



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Die fürchterlichen Terroranschläge vom 11. September in den Vereinigten Staaten haben eine Welle der Emotionen und Unsicherheiten ausgelöst. Zusätzlich betraf die Explosion einer Chemiefabrik im französischen Toulouse zahlreiche Mitarbeiter der EADS, die dort bekanntlich eine Reihe von Werken hat. Verschärft wurde diese Situation durch einen Flugzeugabsturz am 12. November in New York. Wir sprechen allen Angehörigen der Menschen, die diesen schrecklichen Ereignissen zum Opfer gefallen sind, unser aufrichtiges Beileid aus.

In dieser außergewöhnlichen, neuen Situation, auch und besonders für die zivile Luftfahrt, mobilisiert die EADS ihre Mitarbeiter und sämtliche verfügbaren Technologien, um sich so rasch wie möglich auf die Herausforderungen einzustellen, die mit den steigenden Sicherheitsbedürfnissen und der Notwendigkeit zur Wiederbelebung des Flugverkehrs erwachsen.

Der Konzern hat bereits konkrete und sofort wirkende Maßnahmen zur Sicherung seiner Position umgesetzt: Einfrieren der Investitionen (außer im Programm A380), Straffung der Fertigung, Einstellungsstopp in bestimmten Bereichen usw. Und mehr denn je setzen wir uns dafür ein, den Integrationsprozess der EADS zu beschleunigen, damit ein Unternehmen entsteht, das für seine Aktionäre, Kunden und Mitarbeiter Wertsteigerung erwirtschaftet.

Wir sind zuversichtlich, dass die EADS diese schwierigen Zeiten unbeschadet übersteht, da die Finanzstruktur des Konzerns solide ist: Unser Auftragsbestand (€ 182 Mrd. per Ende September 2001) entspricht dem Umsatz von über sechs Jahren, und die Marktanteile der EADS werden gegenüber dem Wettbewerb stetig ausgebaut.

Auf der Grundlage dieser Kennzahlen können wir unsere Wachstumsziele von 15 % beim EBIT* (Ergebnis vor Zinsen und Steuern) und 20 % beim Umsatz für 2001 beibehalten – trotz der ungewissen Entwicklung unserer Märkte.

Längerfristig können wir auf die enorme Flexibilität der heute umgesetzten Fertigungsstruktur bauen, insbesondere bei Airbus, wo inzwischen 40 % der Kosten durch Unteraufträge getragen werden und die Produktionszyklen erheblich verkürzt worden sind. Wir ergreifen jegliche Schritte, die zu einer weiteren Steigerung dieser Flexibilität geeignet sind, um selbst im Falle bedeutender Fertigungsschwankungen eine solide Ertragslage zu sichern.

Im Verteidigungsbereich hat die EADS einen Auftragsbestand im Wert von über € 18 Mrd. (militärische Hubschrauber Tiger und NH90, Lenkflugkörpersysteme, Kampf- und Transportflugzeuge). Darüber hinaus ist der Konzern auch außerordentlich gut positioniert, um in den Bereichen Überwachung, Aufklärung, Telekommunikation, Abschreckung und Truppenmobilität einen wachsenden Bedarf zu bedienen.

Unsere Anpassungs- und Innovationsfähigkeit, die starke Wettbewerbsposition unseres Verteidigungssektors und der günstige, gesicherte Kurs des Dollar erlauben uns, nach wie vor das Ziel einer Umsatzrendite von zehn Prozent im Jahr 2004 beizubehalten.

Dies ist heute ehrgeiziger als zuvor, doch die EADS stellt sich auf die neuen Herausforderungen ein und hält Kurs. Wir werden alle notwendigen Maßnahmen umsetzen, um sicherzustellen, dass Ihr Konzern gestärkt aus dieser schwierigen Phase hervorgeht.

Mit freundlichen Grüßen

Philippe Camus
CEO

Rainer Hertrich
CEO



Ergebnisse per Ende Juni

und Geschäftstätigkeit per Ende September 2001

Geschäftsentwicklung in den ersten neun Monaten von 2001 positiv

- Umsatz in Höhe von € 20,7 Mrd. entspricht der Prognose.
- Weiterhin hoher Auftragsbestand in Höhe von € 182,4 Mrd.

Halbjahresergebnis wie prognostiziert stark gestiegen

- EBIT* (Ergebnis vor Zinsen und Steuern) € 764 Mio. (ohne Konsolidierung von Airbus UK ergibt sich ein Anstieg von 18% gegenüber dem Vorjahreszeitraum).
- Konzernergebnis von € 1,7 Mrd., nach einem Verlust von € 359 Mio. im ersten Halbjahr 2000.

