Pargesa Holding S.A., Schweiz
- Vorstandsmitglied der BNP Paribas S.A., Schweiz
- Mitglied des Boards of Directors von Axa
- Mitglied des Aufsichtsrats der Banque Marocaine pour le Commerce et l'Industrie, Marokko
- Nicht stimmberechtigtes Vorstandsmitglied von Galeries Lafayette S.A.

- Vorsitzender des Vorstands des Institut d'Études Politiques de Paris
- Aufsichtsratsmitglied des Institut Aspen France
- Mitglied des Exekutivausschusses des Institut de l'Entreprise
- Mitglied des Executive Committee des Mouvement des Entreprises en France
- Mitglied der „Academie des sciences morales et politiques“
- Vorstandsmitglied der „Fondation ARC pour la Recherche sur le cancer“
- Mitglied der „Fondation Nationale des Sciences Politiques“

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Boards of Directors von Lafarge (zurückgetreten am 12. Mai 2011)
- Vorstandsvorsitzender der BNP Paribas (zurückgetreten am 1. Dezember 2011)

Josep Piqué i Camps

Josep Piqué i Camps ist seit 2007 Non-Executive Chairman von Vueling. Er begann seine berufliche Laufbahn als Wirtschaftswissenschaftler für den Studiendienst „la Caixa“ und wurde 1986 Industrieminister der autonomen Region Katalonien. Zwei Jahre später schloss er sich dem Unternehmen Ercros an, bei dem er später CEO und Chairman wurde. Nach mehreren Jahren als Mitglied des Círculo de Economía de Barcelona amtierte er von 1995 bis 1996 als dessen Chairman. In der Folgezeit wurde Herr Piqué in Folge zum Minister für Industrie und Energie (1996-2000), Regierungssprecher (1998-2000), Außenminister (2000-2002) und Minister für Forschung und Technologie (2002-03) ernannt. Neben diesen Aufgaben agierte er 2003 bis 2007 als Abgeordneter, Senator und Vorsitzender der Katalanischen Volkspartei. Herr Piqué hat einen Dokortitel in Volks- und Wirtschaftswissenschaften und hat ein Jurastudium an der Universität Barcelona absolviert; er unterrichtet dort auch Wirtschaftswissenschaften.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Chairman von Vueling
- Beirat von Seat, Volkswagen-Konzern
- Chairman des Circulo de Economia
- Vorsitzender der Spain–Japan Council Foundation
- Chairman von Vertice 360 Servicios Audiovisuales, S.A.
- Mitglied des Boards of Directors der Ezentis, S.A.
- Mitglied des Boards of Directors der Grupo San Jose, S.A.
- Mitglied des Boards of Directors der Plasmia Biotech, S.L.

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Chairman von Mixta Africa bis 2010
- Mitglied des Boards of Directors von Applus Technologies Holding, S.L. bis 2012

Wilfried Porth

Herr Wilfried Porth ist Mitglied des Vorstands der Daimler AG und Leiter des Bereichs Labor Relations; er ist für den Personalbereich, das IT-Management und die Beschaffung von Nichtproduktions-Materialien und Dienstleistungen zuständig. Herr Porth hatte bis 2006 die Position eines Executive Vice President bei MB Van inne, davor war er Chief Executive Officer der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corp. Er bekleidete davor mehrere leitende Positionen im technischen Bereich des Daimler-Konzerns, einschließlich mehrjähriger Auslandserfahrung. Herr Porth schloss sein Studium an der Universität Stuttgart als Diplom-Ingenieur ab.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Vorstands bei der Daimler AG
- Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler Financial Services AG
- Mitglied des Boards of Directors von EADS Participations B.V.
- Mitglied im Vorstand der Hanns Martin Schleyer-Stiftung
- Mitglied des Beirats der Daimler Unterstützungskasse GmbH

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH (zurückgetreten im März 2009)
- Mitglied des Beirats der Mercedes-Benz España, S.A. (zurückgetreten im Juni 2009)
- Mitglied des Boards of Directors der Daimler Vans Manufacturing, LLC (zurückgetreten im August 2009)
- Leitender Angestellter der Daimler Vans Manufacturing, LLC (zurückgetreten im August 2009)

Jean-Claude Trichet

Jean-Claude Trichet war Präsident der Europäischen Zentralbank, Vorsitzender des Europäischen Ausschusses für Systemrisiken und der globalen Wirtschaftssitzung der Zentralbankgouverneure in Basel bis Ende 2011. Davor war er sechs Jahre lang Leiter des französischen Schatzamtes und zehn Jahre lang Gouverneur der Banque de France. Zu den frühen Stationen seiner Laufbahn zählen Posten in der Generalinspektion für Finanzen und im Schatzamt, zudem diente er Frankreichs Staatspräsidenten von 1978 bis 1981 als Berater für die Bereiche Mikroökonomie, Energie, Industrie und Forschung. Herr Trichet ist Absolvent der École des Mines de Nancy und des Institut d'Études Politiques de Paris. Er hält einen Abschluss in Wirtschaftswissenschaften der Universität von Paris sowie Ehrendokortitel verschiedener Universitäten und besuchte zudem die École Nationale d'Administration.

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Vorsitzender der G30 (gemeinnützige Organisation), Washington D.C.
- Vorsitzender des Verwaltungsrates des BRUEGEL Institute, Washington DC (gemeinnützige Organisation)

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Präsident der Europäischen Zentralbank (Mandat endete am 1. November 2011)
- Vorsitzender der globalen Wirtschaftssitzung der Zentralbankgouverneure in Basel (Mandat endete am 1. November 2011)
- Vorsitzender des Europäischen Ausschusses für Systemrisiken (Mandat endete am 1. November 2011)
- Leiter der Bankenaufsichtsinstanzen (Group of Governors and Heads of Supervision, GHOS) (Mandat endete am 1. November 2011)

Bodo Uebber

Herr Bodo Uebber wurde im April 2009 zum Chairman der EADS ernannt. Er ist Vorstandsmitglied der Daimler AG und (seit 16. Dezember 2004) für den Bereich Finanzwesen und Controlling sowie (seit 16. Dezember 2003) für die Abteilung Financial Services bei Daimler verantwortlich. Davor bekleidete er verschiedene Führungspositionen im Finanzbereich bei der Dornier Luftfahrt GmbH, DASA AG und der MTU Aero Engines GmbH. Herr Uebber wurde am 18. August 1959 in Solingen geboren. Er erhielt 1985 seinen Abschluss in Ingenieurwesen und Wirtschaftswissenschaften von der Technischen Universität Karlsruhe. Im gleichen Jahr begann er seine Karriere bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB).

Nachstehend die aktuellen Mandate, zusätzlich zu dem oben in der Tabelle aufgeführten:

- Mitglied des Vorstands bei der Daimler AG;
- Chairman des Boards of Directors von EADS Participations B.V.;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Financial Services AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Bank AG;
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG;
- Mitglied des Aufsichtsrats der Dedalus GmbH & Co. KGaA
- Mitglied des Aufsichtsrats der Bertelsmann AG SE & Co. KGaA
- Mitglied des Aufsichtsrats der Stiftung Deutsche Sporthilfe;
- Mitglied des Investitionsrates des „Stiftenverbandes der Deutschen Wissenschaft“;
- Mitglied des Beirats der Daimler Unterstützungskasse GmbH;
- Mitglied des Beirats der Deutsche Bank AG in München.
- Mitglied des Beirats der Landesbank Baden-Württemberg;

Frühere Mandate der letzten fünf Jahre:

- Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler España Holding S.A. (zurückgetreten am 30. Juni 2008);
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler France Holding S.A.S. (zurückgetreten am 31. Oktober 2008).

- Mitglied des Boards of Directors der Freightliner LLC (zurückgetreten am 30. September 2009);
- Mitglied des Aufsichtsrats von McLaren (zurückgetreten am 10. November 2009).
- Mitglied des Aufsichtsrats der Talanx AG (zurückgetreten am 31. August 2011);

Unabhängige Directors

Die vier unabhängigen Directors, die nach den oben dargestellten Kriterien der Unabhängigkeit bestellt wurden, sind Hermann-Josef Lamberti, Lakshmi N. Mittal, Sir John Parker und Michel Pébereau.

Frühere Straftaten und familiäre Bindungen

Soweit der Gesellschaft bekannt ist, wurde bisher über keinen der oben genannten Directors (weder als Privatperson noch als Director oder Führungskraft einer der oben genannten Unternehmen) eine Strafe wegen Betrugs verhängt, noch waren die Genannten in Konkurs-, Zwangsverwaltungs- oder Liquidationsverfahren verwickelt. Es liegen gegen sie weder öffentliche Beschuldigungen oder Anklagen vor, noch wurden Strafen einer Aufsichtsbehörde verhängt oder ihnen von Gerichts wegen die Voraussetzungen als Mitglied der Geschäftsleitung oder des Aufsichtsrates wegen unternehmerischer Versäumnisse in den letzten fünf Jahren entzogen. Bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments bestanden keine familiären Verbindungen unter den Directors.

Geschäfte des Boards of Directors im Jahr 2012

Sitzungen des Boards of Directors

Das Board of Directors trat im Jahr 2012 elfmal zusammen und wurde regelmäßig durch Geschäftsberichte des Chief Executive Officer über Entwicklungen informiert, inklusive strategischer und operativer Planungen. Die durchschnittliche Anwesenheitsquote bei diesen Sitzungen verharnte weiter bei 86 %.

Das Board of Directors überwachte während des gesamten Jahres 2012 den Fortschritt wichtiger Programme wie u. a. des A350 XWB, A400M, A380, NH90 und der Grenzsicherheit in Saudi-Arabien. Es wurde regelmäßig über Fortschritte bei der A350 XWB-Programmentwicklung und über die Probleme bei den Tragflächenrippen der A380 informiert.

Das Board of Directors befasste sich auch mit der Strategie von EADS (unter anderem mit dem Wettbewerbsumfeld) und überprüfte den Stand der Integration nach Vollzug der Übernahme bei den jüngsten Akquisitionen unter anderem der von Vector Aerospace und Vizada. Das Board genehmigte außerdem die Investition für die Endmontagelinie für Single-Aisle-Flugzeuge in Mobile im US-Bundesstaat Alabama, mit der die Produktion der branchenführenden A320-Familie in den weltweit größten Markt für Single-Aisle-Jetliner verlegt wird.

Im Rahmen der hochgesteckten Ziele von Vision 2020 unterstützte das Board das Management bei seiner Beurteilung und Aushandlung einer Fusion von EADS mit BAE Systems. Die Initiative

beruhte auf einer fundierten industriellen Argumentation und stellte eine Gelegenheit für die Schaffung einer Kombination zweier sich ergänzender Unternehmen dar, bei der das Ergebnis mehr ist als die Summe der Teile. Die Bestrebungen wurden aufgegeben, als sich herausstellte, dass die Interessen der Regierung der jeweiligen Heimatländer der Parteien sich nicht angemessen miteinander vereinbaren ließen und die Dauer des Prozesses sich störend auf die Gesellschaft auswirken würde.

Nachdem die bei dem abgebrochenen Fusionsprojekt gesammelten Erfahrungen erneut überprüft wurden, unterstützte das Board schließlich das Management bei den Verhandlungen mit den Hauptaktionären zum Verzicht auf ihre Kontrollrechte und zur Schaffung der neuen Governance, die in der Mehrparteienvereinbarung vom 5. Dezember 2012 vereinbart wurde. Während der Beurteilung der Fusion und den Besprechungen zur Governance bestimmte das Board zur Wahrung der Integrität seiner Arbeit geeignete Arbeitsgruppen, Unterausschüsse und Verfahren zum Informationsaustausch, um die Gefahr von Interessenkonflikten zu vermeiden und bestimmte Directors vor den mit Insiderwissen verbundenen Risiken zu schützen. Die unabhängigen Directors spielten während dieser ganzen Zeit eine wichtige Rolle.

Das Board befasste sich auch gezielt mit der Ertragslage und den Prognosen des Konzerns, dem Asset Management, der Compliance bei wichtigen Geschäftsabläufen und wichtigen Programmen sowie Initiativen für Effizienz und Innovation. Es überprüfte die Ergebnisse des Risikomanagements („ERM“),

Exportkontrollbestimmungen, Richtlinien im Bereich Investor Relations und Finanzkommunikation sowie rechtliche Risiken. Das Board hielt auch Besprechungen zu weiteren Maßnahmen ab, die sich aus der dritten EADS-Umfrage zum Mitarbeiter-Engagement ergeben.

Abschließend befasste sich das Board of Directors gezielt mit Angelegenheiten der Governance und Nachfolgeplanung, damit der Wechsel beim Board of Directors und beim Management reibungslos ablaufen kann. Die Empfehlungen für die Ernennungen wurden vom Board sorgfältig unter Anwendung des Nachfolgeprozesses gemäß der Governance von EADS, der im Oktober 2007 aktualisiert wurde, erstellt. Mit dem Prozess wurden die bestmöglichen Kandidaten für die Zusammenstellung des Boards of Directors sowie die gehobenen Managementpositionen identifiziert.

Selbstbewertung des Boards

Das Board of Directors nimmt jährlich eine Selbstbewertung seiner Leistungen vor, und alle drei Jahre wird von einer unabhängigen Beratungsfirma eine umfassendere Bewertung vorgenommen. Da der Wechsel beim Board of Directors und beim Management in der Jahresmitte stattfindet sowie in Anbetracht der erheblichen Änderungen der Governance und der Zusammensetzung des Boards nach der außerordentlichen Hauptversammlung vom März 2013 beschloss das Board, 2012 auf eine Bewertung des Boards zu verzichten. Die nächste Bewertung des Boards findet 2013 statt.

Ausschüsse des Boards im Jahr 2012

Im Jahr 2012 hatten die Board Committees folgende Mitglieder:

Directors	Audit-Committee	Vergütungs- und Nominierungsausschuss	Strategic Committee
Arnaud Lagardère (Chairman)			Vorsitzender
Thomas Enders (CEO)			X
Dominique D’Hinnin	X	X	
Hermann-Josef Lamberti	Vorsitzender	X	
Lakshmi N. Mittal			
Sir John Parker	X	Vorsitzender	
Michel Pébureau			X
Josep Piqué i Camps			
Wilfried Porth		X	
Jean-Claude Trichet			X
Bodo Uebber	X		X
Anzahl der Sitzungen in 2012	5	6	1
Durchschnittliche Anwesenheitsquote in 2012	85 %	96 %	100 %

Anmerkung: Stand vom 1. März 2013

Audit Committee

Das Audit Committee spricht gemäß der Geschäftsordnung Empfehlungen an das Board of Directors zur Genehmigung der Jahres- und Zwischenabschlüsse (1. Quartal, 1. Halbjahr, 9 Monate) sowie zur Bestellung externer Abschlussprüfer und der Festlegung ihrer Vergütung aus. Das Audit Committee ist außerdem dafür

verantwortlich, dass die internen und externen Prüfungsverfahren ordnungsgemäß geleitet werden und den Prüfungsangelegenheiten in Sitzungen des Boards of Directors ausreichende Beachtung geschenkt wird. Es bespricht daher mit den Abschlussprüfern die Prüfprogramme und die Ergebnisse der Buchprüfungen und überwacht die Angemessenheit der internen Kontrollen,

Rechnungslegungsverfahren und Finanzberichterstattung des Konzerns. Es beaufsichtigt außerdem den Einsatz des ERM-Systems des Konzerns und der Compliance Organisation.

