



aero-notes

Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre von EADS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre



Die Finanzergebnisse des vergangenen Jahres liefern den Beweis: Wir machen große Fortschritte. Trotz eines weiterhin schwierigen Marktumfeldes konnten Neuaufträge im Wert von € 83,1 Mrd. gesichert werden. Die Umsätze sind gestiegen, und die Rentabilität fiel besser aus als erwartet. Dank eines umsichtigen Managements stieg unsere Nettoliquidität auf € 11,9 Mrd. an. Die hohe Liquidität sowie unser großer Auftragsbestand, der auf Rekordniveau liegt, sind wichtige Voraussetzungen, um künftiges Wachstum voranzutreiben.

Der Fortschritt in unseren großen Programmen ist vielleicht sogar noch erfreulicher. Das Risiko bei der A400M konnte erheblich reduziert werden; vier Entwicklungsflugzeuge fliegen bereits, die Serienproduktion ist angelaufen. Die Fertigung der A380 kommt immer besser voran, was sich in höheren Auslieferungszahlen niederschlägt. Mit dem zunehmenden Fortschritt in diesem Programm können wir mit einer allmählichen Reduzierung der Stückkosten und somit einer Verbesserung des Ergebnisbeitrages rechnen.

Die A350 XWB ist unser derzeit größtes Programmrisiko. Airbus ist im Jahr 2010 bei der Baugruppenmontage gut vorangekommen. Der Zeitplan bleibt jedoch straff: Die Erstauslieferung ist für die zweite Jahreshälfte 2013 geplant.

Mit Blick auf unser Regierungsgeschäft verfolgen wir die Entwicklung der Haushalte in unseren Heimatmärkten sorgfältig. Wir beobachten auch genauestens die Entwicklungen in Japan, Nordafrika sowie im Nahen Osten.

Wir lassen mögliche Risiken nicht aus den Augen, bleiben aber zuversichtlich, was die mittelfristigen Aussichten angeht. Die Airlines haben sich schneller erholt als erwartet, die Flugzeugbestellungen nahmen insbesondere dank des großen Interesses an der A320neo erheblich zu. Die Schwellenländer sind Vorreiter, aber in Europa und den USA geht es auch wieder bergauf.

Es ist Priorität für uns, die Rentabilität zu steigern. Mit „Future EADS“ läuft ein weiteres konzernweites Integrations- und Kostenreduzierungsprogramm. Darüber hinaus führen alle Divisionen eigene Transformations- und Kostensenkungsmaßnahmen durch, um sich auf die neue Wettbewerbslage besser einzustellen. Nach dem Erfolg von Power8 arbeitet Airbus an zusätzlichen Kostensenkungsinitiativen mit einer Laufzeit bis Ende 2014, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen, Inflationsverluste auszugleichen und Ertragsziele zu erreichen.

Während sich die Dollarschwäche im Jahr 2011 negativ auf unsere Rentabilität auswirken wird, werden sich die Hedging-Kurse im Jahr 2012 nicht weiter verschlechtern. Mittel- bis langfristig werden wir unser Wechselkursrisiko senken, indem wir die Beschaffung noch stärker in den Dollar-Raum verlegen.

Wir freuen uns die Dividendenausschüttung dieses Jahr wieder aufnehmen zu können. Das Konzernergebnis rechtfertigt die vorgeschlagene Dividende. Unsere loyalen Aktionäre sind uns treu geblieben, als wir für unsere Zukunft vorgesorgt haben. Wir hoffen, Sie auch auf der nächsten Etappe unserer faszinierenden Reise mit an Bord begrüßen zu dürfen.

LOUIS GALLOIS
EADS Chief Executive Officer

INHALT	EADS-ERGEBNISSE 2010.....	2
	ERGEBNISSE DER DIVISIONEN.....	4
	EINBLICKE.....	6



Die Ergebnisse von EADS für das Geschäftsjahr 2010, dem Jahr des zehnjährigen Konzernjubiläums, spiegeln erhebliche Errungenschaften wider, unterstützt durch das gesamtwirtschaftliche Umfeld, das sich stärker erholte als erwartet. Die institutionellen Märkte – einschließlich des Hubschraubersektors sowie der Verteidigungs- und öffentlichen Haushalte – müssen hingegen noch aufmerksam beobachtet werden; dies gilt ebenso für potentielle Risiken, die sich aufgrund der Entwicklung der Öl- und Rohstoffpreise und des Flugverkehrs in Nordafrika sowie durch die anhaltenden Währungsunsicherheiten ergeben könnten. Gleichzeitig verfolgt EADS das A350-Programm mit höchster Aufmerksamkeit. Es ist das EADS-Programm mit dem ausgeprägtesten Risikofaktor.

