

# aero-notes



## BRIEF AN DIE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE VON EADS

### Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,



Das Jahr geht zu Ende und unsere Wachstums- und Rentabilitätsziele sind greifbar nah. In den ersten neun Monaten ist unser Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um 14%, unser EBIT vor Einmaleffekten um 82 % gestiegen. Trotzdem müssen wir künftige Herausforderungen fest im Blick behalten.

Im Fokus unseres Managements stehen unsere komplexen Programme. Wir machen gute Fortschritte in vielen Bereichen. Die A400M-Flugtests schreiten voran, die erste Auslieferung ist an Frankreich für das zweite Quartal 2013 geplant. Die Zertifizierung der Lösung für die Verbindungsklammern in den A380-Tragflächen ist für Ende 2012 vorgesehen. Zwei A350, das Statiktestflugzeug und die erste flugfähige Maschine, sind in der Endmontage. Airbus hält an der für die zweite Hälfte 2014 geplanten Indienstellung fest. Priorität bei diesem anspruchsvollen Programm bleibt es, eine effiziente Serienproduktion für die nächsten Jahre vorzubereiten.

Indessen verhandelt Eurocopter weiter mit diversen NH90- und Tiger-Kunden, die ihre Bestellungen reduzieren wollen. Das Ergebnis dieser entscheidenden Gespräche ist noch offen.

Der Produktionshochlauf bei Airbus und Eurocopter sowie Verschiebungen im A380-Lieferplan haben im dritten Quartal vorübergehend zu einem stark erhöhten Lagerbestand geführt. In der nächsten Zeit kommt es daher insbesondere auf die Auslieferungen an, damit wir den für 2012 geplanten Cashflow-Break-Even erreichen und unsere Rentabilität weiter steigern.

Nach den jüngsten Anstrengungen in Bezug auf die strategische Entwicklung unserer Gruppe überprüft das Top-Management nun die Optionen für unser Businessportfolio, insbesondere im Hinblick auf das Verteidigungsgeschäft und unsere Präsenz außerhalb Europas.

Unser Unternehmen ist in der glücklichen Lage, strategische Möglichkeiten systematisch ausloten zu können. Unser Performance steigt, unsere Wachstumsaussichten sind gut. Unsere hohe Nettoliquidität gibt uns Flexibilität und unsere Kursabsicherungsgeschäfte verleihen uns Stabilität in einem volatilen Umfeld. Unser Auftragsbestand im Wert von 548 Mrd. Euro stellt eine gute Grundlage für Geschäfte über mehrere Jahre dar. Selbst die am stärksten von staatlichen Haushaltskürzungen betroffene EADS-Division Cassidian verfügt mit 16 Mrd. Euro über ein solides Auftragspolster.

Ich glaube, dass EADS mit seinem soliden Kerngeschäft und seinen anhaltenden Wachstumsperspektiven für weitere viele Jahre in der Luft- und Raumfahrt den Takt vorgeben wird, und bin überzeugt, dass unser Unternehmen mit dem konsequenten Fokus auf Lieferung und Leistung alles daran setzt, um Ihr Vertrauen als loyale Aktionäre zu rechtfertigen.

**PHILIPPE BALDUCCHI**  
Leiter Investor Relations und Finanzkommunikation von EADS

<b>INHALT</b>	EADS NEUNMONATSAHLEN 2012.....	2
	EADS-DIVISIONEN.....	4
	EINBLICKE.....	6





Insgesamt 350 Airbus Mitarbeiter kamen auf die Bühne bei der Einweihungsfeier für die Endmontagelinie der A350 XWB im Oktober 2012.

## UMSATZ UND GEWINN WACHSEN WEITER

„Unsere Performance der ersten neun Monate weist ein zweistelliges Umsatzwachstum sowie einen starken Rentabilitätsanstieg auf. Das belegt unseren klaren Fokus auf ergebnisorientiertes Programm-Management“, – so EADS CEO TOM ENDERS. „Operative Herausforderungen bleiben uns jedoch erhalten, besonders bei Eurocopter und Airbus. Bis Ende des Jahres liegt unser Schwerpunkt auf Cash-Generierung. Dabei kommt es insbesondere auf Flugzeugauslieferungen an.“

EADS wies in den ersten neun Monaten (9M) 2012 eine solide Ertragslage auf.

Angetrieben durch das Wachstum in allen Divisionen stieg der **Umsatz** von EADS in den ersten neun Monaten 2012 um 14 Prozent auf € 37,3 Mrd. (9M 2011: € 32,7 Mrd.). Die 2011 neu erworbenen Unternehmen trugen zu diesem Wachstum rund € 1 Mrd. bei. In den ersten neun Monaten 2012 bewegten sich die Auslieferungszahlen weiterhin auf hohem Niveau – mit 405 Flugzeugen bei Airbus Commercial und 300 Hubschraubern bei Eurocopter. Im September absolvierte die Ariane-5-Rakete von Astrium ihren 51. erfolgreichen Start in Folge.