Gemäß den im Jahr 2012 geltenden Führungsstrukturen waren der Chairman des Boards of Directors und der Chief Executive Officer ständige Gäste des Committee. Der Chief Financial Officer und der Head of Accounting waren gehalten, an den Sitzungen des Audit Committees teilzunehmen, um Vorschläge des Managements vorzulegen und Fragen zu beantworten. Der Head of Corporate Audit und der Chief Compliance Officer waren außerdem gehalten, regelmäßig an das Audit Committee Bericht zu erstatten. Das neue Board of Directors hat noch keine vergleichbaren Regelungen getroffen.

Das Audit Committee muss mindestens viermal im Jahr zusammentreten. Im Jahr 2012 erfüllte es seine gesamten Pflichten und trat fünfmal bei einer durchschnittlichen Anwesenheitsquote von 85 % zusammen.

Vergütungs- und Nominierungsausschuss

Gemäß der 2012 geltenden Geschäftsordnung erteilte der Vergütungs- und Nominierungsausschuss dem Board of Directors Empfehlungen in Bezug auf die Ernennung von Mitgliedern des Executive Committee (auf Vorschlag des CEO und mit Genehmigung des Chairman), des Corporate Secretary von EADS, der Mitglieder des Shareholder Committee von Airbus und der Vorsitzenden des Aufsichtsrats (oder eines vergleichbaren Organs) anderer wichtiger Konzerngesellschaften und Geschäftseinheiten. Der Vergütungs- und Nominierungsausschuss erteilt dem Board of Directors Empfehlungen in Bezug auf Vergütungsstrategien und langfristige Vergütungspläne und er entscheidet über die Dienstverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten in Bezug auf die Mitglieder des Boards of Directors und des Executive Committee.

Als Leitprinzip für die Besetzungen des Konzernmanagements galt grundsätzlich, dass der beste Kandidat für die Position ernannt werden soll („die für die Aufgabe am besten geeignete Person“ bzw. „best person for the job“), während gleichzeitig der Aspekt der Ausgewogenheit ein breit gestreutes Gleichgewicht im Hinblick auf die Geschlechtszugehörigkeit, Erfahrung, nationale Herkunft etc. aufrechterhalten werden soll. Die Umsetzung dieser Grundsätze sollte jedoch keine Beschränkungen bezüglich der im gehobenen Managementteam von EADS vertretenen Vielfalt schaffen.

Gemäß den im Jahr 2012 geltenden Führungsstrukturen waren der Chairman des Boards of Directors und der Chief Executive Officer ständige Gäste des Committee. Der Leiter des Personalwesens von EADS war gehalten, an den Sitzungen des Vergütungs- und Nominierungsausschusses teilzunehmen, um Vorschläge des Managements vorzulegen und Fragen zu beantworten. Das neue Board of Directors hat noch keine vergleichbaren Regelungen getroffen.

Der Vergütungs- und Nominierungsausschuss muss mindestens zweimal im Jahr zusammenkommen. Im Jahr 2012 tagte er sechsmal, bei einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 96 %. Außer dem Erteilen von Empfehlungen an das Board of Directors für wichtige Ernennungen innerhalb des Konzerns hat der

Vergütungs- und Nominierungsausschuss sich mit der Überprüfung von Spitzenkräften und Nachfolgeplanung befasst, Maßnahmen zur Verbesserung des Engagements und der Förderung der Vielfalt besprochen, die Vergütung von Mitgliedern des Executive Committee für das Jahr 2012, den langfristigen Leistungsplan und den variablen Einkommensanteil für 2011 überprüft. Auf Grundlage der Ergebnisse des kostenlosen Aktienplans hat es auch die Bedingungen des Mitarbeiteraktienprogramms (ESOP) für 2013 vorgeschlagen.

Strategic Committee

Das Strategic Committee war vor der Vollendung kein Entscheidungsgremium, sondern eine Entscheidungshilfe, die dem Board of Directors bei der Vorbereitung von strategischen Entscheidungen zur Verfügung stand. Laut der 2012 geltenden Geschäftsordnung erteilte der Strategieausschuss dem Board of Directors Empfehlungen zu strategischen Entwicklungen, Unternehmensstrategien, wichtigen Fusions- und Übernahmeprojekten, wichtigen Investitionen oder Veräußerungen, Projekten oder Produktentscheidungen sowie zu wichtigen Forschungs- und Entwicklungsprojekten.

Außer dem Überwachen wichtiger strategischer und Divisionsinitiativen, von Übernahmezielen und Veräußerungskandidaten sowie Fortschritten bei den Hauptprioritäten des Konzerns im Verlauf des Jahres nahm er Empfehlungen an das Board of Directors in Bezug auf das Wettbewerbsumfeld und industrielle Richtlinien in den Heimatländern, die Wahrnehmung der Gesellschaft auf ihren Schlüsselmärkten sowie die kontinuierlichen Kürzungen der Verteidigungsbudgets vor und unterzog mehrere Länderstrategien einer Prüfung.

Der Strategieausschuss musste mindestens zweimal im Jahr zusammentreten. Der Chief Executive Officer war Mitglied und der Leiter der Marketing and Sales Organisation von EADS war ständiger Gast des Strategieausschusses, um Vorschläge des Managements vorzulegen und Fragen zu beantworten. Während der Initiative zur Fusion mit BAE übernahm das Board of Directors die Aufgaben des Strategieausschusses, und daher trat das Committee im Jahr 2012 nur einmal in der ersten Jahreshälfte zusammen.

Executive Committee im Jahr 2012

Der Chief Executive Officer, der durch ein Exekutivkomitee (das „**Executive Committee**“) unterstützt wird, ist für die Tagesgeschäfte der Gesellschaft verantwortlich. Zum Executive Committee, das vom Chief Executive Officer geleitet wird, gehören auch die Leiter der wichtigsten und Aufgaben- und Geschäftsbereiche des Konzerns. Das Executive Committee trat im Jahr 2012 achtmal zusammen.

Bei den Sitzungen des Executive Committee werden unter anderem die folgenden Angelegenheiten behandelt:

- Genehmigungen von Besetzungsvorschlägen der Chefs der einzelnen Divisionen des Konzerns für ihre Managementteams (mit Ausnahme des Chief Operating Officers von Airbus);

- Genehmigungen von Investitionen bis zu 300.000.000 Euro;
- Festlegung und Kontrolle der Umsetzung der Strategie für die EADS-Aktivitäten;
- Geschäftsführungs-, Organisations- und Rechtsstruktur des Konzerns;
- Leistungsniveau der einzelnen Geschäftsbereiche des Konzerns und Unterstützungsfunktionen; und
- alle Geschäftsangelegenheiten einschließlich der operativen Pläne des Konzerns sowie seiner Divisionen und Geschäftseinheiten.

Die interne Organisation des Executive Committee wird durch die Geschäftsverteilung unter den Mitgliedern unter Aufsicht des Chief Executive Officer bestimmt. Ungeachtet der oben festgelegten gemeinsamen Zuständigkeiten ist jedes Mitglied des Executive Committee selbst für die Führung seines Aufgabenbereiches verantwortlich und an die Entscheidungen des Chief Executive Officer und gegebenenfalls des Executive Committee gebunden.

Der Chief Executive Officer ist bestrebt, zu den bei den Sitzungen des Executive Committee besprochenen Themen unter den Mitgliedern des Executive Committee einen Konsens zu erzielen. Kommt es zu keiner Einigung, ist der Chief Executive Officer berechtigt, die Sache zu entscheiden. Im Fall von grundlegenden oder wesentlichen Uneinigkeiten in Bezug auf eine noch nicht entschiedene Angelegenheit kann das widersprechende Mitglied des Executive Committee verlangen, dass der Chief Executive Officer die Angelegenheit dem Chairman zur Stellungnahme vorlegt.

Gemäß der im Jahr 2012 geltenden Geschäftsordnung wurden die Mitglieder des Executive Committee vom Board of Directors auf Vorschlag des Chief Executive Officer bestellt, der zunächst vom Chairman nach Prüfung durch den Vergütungs- und Nominierungsausschuss genehmigt wird. Die Besetzung des Executive Committee wurde in der Gesamtheit genehmigt und nicht individuell, abgesehen vom Chief Executive Officer von Airbus, der individuell vom Board of Directors bestellt wurde. Die Amtszeit für Mitglieder des Executive Committee betrug fünf Jahre.

Zusammensetzung des Executive Committee im Jahr 2012

Name	Alter	Beginn der aktuellen Amtszeit	Ende der Amtszeit	Haupttätigkeit
Thomas Enders	53	2012	2017	Chief Executive Officer von EADS
François Auque	56	2010	2015	CEO von Astrium
Thierry Baril	47	2012	2017	Chief Human Resources Officer EADS & Airbus
Lutz Bertling	50	2011	2016	CEO von Eurocopter
Jean J. Botti	55	2011	2016	Chief Technical Officer von EADS
Fabrice Brégier	51	2012	2017	CEO von Airbus
Günter Butschek	51	2012	2017	Airbus COO
Bernhard Gerwert	59	2012	2017	Cassidian CEO
Marwan Lahoud	46	2012	2017	Chief Strategy and Marketing Officer von EADS
John Leahy	62	2012	2017	Airbus COO – Kunden
Sean O’Keefe	56	2010	2014	CEO von EADS North America
Domingo Ureña-Raso	54	2009	2014	Leiter von Airbus Military
Harald Wilhelm	46	2012	2017	Chief Financial Officer von EADS und Airbus

Anmerkung: Alle Angaben entsprechen dem Stand vom 1. März 2013. Die Geschäftsadresse aller Mitglieder des Executive Committee für alle EADS-Angelegenheiten ist: Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande.

Thomas Enders – EADS CEO

Thomas Enders wurde im Mai 2012 zum Chief Executive Officer von EADS ernannt; er war seit 2007 CEO von Airbus gewesen. Herr Enders studierte Wirtschaftswissenschaften, Politik und Geschichte an der Universität Bonn und an der University of California in Los Angeles. Bevor er 1991 bei der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) für die Luft- und Raumfahrtindustrie tätig wurde, war er unter anderem Mitglied im Planungsstab des Bundesverteidigungsministers. Bei MBB und beim Nachfolgeunternehmen DASA übernahm er verschiedene Funktionen, darunter Leiter des Hauptsekretariats und Büros des Vorstandsvorsitzenden, Direktor Unternehmensentwicklung und Technologie sowie Leiter des Bereichs Verteidigungssysteme. Im Anschluss an die Gründung von EADS im Jahre 2000 wurde er zum CEO der EADS Defence and Security Systems Division

ernannt, wobei er in dieser Position bis zu seiner Ernennung zum Co-CEO von EADS behielt. Herr Enders war außerdem von 2005 bis 2012 Präsident des BDLI (Bundesverband der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie).

François Auque - CEO von Astrium

Herr Auque wurde im Jahr 2000 zum Chief Executive Officer von Astrium ernannt. Zuvor war er Chief Financial Officer von Aerospatiale und Managing Director für Satelliten bei Aerospatiale Matra, nachdem er seit 1991 Chief Financial Officer bei Aerospatiale gewesen war. In früheren Jahren seiner Karriere war er beim Suez-Konzern und beim französischen Rechnungshof. Auque studierte an der École des Hautes Études Commerciales und am Institut d’Études Politiques und ist Absolvent der École Nationale d’Administration.

Thierry Baril, CHRO von EADS und Airbus

Herr Baril wurde im Mai 2012 zum Chief Human Resources Officer von EADS und Airbus ernannt. Nachdem er Leiter der Personalabteilung bei Eurocopter war, kam er 2007 als Executive Vice President Human Resources und Mitglied des Executive Committee von Airbus zu Airbus. In früheren Jahren seiner Laufbahn erwarb er sich bei einer Reihe verschiedener Tätigkeiten im Personalwesen bei Alcatel, General Electric und Alstom Erfahrung im Personalbereich. Herr Baril hat einen Universitätsabschluss im Fachbereich HR Management, den er 1988 am „Institut de Gestion Sociale“ erwarb.

Lutz Bertling, CEO von Eurocopter

Herr Bertling wurde 2006 zum Chief Executive Officer von Eurocopter ernannt. Er kam aus dem Bereich Verteidigung und Sicherheit, schloss sich 2003 Eurocopter als Executive Vice President Governmental Programmes an und wurde Anfang 2006 CEO von Eurocopter Deutschland. Davor hatte Herr Bertling verschiedene Positionen bei DaimlerChrysler Rail Systems und an der Universität Braunschweig. Herr Bertling hält einen Doktorgrad in Ingenieurwissenschaften von der Universität Braunschweig.

Jean Botti – CTO von EADS

Herr Botti wurde 2006 zum Chief Technical Officer von EADS ernannt. Er kam von General Motors, wo er zunächst als Cheftechnologe und später als Business Line Executive des Geschäftsbereichs Delphi Powertrains arbeitete. Seine berufliche Laufbahn begann 1978 als Produktingenieur für Renault. Herr Botti besitzt einen Abschluss von der INSA Toulouse, einen MBA von der Central Michigan University sowie einen Doktorgrad vom Conservatoire des Arts et Métiers; er absolvierte ebenfalls den Studiengang für Research and Development Management am Massachusetts Institute of Technology (MIT). Herr Botti ist ein SAE Fellow sowie Mitglied der französischen Akademie der Technologie und Mitglied des Beirats für den europäischen Forschungsraum. Ihm wurde von der University of Cardiff und der University of Bath zweimal die Ehrendoktorwürde verliehen.

Fabrice Brégier, CEO von Airbus

Herr Brégier wurde im Mai 2012 zum CEO von Airbus ernannt, nachdem er sechs Jahre lang COO bei Airbus und Head of Operational Performance für den gesamten EADS-Konzern war. Davor war er 2003 zum President und CEO von Eurocopter, 2001 zum CEO von MBDA und 1998 zum CEO von BAe Dynamics ernannt worden. Herr Brégier kam 1993 zu Matra Défense. Er absolvierte die École Polytechnique und die École des Mines.

Günter Butschek – COO von Airbus

Nachdem Herr Butschek 2011 als Head of Operations zu Airbus kam, wurde er 2012 zum Chief Operating Officer von Airbus und Mitglied des Executive Committee von EADS ernannt. Herr Butschek verbrachte den Großteil seiner Laufbahn bei der Daimler AG, wo er verschiedene Positionen im Bereich Logistik, Personalwesen, Beschaffung und Fertigung in der Abteilung Mercedes-Benz Personenwagen hatte. Er war ab 2002 auch

Firmenleiter des niederländischen Unternehmens Netherlands Car BV, eine Tochter von Mitsubishi und Kooperation mit DaimlerChrysler, und leitete außerdem ab 2005 Beijing Benz Automotive in China. Herr Butschek besitzt einen Abschluss in Wirtschaftswissenschaften.