2010 stieg der **Umsatz** von EADS auf € 45,8 Mrd. (2009: € 42,8 Mrd.). Die physischen Auslieferungszahlen blieben auf hohem Niveau mit 510 Flugzeugen bei Airbus Commercial, 527 Hubschraubern bei Eurocopter und dem

41. erfolgreichen Start einer Ariane 5 in Serie. Beim A400M-Programm hat EADS die Gewinnrealisierungsmethode nach dem Fertigstellungsgrad wieder aufgenommen. Basierend auf der Erreichung interner Meilensteine verbuchte das Programm einen Umsatz in Höhe von rund € 1 Mrd., jedoch mit einer Marge von Null, da die entsprechenden Rückstellungen verbraucht wurden. EADS und die Kundennationen haben die grundsätzlichen A400M-Verhandlungen abgeschlossen. Nachdem Frankreich und Deutschland ihre Zustimmung erteilt haben, werden die Verhandlungen über die Beteiligung an künftigen Exportaufträgen (Export Levy Facility – ELF) mit einigen Kundennationen noch zu Ende geführt. Der Abschluss dieser Verhandlungen wird im Verlauf des Jahres 2011 erwartet. Inzwischen schreitet das Programm weiter voran: Vier Testflugzeuge fliegen bereits. Die Erreichung des sogenannten „Maturity Gate“-Meilensteines im Februar 2011 hat den Weg für den Anlauf der Serienproduktion geebnet. Die zivile Zulassung ist für 2011 geplant.

Das **EBIT* vor Einmaleffekten (bereinigtes EBIT*)** betrug € 1,3 Mrd. (2009: € 2,2 Mrd.). Das bereinigte EBIT* profitierte von den guten Ergebnissen in sämtlichen Kernaktivitäten der Divisionen, insbesondere den Airbus-Serienprogrammen. Im Vergleich zu 2009 wurde das EBIT* vor Einmaleffekten durch verschlechterte Hedging-Kurse beeinträchtigt (FY 2009: ~ € 1 = US\$ 1,26 versus FY 2010: ~ € 1 = US\$ 1,35). Wie erwartet, belastet zudem das A380-Programm weiterhin das EBIT* vor Einmaleffekten.

Das **berichtete EBIT*** von EADS betrug € 1.231 Mio. (2009: € –322 Mio.).

Das **Konzernergebnis⁽¹⁾** belief sich auf € 553 Mio. (2009: € –763 Mio.). Dies entspricht einem Gewinn pro Aktie⁽¹⁾ von € 0,68 (Ergebnis je Aktie 2009: € –0,94).

Ausgehend von dem Gewinn pro Aktie in Höhe von € 0,68 wird der EADS-Verwaltungsrat der Hauptversammlung, die am 26. Mai stattfindet, die Ausschüttung einer Dividende von € 0,22 brutto pro Aktie vorschlagen (Aufgrund des signifikanten Verlustes im Jahr 2009 war für dieses Geschäftsjahr ausnahmsweise keine Dividende ausgeschüttet worden).

Die Aufwendungen für **eigenfinanzierte Forschung & Entwicklung (F&E)** stiegen auf € 2.939 Mio. (2009: € 2.825 Mio.). Maßgeblich für diesen Anstieg waren höhere Aufwendungen für Cassidian für Unbemannte Flugzeuge

“EADS hat 2010 erhebliche Fortschritte erzielt. Bei der Steuerung und Kontrolle unserer wichtigsten Programme haben wir große Schritte nach vorne gemacht: Die Risiken im A400M-Programm wurden erheblich reduziert, und die A380-Produktion läuft stetig besser. Nach dem Start ins zweite Jahrzehnt unserer Konzerngeschichte liegt unsere Priorität für die nächsten Jahre auf der stetigen Verbesserung unserer Rentabilität, um einen soliden Grundstein für nachhaltiges Wachstum zu legen.” erklärte EADS-CEO Louis Gallois.

» Ausblick

Der Ausblick von EADS für 2011 basiert auf einem angenommenen Wechselkurs von € 1 = US\$ 1,35 als Durchschnittskurs sowie als Jahresend-Stichtagskurs.

Im Jahr 2011 erwartet Airbus 520 bis 530 Auslieferungen von Zivilflugzeugen; darüber hinaus dürfte die Zahl der Brutto-Bestellungen die Auslieferungen übersteigen.

Der EADS-Umsatz sollte 2011 über dem Niveau von 2010 liegen.

EADS erwartet für 2011 ein EBIT* vor Einmaleffekten, das sich auf dem Niveau von 2010 in Höhe von € 1,3 Mrd. bewegt. Die positive Mengen- und Preisentwicklung bei Airbus Commercial wird durch verschlechterte Hedging-Kurse, höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie einen weniger vorteilhaften Geschäfts-Mix bei Cassidian in etwa kompensiert.

Die künftige Entwicklung des berichteten EBIT* sowie des Gewinns pro Aktie von EADS wird davon abhängen, wie der Konzern die Programme A400M, A380 und A350 XWB gemäß den Verpflichtungen gegenüber seinen Kunden managen kann.

Zudem unterliegen das berichtete EBIT* sowie der Gewinn pro Aktie Wechselkursschwankungen.