KENNZAHLEN

in Millionen Euro

	Ende September 2001	Veränderung ggü. September 2000	Ende Juni 2001	Veränderung ggü. Juni 2000
Umsatz	20.685	+30%	14.043	+33%
Auftragseingang	47.300	+52%	42.811	+78%
Auftragsbestand	182.400	+51%	185.137	+56%
EBIT*	-	-	764	+38%
Konzernergebnis	-	-	1.657	+2.016 € m
Gewinn je Aktie*	-	-	0,56	+0,70 €
Free Cash Flow	-	-	526	+694 € m

Die am 20. September veröffentlichten Halbjahresergebnisse und die am 13. November bekanntgegebenen Zahlen zu Umsatz und Auftragseingang für die ersten neun Monate 2001 beweisen erneut, dass die EADS hält, was sie verspricht: Der Konzern verzeichnete ein starkes, der Prognose für das Gesamtjahr 2001 entsprechendes Wachstum.

Im dritten Quartal 2001

- erreichte der Konzernumsatz einen Wert von € 6,6 Mrd. Die Konsolidierung von Airbus UK nicht einbezogen, ergibt sich eine Steigerung von neun Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum 2000.
- entspricht der Auftragsbestand (€ 182,4 Mrd.) unverändert dem Umsatz von sechs Jahren.

In der ersten Jahreshälfte 2001

- ist die Umsatzrendite von 5,2 auf 5,4% gestiegen, trotz höherer Ausgaben für die eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung, die sich auf 6,1% des Umsatzes beliefen (gegenüber 5,6% im ersten Halbjahr 2000).
- bezifferte sich das Konzernergebnis - vor Goodwill-Abschreibungen und positiven Einmaleffekten im Zusammenhang mit der Gründung von Airbus SAS - auf € 456 Mio. gegenüber einem Verlust von € 115 Mio. im ersten Halbjahr 2000 (auf Basis vergleichbarer Anpassungen).
- stieg der Free Cash Flow deutlich ins Positive und ließ die Nettoliquidität des Konzerns per Ende Juni 2001 auf einen Wert von € 1,3 Mrd. anwachsen.

KENNZAHLEN NACH DIVISIONS

in Millionen Euro

	Umsatz per Ende Sept. 2001	Veränderung gegenüber Sept. 2000	Auftragseingang per Ende Sept. 2001	Veränderung gegenüber Sept. 2000	Auftragsbestand per Ende Sept. 2001	Veränderung gegenüber Sept. 2000
Airbus**	14.431	+40%	40.900	+106%	154.700	+67%
Military Transport Aircraft	306	+39%	800	+167%	1.400	+100%
Aeronautics	3.161	+12%	3.600	-47%	13.800	+8%
Space	1.543	-6%	800	-58%	4.000	-13%
Defence and Civil Systems	2.044	+24%	1.900	-17%	9.400	-3%
Zentrale und Eliminierungen	(800)	-1%	(700)	-	(900)	-
Gesamt	20.685	+30%	47.300	+52%	182.400	+51%

* Vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten

** Konsolidierung von Airbus zu 100% seit 2001. Im Jahr 2000 floss nur der EADS-Anteil von 80% an Airbus mit ein.



INTERVIEW MIT AXEL ARENDT

EADS CHIEF FINANCIAL OFFICER
MITGLIED DES EADS EXECUTIVE
COMMITTEE UND DES BOARD OF DIRECTORS

Herr Arendt, am 20. September gab die EADS ihre Halbjahresergebnisse bekannt, am 13. November die Umsatz- und Auftragszahlen für das Dreivierteljahr. Welches sind ihre Kernbotschaften an die Aktionäre?

Nach den dramatischen Ereignissen vom 11. September sind für die Weltwirtschaft insgesamt und speziell für die zivile Luftfahrt schwere Zeiten angebrochen. Mit Blick auf unsere Zahlen kann ich jedoch feststellen, dass die EADS voll auf Kurs ist. Unsere Neunmonatszahlen zeigen ein weiteres Wachstum bei Umsatz und Auftragseingang und einen Auftragsbestand von € 182 Mrd. per 30. September; das ist der Umsatz von über sechs Jahren. Diese hervorragende Lage wird auch von unserem stark gestiegenen Halbjahres-EBIT bestätigt. So entsprechen die Finanzdaten nicht nur den Zielen für das Gesamtjahr, unser hoher Auftragsbestand ist Garant für eine erfolgreiche Zukunft.

Was sagen die aktuellen Finanzdaten über die Zukunft von Airbus aus?

Trotz deutlich höherer Forschungs- und Entwicklungsausgaben vor allem für das A380-Programm wuchs das EBIT bei Airbus im ersten Halbjahr um 52%.