Bernhard Gerwert – CEO von Cassidian

Herr Gerwert wurde 2012 zum Chief Executive Officer von Cassidian ernannt. Davor war er in der Division als Mitglied des Management Board tätig, wo er 2007 bis 2011 zum CEO von Cassidian Air Systems und dann ab 2011 zum Chief Operation Officer ernannt wurde. Herr Gerwert begann seine Laufbahn im Jahr 1979 und bekleidete verschiedene Führungspositionen im Bereich Ingenieurwesen, Produktbetreuung, Finanzen und Projektleitung bei MBB, DASA, Dornier, DaimlerChrysler Aerospace und EADS. Herr Gerwert besitzt einen Abschluss der Universität Paderborn in Elektrotechnik und einen der Fachhochschule Bielefeld in Wirtschaftsingenieurwesen.

Marwan Lahoud, CSMO von EADS

Herr Lahoud wurde im Juni 2007 zum Chief Strategy and Marketing Officer von EADS ernannt. Er war zuvor CEO von MBDA. Er arbeitete während der Fusion mit Matra für Aerospatiale und wirkte an der Gründung von EADS mit. Bei EADS war er Senior Vice President im Bereich Mergers & Acquisitions. Herr Lahoud ist Absolvent der École Polytechnique und erwarb ein Diplom an der École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace.

John Leahy, COO-Customers von Airbus

Herr Leahy wurde 2005 zusätzlich zu seinen Aufgaben als Chief Commercial Officer von Airbus (seit 1994) zum Chief Operation Officer – Customers von Airbus und Mitglied des Executive Committee von Airbus ernannt. 2012 wurde er zum Mitglied des Executive Committee von EADS ernannt. Herr Leahy kam 1985 zu Airbus North America, nachdem er sieben Jahre bei Piper Aircraft tätig war. 1988 wurde er Head of Sales und schließlich President von Airbus North America. Eine der größten von Herrn Leahy erzielten Errungenschaften war die Steigerung des weltweiten Marktanteils von Airbus von 18 % im Jahr 1995 auf den heutigen Stand von über 50 %. Herr Leahy hat den Abschluss eines MBA von der Syracuse University und den Abschluss eines BA von der Fordham University.

Sean O’Keefe, CEO von EADS North America

Herr O’Keefe wurde im November 2009 zum CEO von EADS North America und im Januar 2012 zum Chairman des Boards von EADS North America ernannt. Davor hatte er eine leitende Stellung bei der General Electric Company. Vor seiner Tätigkeit bei GE bekleidete er verschiedene Positionen im öffentlichen Dienst u. a. als Kanzler der Louisiana State University, Mitglied des Verwaltungsrats der NASA, stellvertretender Budgetdirektor im Weißen Haus, Secretary der US-Marine sowie CFO des US-Verteidigungsministeriums. Zwischen seinen Amtszeiten im öffentlichen Dienst hatte Herr O’Keefe Professuren an verschiedenen US-amerikanischen

Universitäten inne. Herr O'Keefe erwarb einen Abschluss von der Syracuse University und der Loyola University; ihm wurde fünfmal die Ehrendoktorwürde verliehen.

Domingo Ureña-Raso, Leiter von Airbus Military

Domingo Ureña-Raso wurde im Februar 2009 zum Leiter von Airbus Military ernannt. Zuvor war er für die Programme Power8 und „Future EADS“ verantwortlich. Seit 1989 hatte er verschiedene Funktionen inne, unter anderem bei CASA, EADS PZL, in der Division Verteidigung & Sicherheit und bei Airbus. Herr Ureña-Raso hat Abschlüsse von der Polytechnischen Universität Madrid und von der ESSEC Paris und erwarb einen MBA.

Harald Wilhelm, CFO von EADS und Airbus

Herr Wilhelm wurde 2012 zum Chief Financial Officer von EADS und Mitglied des Executive Committee von EADS ernannt. Gleichzeitig geht er seinen Aufgaben als Chief Financial Officer von Airbus und Mitglied des Executive Committee von Airbus (dem er seit 2008 angehört) nach. Herr Wilhelm kam im Jahr 2000 zu Airbus, wo er verschiedene Positionen im Finanzbereich bekleidete und 2007 schließlich zum Chief Controlling Officer von Airbus ernannt wurde. In seiner früheren Laufbahn erwarb er sich bei der DASA einschlägige Erfahrungen im Bereich Mergers & Acquisitions. Herr Wilhelm hat einen Abschluss in Betriebswirtschaft von der Universität München.

4.1.3 Der niederländische Corporate Governance Kodex – „Anwendung oder Erklärung“

Nach niederländischem Recht und gemäß den Bestimmungen des niederländischen Corporate Governance Kodex in der Ende 2008 aktualisierten Fassung („**Niederländischer Kodex**“), der eine Reihe nicht verbindlicher Empfehlungen enthält, wendet die Gesellschaft entweder die Bestimmungen des niederländischen Kodex an oder sie erläutert und gibt gegebenenfalls stichhaltige Gründe für deren Nichtanwendung an. Obwohl EADS in ihrem stetigen Bemühen um Einhaltung höchster Standards die meisten derzeit gültigen Empfehlungen des niederländischen Kodex anwendet, muss sie in Übereinstimmung mit dem Prinzip „Anwendung oder Erklärung“ die folgenden Erklärungen abgeben: Der vollständige Text des Niederländischen Kodex kann auf www.commissiecorporategovernance.nl eingesehen werden.

1. Die Führungsstrukturen von EADS wurden gemäß dem Mehrparteienvertrag erheblich geändert. Diese Änderungen sollen die Führung von EADS weiter normalisieren und vereinfachen, was einen Schwerpunkt auf Best Practice in der Corporate Governance und das Fehlen einer beherrschenden Hauptaktionärsgruppe widerspiegelt, während gleichzeitig eine Beteiligungsstruktur sichergestellt werden soll, die es Frankreich, Deutschland und Spanien ermöglicht, ihre legitimen strategischen Interessen zu wahren.

- Das Board of Directors wird sich bemühen, die vollständige Ersetzung der ausscheidenden Directors durch neue Kandidaten zu verhindern und gleichzeitig die Einführung neuer Kandidaten für mindestens ein Drittel der Director-Positionen fördern (obwohl die Bestimmung III.3.6 des niederländischen Kodex empfiehlt, dass durch einen entsprechenden Rücktrittsplan soweit wie möglich eine Situation vermieden werden sollte, in der mehrere Non-Executive Mitglieder des Boards of Directors gleichzeitig zurücktreten).

- Die Amtszeit für die Mitglieder des Boards of Directors beträgt drei Jahre ohne Beschränkungen bezüglich einer Verlängerung der Amtszeit (obwohl Bestimmung III.3.5 des niederländischen Kodex empfiehlt, dass für die Non-Executive Mitglieder des Boards of Directors eine Amtszeit von höchstens drei Vierjahresperioden gelten solle).
- Dem Board of Directors steht ein Vorsitzender (Chairman) vor. Im Falle der Entlassung oder des Rücktritts des Chairman muss das Board of Directors unverzüglich einen neuen Chairman ernennen. Deshalb muss kein stellvertretender Vorsitzender für den Fall einer vakanten Position ernannt werden (obwohl die Bestimmung III.4.1(f) des niederländischen Code empfiehlt, dass ein stellvertretender Vorsitzender ernannt werden sollte).
- Gemäß dem neuen Gesetz zur Unternehmensleitung und Aufsichtsführung (*Wet bestuur en toezicht*), das am 1. Januar 2013 in Kraft trat, ist ein Board of Directors auf ausgewogene Art und Weise zusammengesetzt, wenn es zu mindestens 30 % aus weiblichen und zu mindestens 30 % aus männlichen Mitgliedern besteht. Das bei der Zusammensetzung des Boards of Directors angestrebte Gleichgewicht soll so weit wie möglich unter anderem auch bei Neubesetzungen und Empfehlungen berücksichtigt werden. Das Board of Directors entspricht derzeit noch nicht den Richtlinien für die Zusammensetzung. Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre am 27. März 2013 wurde eine Frau in das Board of Directors bestellt. EADS wird sich in Zukunft weiter um eine Förderung der Geschlechterdiversität innerhalb des Boards of Directors bemühen, indem die Anzahl der weiblichen Directors angehoben wird.

2. Vergütung der Mitglieder des Boards of Directors

EADS wendet verschiedene Regelungen für die Vergütung der Executive (der Chief Executive Officer) und Non-Executive Mitglieder des Boards of Directors an, wie nachstehend in „– 4.2.1. Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte“ erläutert wird.

Bei Kündigung des Chief Executive Officer durch die Gesellschaft würde diesem eine Abfindungssumme in Höhe der anderthalbfachen jährlichen Gesamtzielvergütung gezahlt, vorbehaltlich der folgenden Bedingungen (obwohl die Bestimmung II.2.8 des niederländischen Kodex empfiehlt, dass die maximalen Bezüge im Kündigungsfall der Höhe eines Jahresgehalts entsprechen sollten und dass, wenn der Höchstbetrag von einem Jahresgehalt für ein Executive Mitglied des Boards of Directors, das während seiner ersten Amtsperiode gekündigt wird, offensichtlich unangemessen ist, dieses Mitglied des Boards Anspruch auf eine Abgangsentschädigung haben soll, die das Doppelte des Jahresgehalts nicht übersteigt): Das Board of Directors hat beschlossen, dass der Chief Executive Officer seine Position infolge der Änderung der Strategie oder Grundsätze von EADS oder infolge eines Beherrschungswechsels bei EADS nicht mehr länger erfüllen kann. Eine Abfindungssumme wird nur bezahlt, wenn die vom Board of Directors bewerteten Leistungsparameter vom Chief Executive Officer erfüllt worden sind.

3. **EADS ist an der Frankfurter, Pariser und den spanischen Börsen notiert und bestrebt, die entsprechenden Vorschriften strikt einzuhalten und die allgemeinen Richtlinien dieser Märkte zum Schutz aller Aktionäre zu befolgen.**

Entsprechend diesen Bestimmungen und allgemeinen Grundsätzen in den Rechtsordnungen, in denen die Gesellschaft börsennotiert ist, gilt daher Folgendes:

- EADS fordert von ihren Board-Mitgliedern nicht, ihre Wertpapieranlagen in der Gesellschaft als langfristige Anlagen zu betrachten (obwohl die Bestimmung III.7.2 des niederländischen Code dies empfiehlt);
- EADS folgt verschiedenen Empfehlungen für den Umgang mit Analysten nicht. Dazu gehört auch, dass es den Aktionären gestattet ist, mit den Analysten Echtzeit-Meetings abzuhalten und den Analysten Darstellungen auf der Webseite bekannt zu geben, wie in der Bestimmung IV.3.1 des niederländischen Kodex dargelegt.

4.1.4 Risikomanagementsystem im Unternehmen

Das Management der Risiken und Chancen ist für EADS angesichts des komplexen und volatilen Geschäftsumfelds, in dem EADS operiert, von größter Bedeutung. Ein umfangreicher Verfahrens- und Maßnahmenkatalog für das Management von Risiken und Chancen im gesamten EADS-Konzern bildet das Enterprise Risk Management („ERM“)-System von EADS.

Ziel des ERM-Systems ist die Schaffung und Erhaltung von Wert für die EADS-Aktionäre. Es dient dazu und wird dazu verwendet, effektiv potenzielle Ereignisse zu erkennen, die sich auf EADS auswirken können, Risiken so zu managen, dass sie sich innerhalb der definierten Risikotoleranz bewegen, Chancen zu identifizieren und zu managen und im Rahmen vernünftiger Maßstäbe das Erreichen von Zielen zu gewährleisten. Um dies zu erreichen, möchte EADS ein integriertes, einheitliches, umfassendes, effizientes und transparentes ERM-System mit einem einheitlichen Verständnis, einheitlicher Anwendung und Sprache haben. Diese Risikomanagementphilosophie soll in die Unternehmenskultur von EADS eingebettet werden, damit das Management von Risiken und Chancen für die Mitarbeiter ein regelmäßiges und alltägliches Verfahren wird.

Das Board of Directors und das Top-Management von EADS betrachten ERM als wichtigen Managementprozess zum Lenken der Gesellschaft und um dem Management den effektiven Umgang mit Risiken und Chancen zu ermöglichen. Die fortschrittlichen ERM-Funktionen und die Organisation, die EADS stufenweise einführen will, können insofern einen Wettbewerbsvorsprung bieten, als sie Folgendes erreichen können:

- Strategie: die Auswahl hochgesteckter strategischer Ziele, die die Vision von EADS unterstützen und der Risikobereitschaft entsprechen;

- Betriebsabläufe: die Effektivität und Effizienz von Betriebsabläufen und der Zuweisung von Ressourcen, die termingerechte Auslieferung von Produkten unter Einhaltung der Kosten- und Qualitätsziele, die Fähigkeit des Erreichens von Leistungs- und finanziellen Zielen, die Umsetzung von Entscheidungen und Managementprozessen, die durch Risiken ermöglicht wurden;
- Berichterstattung: zuverlässige Berichterstattung, insbesondere Finanzberichterstattung; und
- Compliance: Einhaltung der anwendbaren Gesetze und Bestimmungen.

4.1.4.1 ERM-Verfahren

Die Zielsetzungen, Grundregeln und der Prozess des vom Board of Directors übernommenen ERM-Systems sind in der ERM-Politik von EADS dargelegt und werden im gesamten Konzern bekannt gemacht. Die ERM-Politik von EADS wird durch verschiedene Handbücher, Richtlinien, Broschüren, etc. ergänzt. Das ERM-System basiert auf dem Regelwerk des Internen Kontroll- und Enterprise Risk Managements des Committee of Sponsoring Organizations der Treadway Commission (COSO II). Zu den externen Standards, die sich auf das ERM-System von EADS auswirken, zählen die Regelwerke IC und ERM des COSO sowie die branchenspezifischen Normen der International Standards Organization (ISO).

Das ERM-System umfasst ein integriertes hierarchisches Bottom-up- und Top-down-Verfahren, um besseres Management und bessere Transparenz von Risiken und Chancen zu ermöglichen. An der Spitze besprechen das Board of Directors und das Audit Committee wichtige Risiken und Chancen, damit



zusammenhängende Reaktionen auf Risiken und Erfassen von Chancen sowie den Status des ERM-Systems einschließlich wesentlicher Änderungen und geplanter Verbesserungen. Dies basiert auf systematischen Bottom-up-Informationen einschließlich Management-Beurteilung. Die Ergebnisse werden dann an die Organisation zurückgeleitet. Mit dem Konzept des ERM-Systems soll die Einhaltung aller geltenden Gesetze und Vorschriften in Bezug auf interne Kontrolle („IC“) und Risikomanagement („RM“) sichergestellt werden, wobei beides gleichzeitig angegangen wird.