Das **EBIT\* vor Einmaleffekten** betrug rund € 1,9 Mrd. (9M 2011: rund € 1,1 Mrd.). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geht

auf Verbesserungen im operativen Geschäft von Airbus Commercial zurück; insbesondere die günstige Volumenentwicklung und eine bessere Preisgestaltung wirkten sich positiv aus. Das Wachstum bei Astrium ist vor allem auf eine verbesserte Produktivität und die Integration von Vizada zurückzuführen. Das EBIT\* von Eurocopter blieb stabil – trotz eines ungünstigen Produktmix im dritten Quartal und höherer Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen. Cassidians Rentabilität ist 2012 erwartungsgemäß von der Transformation und der Internationalisierung des Geschäfts geprägt.

In den ersten neun Monaten 2012 verstärkte EADS die Hedging-Aktivitäten und schloss zum Durchschnittskurs von € 1 = \$ 1,29 Kurssicherungen im Gesamtwert von \$ 27 Mrd. ab; dies erhöht die Stabilität der Finanz- und

Ertragslage des Konzerns. Ende September belief sich das gesamte Kurssicherungs-Portfolio von EADS auf \$ 86,4 Mrd.

Aufgrund des höheren EBIT\* vor Einmaleffekten stieg das **berichtete EBIT\*** von EADS um 82 Prozent auf € 1.615 Mio. (9M 2011: € 885 Mio.).

Die Aufwendungen für das A350-XWB-Programm in Höhe von € 124 Mio. blieben gegenüber dem ersten Halbjahr 2012 unverändert, da Airbus gemäß dem im Juli kommunizierten angepassten Zeitplan Fortschritte macht. Das Programm bleibt dennoch herausfordernd.

Wie geplant, macht Airbus mit der technischen Lösung für die Verbindungskammern zwischen Flügelhaut und innerer Flügelstruktur (wing rib feet) der A380 Fortschritte. Die Aufwendungen dafür beliefen sich in den ersten neun Monaten 2012 auf insgesamt € 0,2 Mrd. Da Airbus an seinem ursprünglichen Ziel von 30 A380-Auslieferungen festhält, werden die Aufwendungen für das Gesamtjahr 2012 weiterhin auf rund € 260 Mio. geschätzt.

Nach der Entscheidung von Hawker Beechcraft (HBC), seine gesamten Jetreihen einzustellen und trotz der Bemühungen von EADS, einen Käufer für HBC einschließlich dessen Jetsparte zu finden, schlägt sich die Beendigung des Programms im

# AUSBLICK

Der Ausblick von EADS für das Geschäftsjahr 2012 basiert auf der Annahme, dass Weltwirtschaft und Luftverkehr gemäß der vorherrschenden unabhängigen Prognosen wachsen und dass die aktuelle Eurokrise zu keinen größeren Turbulenzen führt.

Die Neun-Monats-Ergebnisse bestätigen das Wachstum und den Aufwärtstrend des Konzerns; EADS bekräftigt deshalb seine Gewinnprognose für 2012 mit wachsender Zuversicht.

In diesem Jahr wird Airbus voraussichtlich rund 580 Zivilflugzeuge ausliefern, einschließlich der angestrebten Auslieferung von 30 A380.

Die Zahl der Bruttobestellungen sollte sich zwischen 600 und 650 Flugzeugen bewegen und somit die Zahl der Auslieferungen übersteigen.

Ausgehend von der Annahme eines Wechselkurses von € 1 = \$ 1,30 dürfte der Konzernumsatz 2012 um mehr als zehn Prozent wachsen.

Angesichts der soliden operativen Leistung des Konzerns erwartet EADS 2012 ein EBIT\* vor Einmaleffekten von rund € 2,7 Mrd.

Infolgedessen rechnet der Konzern für 2012 mit einem Gewinn je Aktie\* vor Einmaleffekten<sup>(1)</sup> von rund € 1,95 (2011: € 1,39) – bei einem erwarteten Steuersatz für das Gesamtjahr von knapp unter 30 Prozent.

Die künftige Entwicklung des berichteten EBIT\* sowie des Gewinns je Aktie\* von EADS wird davon abhängen, wie der Konzern komplexe Programme – wie Militärhubschrauber, A400M, A380 und A350 XWB – gemäß den Verpflichtungen gegenüber seinen Kunden managen kann. Zudem unterliegen das berichtete EBIT\* und das Ergebnis je Aktie\* Wechselkursschwankungen.