Diese Verbesserung rührt aus der 100-prozentigen Konsolidierung von Airbus seit dem 1. Januar 2001 und vermehrten Auslieferungen. Wichtiger für die Zukunft sind die 325 Brutto-Neuaufträge in den ersten neun Monaten (gegenüber 305 im Jahr 2000), dank derer Airbus seinen Marktanteil auf 58% steigern konnte.

Ende September 2001 hatte Airbus einen Auftragsbestand von 1.665 Flugzeugen. Dieses prall gefüllte Auftragsbuch und seine flexible Produktionsstruktur sind Airbus' größte Trümpfe bei der Anpassung an die derzeit schwierige Marktlage. Hinzu kommt, dass der Bedarf für das Programm A380 von unseren Kunden bestätigt wird, so zuletzt durch den Emirates-Auftrag über 22 Maschinen.

Welche Programme werden neben der künftigen A400M zu Wachstum in der Division Military Transport Aircraft beitragen?

Die Division hat ihre Verluste im ersten Halbjahr reduziert und den Umsatz in den ersten neun Monaten 2001 signifikant gesteigert.

Der kürzlich mit der polnischen Regierung unterzeichnete Vertrag über den Kauf von acht Transportflugzeugen des Typs C-295 zeichnet ein positives Bild für die Zukunft.

Wie sieht es bei der Division Space aus?

Überkapazitäten haben den Wettbewerb in der Branche verschärft, weshalb der Umsatz auf dem Vorjahresniveau blieb und die Neuaufträge nach dem außergewöhnlich guten Jahr 2000 zurückgegangen sind. Die Lage ist schwierig, aber wir evaluieren mögliche Schritte, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und Rentabilität für die Zukunft zu sichern.

Warum verzeichnete Defence and Civil Systems im ersten Halbjahr 2001 Verluste? Wie wird sich dieser Bereich entwickeln?

Bei der Division Defence and Civil Systems erklärt sich der Verlust im ersten Halbjahr primär durch zusätzliche Rückstellungen, vor allem zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von EADS/LFK und wegen des Abflauens auf dem Gebiet der zivilen Telekommunikation (Joint Ventures mit Nortel).

Die Division wird voraussichtlich ab dem zweiten Halbjahr 2001 rentabel arbeiten. Im Wachstumsmarkt für abhörsichere digitale Telekommunikation, der sich vor allem an Streitkräfte und Einrichtungen der öffentlichen Sicherheit wendet, hat die EADS den britischen Marktführer Cogent erworben. Zukünftiges profitables Wachstum garantiert der Division ihr hoher Auftragsbestand, der Ende September 2001 mehr als € 9 Mrd. betrug und drei Jahren Umsatz entspricht.

Welches sind die Hauptgründe für das Wachstum der Division Aeronautics

Das EBIT der Division Aeronautics stieg im ersten Halbjahr um 60%, weil Eurocopter verstärkt auslieferte und im Eurofighter-Programm die Serienfertigung hochlief. Die Neuaufträge der Division erreichten per 30. September einen Wert von € 3,6 Mrd., und die jüngsten großen Exporterfolge im militärischen Bereich - zu nennen ist hier insbesondere der Verkauf des Kampfhubschraubers Tiger nach Australien und des Transporthubschraubers NH90 nach Skandinavien für insgesamt rund € 1,3 Mrd. - werden das Geschäftsvolumen dieser Division weiter wachsen lassen.



INTERVIEW MIT JEAN-LOUIS GERGORIN

EXECUTIVE VICE PRESIDENT
STRATEGIC COORDINATION
MITGLIED DES EXECUTIVE COMMITTEE

Welche Position hat die EADS auf dem weltweiten und dem europäischen Verteidigungsmarkt? Wird das Verteidigungsgeschäft des Konzerns weiter ausgebaut?

Die EADS ist der zweitgrößte Luft- und Raumfahrtkonzern der Welt. Weit weniger bekannt ist, dass sie auch im Verteidigungsbereich führend ist. Ihr Umsatz im Verteidigungsgeschäft (Lenkflugkörpersysteme, Militärflugzeuge und -hubschrauber) betrug € 5,5 Mrd. im Jahr 2000, das entspricht 20% des EADS-Gesamtumsatzes. Damit stehen wir hinter den vier größten US-amerikanischen Unternehmen und der britischen BAE Systems weltweit an sechster Stelle.

Wir beabsichtigen, im Verteidigungssektor weiter zu wachsen, zum einen wegen möglicher technischer Synergien, zum anderen, weil dies zu unserer finanziellen Stabilität in konjunkturschwachen Phasen beiträgt.

Wir sind die Nummer zwei im europäischen Verteidigungssektor und stehen in diesem Bereich auf einer Stufe mit Thales. Wir besitzen also die nötige Stärke, um Wachstum und Konsolidierung weiter voranzutreiben. Die EADS spielt im Prozess der europäischen Restrukturierung (z.B. mit MBDA) und im Ausbau der transatlantischen industriellen Zusammenarbeit eine aktive Führungsrolle.