Der ERM-Prozess besteht aus vier Elementen: **dem operativen Prozess**, der aus einer Abfolge von acht einheitlichen, standardisierten Komponenten zur Verbesserung des operativen Managements von Risiken und Chancen besteht, **dem Berichterstattungsprozess**, der Verfahren zur Status-Berichterstattung des ERM-Systems und der Situation bei Risiken / Chancen enthält, **dem Complianceprozess**, der Verfahren zur Bekräftigung der Beurteilung der Effektivität des ERM-Systems umfasst, und **dem Unterstützungsprozess**, der Verfahren zur Steigerung der Qualität und zur weiteren Festigung der Qualität des ERM-Systems umfasst.

Der ERM-Prozess wird auf alle möglichen Quellen von Risiken und Chancen angewendet, sowohl interne wie externe Quellen, die quantifizierbar oder nicht quantifizierbar sind, und EADS kurz-, mittel- oder langfristig potenziell betreffen. Er wird auch auf alle Unternehmen, Aktivitäten und Abteilungen von EADS angewendet. Das Management jeder Ebene bespricht ERM beim Abwickeln der täglichen Geschäfte als Bestandteil der Entscheidungsfindung und damit verbundener Aktivitäten. Der ERM-Prozess ist dementsprechend Teil des Managementprozesses und mit anderen Prozessen vernetzt. Die Einzelheiten der Anwendung des ERM-Prozesses variieren je nach Risikobereitschaft des Managements und Größe, Struktur und Art der Organisationseinheit, des Programms / Projekts, der Abteilung oder des Prozesses. Die Grundprinzipien der ERM-Politik von EADS sind jedoch allgemein gültig.

Die wichtigsten Risiken, denen der Konzern ausgesetzt ist, werden im Abschnitt „Risikofaktoren“ besprochen.

4.1.4.2 Governance und Aufgaben des ERM

Die Governance Struktur und die damit verbundenen Aufgaben für das ERM-System sind Folgende:

- das Board of Directors überwacht den Aufbau und die Effektivität des ERM-Systems einschließlich Maßnahmen des Managements zur Abschwächung von Risiken bei den geschäftlichen Aktivitäten von EADS. Es bespricht wichtige Risiken mindestens vierteljährlich anhand der ERM-Berichterstattung oder wenn aufgrund der Entwicklung geschäftlicher Risiken erforderlich. Es wird vom Audit Committee unterstützt, das mindestens einmal im Jahr die Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Betrieb, Aufbau und der Effektivität des ERM-Systems sowie alle wesentlichen Veränderungen und geplanten Verbesserungen bespricht, bevor diese dem gesamten Board of Directors vorgelegt werden;

- der Chief Executive Officer von EADS ist, mit Unterstützung des Executive Committee, für ein effektives ERM-System, das damit verbundene interne Umfeld (wie u. a. Werte, Unternehmenskultur) und die Risikophilosophie verantwortlich. Er wird dabei vom Chief Financial Officer von EADS unterstützt, der den Chief Risk Officer von EADS überwacht und den Aufbau und die Verfahrensumsetzung des ERM-Systems beaufsichtigt;
- der Chief Risk Officer von EADS hat die Hauptverantwortung für die ERM-Strategie, die Prioritäten, System-Aufbau, Kulturentwicklung und die Berichterstattungsverfahren. Er beaufsichtigt den Betrieb des ERM-Systems und erhält Unterstützung von einer speziellen Risikomanagementorganisation auf Konzern- und Divisionsebene, die sich aktiv um die Senkung der Risikokritikalität insgesamt bemüht. Diese Risikomanagementorganisation ist mit den Risikoverantwortlichen auf den unterschiedlichen Ebenen der Organisation vernetzt und fördert nachdrücklich eine Kultur des proaktiven Risikomanagements; und
- das Executive Management der Divisionen, Geschäftseinheiten und die Abteilungen der Zentrale übernehmen die Verantwortung für den Betrieb und die Überwachung des ERM-Systems in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen. Sie sind bestrebt, die Transparenz und Effektivität des ERM-Systems und die Übereinstimmung mit ihren Zielen zu gewährleisten. Sie übernehmen die Verantwortung für die Implementierung geeigneter Maßnahmen zur Verringerung der Wahrscheinlichkeit und der Auswirkungen von Risiken, und umgekehrt für die Umsetzung angemessener Maßnahmen zur Erhöhung der Wahrscheinlichkeit und Auswirkung von Chancen.

4.1.4.3 Effektivität des ERM

Das ERM-System von EADS muss effektiv sein. EADS hat ständige Mechanismen zur Selbstbewertung des ERM eingerichtet, die konzernweit bei EADS angewendet werden müssen. Dies soll EADS die angemessene Sicherstellung der Effektivität seines ERM-Systems ermöglichen. Die Sicherstellung der Effektivität des ERM umfasst Folgendes:

- ERM-Prozess: Muss im gesamten EADS-Konzern vorhanden sein und ohne wesentliche Schwachstellen funktionieren und muss den Bestimmungen der ERM-Politik von EADS entsprechen;
- Risikobereitschaft: Muss mit dem Risikoumfeld von EADS im Einklang stehen;
- IC-System des ERM: Muss ein effektives IC-System für den ERM-Prozess haben.

Um alle Aktivitäten abzudecken, hat EADS 20 hochrangige Geschäftsabläufe definiert. Um ein effektives Funktionieren des ERM zu erreichen, muss der ERM-Prozess als Überlagerungsprozess ein wesentlicher Bestandteil dieser Geschäftsabläufe sein. Die Effektivität des ERM ist dann gewährleistet, wenn das Erreichen der Ziele des ERM-Prozesses durch angemessene ERM-Kontrollen sichergestellt wird, die effektiv in der gesamten Organisation funktionieren und dem jeweiligen Risikobereitschaftsgrad entsprechen.

Die operative Effektivität wird unter anderem durch die Beurteilung jedes potenziellen wesentlichen Versagens im ERM-System gemessen, das während des Geschäftsjahres entdeckt wurde

bzw. durch alle wesentlichen Veränderungen, die am ERM-System vorgenommen wurden.

Durch die Kombination der folgenden Kontrollen soll eine angemessene Gewährleistung der Effektivität des ERM erreicht werden:

Organisation	ERM-Kontrolle mit Erklärung
Board of Directors, Audit Committee	Regelmäßige Überwachung Das Board of Directors und das Audit Committee überprüfen, überwachen und beaufsichtigen das ERM-System.
Top-Management	Besprechung des ERM auf Top-Managementebene Diese Kontrolle ist ein wichtiger Schritt im ERM Compliance-Prozess. Alle Ergebnisse der Risikomanagement-, Selbstbeurteilungs- und Bestätigungsverfahren werden von den Divisionen oder Geschäftseinheiten dem Top-Management vorgelegt, besprochen und auf CEO- / CFO-Ebene von EADS kritisch untersucht.
Management	ERM-Verfahren mit Bestätigungsschreiben Die Einheiten und Prozesse / Abteilungsleiter, die an den jährlichen ERM-Compliance-Verfahren teilnehmen, müssen ERM-Bestätigungsschreiben unterzeichnen, besonders zur Effektivität interner Kontrollen sowie Mängeln oder Schwachstellen. Das Ausmaß der Teilnahme wird durch Abstimmen der Abdeckung der Geschäfte von EADS mit der Risikobereitschaft des Managements bestimmt.
ERM-Abteilung	Messen der Effektivität des ERM Beurteilen der Effektivität des ERM durch Vornahme operativen Risikomanagements für den ERM-Prozess, Benchmarks, etc.
Unternehmensrevision	ERM-Prüfungen Dem Audit Committee die Effektivität des ERM-Systems unabhängig zusichern.
Compliance	Alarmsystem Mängel im ERM-System nachweisen.

4.1.4.4 Entwicklungen im Jahr 2012 und Ausblick

Das Risikoumfeld, in dem Unternehmen heutzutage operieren, ist stärker denn je von Volatilität geprägt. Ein ausgereiftes Risikomanagement ist daher noch wichtiger, strategisch bedeutender und insgesamt wertvoller. EADS strebt an, ihr ERM-System konzernweit effektiv einzusetzen, um Risiken zu minimieren und den Wettbewerbsvorsprung zu steigern und investiert dementsprechend. Der Aufbau ihres ERM-Systems hat sich zu einem einheitlicheren und leistungsorientierten Managementverfahren entwickelt, der in den Geschäftsbetrieb integriert ist und mit dem im Jahr 2012 folgende wichtige Errungenschaften erreicht wurden:

- regelmäßige Überwachung durch das Board of Directors / Audit Committee: vierteljährliche Überwachung der wichtigsten Risiken und Gelegenheiten durch das Board of Directors; jährliche Überwachung von Betrieb, Aufbau und Effektivität des ERM-Systems jeweils im Januar durch das Audit Committee;
- Ausbau der ERM-Grundlagen bei zunehmender Anerkennung der ERM-Prozesse und Aufbau einer echten Risikokultur;
- Weitere Einführung eines dedizierten konzernweiten ERM IT-Verfahrens;
- starker Beitrag des ERM zu Verbesserungsinitiativen, die konzernweit eingeleitet wurden; und
- erfolgreicher Abschluss des ERM-Compliance-Verfahrens zum Jahresende, d. h., alle Risikoverantwortlichen in den Divisionen, Geschäftseinheiten und Funktionsbereichen erhielten ERM-Bestätigungsschreiben und alle ERM-Gespräche auf Top-Managementebene haben stattgefunden.

Allgemeiner ausgedrückt strebt EADS eine kontinuierliche Bewertung und Verbesserung der operativen Effektivität des ERM-Systems an. EADS wird weiter auf die Empfehlungen der Revisionsabteilung zurückgreifen, die das Risikomanagement ausgewählter Abteilungen und Geschäftsprozesse regelmäßig überprüft, um ihr ERM-System weiter zu stärken.

4.1.4.5 Erklärung des Boards – Grenzen

Das Board of Directors ist nach bestem Wissen und Gewissen der Ansicht, dass das interne Risikomanagement und Kontrollsystem für die Finanzberichterstattung im Jahr 2012 ordnungsgemäß funktioniert hat und eine angemessene Sicherheit dafür bietet, dass die Finanzberichterstattung keine wesentlichen Fehler enthält.

Unabhängig davon, wie gut sie konzipiert sind, haben alle ERM-Systeme natürliche Grenzen, wie Umgehung eingeführter Kontrollen oder deren Aufhebung durch das Management. Aus diesem Grund besteht keine absolute Sicherheit, dass trotz aller Sorgfalt und Anstrengungen das ERM-System und die Verfahren von EADS vollkommen effektiv sind.

4.1.4.6 Vom ERM System abgedeckte Geschäftsprozesse

Auf der Grundlage der EADS-Aktivitäten wurden 20 hochrangige Geschäftsprozesse innerhalb von EADS identifiziert. Sie gliedern sich in Kernprozesse (Entwicklung und Forschung, Produktion, Verkauf, Kundendienst und Programm-Management), Unterstützungsprozesse (Beschaffung, Personal, Rechnungswesen, Anlagevermögen, Finanzen, Informationstechnologie, Fusionen und Übernahmen, Recht und Versicherung) und Managementprozesse (Strategie, interne Revision, Controlling, Compliance, Risikomanagement

4

und Managementkontrollen). Diese Geschäftsprozesse sollen zusammen mit den entsprechenden ERM-Verfahren Prozessrisiken kontrollieren, die potenziell erheblichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Nachstehend folgt eine Beschreibung der wichtigsten Geschäftsprozesse auf der jeweiligen Ebene der Zentrale gemäß dem Stand von 2012.

Bilanzierung

Den Kern des ERM-Systems von EADS bilden Bilanzierungsverfahren und Steuerungsinstrumente, die die Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und der Vorbereitung von Jahresabschlüssen und anderen Finanzinformationen gewährleisten sollen, derer sich das Management bedient und welche den Investoren und anderen Geschäftspartnern von EADS durch Veröffentlichung mitgeteilt werden. Diese Methode, die Planung und Berichterstattung verbindet, hat zum Ziel, die interne Kommunikation und Transparenz zwischen den einzelnen Abteilungen und Organisationseinheiten von EADS zu verbessern.

Das Finanzkontrollmodell von EADS definiert die Planungs- und Berichterstattungsverfahren, die auf alle Geschäftseinheiten des Konzerns Anwendung finden, sowie die Zuständigkeiten des Chief Financial Officer, der für die Entwicklung, Einführung und Überwachung dieser Verfahren zuständig ist. Eine der Hauptaufgaben des Chief Financial Officer ist die Beaufsichtigung der Erstellung des Konzernabschlusses von EADS, welcher wiederum unter der direkten Aufsicht des Chief Accounting Officer („CAO“) erstellt wird. Der CAO trägt die Verantwortung für die Ausführung der Konsolidierungssysteme und -regeln des Konzerns und für die Festlegung der konzernweiten mit IFRS übereinstimmenden Rechnungslegungsrichtlinien, Berichterstattungsregeln und finanziellen Richtlinien, durch welche die Konsistenz und Qualität der Finanzdaten sichergestellt werden sollen, die von den einzelnen Divisionen und Geschäftseinheiten gemeldet werden. Die Rechnungslegungsrichtlinien von EADS werden in einem Rechnungslegungshandbuch erklärt, das mit den externen Abschlussprüfern der Gesellschaft abgestimmt worden ist. Änderungen des Rechnungslegungshandbuchs von EADS erfordern die Zustimmung des CAO und wesentliche Änderungen die Zustimmung des Chief Financial Officer oder des Boards of Directors (je nach Empfehlung des Audit Committee).

Die Kontrolle der Finanzplanung und Berichterstattungsprozesse erfolgt nicht nur über die Entwicklung konzernweiter Rechnungslegungssysteme und -richtlinien, sondern auch über einen organisierten Prozess, mit dem Daten rechtzeitig von den einzelnen Berichtseinheiten bereitgestellt werden können, so dass aktuelle Hilfsmittel bei der Entscheidungsfindung zur Kontrolle der betrieblichen Leistungen des Konzerns zur Verfügung stehen. Bei diesen Informationen handelt es sich unter anderem um regelmäßige Berichte zum Kassenbestand und zur Liquiditätssteuerung sowie andere Finanzinformationen, die die Basis zukünftiger strategischer und operativer Planung und Kontrolle bilden und die Überwachung der wirtschaftlichen Risiken ermöglichen, die mit den Geschäften des Konzerns einhergehen. Die Chief Financial Officers der Divisionen treffen sich häufig mit dem CAO und dem ihm unterstellten verantwortlichen Personal zu Besprechungen der von den Divisionen erstellten Finanzinformationen.

Bevor der Konzernjahresabschluss veröffentlicht und den Aktionären zur Genehmigung vorgelegt wird, wird er von den externen Abschlussprüfern von EADS und dem Audit Committee geprüft und dem Board of Directors zur Genehmigung vorgelegt. Vergleichbare Verfahrensweisen gelten für die Erstellung des Halbjahres- und Quartalsabschlusses. Die Abschlussprüfer des Konzerns sind involviert, bevor der Jahresabschluss von EADS dem Board of Directors vorgelegt wird.