Basierend auf einer angestrebten Auslieferungszahl von 30 A380 und vorausgesetzt, das Zahlungsverhalten von Regierungskunden bleibt unverändert, strebt EADS einen Free Cash Flow Break Even nach Kundenfinanzierungen und vor Übernahmen an.

dritten Quartal 2012 in einer einmaligen Belastung von € 76 Mio. nieder.

Das **Konzernergebnis** stieg deutlich auf € 903 Mio. (9M 2011: € 421 Mio.). Dies entspricht einem Gewinn je Aktie von € 1,10 (9M 2011: € 0,52).

Die Aufwendungen für **eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung (F&E)** blieben mit € 2.145 Mio. (9M 2011: € 2.151 Mio.) weitgehend stabil.

Der **Free Cash Flow** vor Übernahmen belief sich auf € –3.235 Mio. (9M 2011: € 587 Mio.). Die operative Leistung verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum signifikant, wird jedoch durch eine erhebliche vorübergehende Verschlechterung des Nettoumlaufvermögens belastet. Dieses spiegelt Verschiebungen im Auslieferungsplan und den umfangreichen industriellen Hochlauf insbesondere von Airbus- und Eurocopter-Programmen wider. Auch Zahlungen von Regierungskunden und das Erreichen einiger Meilensteine erfolgen später im Jahr, vor allem bei Cassidian.

Die Investitionen stiegen weiterhin, insbesondere bei Airbus für das A350-XWB-Programm und die Produktionssteigerung bei Single-Aisle- und Langstreckenflugzeugen. Darin sind aktivierte

Entwicklungskosten, hauptsächlich für die A350 XWB, bereits berücksichtigt.

Im Cashflow im vierten Quartal sollten sich die anstehenden Auslieferungen und Zahlungen institutioneller Kunden und die resultierende Trendwende beim Nettoumlaufvermögen niederschlagen.

Der Free Cash Flow nach Kundenfinanzierungen belief sich auf € –3.376 Mio. (9M 2011: € 155 Mio.).

Die **Nettoliiquidität** von EADS betrug € 8,1 Mrd. (Jahresende 2011: € 11,7 Mrd.) und spiegelt einen Beitrag von € 331 Mio.

zum Pensionsplanvermögen sowie eine Dividendenzahlung von rund € 370 Mio. wider.

Der **Auftragseingang**<sup>(3)</sup> belief sich auf € 50,4 Mrd. (9M 2011: € 93,9 Mrd.) und fiel für alle Divisionen vielversprechend aus. Der Auftragseingang in den ersten neun Monaten 2011 beinhaltete die auf der Paris Air Show eingegangenen außergewöhnlich hohen Bestellungen, insbesondere für die A320neo.

Ende September 2012 lag der **Auftragsbestand**<sup>(3)</sup> von EADS bei € 547,5 Mrd. (Jahresende 2011: € 541,0 Mrd.) und stellt somit eine gute Grundlage für künftiges Wachstum dar.

## EADS-KONZERN (in Mio. Euro)

	9M 2012	9M 2011	Veränd
<b>Umsatz</b>	<b>37.258</b>	32.687	+14%
Davon Verteidigung	7.355	7.490	–2%
<b>EBIT*</b>	<b>1.615</b>	885	+82%
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.145	2.151	0%
Konzernergebnis <sup>(2)</sup>	903	421	+114%
Ergebnis pro Aktie <sup>(2)</sup>	1,10 €	0,52 €	+0,58 €
Free Cash Flow (FCF)	–3.376	155	–
Auftragseingang <sup>(3)</sup>	50.409	93.907	–46%
<b>Auftragsbestand<sup>(3)</sup></b>	<b>547.476</b>	502.971	+9%

\* Gewinn vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

1) Das Konzernergebnis vor Einmaleffekten entspricht dem Konzernergebnis bereinigt um Einmaleffekte im EBIT\*. Es beinhaltet nicht das Übrige Finanzergebnis (außer der Aufzinsung diskontierter Rückstellungen) und keine steuerlichen Effekte der genannten Sachverhalte. Das Konzernergebnis vor Einmaleffekten ist das Konzernergebnis vor Einmaleffekten, vor Goodwill-Wertminderungen, außerordentlichen Posten und darauf entfallenden Steuern. Folglich entspricht der Gewinn je Aktie\* vor Einmaleffekten dem Gewinn je Aktie basierend auf dem Konzernergebnis vor Einmaleffekten.

2) EADS verwendet weiterhin den Terminus Konzernergebnis. Das Konzernergebnis ist identisch mit dem Ergebnis, das den Eigentümern des Mutterunternehmens gemäß den IFRS-Regeln zusteht.