Für einen Wechselkurs von € 1 = US\$ 1,35 geht EADS davon aus, dass der Gewinn pro Aktie 2011 das Vorjahresniveau von € 0,68 übersteigen wird.

Der Free Cash Flow sollte positiv ausfallen. Da es sich hierbei um die volatilste Kennzahl handelt, wird EADS deren Prognose im Jahresverlauf weiter präzisieren.

Dank höherer Volumina, besserer Preise und Optimierungen im A380-Programm bei Airbus erwartet der Konzern 2012 eine erhebliche Verbesserung des EBIT* vor Einmaleffekten.

und im Systemgeschäft sowie bei Eurocopter über das Produktportfolio der Division hinweg.

Mit € 2.644 Mio. in 2010 (2009: € 991 Mio.) lag der **Free Cash Flow** vor Kundenfinanzierungen erheblich über den Erwartungen. Dies ist sowohl auf eine bessere operative Entwicklung und ein effizienteres Bestands-Management zurückzuführen als auch auf die Vorauszahlungen bei Airbus Commercial, die höher ausfielen als erwartet. Der Free Cash Flow nach Kundenfinanzierungen stieg auf € 2.707 Mio. (2009: € 585 Mio.).

Die **Nettoliiquidität** betrug nach einem Beitrag von € 553 Mio. zum Pensionsplanvermögen € 11,9 Mrd. (Jahresende 2009: € 9,8 Mrd.). Sie bildet weiterhin ein solides Fundament für die operativen Anforderungen und das künftige Wachstum von EADS.

“Wir freuen uns, die Dividendenausschüttung für unsere treuen Aktionäre wieder aufnehmen zu können. Das Konzernergebnis 2010 rechtfertigt die vorgeschlagene Dividende. Es ist unser klares Ziel, die Rentabilität mittelfristig schrittweise zu steigern. Eine höhere Rentabilität ist der Schlüssel für künftig höhere Dividenden.”

erklärte Hans Peter Ring, Chief Financial Officer (CFO) von EADS.

Dank der zunehmenden Zivilflugzeugbestellungen bei Airbus lag der **Auftragseingang**⁽²⁾ von EADS mit € 83,1 Mrd. erheblich höher als im vergangenen Jahr (2009: € 45,8 Mrd.). Die Bestellungen beliefen sich auf 574 Flugzeuge netto, darunter 32 A380 und 78 A350 XWB. Ende Dezember 2010 verzeichnete EADS einen **Auftragsbestand**⁽²⁾ auf dem Rekordniveau von € 448,5 Mrd. (Jahresende 2009: € 389,1 Mrd.). Dieser spiegelt vor allem den Aufschwung am Zivilflugzeugmarkt wider. Der Auftragsbestand

von Airbus Commercial profitierte zudem von einer wechsellkursinduzierten Neubewertung in Höhe von rund € 25 Mrd. Diese basierte auf dem Kurs des US-Dollars Ende 2010, der im Vergleich zu Ende 2009 gegenüber dem Euro zulegte. Der Auftragsbestand im Verteidigungsgeschäft belief sich auf € 58,3 Mrd. (Jahresende 2009: € 57,3 Mrd.).

* EADS verwendet das EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für die wirtschaftliche Leistung.

» EADS-Konzern (in Mio. Euro)

	FY 2010	FY 2009	Veränd
Umsatz	45.752	42.822	+7%
Davon Verteidigung	12.269	10.767	+14%
EBIT*	1.231	-322	-
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.939	2.825	+4%
Konzernergebnis ⁽¹⁾	553	-763	-
Ergebnis pro Aktie ⁽¹⁾	0,68 €	-0,94 €	1,62 €
Free Cash Flow (FCF)	2.707	585	+363%
Dividende je Aktie	0,22 €⁽³⁾	-	N/A
Auftragseingang⁽²⁾	83.147	45.847	+81%
Auftragsbestand⁽²⁾	448.493	389.067	+15%

1) EADS verwendet weiterhin den Terminus Konzernergebnis. Die Bedeutung ist identisch mit dem Ergebnis, das den Eigentümern des Mutterunternehmens gemäß den IFRS-Regeln zusteht.
2) Beiträge und Bestände aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand von EADS basieren auf Listenpreisen.
3) Wird der EADS-Hauptversammlung so vorgeschlagen 2011.





Mit einem Gesamtumsatz von € 29,978 Mrd. verbesserte sich Airbus gegenüber dem Vorjahr um 7% (2009: € 28,067 Mrd.). Das konsolidierte Airbus-EBIT* betrug € 305 Mio. (2009: € -1,371 Mrd.).