Finanzen und Liquiditätssteuerung

Die Finanzmanagementverfahren, die die zentrale Finanzabteilung von der EADS-Zentrale festlegt, helfen dem Management, die mit der Liquidität, den Wechselkursen und den Zinssätzen verbundenen Risiken zu identifizieren und zu bewerten. Die zentralisierten Finanzmanagementverfahren werden auch auf beherrschte Tochtergesellschaften angewendet, mit vergleichbaren Überwachungsverfahren wie für gemeinsam beherrschte verbundene Unternehmen, wie z. B. MBDA.

Cash Management. Eine der Hauptaufgaben der zentralen Finanzabteilung von EADS ist es, die Liquidität zur Finanzierung der betrieblichen Prozesse zu verwalten. Die regelmäßige Liquiditätsplanung liefert zusammen mit der Planungs- und Berichterstattungsabteilung sowie der monatlichen Liquiditätsberichterstattung der zentralen Finanzabteilung dem Management die Informationen, die es zur Überwachung des täglichen Liquiditätsprofils des Konzerns und Einleitung erforderlicher Korrekturmaßnahmen benötigt, um die allgemeine Liquidität sicherzustellen. Um das geplante Liquiditätsniveau aufrechtzuerhalten und die Liquidität abzusichern, hat EADS ein Cash-Pooling-System eingeführt, mit dem die Barmittel der kontrollierten Tochtergesellschaften täglich auf zentral verwaltete Konten überwiesen werden. Verfahren zur Verhinderung von Zahlungsbetrug wurden konzernweit definiert und mitgeteilt. Für das Management der mit Finanzinstrumenten verbundenen Kreditrisiken siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 34a: Informationen über Finanzinstrumente – Finanzielles Risikomanagement“.

Hedge Management. Die Geschäftstätigkeit ist mit einem erheblichen Währungs- und Zinsrisiko verbunden. Die Hedging-Politik des Konzerns wird vom Board of Directors festgelegt und regelmäßig aktualisiert. Um zu gewährleisten, dass die Hedging-Aktivität mit der Hedging-Politik des Konzerns vereinbar ist, werden sämtliche Hedging-Transaktionen von der zentralen Finanzabteilung ausgeführt. Die zentrale Finanzabteilung führt fortwährend Risikoanalysen durch und schlägt den Divisionen und Geschäftseinheiten im Hinblick auf das Wechselkurs- und Zinsrisiko entsprechende Maßnahmen vor. Die Tochtergesellschaften sind verpflichtet, ihr Währungs- und Zinsrisiko zusammen mit der zentralen Finanzabteilung von EADS auf Monatsbasis gemäß definierten finanzmathematischen Verfahren zu kalkulieren, zu aktualisieren und zu überwachen. Siehe „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage – 2.1.7 Sicherungsgeschäfte“.

Verkaufsfinanzierung. Im Zusammenhang mit bestimmten kommerziellen Vertragsabschlüssen kann EADS Verkaufsfinanzierungsmaßnahmen vereinbaren. In Bezug auf die Verkaufsfinanzierung bei Airbus wird

ein jährliches Verkaufsfinanzierungsbudget als Teil des operativen Planungsprozesses von EADS festgelegt. Verkaufsfinanzierungsgeschäfte werden von einer konzernweiten Organisation in Übereinstimmung mit bestimmten Risikobewertungsrichtlinien und unter Einbeziehung des Top-Managements abgewickelt.

Verkauf

Kommerzielle Vertragsabschlüsse, die EADS-Tochterunternehmen eingehen, können den Konzern wesentlichen finanziellen, operativen und rechtlichen Risiken aussetzen. Zur Kontrolle dieser Risiken implementierte das Management Prüfungsverfahren für Vertragsentwürfe, um sicherzustellen, dass EADS keine wesentlichen kommerziellen Verträge eingeht, die sie einem inakzeptablen Risiko aussetzen oder die nicht mit den Gesamtzielen des Konzerns übereinstimmen. Diese Verfahren umfassen (i) durch das Board of Directors genehmigte Schwellenwerte und Kriterien zur Bestimmung der Profitabilitätsprofile sowie (ii) einen in Auftrag gegebenen Vorgehmigungsprozess für Verträge mit einem hohen Risiko. Verträge, die innerhalb der definierten Schwellenwertkategorien liegen, müssen vom Chief Financial Officer der jeweiligen Division genehmigt werden. Verträge, die als „hochrisikant“ eingestuft sind und / oder bestimmte Schwellenwerte überschreiten, müssen dem ständigen Commercial Committee (in dem der Chief Financial Officer und der Chief Strategy und Marketing Officer die Chairmen sind und bei Bedarf der Chief Executive Officer) vorgelegt werden. Dieser Ausschuss ist für die Prüfung des Vertragsangebots verantwortlich und spricht bei Bedarf Empfehlungen aus, auf deren Grundlage die betreffende Geschäftseinheit ihr Angebot freigeben darf. Im Fall von Airbus werden Verträge auf Grund der Art und des Umfangs des Unternehmens gemäß den eigenen Corporate Governance-Bestimmungen von Airbus, die auf EADS-Richtlinien mit denselben Prinzipien basieren, unter Teilnahme von EADS genehmigt. Wenn EADS die Kontrolle über ein Tochterunternehmen mit einer dritten Partei teilt, ist grundsätzlich das Commercial Committee für die Meinungsbildung von EADS hinsichtlich kommerzieller Vertragsentwürfe verantwortlich.

Recht

EADS ist überall dort, wo sie geschäftlich tätig wird, unzähligen rechtlichen Bestimmungen unterworfen. Es ist Aufgabe der Rechtsabteilung von EADS, in Übereinstimmung mit den Rechtsabteilungen der Divisionen und Geschäftseinheiten die Konzerninteressen in allen Rechtsfragen aktiv zu fördern und zu verteidigen und jederzeit deren Rechtssicherheit zu gewährleisten. Im Rahmen dieser Aufgabe ist die Rechtsabteilung für die Einführung und Beaufsichtigung von Verfahren zuständig, die sicherstellen, dass die Aktivitäten von EADS nicht gegen die jeweils anwendbaren Gesetze, Vorschriften und sonstigen Anforderungen verstoßen. Sie ist außerdem verantwortlich für die Überwachung aller größeren Rechtsstreitigkeiten, die dem Konzern betreffen, einschließlich Rechtsstreits um geistiges Eigentum.

In Zusammenarbeit mit dem Corporate Secretary kommt der Rechtsabteilung von EADS auch eine wichtige Rolle bei der Entwicklung und Verwaltung (i) der Corporate Governance-

Verfahren von EADS und (ii) der juristischen Dokumentation zur Delegation von Befugnissen und Zuständigkeiten zu, welche das EADS-Management und deren IC-Umgebung bestimmen.

Unternehmensrevision

Die Revisionsabteilung von EADS bietet unter der Leitung des Corporate Secretary den Mitgliedern des Executive Committees und des Audit Committees auf Grundlage eines risikoorientierten jährlichen Prüfplans eine Absicherung. Die Revisionsabteilung (i) überprüft das Erreichen der strategischen, finanziellen und operativen Ziele des Konzerns, (ii) überprüft die Zuverlässigkeit und Integrität der Konzernberichterstattung, (iii) überprüft die Effektivität des ERM-Systems, (iv) überprüft die Effizienz und Effektivität ausgewählter Prozesse, Einheiten oder Funktionsbereiche und (v) überprüft die Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften, Richtlinien und Verfahren des Konzerns. Die Unternehmensrevision schließt Ad-hoc-Prüfungen ein, die auf Wunsch des Managements erfolgen und sich auf aktuelle (z. B. mutmaßliche betrügerische Aktivitäten) und zukünftige (z. B. Vertragsmanagement und Programmmanagement) Risiken konzentrieren. Im Jahr 2011 überprüfte das *Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne* (IFACI) die Revisionsabteilung und bescheinigte, dass diese den Vorschriften des Regelwerks für internationale Berufspraktiken („International Professional Practices“) erfüllt hatte. Die Unternehmensrevision richtete 2011 auch einen forensischen Funktionsbereich mit besonderen Fachkräften ein, um den Konzern beim Umgang mit Compliance-Anschuldigungen zu unterstützen.

Zentraleinkauf

Die Leistung von EADS wird in erheblichem Maße durch ihre Zulieferkette bestimmt. Deshalb ist die Beschaffung ein wichtiges Hebelinstrument in den Märkten von EADS.

Die Größe und Komplexität von EADS erfordern einen gemeinsamen Ansatz zur Maximierung der Marktinstrumente und zur Vermeidung von Ineffizienzen im Beschaffungsprozess. Um sicherzustellen, dass die Beschaffung in der effektivsten, effizientesten und unter Beachtung sozialer Standards erfolgt, haben der Leiter des Corporate Sourcing und der Chief Procurement Officers Council eine Reihe gemeinsamer Beschaffungsprozesse definiert, die die gemeinsame Sourcing-Strategie und letztlich die Strategie und Vision des Konzerns unterstützen.

Der gemeinsame Ansatz und die gemeinsamen Verfahren werden dann über Beschaffungsnetzwerke in allen Divisionen umgesetzt und optimiert. Diesen Beschaffungsnetzwerken gehören Vertreter aller Divisionen an. Sie sind vom Chief Procurement Officers Council von EADS beauftragt, im gesamten Konzern strategische Beschaffungsbereiche wie Supplier Relationship Management, Common Processes and Tools, Global Sourcing, Joint Procurement, Corporate Social Responsibility und Procurement Performance Management festzulegen und einzuführen. Die Beschaffungsprozesse werden regelmäßig in Form von Leistungsindikatoren, Audits und Selbstbewertungen überprüft und somit stetig hinterfragt und optimiert.

Ethik und Compliance

Siehe „– 4.1.5 Compliance-Organisation“ unten.

4.1.5 Compliance Organisation

Der Chief Compliance Officer („CCO“) des EADS-Konzerns wurde vom Board of Directors für die Erstellung und Umsetzung des Ethik- und Compliance-Programms von EADS ernannt, das der Konzern bei seinem Engagement zur Befolgung der höchsten ethischen und Compliancestandards unterstützt, um die globale Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns aufrechtzuerhalten. Der CCO steht der konzernweiten Compliance-Organisation vor, deren Tätigkeit vom Audit Committee überwacht wird.

Das Ethik- und Compliance-Programm von EADS soll gewährleisten, dass die Geschäftspraktiken des Konzerns mit den geltenden Gesetzen und Bestimmungen in Einklang stehen und den von dem Konzern vertretenen ethischen Geschäftsprinzipien entsprechen. Mit dem Programm soll auch intern eine Kultur der Integrität und Transparenz gefördert werden. Ein Hauptelement des Programms ist der Kodex des Konzerns für ethisches Verhalten, „Integrity & Transparency“ (der auf der Webseite der Gesellschaft eingesehen werden kann), der allen EADS-Mitarbeitern beim Tagesgeschäft als Verhaltensrichtlinie dienen soll.

Eine Compliance Organisation und ein Netzwerk für Ressourcen wurde konzernweit mit einer Struktur eingeführt, die für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Nähe zum Tagesgeschäft und der nötigen Unabhängigkeit sorgt. Dementsprechend unterstehen die Compliance Officer im gesamten Konzern sowohl dem Management als auch der Compliance Organisation. Dies zeigt sich auch auf der höchsten Ebene des Unternehmens, wo der CCO des EADS-Konzerns sowohl dem Chief Executive Officer als auch dem Audit Committee untersteht.

Die in jeder einzelnen der vier Divisionen von EADS sowie in verschiedenen Geschäftseinheiten ernannten Compliance Officer sind dafür verantwortlich, Mitarbeiter bei der ethisch einwandfreien Abwicklung von Geschäften unter Einhaltung des Ethik- und Complianceprogramms von EADS zu unterstützen. Die Chief Compliance Officer in den Divisionen und Geschäftseinheiten müssen sich vergewissern, dass ihnen ausreichende lokale Ressourcen zur effektiven Erfüllung ihrer Aufgaben zur Verfügung stehen und berichten sowohl an den CCO des EADS-Konzerns als auch an den Leiter der entsprechenden Division oder Geschäftseinheit.

Auf Konzernebene werden ständige Compliance Officer dort ernannt, wo die größten Compliance-Risiken bestehen, und mit der entsprechenden Befugnis zur Erstellung von Compliance-Direktiven mit konzernweiter Gültigkeit ausgestattet sind. Der International Compliance Officer des Konzerns ist für die Erstellung und Umsetzung der betrieblichen Ethikrichtlinien und damit verbundenen Prozesse und Richtlinien von EADS zur Verhinderung von Korruption zuständig. Der Export Compliance Officer des Konzerns bemüht sich, sicherzustellen, dass die Aktivitäten des Konzerns unter Einhaltung aller einschlägigen Exportkontrollvorschriften und der internen Richtlinie über heikle Länder abgewickelt werden, während der Procurement Compliance Officer des Konzerns die Compliance im Rahmen

der Lieferkette überwacht. Der Compliance Officer des Konzerns für Datenschutz ist dafür verantwortlich, die mit dem Datenschutz verbundenen Probleme innerhalb des Konzerns auf effektivere Weise anzugehen.

Um die vom Chief Executive Officer vorgegebenen und mit dem Audit Committee besprochenen Ziele zu erreichen, hat der CCO des EADS-Konzerns anhand internationaler Normen eine Compliance-Roadmap erstellt. Die Compliance-Roadmap bietet einen Überblick über Compliance-Aktivitäten wie u. a.:

- eine regelmäßige Beurteilung und Berichterstattung über die wesentlichen Compliance-Risiken als Teil des ERM-Systems von EADS;
- die Überwachung von Ethik- und Compliance-Vorschriften;
- die Übertragung von Verantwortung auf die Compliance Organisation und transparente Berichterstattung an das Audit Committee sowie Gespräche mit dem Executive Committee;
- konzernweite Kommunikations- und Schulungsaktivitäten; und
- Nachforschungen bei Anschuldigungen im Bereich Compliance und Funktionsweise des Alarmsystems OpenLine, mit dem Mitarbeiter ethische und compliancebezogene Bedenken unter Wahrung strenger Vertraulichkeit und ohne Angst vor Vergeltungsmaßnahmen vorbringen können.

Auf Grund der derzeitigen regulatorischen Bestimmungen dürfen die über die OpenLine vorgebrachten Warnungen nur dann aufgegriffen werden, wenn sie Probleme bei der Rechnungslegung und bei Finanz-, Bestechungs- oder wettbewerbsfeindlichen Praktiken betreffen. Die Nutzung der OpenLine ist auf die Mitarbeiter aller unter der Kontrolle des Konzerns stehenden Unternehmen mit Standort in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien beschränkt. 2012 wurde die erforderliche aufsichtsbehördliche Zulassung für die Berichterstattung über Probleme im Zusammenhang mit Interessenkonflikten, Belästigung, Offenlegung vertraulicher Informationen und Produktsicherheit sowie für die Ausweitung des Systems auf neue Länder erteilt. Die Umsetzung hängt von der internen Genehmigung ab. EADS überwacht das OpenLine-System unter Berücksichtigung der Compliance-Strategie von EADS insgesamt, organisiert die Einführung in weiteren Ländern und erwägt die mögliche Ausdehnung seines Geltungsbereichs auf allgemeine und operative Probleme.