3) Beiträge und Bestände aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand von EADS basieren auf Listenpreisen.



Die vollständige  
Pressemittteilung zu den EADS  
Neunmonatszahlen finden  
Sie unter [www.eads.com](http://www.eads.com)



Der konsolidierte Umsatz von **Airbus** erhöhte sich um 14 Prozent auf € 25.621 Mio. (9M 2011: € 22.411 Mio.). Das konsolidierte Airbus-EBIT\* stieg um 184 Prozent auf € 837 Mio. (9M 2011: € 295 Mio.).

Der Umsatz von Airbus Commercial belief sich auf € 24.725 Mio. (9M 2011: € 21.120 Mio.). Im Vergleich zum Vorjahr profitierte der Umsatz von Airbus Commercial von vorteilhaften Volumen-, Mix- und Preiseffekten. Es wurden insgesamt 403 Auslieferungen mit Umsatzrealisierung verbucht; weitere zwei Flugzeuge wurden unter Operating-Leasing ausgeliefert. Das berichtete EBIT\* von Airbus Commercial stieg deutlich auf € 816 Mio. (9M 2011: € 306 Mio.).

Der Umsatz von Airbus Military ging auf € 1.194 Mio. (9M 2011: € 1.747 Mio.) zurück, vor allem aufgrund einer geringeren Umsatzrealisierung im A400M-Programm sowie eines niedrigeren Umsatzes bei Tankflugzeugen.

Das EBIT\* von Airbus Military stieg leicht auf € 8 Mio. infolge geringerer Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen (9M 2011: € 5 Mio.).

In den ersten neun Monaten des Jahres 2012 verbuchte Airbus Commercial 382 Nettobestellungen für Verkehrsflugzeuge (9M 2011: 1.038). Airbus verzeichnete weiterhin eine lebhafte Nachfrage nach Flugzeugen der A320- und A320neo-Familie. Im dritten Quartal 2012 gingen bedeutende Aufträge von der chinesischen Leasingfirma ICBC Financial Leasing Co. Ltd. und Philippine Airlines ein.

Singapore Airlines erklärte im Oktober die Absicht, 20 A350-900 und fünf A380 zu ordern.

Das anspruchsvolle A350-XWB-Programm schreitet weiter voran. Sowohl das Statiktestflugzeug als auch die erste flugfähige Maschine MSN 1 befinden sich in der Montage; die Cockpitsysteme wurden erfolgreich gestartet. Airbus hält weiterhin am Erstflug für Mitte 2013 sowie an der Indienstellung für das zweite Halbjahr 2014 fest. Die Leistungsfähigkeit der Lieferkette ist nach wie vor herausfordernd.

In den ersten neun Monaten 2012 nahm Airbus Military 30 Aufträge entgegen und lieferte 11 Maschinen aus.

Das A400M-Flugtestprogramm läuft weiter; Ende September waren bereits über 3.800 Flugstunden absolviert. Die technische Ursache für die kürzlich festgestellten Triebwerksprobleme wurde identifiziert. Die vorläufige Einsatzfähigkeit (Initial Operating Capability – IOC) der A400M in einer mit der OCCAR abzustimmenden Konfiguration soll im ersten Quartal 2013 erreicht werden. Anschließend ist im zweiten Quartal 2013 die Lieferung der ersten A400M an Frankreich vorgesehen; im Jahresverlauf sollen drei weitere Auslieferungen folgen.

Ende September 2012 verzeichnete Airbus einen konsolidierten Auftragsbestand in Höhe von € 502,7 Mrd. (Jahresende 2011: € 495,5 Mrd.).

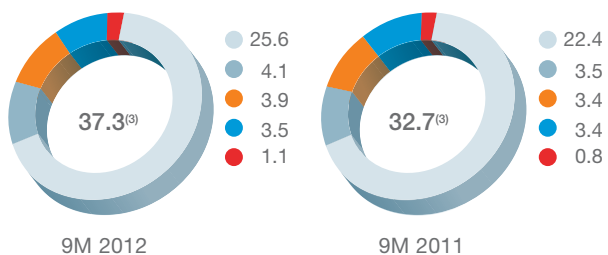
Davon entfielen € 482,0 Mrd. (Jahresende 2011: € 475,5 Mrd.) auf Airbus Commercial; dies entspricht 4.414 Flugzeugen (Jahresende 2011: 4.437 Maschinen) oder rund sieben Jahren voller Produktionsauslastung.

Der Auftragsbestand von Airbus Military belief sich auf 236 Flugzeuge im Gesamtwert von € 21,8 Mrd. (Jahresende 2011: € 21,3 Mrd.).