Der Umsatz von Airbus Commercial belief sich auf € 27,673 Mrd. (2009: € 26,370 Mrd.). Die Auslieferungen stiegen auf 510 Zivillflugzeuge (2009: 498 Maschinen), davon 508 mit Umsatzrealisierung. Im Vergleich zum Vorjahr profitierte der Umsatz von Airbus Commercial von günstigen Volumen- und Mix-Effekten einschließlich gestiegener A380-Auslieferungen. Negative Wechselkurseffekte belasten den Umsatz mit etwa € 500 Mio. Das EBIT* von Airbus Commercial sank auf € 291 Mio. (2009: € 386 Mio.). Im Vergleich zum Vorjahr profitierte das EBIT* vor Einmaleffekten von Airbus Commercial in Höhe von € 280 Mio. (2009: rund € 1 Mrd.) sowohl von günstigen Volumen- und Mix-Effekten sowie von Netto-Preissteigerungen nach Eskalation als auch von Einsparungen aus dem Power8-Programm. Belastet wurde es durch verschlechterte Hedging-Kurse mit rund € 940 Mio. sowie durch Kostensteigerungen und Aufwendungen, die das Geschäftswachstum verursachte.

Der Umsatz von Airbus Military stieg auf € 2,684 Mrd. (2009: € 2,235 Mrd.). Er profitierte von einer höheren Umsatzrealisierung im A400M-Programm, der jedoch geringere Umsätze bei mittleren und leichten Militärtransportern (M&L) sowie bei Tankflugzeugen gegenüberstanden. Die Auslieferungen beliefen sich auf 20 M&L-Flugzeuge. Das EBIT* von Airbus Military betrug € 21 Mio.

Im Jahr 2010 stellte Airbus Commercial erneut einen Auslieferungsrekord auf. Der Marktaufschwung schlug sich in 644 neuen Brutto-Bestellungen von Zivillflugzeugen nieder (2009: 310); netto wurden 574 Bestellungen verbucht, darunter für 32 A380-Maschinen und 78 A350 XWB. Damit

belaufen sich die Bestellungen bei der A350 XWB auf insgesamt 583 Flugzeuge von 36 Kunden. Im vierten Quartal lief zudem der Verkauf der A320neo („New Engine Option“) an, die 15% weniger Treibstoff verbrauchen wird. Airbus Military hat im Jahr 2010 Brutto-Aufträge über 21 Flugzeuge der Typen CN235 und C295 verbucht.

Bei der A350 XWB, dem EADS-Programm mit dem ausgeprägtesten Risikofaktor, hat Airbus mit dem Anlauf der Fertigung von Teilkomponenten und Baugruppen auf Sektionsebene im vergangenen Jahr gute Fortschritte erzielt. Der Zeitplan bleibt indes anspruchsvoll. Die Indienststellung ist für das zweite Halbjahr 2013 geplant.

Wie erwartet, stabilisiert sich das A380-Programm und Airbus profitiert zunehmend von erheblichen Erfahrungskurveneffekten. Dies führt zu einem verbesserten Brutto-Ergebnis pro Flugzeug.

Das A400M-Programm schreitet voran; vier Testflugzeuge fliegen bereits. Die Erreichung des „Maturity Gate“-Meilensteins im Februar 2011 hat den Weg für den Anlauf der Serienproduktion geebnet. Die zivile Zulassung ist für 2011 geplant. Das auf der A330 basierende Mehrrollen-Tank- und Transportflugzeug (Multi-Role Tanker Transport – MRTT) hat die zivile und militärische Zulassung erhalten und das zukünftige strategische Tankflugzeug für Großbritannien (UK FSTA – Future Strategic Tanker Aircraft) absolvierte seinen ersten Flug.

Zum 31. Dezember 2010 verzeichnete Airbus einen konsolidierten Auftragsbestand im Wert von € 400,4 Mrd. Der Auftragsbestand von Airbus Commercial belief sich auf 3.552 Maschinen im Wert von € 378,9 Mrd. (Jahresende 2009: € 320,3 Mrd.). Der Auftragsbestand von Airbus Military erhöhte sich um 10% auf € 22,8 Mrd.



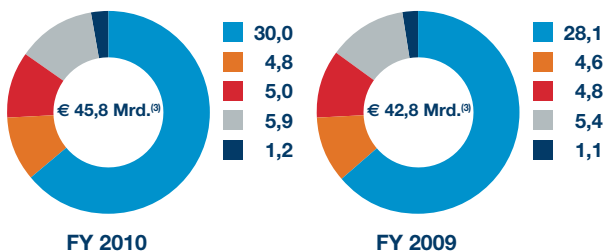
A380

Endmontagelinie A330/A340

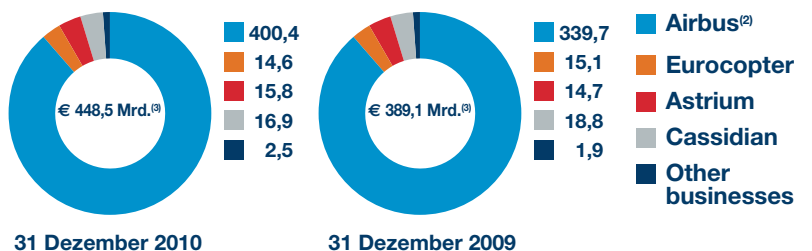
A400M

» EADS nach Geschäftsbereichen

Umsatz (in Mrd. €)



Auftragsbestand⁽¹⁾ (in Mrd. €)



1) Beiträge und Bestände aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand von EADS basieren auf Listenpreisen.
 2) Nach der Integration von Airbus Military in Airbus werden die Segmente Airbus Commercial und Airbus Military ausgewiesen. Airbus Commercial umfasst auch EFW (Elbe Flugzeugwerke) und den vollständig umstrukturierten Aerostructures-Bereich, jedoch nicht das A400M-Geschäft. Zu Airbus Military gehören die ehemalige Division Militärische Transportflugzeuge und die A400M-Aktivitäten von Airbus. Eliminierungen werden auf Divisionsebene vorgenommen.
 3) Gesamtsumme beinhaltet EADS Konsolidierung.