Dem Audit Committee des Boards of Directors werden vierteljährliche Berichte zu den Fortschritten des Programms vorgelegt. Der CCO für den EADS-Konzern liefert darüber hinaus einen halbjährlichen Compliance-Bericht an das Audit Committee für Compliance-Beschwerden. Der Bericht enthält ausführliche Angaben zu potenziell schwerwiegenden, den Konzern betreffenden Compliance-Verstößen, die dem CCO derzeit bekannt sind, einschließlich der unter „1. Informationen über die Aktivitäten von EADS – 1.1.9 Rechtsstreitigkeiten



und Schiedsgerichtsverfahren“ beschriebenen Compliance-Beschuldigungen. Zur konzernweiten Transparenz wird dieser Bericht der obersten Management-Ebene vorgelegt.

EADS wird sich auch in Zukunft um die Erstellung einheitlicher globaler Normen für Compliance in der Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie bemühen, insbesondere bei ethisch einwandfreien Geschäftspraktiken, die keine Bestechung dulden. Heute gehören sowohl die gemeinsamen Industrie-Standards

(„Common Industry Standards“) in Europa als auch das Internationale Forum für ethisch einwandfreies Geschäftsverhalten beide zu den innovativsten Initiativen für ethische Geschäftspraktiken in der gesamten Branche. Da die Wirtschaftsstandards weltweit durch einheitlichere Bedingungen für alle Teilnehmer zunehmend an Konsistenz gewinnen, wird sich EADS bemühen, ihr Engagement für Ethik und Integrität zu einem nachhaltigen Wettbewerbsvorteil auszubauen.

4.2 Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte

4.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte

4.2.1.1 Allgemeine Grundsätze

Strategie

Die Vergütungsstrategie von EADS sieht vor, eine Vergütung zu bieten, die:

- qualifizierte Führungskräfte anzieht, bindet und motiviert;
- mit den Aktionärsinteressen übereinstimmt;
- in erheblichem Ausmaß leistungsbezogen ist;
- gerecht und transparent ist;
- gegenüber einem vergleichbaren Markt konkurrenzfähig ist;
- durchgängig konzernweit angewendet werden kann.

Vergleichsgröße

Die Vergütungspolitik wird regelmäßig durch Vergleich mit den Praktiken anderer globaler Gesellschaften überprüft, wobei die Daten vergleichbarer Konzerne und allgemeine Industriekennzahlen von Beratungsfirmen herangezogen werden. Die Vergleichsdaten sind ein gewichteter Durchschnitt aus französischen, deutschen und britischen Angaben, die aus den Heimatländern der EADS stammen. In Ländern außerhalb der Heimatländer von EADS (wie u. a. den USA) nimmt EADS Vergleiche mit den Daten vergleichbarer einheimischer Konzerne der Branche vor. Die Gesamtzielvergütung für Führungskräfte soll im Vergleich zu den Benchmarkdaten auf einem Durchschnittsniveau liegen.

4.2.1.2 Einzelheiten zur Vergütungspolitik

Non-Executive Mitglieder des Boards of Directors

Jedes Non-Executive Mitglied des Boards of Directors erhält ein jährliches Fixum von 80.000 Euro und ein Honorar für die Teilnahme an den Sitzungen des Boards in Höhe von 5.000 Euro pro Sitzungsteilnahme. Der Chairman des Boards of Directors erhält ein jährliches Fixum von 180.000 Euro für die Übernahme dieser Funktion und ein Honorar für die Teilnahme an den Sitzungen des Boards in Höhe von 10.000 Euro pro Sitzungsteilnahme.

Die Chairmen der einzelnen Board Committees erhalten zusätzlich ein jährliches Fixum von 30.000 Euro. Die Mitglieder der einzelnen Board Committees erhalten zusätzlich ein jährliches Fixum von 20.000 Euro für jede Mitgliedschaft in einem Committee. Die jährlichen Honorare für den Vorsitz und die Mitgliedschaft in einem Committee werden kumuliert, wenn die betreffenden Non-Executive Mitglieder des Boards of Directors zwei unterschiedlichen Committees angehören.

Non-Executive Mitglieder des Boards of Directors haben keinen Anspruch auf variable Vergütungsanteile oder Leistungen, die im Rahmen der langfristigen Leistungspläne von EADS gewährt werden.

Chief Executive Officer

Der Chief Executive Officer (das einzige Executive-Mitglied des Boards of Directors) erhält kein Honorar für die Teilnahme an Sitzungen des Boards bzw. keine spezielle Vergütung als Mitglied des Boards of Directors. Die für den Chief Executive Officer (sowie für die anderen Mitglieder des Executive Committee) geltende Vergütungspolitik soll vielmehr ein Gleichgewicht zwischen kurzfristiger operativer Leistung und den mittel- und langfristigen Zielen der Gesellschaft herstellen und umfasst folgende Hauptelemente:

Vergütungselement	Vergütungselemente	Kriterien	% der Gesamtzielvergütung / % der Ausübung
Grundgehalt	Anerkennung des Marktwerts der Tätigkeit / Position	k. A.	<ul style="list-style-type: none"> Ehemaliger CEO von EADS Louis Gallois: 45 % der Gesamtzielvergütung⁽¹⁾ EADS CEO Thomas Enders: 50 % der Gesamtzielvergütung⁽¹⁾ Alle anderen Mitglieder des Executive Committee: 50 % der Gesamtzielvergütung
Jährlicher variabler Vergütungsanteil	Anerkennung jährlicher Leistungen je nach Erreichen der Leistungsparameter der Gesellschaft und persönlicher / Teamziele einschließlich finanzieller und nicht finanzieller Ziele und Verhaltensweisen	<p>Kollektives Element (50 % des variablen Anteils der Zielvergütung): EBIT* (50 %), Free Cashflow (50 %)</p> <p>Individuelles Element (50 % des variablen Anteils der Zielvergütung): Erreichen der persönlichen Ziele für das Jahr</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ehemaliger EADS CEO Louis Gallois: 55 % der gesamten Zielvergütung (Spanne von 0 % bis 200 %)⁽¹⁾ EADS CEO Thomas Enders: 50 % der Gesamtzielvergütung (Spanne von 0 % bis 200 %)⁽¹⁾ Alle anderen Mitglieder des Executive Committee: 50 % der gesamten Zielvergütung (Spanne von 0 % bis 200 %)
Langfristiger Leistungsplan	Anerkennung langfristiger Performance und des Einsatzes für finanzielle Ziele	Die Anzahl der Leistungseinheiten, die zugewiesen werden, basiert auf den absoluten durchschnittlichen Ergebnissen je Aktie über 3 Jahre auf EADS-Ebene	Die übertragenen Performance Units bewegen sich in einer Spanne von 50 % bis 150 % der ursprünglichen Zuweisung ⁽²⁾

(1) Für Louis Gallois, den ehemaligen CEO von EADS, bis 31. Mai 2012. Für Thomas Enders, den CEO von EADS, ab 1. Juni 2012.

(2) Bei absoluten negativen Ergebnissen während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50 %, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

Der Chief Executive Officer hat zudem (ebenso wie die anderen Mitglieder des Executive Committees) Anspruch auf Pensions- und anderweitige nachstehend beschriebene Leistungen.

4.2.1.3 Vergütung der Mitglieder des Boards of Directors

Die Beträge, die sich aus verschiedenen Komponenten der Bezüge für den Chief Executive Officer und die Non-Executive Directors im Jahr 2012 zusammensetzen, sowie zusätzliche Informationen, wie die Anzahl der Leistungseinheiten (siehe „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), und Einzelheiten zu den Ansprüchen auf Pensionsleistungen des Chief Executive Officer sind in den „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss — Anmerkung 11: Vergütung“ dargelegt.

Sie sind nachstehend zusammengefasst:

Gesamtvergütung und erstattungsfähige Kosten

Die Gesamtvergütung und damit zusammenhängende erstattungsfähige Kosten für Mitglieder des Boards of Directors schlüsseln sich für 2012 und 2011 wie folgt auf:

	2012	2011
Non-Executive Mitglieder des Boards of Directors	<i>in €</i>	<i>in €</i>
Fixum ⁽¹⁾	1.158.335	1.170.000
Honorar für Sitzungsteilnahme	510.000	425.000

(1) Die für 2011 fälligen Fixa wurden 2012 gezahlt; die für 2012 fälligen Fixa werden 2013 gezahlt.

1

2

3

4

5



Verzeichnis

	2012	2011
Executive-Mitglieder des Boards of Directors	<i>in €</i>	<i>in €</i>
<i>Ehemaliger CEO, Louis Gallois, bis 31. Mai 2012</i>		
Grundgehalt	412.500	990.000
Jährlicher variabler Vergütungsanteil (bezogen auf den Berichtszeitraum einschließlich des von EADS N.V. gezahlten Anteils)	830.615	1.993.475
<i>Derzeitiger CEO, Thomas Enders, seit 1. Juni 2012</i>		
Grundgehalt	816.669	k. A.
Jährlicher variabler Vergütungsanteil (bezogen auf den Berichtszeitraum einschließlich des von EADS N.V. gezahlten Anteils)	1.278.083	k. A.

Folgende Barzahlungen wurden für 2012 an die Non-Executive Mitglieder des Boards of Directors geleistet:

2012	Fixum ⁽¹⁾ in €	Honorar für Sitzungsteilnahme in €	Gesamt in €
Director			
Bodo Uebber	157.500	55.000	212.500
Rolf Bartke ⁽²⁾	41.667	15.000	56.667
Dominique D'Hinnin	120.000	55.000	175.000
Juan Manuel Eguiagaray Ucelay ⁽²⁾	33.333	15.000	48.333
Arnaud Lagardère	164.167	80.000	244.167
Hermann-Josef Lamberti	130.000	50.000	180.000
Lakshmi N. Mittal ⁽³⁾	80.000	40.000	120.000
Sir John Parker	130.000	50.000	180.000
Michel Pébereau	100.000	40.000	140.000
Josep Piqué I Camps ⁽⁴⁾	46.667	35.000	81.667
Wilfried Porth	108.334	35.000	143.334
Jean-Claude Trichet ⁽⁴⁾	46.667	40.000	86.667
Gesamt	1.158.335	510.000	1.668.335

(1) Die Fixa werden in 2013 gezahlt.

(2) Am 31. Mai 2012 vom Board of Directors zurückgetreten.

(3) Unter Ausschluss der in 2012 für das Jahr 2011 gezahlten Fixa.

(4) Am 31. Mai 2012 in das Board of Directors ernannt.

Folgende Barzahlungen wurden für 2012 an die Executive-Mitglieder des Boards of Directors geleistet:

2012	Grundgehalt in €	Jährlicher variabler Vergütungsanteil in € für 2012
Director		
Ehemaliger CEO, Louis Gallois (bis 31. Mai 2012)	412.500	830.615
Derzeitiger CEO, Thomas Enders (seit 1. Juni 2012)	816.669	1,278.083

Langfristige Leistungspläne

Die nachstehende Tabelle enthält einen Überblick über die dem Chief Executive Officer 2012 im Rahmen der LTIP gewährten Leistungseinheiten:

Leistungsplan: Anzahl der Leistungseinheiten ⁽¹⁾		
	gewährt in 2012	Ausübungsdatum
Thomas Enders	50.300	Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor: (i) 25 % erwartet im Mai 2016; (ii) 25 % erwartet im November 2016; (iii) 25 % erwartet im Mai 2017; (iv) 25 % erwartet im November 2017.

(1) Die Zuweisung aller Leistungseinheiten, die dem Chief Executive Officer gewährt wurden, erfolgt entsprechend den festgelegten Leistungsparametern (siehe „– 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“) und richtet sich nach bestimmten Kriterien für Mitglieder des Executive Committee von EADS.

Pensionsleistungen

Die Arbeitsverträge der Mitglieder des Executive Committee enthalten Pensionszusagen. Als allgemeine Regel gilt, dass sie beim Erreichen einer fünfjährigen Dienstzeit im Executive Committee von EADS eine jährliche Pension in Höhe von 50 % ihres jährlichen Grundgehalts beim Eintritt in das Rentenalter erhalten.

Diese Ansprüche können nach einer zweiten Amtszeit schrittweise auf 60 % steigen, üblicherweise nach zehn Dienstjahren im Executive Committee. Um in den Genuss dieser 60 %-Quote zu gelangen, muss das betreffende Mitglied des Executive Committee jedoch auch eine zwölfjährige Betriebszugehörigkeit beim Konzern haben.

Diese Pensionspläne wurden durch kollektive Pensionspläne für Führungskräfte in Frankreich und Deutschland umgesetzt. Die Pensionszusagen enthalten auch separate Regelungen zum Beispiel hinsichtlich der Mindestzugehörigkeit zum Konzern oder andere Bedingungen, um sie in Einklang mit nationalen Vorschriften zu bringen.

Der ehemalige Chief Executive Officer, Louis Gallois, trat zum 1. Juni 2012 bei EADS mit einer Pensionszusage in Höhe von 3.869.637 Euro (leistungsorientierte Verpflichtung („defined benefit obligation“) (d. h. der Buchwert in bar)) zurück.

Für den derzeitigen Chief Executive Officer, Thomas Enders, belief sich der Betrag der leistungsorientierten Verpflichtungen (d. h. der Buchwert in bar) zum 31. Dezember 2012 auf 11.800.233 Euro, während der Betrag des kurzfristigen Dienstzeitaufwands und der Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtung in Bezug auf leistungsorientierte Verpflichtungen, die im Geschäftsjahr 2012 erfasst wurden, Auslagen in Höhe von 1.000.769 Euro umfasste. Für diese Pensionsverpflichtung wurde im Konzernabschluss eine Rückstellung gebildet. Diese höheren leistungsorientierten Verpflichtungen für die Pensionsverpflichtung des Konzerns von Thomas Enders resultieren aus den oben erläuterten Pensionsrichtlinien des Executive Committee von EADS und berücksichtigen (1) die Zugehörigkeit von Thomas Enders bei EADS und beim Executive Committee und (2) die erheblich niedrigere staatliche Pensionszusage des deutschen Sozialversicherungssystems im Vergleich zu den staatlichen Pensionszusagen des französischen Sozialversicherungssystems. Diese oben erwähnten staatlichen Pensionzusagen sind Verrechnungspositionen, die die letztendlich vom Konzern gezahlten Pensionsbeträge reduzieren.

Non-Executive Mitglieder des Boards of Directors erhalten keine Pensionsleistungen.