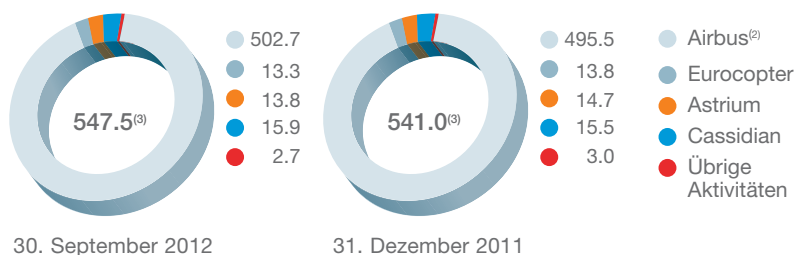


## EADS NACH GESCHÄFTSBEREICHEN

UMSATZ (in Mrd. €)



AUFTRAGSBESTAND<sup>(1)</sup> (in Mrd. €)



\* Gewinn vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

1) Beiträge und Bestände aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand von EADS basieren auf Listenpreisen.

2) Die berichtspflichtigen Segmente Airbus Commercial und Airbus Military sind Teil der Airbus-Division. Eliminierungen werden auf Divisionsebene vorgenommen.

3) Gesamtsumme beinhaltet EADS Konsolidierung.



Der Umsatz von **Astrium** stieg in den ersten neun Monaten 2012 um 14 Prozent auf € 3.934 Mio. (9M 2011: € 3.440 Mio.), hauptsächlich aufgrund der Konsolidierung der übernommenen Vizada-Gruppe.

Das EBIT\* der Division wuchs trotz höherer F&E-Aufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 16 Prozent auf € 191 Mio. (9M 2011: € 165 Mio.). Der EBIT\*-Anstieg ist zurückzuführen auf den positiven Beitrag von Vizada sowie auf Margenverbesserungen infolge des AGILE-Transformationsprogramms zur Steigerung von Effizienz und Produktivität.

Astriums Auftragseingang lag in den ersten neun Monaten 2012 bei € 2,9 Mrd. (9M 2011: € 2,3 Mrd.). Die Grundlage für diese Performance bildete das solide Servicegeschäft.

Astrium überzeugte im dritten Quartal durch erfolgreiches Programm-Management: Mit drei Ariane-5-Starts wurde der 51. erfolgreiche Start in Serie verzeichnet, zudem wurden im dritten Quartal drei von



Die Mission des von Astrium gebauten unbemannten ISS Versorgungstransporters „Eduardo Amaldi“ wurde im Oktober 2012 erfolgreich abgeschlossen.

Astrium gebaute Satelliten ins All transportiert. Auch die dritte Mission des unbemannten ISS-Versorgungstransporters (Automated Transfer Vehicle – ATV) war erfolgreich.

Ende September 2012 belief sich der Auftragsbestand von Astrium auf € 13,8 Mrd. (Jahresende 2011: € 14,7 Mrd.).



Cassidians Auftragseingang lag deutlich über dem Vorjahreswert.

Der Umsatz von **Cassidian** liegt mit € 3.484 Mio. (9M 2011: € 3.419 Mio.) in etwa auf Vorjahresniveau; das EBIT\* ging hingegen erwartungsgemäß auf € 156 Mio. zurück (9M 2011: € 170 Mio.). Die gesunkenen Aufwendungen für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung wurden durch die anhaltenden Investitionen in Internationalisierung und Transformation aufgewogen.

Das im September neu ernannte Management-Team hat sich zum Ziel gesetzt, Strukturen zu vereinfachen, Gewinnspannen zu verbessern und die Internationalisierung voranzutreiben.

Eine umfassende Analyse von Kostenstruktur und Verbesserungspotenzialen bei der Vertragsabwicklung wurde gestartet und soll bis Ende des Jahres Ergebnisse liefern.

Cassidians Auftragseingang von € 3,4 Mrd. in den ersten neun Monaten 2012 liegt vor allem dank des rentablen Eurofighter- und MBDA-Geschäfts deutlich über dem Vorjahreswert (9M 2011: € 2,6 Mrd.) und trotz damit dem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld.

Ende September 2012 stieg der Auftragsbestand von Cassidian auf € 15,9 Mrd. (Jahresende 2011: € 15,5 Mrd.).



**Eurocopter** steigerte seinen Umsatz um 19 Prozent auf € 4.116 Mio. (9M 2011: € 3.458 Mio.). Der Anstieg geht hauptsächlich auf verstärkte Super-Puma-Auslieferungen, höhere Aktivitäten bei Wartung und Instandsetzung sowie auf die Vollkonsolidierung von Vector Aerospace im gesamten Berichtszeitraum zurück. Die Division lieferte 300 Hubschrauber aus (9M 2011: 323 Hubschrauber). Das EBIT\* von Eurocopter stieg signifikant um 76 Prozent auf € 277 Mio. (9M 2011: € 157 Mio.).