EUROCOPTER

Eurocopter verzeichnete 2010 einen Umsatz von € 4,830 Mrd. (2009: € 4,570 Mrd.). Der Umsatz spiegelt einen vorteilhaften Mix von höheren Service- und Kundendienstleistungen sowie Erlösen aus dem Regierungsgeschäft wider. Das EBIT* der Division sank auf € 183 Mio. (2009: € 263 Mio.). Es wurde belastet durch höhere Produktinvestitionen und negative Einmaleffekte in Höhe von rund € 120 Mio. Diese sind hauptsächlich auf das NH90-Programm sowie auf Restrukturierungsaufwendungen zurückzuführen.

Im Jahr 2010 begann Eurocopter mit der Flugerprobung des X3, einem Demonstrator für einen Hochgeschwindigkeits-Hybridhubschrauber. Zusammen mit den Erstflügen des zweiten EC175-Prototyps und des KUH (Korean Utility Helicopter) bildet dies einen Schwerpunkt der Innovationsstrategie von Eurocopter.

Trotz gesunkener Bruttobestellungen verzeichnete Eurocopter 2010 mit 346 Nettobestellungen im Vergleich zum Vorjahr (344 Nettobestellungen) einen stabilen Auftragseingang. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Zahl der Stornierungen von 105 im Jahr 2009 auf 49 Maschinen zurückging. Der zivile Hubschraubermarkt erholt sich nur langsam, vor allem aufgrund des großen Angebots an gebrauchten Helikoptern. Mit dem Start des SHAPE-Programms Anfang 2010 hat Eurocopter proaktiv damit begonnen, sich auf diese Herausforderung einzustellen. Der Abbau von Stellen und operativen Kosten macht gute Fortschritte. Der Auftragsbestand von Eurocopter erreichte einen Wert von € 14,6 Mrd. Dies entspricht 1.122 Hubschraubern.



EC175

CASSIDIAN

Der Umsatz von Cassidian stieg 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 11 Prozent auf € 5,933 Mrd. Das EBIT* blieb stabil bei € 457 Mio. Es spiegelt gestiegene Margen in etablierten Programmen sowie einen beträchtlichen Anstieg der eigenfinanzierten Forschung & Entwicklung für künftige Produkte wider.

Die Situation der Verteidigungshaushalte in den Heimatländern zeigt erste Auswirkungen auf Cassidian durch verzögerte Auftragseingänge und höhere F&E-Aufwendungen. Ein Transformationsplan wird vorbereitet, um sich auf das neue Marktumfeld einzustellen, in dem das Geschäft mit Sicherheitslösungen wachsen wird. EADS lotet mit den Kunden weiterhin Anforderungen sowie Finanzierungsmodelle zur Realisierung des unbemannten Flugzeugs Talarion aus

In einem schwierigeren Marktumfeld blieben die Auftragseingänge der Division mit € 4,3 Mrd. unter dem Niveau des Umsatzes. Der Auftragsbestand lag robust bei € 16,9 Mrd.



Unbemanntes Flugzeug Euro Hawk

ASTRIUM

Dank eines überaus erfolgreichen Programm-Managements verzeichnete Astrium im Geschäftsjahr 2010 einen Umsatzanstieg um 4% auf € 5,003 Mrd. Der Umsatz fiel somit besser aus als erwartet; der einmalige Nachholeffekt, der 2009 für den erfolgreichen Satelliten-Dauerbetrieb verbucht worden war, wurde mehr als ausgeglichen. Zehn von Astrium gebaute Satelliten starteten in diesem Jahr ins All und wurden erfolgreich in Betrieb genommen. Die Ariane 5 hob im Jahr 2010 sechsmal ab und verzeichnete dabei den 41. erfolgreichen Start in Serie. Das EBIT* stieg um 8% auf € 283 Mio. Der Anstieg wurde getragen durch Wachstum und Produktivität im Verteidigungsbereich sowie durch operative Verbesserungen im institutionellen Geschäft.

Darüber hinaus hat Astrium das Transformationsprogramm AGILE gestartet, um die Effizienz zu steigern und sich auf den Wandel des Marktumfeldes einzustellen.