Abfindungssumme

Der Anstellungsvertrag des Chief Executive Officer sieht vor, dass er Anspruch auf Zahlung einer Abfindung hat, wenn sein Ausscheiden auf eine Entscheidung der Gesellschaft im Falle eines Kontrollwechsels oder einer Änderung der Strategie der Gesellschaft zurückgeht. Die Zahlung der Abfindung unterliegt außerdem den vom Board of Directors festgelegten und bewerteten Leistungsbedingungen. Sofern anwendbar, beläuft sich die Abfindung auf maximal 18 Monate der jährlichen

Gesamtzielvergütung. Der ehemalige Chief Executive Officer, Louis Gallois, erreichte im Jahr 2009 das Alter von 65 Jahren und trat 2012 ohne Zahlung einer Abfindungssumme zurück.

Non-Executive Mitglieder des Boards of Directors haben keinen Anspruch auf eine Abfindungssumme.

Wettbewerbsverbot

Eine Wettbewerbsverbotsklausel ist Bestandteil der Mandatsbedingungen des Chief Executive Officers und gilt für ein Jahr ab dem Ende des Mandatsvertrags; sie kann auf Initiative der Gesellschaft um ein weiteres Jahr verlängert werden. Die Klausel sieht eine Vergütung vor, die 50 % des letzten Zieljahresgehalts entspricht, das als Grundgehalt zuzüglich des zuletzt gezahlten jährlichen variablen Vergütungsanteils definiert ist. Die Anwendung dieser Klausel unterliegt einer Entscheidung des Boards of Directors.

Der ehemalige Chief Executive Officer, Louis Gallois, hat die Erwartungen von EADS in Bezug auf die Wettbewerbsverbotsklausel bei seinem Eintritt in den Ruhestand bestätigt. Da EADS und Louis Gallois jedoch übereingekommen sind, diese Wettbewerbsverbotsklausel nicht förmlich geltend zu machen, wurde keine diesbezügliche Zahlung vorgenommen.

Sonstige Leistungen

Der Chief Executive Officer, Thomas Enders, hat Anspruch auf einen Firmenwagen. Der Restwert seines Firmenwagens belief sich zum 31. Dezember 2012 (ohne MwSt) auf 57.134 Euro.

4.2.1.4 Vergütung der Mitglieder des Executive Committee

Die Mitglieder des Executive Committee, einschließlich des Chief Executive Officer, haben auf Gesamtjahresbasis im Jahr 2012 Anspruch auf eine Gesamtvergütung (anteilmäßig für die Zeit ihrer Zugehörigkeit zum Executive Committee, einschließlich Grundgehalt, variablem Einkommensanteil für 2012 und Zahlungen im Rahmen langfristiger Leistungspläne von EADS) von 26.712.896 Euro. Der Anstieg der Gesamtvergütung im Vergleich zu 2011 ist vor allem auf die Erweiterung des Executive Committee und auf Auszahlungen im Rahmen vergangener langfristiger Leistungspläne zurückzuführen.

Die Vergütung des ehemaligen Chief Executive Officer von EADS, Louis Gallois, wurde in einen Festanteil von 45 % (Grundgehalt) und einen variablen Anteil von 55 % des Zieleinkommens (jährlicher variabler Vergütungsanteil) aufgeteilt und für die anderen Mitglieder des Executive Committee in einen Festanteil von 50 % (Grundgehalt) und einen variablen Anteil von 50 % des Zieleinkommens (jährlicher variabler Vergütungsanteil). Thomas Enders, Chief Executive Officer von EADS, bezieht einen Festanteil von 50 % (Grundgehalt) und einen variablen Anteil von 50 % (jährlicher variabler Vergütungsanteil).

Die Gesamtvergütung, die von EADS und allen ihren Konzerngesellschaften an Louis Gallois, Chief Executive Officer, im Jahr 2012 gezahlt wurde, belief sich auf 1.243.115 Euro (diese Summe enthält die Zahlungen seines Grundgehalts von Januar

bis 31. Mai 2012 (412.500 Euro) und des variablen Anteils für 2012 (830.615 Euro)). Die Gesamtvergütung, die von EADS und allen ihren Konzerngesellschaften an Thomas Enders, Chief Executive Officer, vom 1. Juni 2012 bis 31. Dezember 2012 gezahlt wurde, belief sich auf 2.696.264 Euro (diese Summe enthält für diesen Zeitraum die Zahlungen seines Grundgehalts (816.669 Euro), des variablen Anteils für 2012 (1.278.083 Euro) und Zahlungen aus langfristigen Leistungsplänen von EADS (601.512 Euro)).

Darüber hinaus beliefen sich die dem Chief Executive Officer und den übrigen Mitgliedern des Executive Committee im Jahr 2012 gemäß dem LTIP zugeteilten Leistungsanteile auf 275.900 Anteile (356.350 im Jahr 2011). Der entsprechend im Jahr 2012 verbuchte Vergütungsaufwand belief sich auf 0,1 Mio. EUR.

Die Mitglieder des Executive Committee, einschließlich des Chief Executive Officer, erhalten den Hauptteil ihrer Vergütung von den zuständigen nationalen Konzerngesellschaften (gemäß den Bedingungen ihres Anstellungs- oder Mandatsvertrags) und den übrigen Teil von EADS N.V. („**NV-Vergütung**“, gemäß den Bedingungen der NV-Vereinbarung).

Außer Louis Gallois, dem ehemaligen CEO von EADS, sind im Jahr 2012 drei Mitglieder des Executive Committee aus dem Executive Committee von EADS ausgeschieden: Hans Peter Ring, der ehemalige CFO von EADS, Jussi Itavuori, ehemaliger Head of Human Resources von EADS, und Stefan Zoller, ehemaliger Leiter der Division Cassidian. Die Summe der insgesamt im Zusammenhang mit diesen Austritten aus dem EADS-Konzern gezahlten Abfindungsbeträge belief sich auf 3.132.162 Euro.

4.2.2 Dem Chief Executive Officer gewährte langfristige Leistungsprämien

Siehe „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

4.2.3 Geschäfte mit verbundenen Parteien

Eingedenk Artikel 2:129(6) des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches sieht Artikel 18.5 der Satzung wie folgt vor: *„Ein Director darf nicht an Beratungen und Entscheidungen teilnehmen, wenn er ein direktes oder indirektes persönliches Interesse hat, das im Widerspruch zu den Interessen der Gesellschaft und dem mit ihr verbundenen Unternehmen steht. Falls aus diesem Grund kein Beschluss des Boards of Directors angenommen werden kann, wird der Beschluss von der Hauptversammlung angenommen.“*

Die Gesellschaft schloss während des Jahres 2010, 2011 und 2012 keine Vereinbarung mit einem Director, einer der wichtigsten Führungskräfte oder einem Aktionär, der mehr als 5 % der Stimmrechte der Gesellschaft hält, die über den gewöhnlichen Geschäftsverlauf hinausging oder zu anderen Bedingungen als bei Geschäften mit beliebigen Dritten. Siehe „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) — Anmerkung 36: Geschäfte mit

nahestehenden Unternehmen und Personen“ für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2012 und „Anhang zum Gruppenabschluss (IFRS) — Anmerkung 36: Geschäfte mit verbundenen Unternehmen und Personen“ im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2011 werden durch Bezugnahme in dieses Dokument einbezogen.

Die Beziehungen zwischen der Gesellschaft und ihren Hauptaktionären werden in „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihre Aktionäre — 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ beschrieben. Abgesehen von den Beziehungen zwischen der Gesellschaft und ihren Hauptaktionären, gemäß dortiger Beschreibung, gibt es keine potenziellen Interessenkonflikte zwischen den Verpflichtungen der Directors gegenüber der Gesellschaft und deren privaten Interessen oder sonstigen Verpflichtungen.

4.2.4 Gewährte Darlehen und Garantien für Directors

EADS hat ihren Directors oder Mitgliedern des Executive Committee keine Darlehen gewährt.

4.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter

4.3.1 Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern

Die Vergütungspolitik der EADS ist eng an das Erreichen von individuellen und Unternehmenszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch den gesamten Konzern gebunden. Im Jahr 2012 wurde für das Senior Management des Konzerns ein Leistungs- und Aktienplan mit beschränkten Rechten aufgestellt (siehe „— 4.3.3 Langfristige Leistungspläne“), und den Mitarbeitern wurde im Rahmen eines neuen Belegschaftsaktienplans

die Möglichkeit geboten, Aktien zu günstigen Konditionen zu erwerben (siehe „— 4.3.2 Belegschaftsaktienpläne“).

Die Gewinnbeteiligungsprogramme, die bei EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien eingeführt wurden, folgen gemeinsamen Richtlinien des Konzerns, um eine einheitliche Anwendung in diesen vier Ländern sicherzustellen.

4.3.2 Belegschaftsaktienpläne (ESOP)

EADS unterstützt den Aktienbesitz von Mitarbeitern. Seit ihrer Einführung hat EADS zur Teilnahme berechtigten Mitarbeitern regelmäßig Gelegenheit zum Kauf von EADS-Aktien zu günstigen Bedingungen über Belegschaftsaktienpläne („ESOPs“) geboten.

In der folgenden Tabelle werden die wichtigsten Bedingungen der in der Zeit von 2000-2012⁽³⁾ durchgeführten ESOPs zusammengefasst:

Jahr	Preis je Aktie	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen Aktien	Emissionsdatum
2000	€ 15,30	€ 1	11.769.259	21. September 2000
2001	€ 10,70	€ 1	2.017.894	5. Dezember 2001
2002	€ 8,86 ⁽¹⁾ / € 7,93 ⁽²⁾	€ 1	2.022.939	4. Dezember 2002
2003	€ 12,48	€ 1	1.686.682	5. Dezember 2003
2004	€ 18	€ 1	2.017.822	3. Dezember 2004
2005	€ 18,86	€ 1	1.938.309	29. Juli 2005
2007	€ 19,62 ⁽¹⁾ / € 17,16 ⁽²⁾	€ 1	2.037.835	9. Mai 2007
2008	€ 12,79 ⁽¹⁾ / € 11,70 ⁽²⁾	€ 1	2.031.820	25. Juli 2008
2009	€ 10,76	€ 1	1.358.936	18. Dezember 2009
2011	€ 22,15 ⁽¹⁾ / € 21,49 ⁽²⁾	€ 1	2.445.527	29. Juli 2011
2012	€ 28,55 ⁽¹⁾ / € 27,07 ⁽²⁾	€ 1	2.177.103	30. Juli 2012

(1) Im Rahmen des Mitarbeitersparplans gekaufte Aktien.

(2) Direkt gekaufte Aktien.

(3) 2010 wurde der normale ESOP-Plan anlässlich des Jubiläums durch einen weltweiten 10 Jahre EADS – Sonderaktienplan für ungefähr 118.000 Mitarbeiter in 29 Ländern ersetzt. Jeder anspruchsberechtigte Mitarbeiter erhielt kostenlos 10 Aktien an EADS, was insgesamt 1.184.220 verteilten Aktien entsprach. Die verteilten Aktien entstammten Firmenmitteln und hatten daher keine Auswirkung auf das ausgegebene Aktienkapital.

ESOP 2012

Im Juni 2012 bot EADS anspruchsberechtigten Mitarbeitern maximal 0,39 % des gesamten emittierten Kapitals vor dem öffentlichen Angebot an. Dieses Mitarbeiterangebot umfasste bis zu 3.200.000 Aktien zu einem Nennwert von jeweils 1,00 Euro.

Das Mitarbeiterangebot richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- bei (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) Gesellschaften angestellt waren, an denen EADS mindestens

50 % des Aktienkapitals hält und einen beherrschenden Einfluss auf deren Management besitzt.

Das Mitarbeiterangebot wurde in zwei Tranchen aufgeteilt:

- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeitersparplans des Konzerns gezeichnet wurden, wurden zu einem Preis von 28,55 Euro je Aktie angeboten;
- Aktien, die von anspruchsberechtigten Mitarbeitern zum Preis von 27,07 Euro pro Aktie direkt gezeichnet werden konnten.

Der ESOP 2012 wurde als Share Matching-Plan strukturiert, bei dem EADS eine bestimmte Anzahl zum gängigen Verkehrswert gekaufte Aktien in einem festgelegten Verhältnis um kostenlos gewährte Aktien ergänzte („Matching“). Dieses Verhältnis variierte je nach der Anzahl der erworbenen Aktien, mit einem maximalen Preisnachlass von 50 % für 10 gekaufte Aktien und einem Mindestpreisnachlass von 21 % für 400 gekaufte Aktien (die Höchstzahl von Aktien, die von einem einzelnen Mitarbeiter erworben werden können).

Den Mitarbeitern sind generell Verkaufsbeschränkungen für die in diesem Mitarbeiterangebot angebotenen Aktien auferlegt, die ein Jahr und in bestimmten Ländern sogar länger gelten. Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 2.177.103 Aktien ausgegeben. Die Aktien wurden am 30. Juli 2012 ausgegeben.

4.3.3 Langfristige Leistungspläne

Auf Grundlage der ihm von den Hauptversammlungen gewährten Ermächtigung (siehe untenstehende Daten) genehmigte das Board of Directors in den Jahren 2003, 2004, 2005 und 2006 Aktienoptionspläne. In den Jahren 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 und 2012 genehmigte das Board of Directors die Zuteilung von Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten an der Gesellschaft. Die Gewährung sogenannter „Einheiten“

Zukünftige ESOPS

EADS plant vorbehaltlich der Genehmigung des Boards of Directors die Einführung eines ESOP für 2013. Der ESOP 2013 soll erwartungsgemäß ein Share Matching-Plan sein, bei dem die Gesellschaft eine bestimmte Anzahl zum gängigen Verkehrswert gekaufter Aktien in einem festgelegten Verhältnis um kostenlos gewährte Aktien ergänzen wird. Das Angebot soll insgesamt ungefähr bis zu 3.200.000 Aktien der Gesellschaft umfassen, d. h. bis zu 0,39 % ihres ausgegebenen Aktienkapitals und steht allen anspruchsberechtigten Mitarbeitern (einschließlich dem Chief Executive Officer) offen. Als Teil des ESOP 2013 wurde im Dezember 2012 ein spezieller Aktienleistungsplan (SIP) in Großbritannien vorbehaltlich einer endgültigen Entscheidung des Boards of Directors eingeführt.

wird nicht physisch durch Aktien beglichen, fällt aber unter die Vergütungstransaktionen mit Barausgleich gemäß IFRS 2.