Eurocopter verhandelt weiter mit diversen NH90- und Tigerkunden, die eine Reduzierung der Anzahl der bestellten Hubschrauber erreichen wollen. Das Ergebnis dieser entscheidenden Gespräche ist noch offen.

In enger Zusammenarbeit mit den Untersuchungsbehörden setzt Eurocopter alles daran, die Ursachen für die Vorfälle mit Super-Puma- und Ecureuil B3e- Hubschraubern zu analysieren und zu beheben.

Der Nettoauftragseingang in den ersten neun Monaten 2012 fiel mit 286 Bestellungen höher aus als im Vorjahreszeitraum (259 Nettobestellungen).

Der Auftragsbestand von Eurocopter sank leicht auf 1.062 Helikopter (Jahresende 2011: 1.076 Hubschrauber) im Wert von € 13,3 Mrd. (Jahresende 2011: € 13,8 Mrd.).



Eurocopter lieferte 300 Hubschrauber aus.



Ende September 2012 lag der Auftragsbestand von ATR bei 202 Flugzeugen.

## EADS-ZENTRALE UND ÜBRIGE AKTIVITÄTEN (ohne Zugehörigkeit zu einer Division)

Der Umsatz der **Übrigen Aktivitäten** stieg um 28 Prozent auf € 1.067 Mio. (9M 2011: € 833 Mio.); er profitierte insbesondere von höheren Volumina bei EADS North America und ATR. Das EBIT\* der Übrigen Aktivitäten sank auf € 15 Mio. (9M 2011: € 20 Mio.).

ATR verzeichnete in den ersten neun Monaten 2012 insgesamt 15 Nettobestellungen (9M 2011: 145) und lieferte 37 Maschinen aus (9M 2011: 30). Ende September lag der Auftragsbestand von ATR bei 202 Flugzeugen. Ende September 2012 sank der Auftragsbestand der Übrigen Aktivitäten auf € 2,7 Mrd. (Jahresende 2011: € 3,0 Mrd.)



Die A380 verbraucht weniger als drei Liter Treibstoff pro Passagier auf 100 km.

# UMWELTSCHUTZ

Durch seine herausragende Stellung in der Luft- und Raumfahrt ist EADS ein zentraler Akteur beim Thema nachhaltige Mobilität und leistet im weiteren Sinne einen wichtigen Beitrag zur allgemeinen Entwicklung hin zu einer „grünen Wirtschaft“.

Die Umwelt gehört zu den wichtigsten Anforderungen beim Entwurf eines jeden neuen EADS-Produkts. Ein großer Teil der Forschungs- und Technologieaktivitäten von EADS zielt auf die Entwicklung von Flugzeugen, die bei maximaler Nutzlast weniger Emissionen und Lärm verursachen.

EADS spielt eine wichtige Rolle im Programm „Lebender Planet“ der Europäischen Weltraumorganisation ESA, denn seine



Der vollelektrisch angetriebene Cri-Cri wurde von EADS Innovation Works mitentwickelt.

Astrium Division baut die Satelliten zur Überwachung von 45 von den Vereinten Nationen als wesentlich eingestuft Klimavariablen. Der von Astrium gebaute Erdbeobachtungssatellit CryoSat-2 beispielsweise lieferte die erste präzise Karte der arktischen Eismassen.

## EHRGEIZIGE PLÄNE

In den vergangenen vierzig Jahren wurden der Treibstoffverbrauch von Flugzeugen um 70% und die Lärmbelastung um 75% reduziert. Trotz der Zunahme des Luftverkehrsaufkommens um 53% und einer Kapazitätssteigerung um 41% ist der Treibstoffbedarf für Zivilflugzeuge seit dem Jahr 2000 um lediglich 3% angestiegen. Heute beläuft sich der Anteil des Luftverkehrs an den menschlich verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf rund 2%.

Innerhalb von EADS haben wir uns ehrgeizige Ziele gesetzt, die sich an Flightpath 2050, der Luftverkehrsvision der Europäischen Union, und den allgemeinen Zielen der Air Transport Action Group (ATAG) orientieren. Flightpath 2050 strebt folgende Ziele bei der Emissionsreduzierung an: 75% weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Passagierkilometer; 90% weniger NO<sub>x</sub>-Emissionen, 65% geringerer Lärmpegel.

## A380: TEIL DER LÖSUNG

Der Airbus A380 erfüllt die höchsten Anforderungen in Bezug auf Lärm- und Emissionsminderung und fügt sich in der bestehenden Flughafeninfrastruktur ein. Er zeichnet sich durch den niedrigsten Kraftstoffverbrauch pro Passagier der Großraumflugzeugklasse aus und setzt insgesamt neue Maßstäbe in puncto Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit.