Astrium verzeichnete 2010 eine anhaltende kommerzielle Dynamik. Diese schlug sich in Auftragseingängen in Höhe von € 6,0 Mrd. nieder. Zu den Bestellungen im Jahr 2010 zählen der Vertrag zur Weiterentwicklung des Flugkörpers M51 sowie Wartungsverträge und Aufträge über zwei optische Aufklärungssatelliten für die französische Beschaffungsbehörde DGA (Direction Générale de l'Armement). Ende Dezember 2010 stieg der Auftragsbestand von Astrium auf € 15,8 Mrd.



Cryosat-2

EADS-Zentrale und Übrige Aktivitäten (ohne Zugehörigkeit zu einer Division)

Der Umsatz der Übrigen Aktivitäten stieg um 8% auf € 1,182 Mrd. Dank besserer Ergebnisse bei ATR und Sogerna wuchs das EBIT* der Übrigen Aktivitäten auf € 25 Mio. an (2009: € 21 Mio.). Belastet wurde das EBIT* durch höhere Investitionen bei EADS North America.

Im Jahr 2010 lieferte ATR 52 Flugzeuge aus und verbuchte 78 Netto-Festbestellungen sowie 33 Optionen. ATR verzeichnete einen Auftragsbestand von 159 Flugzeugen.

EADS North America lieferte im Februar 2011 den 150. leichten Mehrzweckhubschrauber vom Typ UH-72A Lakota an die U.S. Army aus. Zum 31. Dezember 2010 belief sich der Auftragsbestand der Übrigen Aktivitäten auf € 2,5 Mrd. (Jahresende 2009: € 2,0 Mrd.).

*EADS verwendet das EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für die wirtschaftliche Leistung.

Die vollständige
Pressemitteilung
zu den EADS
Ergebnissen
finden Sie unter
www.eads.com





EADS Standorte in wichtigen Märkten außerhalb Europas (eine Auswahl).

➤ EADS und die Schlüsselmärkte

Die Zukunft von EADS ist eng verknüpft mit der Fähigkeit, sich weiterzuentwickeln und dabei auf drei Grundpfeiler zu stützen – Europa, die USA und die Schwellenländer. Europa ist der erste Pfeiler: Hier hat EADS seine Wurzeln, hier arbeiten die meisten Mitarbeiter, und hier liegt noch immer ein extrem wichtiger Verteidigungs- und Raumfahrtmarkt. Pfeiler Nummer zwei sind die Vereinigten Staaten, die mehr als die Hälfte des globalen Verteidigungsmarktes stellen sowie 30 % aller aktiven Zivilflugzeuge und 50 % der aktiven Hubschrauber auf sich vereinen. Der dritte Pfeiler sind die Schwellenländer; diese bergen das größte Wachstumspotenzial. Zwar erfordern Risiken wie die hohe Inflation und soziale Unruhen in bestimmten Regionen

besondere Aufmerksamkeit, doch haben diese aufstrebenden Volkswirtschaften die Welt auch aus der Wirtschaftskrise geführt und damit bewiesen, wie wichtig sie sind.

Chinas Volkswirtschaft wächst heute nach wie vor schneller als jede andere auf der Welt. Auch Indiens Aufstieg ist rasant: Der Internationale Währungsfonds (IWF) schätzt das Wirtschaftswachstum des Landes im Jahr 2010 auf 9,7 %. Den Boom in Lateinamerika führte Brasilien mit einem Wachstum von 7,5 % an.

Parallel zum allgemeinen Wohlstand nimmt auch der Flugverkehr zu. Der internationale Luftverkehrsverband IATA prognostiziert für das weltweite Passagieraufkommen, das sich 2009 noch auf 2,5 Milliarden Fluggäste bezifferte, bis zum Jahr 2014 einen Anstieg auf 3,3 Milliarden – wobei 360 Millionen dieser zusätzlichen 800 Millionen Passagiere auf den Asien-Pazifik-Raum entfallen. Dieses steile Wachstum stimuliert auch die Nachfrage nach neuen, verbrauchseffizienten Verkehrsflugzeugen.

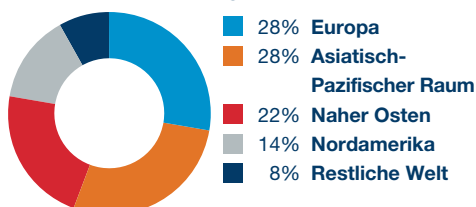
Laut dem Airbus Global Market Forecast trat in den Industrienationen – z.B. in den euro-

päischen Ländern oder in den USA – im Jahr 2009 jeder Bürger durchschnittlich ein bis zwei Flugreisen an. Dem hinkten Schwellenländer wie China (ca. 0,2 Flugreisen) und Indien (unter 0,1) nach wie vor weit hinterher. Doch in dem Maße, wie die aktuelle Wachstumsdynamik in diesen Ländern den Lebensstandard der Bevölkerung steigen lässt, ist dort auch eine Zunahme der Luftverkehrsaufkommen zu erwarten.

Mit dem Vorstoß der Schwellenländer gehen aber nicht nur neue Marktchancen einher, sondern auch andere Vorteile wie die Stärkung der Zulieferketten und die erweiterte Auswahl an qualifizierten Nachwuchskräften.