Die Hauptmerkmale dieser Optionen sowie der leistungsabhängigen und Einheiten mit beschränkten Rechten zum 31. Dezember 2012 sind im „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 35: Anteilsbasierte Vergütung“. Sie sind auch in den folgenden Tabellen zusammengefasst:

Vierte Tranche	
Datum der Hauptversammlung	10. Mai 2001
Datum der Sitzung des Boards of Directors (Zuteilungsdatum)	9. August 2002
Anzahl der gewährten Optionen	7.276.700
Anzahl ausstehender Optionen	-
Optionen wurden zugeteilt:	
• Herrn Philippe Camus	135.000
• Herrn Rainer Hertrich	135.000
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen in den Jahren 2001 (dritte Tranche) und 2002 (vierte Tranche) zugeteilt wurde	808.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	1.562
Ausübungszeitpunkt	50 % der Optionen können zwei Jahre und vier Wochen nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50 % der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).
Verfallsdatum	8. August 2012
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100 %
Ausübungspreis	€ 16,96
Ausübungspreisbedingungen	110 % des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung
Ausgeübte Optionen	6.434.110

4

1

2

3

4

5



Verzeichnis

	Fünfte Tranche	Sechste Tranche
Datum der Hauptversammlung	6. Mai 2003	6. Mai 2003
Datum der Sitzung des Boards of Directors (Zuteilungsdatum)	10. Oktober 2003	8. Oktober 2004
Anzahl der gewährten Optionen	7.563.980	7.777.280
Anzahl ausstehender Optionen	1.502.835	3.316.613
Optionen wurden zugeteilt:		
• Herrn Philippe Camus	135.000	135.000
• Herrn Rainer Hertrich	135.000	135.000
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen in den Jahren 2003 (fünfte Tranche) und 2004 (sechste Tranche) zugeteilt wurde	808.000	808.000
Gesamtzahl anspruchsberechtigter Mitarbeiter	1.491	1.495
Ausübungszeitpunkt	50 % der Optionen können zwei Jahre und vier Wochen nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50 % der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).	
Verfallsdatum	9. Oktober 2013	7. Oktober 2014
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100%	100% ⁽¹⁾
Ausübungspreis	€ 15,65	€ 24,32
Ausübungspreisbedingungen	110 % des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen	5.403.571	1.909.745

(1) Bei der sechsten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften der EADS zugeteilt worden waren, abhängig von den Leistungsparametern. Deshalb wurde ein Teil dieser bedingten Optionen nicht ausgeübt und verfiel im Laufe des Jahres 2007.

Siebte Tranche

Datum der Hauptversammlung		11. Mai 2005
Datum der Sitzung des Boards of Directors (Zuteilungsdatum)		9. Dezember 2005
Anzahl der gewährten Optionen		7.981.760
Anzahl ausstehender Optionen		5.333.695
Optionen wurden zugeteilt:		
• Herrn Thomas Enders		135.000
• Herrn Noël Forgeard		135.000
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen im Jahr 2005 (siebte Tranche) zugeteilt wurde		940.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.608
Ausübungszeitpunkt	50 % der Optionen können zwei Jahre nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50 % der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“). Bei der siebten Tranche war ein Teil der Optionen, die den Top-Führungskräften von EADS zugeteilt worden waren, leistungsabhängig.	
Verfallsdatum		8. Dezember 2015
Bezugsverhältnis		Eine Option je Aktie
Ausstattung		100 % ⁽¹⁾
Ausübungspreis		€ 33,91
Ausübungspreisbedingungen	110 % des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung	
Ausgeübte Optionen		-

(1) Bei der siebten Tranche war die Ausübbarkeit eines Teils der Optionen, die den Top-Führungskräften der EADS zugeteilt worden waren, abhängig von den Leistungsparametern. Deshalb wurde ein Teil dieser bedingten Optionen nicht ausgeübt und verfiel im Laufe des Jahres 2008.

Achte Tranche	
Datum der Hauptversammlung	4. Mai 2006
Datum der Sitzung des Boards of Directors (Zuteilungsdatum)	18. Dezember 2006
Aktienoptionsplan	
Anzahl der gewährten Optionen	1.747.500
Anzahl ausstehender Optionen	1.202.000
Optionen wurden zugeteilt:	
• Herrn Thomas Enders	67.500
• Herrn Louis Gallois	67.500
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Optionen im Jahr 2006 (achte Tranche) zugeteilt wurde	425.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten	221
Datum, ab dem die Optionen ausgeübt werden können	50 % der Optionen können zwei Jahre nach dem Zeitpunkt der Gewährung ausgeübt werden; 50 % der Optionen können ab dem dritten Jahrestag der Gewährung ausgeübt werden (die Ausübung ist abhängig von besonderen Regelungen, die in den Vorschriften zum Insider Trading niedergelegt sind – siehe „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“).
Verfallstermin	16. Dezember 2016
Bezugsverhältnis	Eine Option je Aktie
Ausstattung	100 %
Ausübungspreis	€ 25,65
Ausübungspreisbedingungen	110 % des Marktwerts der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung
Ausgeübte Optionen	350.000

Neunte Tranche		
Datum der Sitzung des Boards of Directors (Zuteilungsdatum)	7. Dezember 2007	
Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten		
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten	1.693.940	506.060
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	-	-
Einheiten wurden zugeteilt:		
• Herrn Louis Gallois	33.700	-
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2007 (neunte Tranche) zugeteilt wurde	239.900	43.500
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.617
Ausübungsdatum	Die Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Berechtigte zu den entsprechenden Zuteilungsterminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist. Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor: <ul style="list-style-type: none"> • 25 % erwartet im Mai 2011; • 25 % erwartet im November 2011; • 25 % erwartet im Mai 2012; • 25 % erwartet im November 2012. 	
Anzahl zugewiesener Einheiten	4.240	475.860

4

Zehnte Tranche

Datum der Sitzung des Boards of Directors (Zuteilungsdatum) 13. November 2008

	Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
• Anzahl zugeteilter Einheiten ⁽¹⁾	2.192.740	801.860
• Anzahl ausstehender Einheiten ⁽²⁾	1.409.592	377.575
Einheiten wurden zugeteilt:		
• Herrn Louis Gallois	40.000	-
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2008 (zehnte Tranche) zugeteilt wurde	304.000	68.200
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.684

Ausübungsdatum

Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor:

- 25 % erwartet im Mai 2012;
- 25 % erwartet im November 2012;
- 25 % erwartet im Mai 2013;
- 25 % erwartet im November 2013.

Anzahl zugewiesener Einheiten⁽²⁾ 1.422.956 382.535

(1) Bei 100%iger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50 % Leistungseinheiten zugeteilt; 100 % werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150 % beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT* des EADS-Konzerns) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50 %, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

(2) Neubewertung basiert auf einer Erreichung der Leistungsziele von 136 % für die verbleibenden ausstehenden Leistungseinheiten.

Elfte Tranche

Datum der Sitzung des Boards of Directors (Zuteilungsdatum) 13. November 2009

	Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten ⁽¹⁾	2.697.740	928.660
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.579.920	903.820
Einheiten wurden zugeteilt:		
• Herrn Louis Gallois*	46.000	-
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2009 (elfte Tranche) zugeteilt wurde	356.000	96.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.749

Ausübungsdatum

Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor:

- 25 % erwartet im Mai 2013;
- 25 % erwartet im November 2013;
- 25 % erwartet im Mai 2014;
- 25 % erwartet im November 2014.

Anzahl zugewiesener Einheiten 9.150 4.160

(1) Bei 100%iger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50 % Leistungseinheiten zugeteilt; 100 % werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150 % beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT* des EADS-Konzerns) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50 %, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“.

Zwölfte Tranche

Datum der Sitzung des Boards of Directors (Zuteilungsdatum) 10. November 2010

	Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten ⁽¹⁾	2.891.540	977.780
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.835.240	947.160
Einheiten wurden zugeteilt:		
• Herrn Louis Gallois*	54.400	-
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2010 (zwölfte Tranche) zugeteilt wurde	341.600	79.000
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.711

Ausübungsdatum Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor:

- 25 % erwartet im Mai 2014;
- 25 % erwartet im November 2014;
- 25 % erwartet im Mai 2015;
- 25 % erwartet im November 2015.

Anzahl zugewiesener Einheiten - 700

(1) Bei 100%iger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50 % Leistungseinheiten zugeteilt; 100 % werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150 % beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT* des EADS-Konzerns) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50 %, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.
* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“.

Dreizehnte Tranche

Datum der Sitzung des Boards of Directors (Zuteilungsdatum) 9. November 2011

	Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten ⁽¹⁾	2.588.950	877.750
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.559.950	877.125
Einheiten wurden zugeteilt:		
• Herrn Louis Gallois*	51.400	-
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2011 (dreizehnte Tranche) zugeteilt wurde	320.050	-
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.771

Ausübungsdatum Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor:

- 25 % erwartet im Mai 2015;
- 25 % erwartet im November 2015;
- 25 % erwartet im Mai 2016;
- 25 % erwartet im November 2016.

Anzahl zugewiesener Einheiten - 625

(1) Bei 100%iger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50 % Leistungseinheiten zugeteilt; 100 % werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150 % beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT* des EADS-Konzerns) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50 %, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.
* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“.

4

Vierzehnte Tranche

Datum der Sitzung des Boards of Directors (Zuteilungsdatum)	13. Dezember 2012	
	Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten	
	Leistungseinheiten	Einheiten mit beschränkten Rechten
Anzahl zugeteilter Einheiten ⁽¹⁾	2.121.800	623.080
Anzahl in Umlauf befindlicher Einheiten	2.121.800	623.080
Einheiten wurden zugeteilt:		
• Herrn Thomas Enders	50.300	-
• den 10 Mitarbeitern, denen die höchste Anzahl Einheiten im Jahr 2012 (vierzehnte Tranche) zugeteilt wurde	251.800	-
Gesamtzahl der berechtigten Begünstigten		1.797
Ausübungsdatum	<p>Die Leistungseinheiten und Einheiten mit beschränkten Rechten werden zugewiesen, wenn der Teilnehmer zu den entsprechenden Terminen noch bei einer Konzerngesellschaft von EADS beschäftigt ist und, in Bezug auf die Leistungseinheiten, bei Erreichung der mittelfristigen Leistungsziele. Zeitplan sieht 4 Zahlungen über 2 Jahre vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 25 % erwartet im Mai 2016; • 25 % erwartet im November 2016; • 25 % erwartet im Mai 2017; • 25 % erwartet im November 2017. 	
Anzahl zugewiesener Einheiten	-	-

(1) Bei 100%iger Erreichung der Leistungsziele. Es werden mindestens 50 % Leistungseinheiten zugeteilt; 100 % werden beim Erreichen der Leistungsziele zugeteilt, und bis zu maximal 150 % beim Übertreffen der Leistungsvorgaben. Bei absoluten negativen Ergebnissen (kumulative EBIT* des EADS-Konzerns) während des Performancezeitraums kann das Board of Directors beschließen, die Übertragung der Leistungseinheiten einschließlich des Anteils von 50 %, der nicht den Performancebedingungen untersteht (zusätzliche Übertragungsbedingung), zu überprüfen.

* Weitere Informationen zu den Einheiten, die dem Chief Executive Officer zugeteilt wurden, finden sich im Abschnitt „Erläuterungen zum Unternehmensabschluss – Anmerkung 11: Vergütung“.

Informationen über Aktienoptionen sowie leistungsabhängige Aktien und Aktien mit beschränkten Rechten, die im Laufe des Jahres gelöscht und ausgeübt werden, sind im Abschnitt „Anhang zum Konzernabschluss (IFRS) – Anmerkung 35: Anteilsbasierte Vergütung“.

Informationen über die von den Mitgliedern des Boards of Directors und des Executive Committee durchgeführten Transaktionen sind über die Webseite von EADS und / oder die Webseiten der entsprechenden Börsenaufsichtsbehörden erhältlich.

BETEILIGUNGEN DER MITGLIEDER DES BOARDS OF DIRECTORS AN DER GESELLSCHAFT

Mitglied des Boards of Directors	Beteiligung
• Herrn Thomas Enders	5.440 Stammaktien 197.500 Aktienoptionen ⁽¹⁾

(1) Vgl. achte Tranche wie in der Tabelle oben dargestellt.

Die übrigen Mitglieder des Boards of Directors halten keine Aktien oder sonstigen Wertpapiere der Gesellschaft.

5



Für das Registrierungsdocument verantwortliche juristische Person

5.1	Für das Registrierungsdocument verantwortliche juristische Person	166
5.2	Erklärung der für das Registrierungsdocument verantwortlichen juristischen Person	166
5.3	Informationsrichtlinie	167
5.4	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	167
5.5	Erhebliche Änderungen	168

5.1 Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person

EADS

5.2 Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person

Die Gesellschaft erklärt, dass die Informationen in diesem Registrierungsdokument, nach bestem Wissen der Gesellschaft, den Tatsachen entsprechen und keine Auslassungen enthalten, die ihre Bedeutung beeinflussen könnten.

EADS vertreten durch:

Thomas Enders
Chief Executive Officer

5.3 Informationsrichtlinie

Informationen erteilt:

Herr Philippe Balducci

Head of Investor Relations and Financial Communication von EADS

37, boulevard de Montmorency

75781 Paris Cedex 16, Frankreich

Tel.: +33 1 42 24 28 00

Fax: +33 1 42 24 28 40

E-Mail: ir@eads.com

Die Webseite www.eads.com liefert umfassende Informationen über die Gesellschaft, einschließlich des Berichts des Boards of Directors. Zudem können während der Gültigkeit dieses Registrierungsdokuments Kopien von:

- der Satzung;
- dem in englischer Sprache am 19. April 2011 bei der AFM eingereichten und von der AFM gebilligten Registrierungsdokument;
- dem in englischer Sprache am 12. April 2012 bei der AFM eingereichten und von der AFM gebilligten Registrierungsdokument; und
- dem Konzernabschluss (IFRS) und dem Einzelabschluss von EADS für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2010, 2011 und 2012, zusammen mit den Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer, im eingetragenen Büro von EADS eingesehen werden: European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V., Mendelweg 30, 2333 CS Leiden, Niederlande, Sitz der Gesellschaft (gemäß Satzung / *statutaire zetel*) Amsterdam, Tel.: +31 (0)71 5245 600.

Den Aktionären stehen in folgenden Ländern kostenfreie Hotlines zur Verfügung: Frankreich (0 800 01 2001), Deutschland (00 800 00 02 2002) und Spanien (00 800 00 02 2002). E-Mail-Adresse für Nachrichten von Aktionären: ir@eads.com.

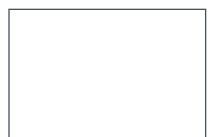
5.4 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen

Angesichts der Tatsache, dass die Aktien der Gesellschaft an der Euronext Paris, am regulierten Markt (im Teilbereich Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert sind, unterliegt die Gesellschaft in Frankreich, Deutschland und Spanien bestimmten

geltenden Rechtsvorschriften hinsichtlich Informationen, von denen die wichtigsten im Abschnitt „Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital – 3.1.3 Geltendes Recht und Informationspflichten“ zusammengefasst sind.

5.5 Erhebliche Änderungen

Zum Datum dieses Registrierungsdokuments hat sich die Finanz- und Geschäftslage des Konzerns seit dem 31. Dezember 2012 nicht wesentlich verändert.



www.reports.eads.com

Der vollständige EADS-Geschäftsbericht für das Jahr 2012 umfasst:



Das Unternehmen
im Jahr 2012
*UNSERE KOMPETENZ
FÜR EINE NEUE ÄRA*



Registrierungsdokument 2012
Finanzbericht

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

Auriga Building
4, rue du Groupe d'Or – BP 90112
31703 Blagnac cedex – Frankreich

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16 – Frankreich

In Spanien

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid – Spanien

Titelbild: DirecTV 15 Satellite.

EADS