Der Airbus A380 transportiert 42% mehr Passagiere als die Boeing 747-400, erzeugt beim Start jedoch nur halb so viel Lärm, bei der Landung sogar nur ein Drittel oder Viertel. Dabei verbraucht der A380 17% weniger Treibstoff pro Passagier als die 747-400.

Der Treibstoffverbrauch des Airbus A380 liegt bei unter drei Litern pro Passagier auf 100 km. Der Durchschnitt aller Flugzeuge weltweit beträgt fünf Liter.

Langfristig will ATAG eine Stabilisierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 und eine Halbierung der Emissionen bis 2050 (im Vergleich zu den Werten von 2005) erreichen.

# TECHNOLOGIEN IM DIENSTE DER UMWELT



Verbesserte Luftverkehrssysteme können Belastungen für die Umwelt deutlich reduzieren.

## EFFIZIENTE NUTZUNG DES LUFTRAUMS

EADS engagiert sich für die Entwicklung moderner Luftverkehrs-Managementsysteme, um ein nachhaltiges Wachstum des Flugtransports zu ermöglichen. EADS ist an Luftverkehrs-Managementprogrammen wie u.a. „Single European Sky ATM Research“ (SESAR) in Europa sowie NextGen in den USA beteiligt.

Das Programm SESAR hat sich zum Ziel gesetzt, langfristig die Luftverkehrskapazität zu verdreifachen, die Kosten der Fluggesellschaften zu halbieren, die Sicherheit zu verzehnfachen und die Umweltauswirkungen der Flugzeuge um zehn Prozent zu verringern.

Im Jahr 2011 startete Airbus eine neue Tochtergesellschaft unter dem Namen „Airbus ProSky“, die sich mit der Entwicklung und Unterstützung moderner Luftverkehrs-Managementsysteme befasst.

## ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE

EADS leistet Pionierarbeit bei erneuerbaren Biotreibstoffen, die aus Biomasse hergestellt werden, die bei ihrem Wachstum Kohlendioxid verbraucht und dadurch Emissionen ausgleicht, die bei ihrer Verbrennung produziert werden. EADS hat mit Universitäten, Treibstoffgesellschaften und Start-Up-Unternehmen sowie mit Organisationen, die Standards setzen, zusammengearbeitet, um Biokraftstoffe zu entwickeln, die bei den vorhandenen Flugzeugen und bestehender Infrastruktur funktionieren.

Airbus unterstützt Fluggesellschaften, die bei ihrem Betrieb Biotreibstoffe verwenden und leitet gemeinsam mit der EU ein Projekt, um die Verfügbarkeit von zwei Millionen Tonnen Biotreibstoff für den Flugbetrieb in der EU bis zum Jahr 2020 sicher zu stellen.



EADS fördert die Entwicklung von « Wertschöpfungsketten » für Biokraftstoffe.



Der eCO2avia ist ein Demonstrator für den Antrieb durch Biotreibstoffe und Elektroantrieb bei Hubschraubern.

## UMWELTVERTRÄGLICHE HUBSCHRAUBERTECHNOLOGIEN

EADS entwickelt umweltverträgliche Technologien für Hubschrauber, darunter ein dieselektrisches Antriebskonzept.

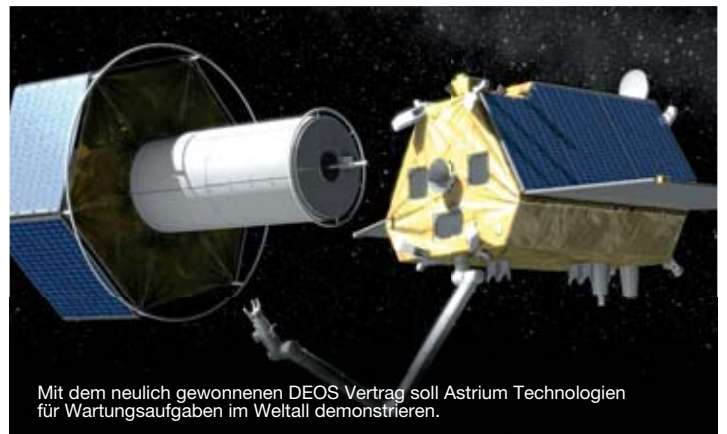
Ingenieure haben die Antriebe des Hybrid-Helikopters auf Algen-Biotreibstoff eingestellt. Die Motoren treiben jeweils direkt einen Generator an, der elektrische Energie an Elektromotoren für den Rotorantrieb liefert. Zwei Batterien speichern den Strom und ermöglichen es so dem Hubschrauber, für kurze Zeit nur mit elektrischer Energie zu fliegen, was weniger Lärm bei Starts und Landungen zur Folge hat.