Obwohl die wachsende Wirtschaftskraft der Entwicklungsländer zunächst als Bedrohung für die Wettbewerbsposition westlicher Luft- und Raumfahrtunternehmen erscheinen mag, könnte eine stärkere multipolare Ausrichtung mit branchenweiten Industriebündnissen für die Weltwirtschaft letztlich von Vorteil sein, indem sie die Risiken, die Schief lagen im Welthandel und regional begrenzte Konjunkturzyklen mit sich bringen, auf ein Mindestmaß reduziert.

Regionale Verteilung des EADS Auftragsbestandes



» Außereuropäische Schlüsselmärkte



USA

Über die Tochtergesellschaft EADS North America trägt EADS mit mehr als US\$ 11 Milliarden pro Jahr zur amerikanischen Volkswirtschaft bei. EADS North America unterhält Betriebe in 17 US-Bundesstaaten und bedient Kunden am zivilen Luft- und Raumfahrtmarkt wie auch in den Bereichen Innere Sicherheit und Verteidigung mit einem breiten Lösungsspektrum. Insgesamt wurden von Kunden in Nordamerika bereits mehr als 2.600 Airbus-Flugzeuge in Auftrag gegeben. Der Anteil von American Eurocopter am Verkauf von Hubschraubern an staatliche Sicherheitskräfte in den USA liegt konstant bei 50 %.

« Die HC-144A der US-Küstenwache – eine Variante der CN-235

Brasilien

Brasilien wird voraussichtlich kurz nach den Olympischen Spielen 2016 zur fünftgrößten Volkswirtschaft aufsteigen. Schon heute spielt das Land eine herausragende Rolle für die Luftfahrtindustrie und entwickelt sich auch in den Branchen Raumfahrt, Verteidigung und Sicherheit weiter. 2010 hat Eurocopters Brasilien-Tochter Helibras die ersten drei Hubschrauber aus einem Auftrag der brasilianischen Streitkräfte über 50 EC725 ausgeliefert. Ab 2012 wird Helibras diese Maschinen auch im Inland montieren: an seinem neuen Produktionsstandort in Itajubá.

Die EC725 – Brasiliens neuer Militärhubschrauber »



© EADS/Geoffrey Lee

Indien

Indien genießt nicht nur ein gewaltiges Marktpotenzial und hervorragende Wachstumsaussichten, sondern verfügt auch über eine ausgereifte Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie mit ehrgeizigen Zielen. EADS hat im vergangenen Jahr seine lokale Präsenz in Indien ausgebaut, allen voran mit der Gründung des Cassidian-Technikzentrums in Bangalore und der Eröffnung der neuen Indien-Tochter von Eurocopter als Verstärkung für das weltweite Netz von Support- und Servicebetrieben.

« Der Eurofighter – in Indien mit im Wettbewerb

China

Dank seiner positiven Wachstumsaussichten und seiner Größe wird China im Laufe des kommenden Jahrzehnts voraussichtlich einer der weltgrößten Märkte für Verkehrsflugzeuge und ein wichtiger Absatzmarkt für Hubschrauber und sichere Telekommunikationssysteme bleiben. Für EADS besteht die Herausforderung darin, Chinas Ambitionen als zentraler Akteur und Partner der Luft- und Raumfahrt genau im Auge zu behalten. Die im Rahmen eines Joint Venture zwischen Airbus (51 %) und einem Konsortium chinesischer Firmen (49 %) entstandene Endmontageleinie für den Airbus A320 ist seit dem Jahr 2008 in Betrieb.

Ein A320 der chinesischen Fluggesellschaft Sichuan Airlines »



Naher Osten

Der Nahe Osten stellt potenziell einen bedeutenden Absatzmarkt dar, für das Verkehrsflugzeug-Geschäft wie auch für die Sparten Verteidigung und Sicherheit. Im Jahr 2010 orderte Emirates weitere 32 Airbus A380 und erhöhte die Zahl seiner Festaufträge über diesen Flugzeugtyp damit auf insgesamt 90 Maschinen. Cassidian sicherte sich 2009 den Auftrag zur Absicherung der gesamten Grenzlinie Saudi-Arabiens. Die industrielle Zusammenarbeit in der Region entwickelt sich positiv und konzentriert sich derzeit vorrangig auf Zuliefer- und Dienstleistungsaufträge.

« Unterzeichnung des A380-Auftrags von Emirates – ein Highlight der ILA 2010 in Berlin

» Ihre Meinung

Wir legen großen Wert auf die Meinung unserer Aktionäre und freuen uns, wenn Sie uns Ihre Ansichten zu EADS mitteilen. Schicken Sie uns bitte Ihre Fragen und Meinungen zur Strategie, Politik und zu den Ergebnissen von EADS an ir@eads.com.

» N.B., Privataktionär: Die Börsen reagieren schnell auf Entwicklungen (wie die in Libyen und Ägypten), wie ist Ihr Risikomanagement hinsichtlich politischer Unruhen gestaltet?

aero-notes: Unser Auftragsbestand beläuft sich auf € 448 Mrd. und stellt damit eine Basis für künftige Geschäftstätigkeit über mehrere Jahre hinweg. Er besteht aus Bestellungen aus vielen Regionen der Welt. Dank dieser starken Basis konnten wir die Folgen der letzten Finanzkrise meistern und erreichen in Zeiten regionaler Unruhen eine hohe Stabilität.

» Besuchen Sie unsere Veranstaltungen für Aktionäre

> Die **ordentliche Hauptversammlung** findet statt am:

Donnerstag, 26. Mai 2011 um 14 Uhr
im Hotel Okura, Amsterdam, Niederlande

Nähere Informationen finden Sie auf unserer Webseite: www.eads.com.

> Privataktionäre können auch an eine unserer beiden eigenständigen **Informationsveranstaltungen in Paris und München** teilnehmen. Orte und Termine sind dem Finanzkalender zu entnehmen.

> EADS bietet extra für EADS-Aktionäre Besichtigungen der **Pariser Luftfahrtausstellung – Le Bourget**. Außerdem veranstaltet EADS für Privataktionäre regelmäßig Informationstreffen und Führungen.

Wenn Sie daran teilnehmen oder mehr über diese und sonstige Veranstaltungen erfahren möchten, besuchen Sie unsere Webseite www.eads.com unter Investor Relations > Privataktionäre, schreiben Sie an ir@eads.com oder wählen Sie die unten angegebene Telefonnummer.

» Finanzkalender

13. Mai 2011: EADS Ergebnisse des 1. Quartals 2011

19. Mai 2011: Werksbesichtigung für Privataktionäre Hamburg, Deutschland

26. Mai 2011: EADS Hauptversammlung Amsterdam, Niederlande

8. Juni 2011: Informationsforum für Privataktionäre Berlin, Deutschland

20 Juni 2011 bis 26 Juni 2011: Pariser Luft- und Raumfahrtausstellung Paris, Frankreich

30. Juni 2011: Informationstreffen für Privataktionäre Paris, Frankreich

5. Juli 2011: Informationstreffen für Privataktionäre München, Deutschland

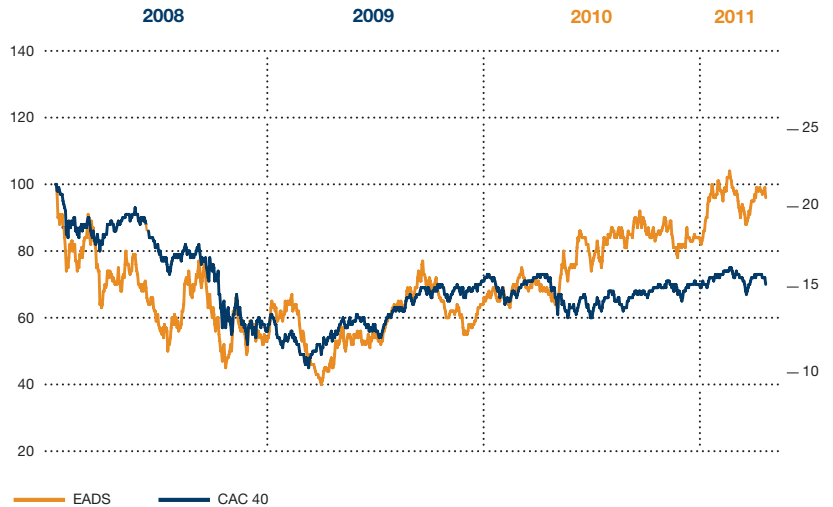
29. Juli 2011: EADS Halbjahresergebnisse 2011

» Ihre EADS-Aktie

Aktienkursentwicklung bis 18. April 2011

Basis 100 am 2. Januar 2008

EADS-Aktienkurs (in €)



» Kennzahlen in 2010

» **Höchststand:**
am 21. September
19,60 €

» **Tiefststand:**
am 15. Februar
13,55 €

» Aktionärsstruktur am 31. März 2011



- 22,45% **Sogead Lagardère** zusammen mit der französischen Staatsholding Sogepa
- 22,45% **Daimler***
- 5,47% **SEPI** (Holdinggesellschaft des spanischen Staates)
- 49,23% **Institutionelle Anleger, Privatanleger und Mitarbeiter** sowie Anteile, die direkt vom französischen Staat außerhalb der Contractual Partnership gehalten werden
- 0,40% **Zurückgekaufte eigene Aktien** (stimmrechtslos und ohne wirtschaftliche Rechte)

* 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.

INFORMATION FÜR AKTIONÄRE

www.eads.com
ir@eads.com

Tel : +49 89 607 34111
Tel : +33 1 45 30 85 82

KOSTENFREIE TELEFONNUMMERN

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

Auf Umweltschutzpapier gedruckt

Verantwortlicher Herausgeber:
Nathalie Errard

Redaktion:
James Gibbs und Bruno Martire.

Fotos: EADS

LCOMFI