Das ermöglicht einen geringeren Verbrauch und bis zu 50% weniger Emissionen

## EIN REINIGUNGSSERVICE FÜR DAS ALL

Die Sicherheit von Weltraummissionen wird immer mehr von schnell fliegendem Weltraumschrott bedroht. Dazu gehören ausgediente Satelliten, im All verbliebene Raketenstufen, von Raumfahrzeugen oder Raumstationen abgeworfene Gegenständen oder sogar Fragmente in Folge von Kollisionen. Astrium entwickelt Technologien zur Entfernung von Weltraummüll - Raumfahrzeuge, die sich ausrangierten Satelliten sowie größeren Partikeln von Weltraumschrott nähern, diese mit einem Roboterarm oder Netz ergreifen und in die Erdatmosphäre befördern, wo sie verglühen.

Als Teil des europäischen NEOShield-Programms zum Schutz der Erde vor Asteroiden arbeitet Astrium an einem kinetischen Stoßkörper (Impaktor), der mit dem herannahenden Himmelskörper kollidiert und ihn so umleitet, sowie einem „Schwerkraftschlepper“, der das Objekt vom Kollisionskurs abbringt.



Mit dem neulich gewonnenen DEOS Vertrag soll Astrium Technologien für Wartungsaufgaben im Weltall demonstrieren.

## IM DIALOG

Wir freuen uns über Ihre Fragen zu EADS und über Ihre offene Meinung zur Strategie, Politik und zu den Ergebnissen unseres Unternehmens.

In den letzten Wochen hat das EADS Investor Relations Team zahlreiche Privataktionäre auf Konferenzen in Europa, der Aktionaria in Paris (Frankreich) und bei eigens organisierten Standortbesichtigungen in Toulouse und Nantes (Frankreich), Hamburg (Deutschland) und Getafe (Spanien) getroffen.

Bitte zögern auch Sie nicht, uns Ihre Kommentare und Fragen über [ir@eads.com](mailto:ir@eads.com) zuzusenden oder die Aktionärshotline anzurufen, die wir auf dieser Seite angegeben haben.



Privataktionäre bei einer Besichtigung des Airbus-Werks Hamburg im September 2012 stehen vor dem historischen Transportflugzeug Super Guppy.



Bei einem Rundgang durch das Werk in Getafe, Spanien nahm eine Gruppe Privatanleger das MRTT Luftbetankungsflugzeug unter die Lupe.

## IHRE EADS-AKTIE

AKTIENKURSENTWICKLUNG bis 21. November 2012

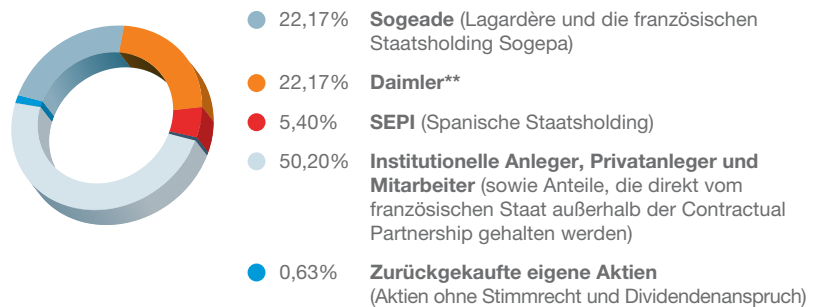


### EADS-AKTIENKURSENTWICKLUNG 2012 (an der Pariser Börse)

- © Höchststand: € 31,20 (am 3. August)
- © Tiefststand: € 24,015 (am 2. Januar)
- © Entwicklung seit Jahresanfang: +5,2% (CAC 40: +10%)
- © Dividende je Aktie: € 0,45\*
- © Schlusskurs 21. November: € 25,41

\*Stichtag: 6. Juni 2012. Auszahlung: 7. Juni 2012.

## AKTIONÄRSSTRUKTUR zum 30. September 2012



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

## 12 FINANZKALENDER

28. Januar 2013: **Werksbesichtigung für Privatanleger, Toulouse, Frankreich**

27. Februar 2013: **Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2012**

## INFORMATION FÜR AKTIONÄRE

[www.eads.com](http://www.eads.com) [ir@eads.com](mailto:ir@eads.com) Tel: +33 800 01 2001

### KOSTENFREIE TELEFONNUMMERN

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

Auf Umweltschutzpapier gedruckt

Verantwortlicher Herausgeber: Auriane de Soultrait

Redaktion: James Gibbs, Guilhem Boltz

Fotos: © by EADS

LCOMFI