Die EADS ist an praktisch allem beteiligt, was fliegen kann: von Flugzeugen bis zu Lenkflugkörpern – und das sind in einem Verteidigungshaushalt die großen Posten. Rund 55% der Verteidigungsetats werden für die Beschaffung von Luftfahrzeugen, Flugkörpern und militärischen Raumfahrtanwendungen ausgegeben, weitere 16% fließen ausschließlich in die Verteidigungselektronik, wie etwa C3I-Systeme und Telekommunikationstechnik, einen Bereich, in dem die EADS ebenfalls präsent und wachsend ist.

Als einer der wichtigsten Anbieter im europäischen Verteidigungsbereich mit erfolgreichen Produktreihen wie dem Kampfflugzeug Eurofighter, den neuen

Hubschraubermodellen Tiger und NH90, Transportflugzeugen, taktischen Flugkörpern, Nachrichtensystemen und Weltraumanwendungen fühlen wir uns für die kommenden Jahre gut gerüstet. Neue Programme, wie Scalp, Storm Shadow, Lenkflugkörper Taurus und Luft-Luft-Lenkflugkörper Meteor sowie das europäische Transportflugzeug A400M, werden zur weiteren Stärkung unseres Profils als Verteidigungsspezialist beitragen.

Werden die europäischen Verteidigungsministerien nach den jüngsten Ereignissen in den USA ihre Prioritäten neu setzen?

Der 11. September hat den Rüstungssektor wachgerüttelt, das Thema Verteidigung steht bei den Regierungen wieder auf der Tagesordnung. Dies wird sich in einer verstärkten europäischen und internationalen Zusammenarbeit und einer Aufstockung der Verteidigungsausgaben artikulieren.

Die EADS hat Zugang zum gesamteuropäischen Verteidigungsmarkt und ist im Export sehr stark. So ist sie für eine Teilnahme am Kampf gegen den Terrorismus gut positioniert. Wir glauben nicht an eine bevorstehende Schwerpunktverschiebung von der „klassischen“ militärischen Verteidigung in Richtung neuer Methoden zum Schutz der inneren Sicherheit. Wie wir heute feststellen, ist vielmehr beides erforderlich: einerseits die Maßnahmen für die innere Sicherheit des Landes zu verstärken, gleichzeitig aber die Fähigkeit zu militärischen Einsätzen im Ausland zu bewahren.

Die EADS ist in allen zur Entfaltung militärischer Kampfkraft notwendigen Tätigkeitsfeldern aktiv, wie strategischer Lufttransport, Marschflugkörper, Missions- und Kampfflugzeuge, mobile und abhörsichere Nachrichtennetze, Verschlüsselungssysteme und elektronische Kampfführung. Ebenso sind wir in allen Schlüsselbereichen für die Sicherung der Überlebensfähigkeit bei Konflikten im In- und Ausland präsent, z.B. auf den Gebieten Nachrichten- und Überwachungssysteme und taktische Luftverteidigung.

Sie äußerten sich bereits zur Notwendigkeit, neue Partnerschaften einzugeben, insbesondere im Verteidigungsbereich. Was können Sie uns heute dazu sagen?

Die EADS hat sich von Anfang an aktiv um Partnerschaften bemüht, um sich einen breiteren Zugang zu Technologien und Märkten zu eröffnen.

Die kürzlich erfolgte Übernahme von Cogent, des führenden britischen Anbieters im Bereich Nachrichtensicherheit und Kommunikationssicherung, durch die EADS Defence and Security Networks (EDSN) sei stellvertretend für diesen Ansatz genannt. In Großbritannien gehören wir außerdem zu dem von General Dynamics geleiteten Team, das an der Entwicklung des künftigen britischen Bowman-Systems arbeitet.

In den USA macht die strategische Partnerschaft mit Northrop Grumman zur Entwicklung von Drohnen (UAVs) gute Fortschritte. Wir sind in den beiden Bietergemeinschaften vertreten, die den Zuschlag für das neue NATO-Projekt „Theatre Missile Defence“ erhalten haben: die eine gemeinsam mit Boeing, die andere mit Lockheed Martin. Ebenfalls für das TMD-Projekt entwickeln wir zusammen mit Lockheed Martin das Luftverteidigungssystem MEADS. Ferner verhandeln wir derzeit mit US-Unternehmen über Partnerschaften im Bereich Missionsflugzeuge.

De facto nutzen wir jede Gelegenheit, um mit den Besten zusammen zu arbeiten – und um der Konkurrenz immer einen Schritt voraus zu sein. Neben den Partnerschaften wird auch die Konsolidierung auf Programm- und Unternehmensebene fortgesetzt, und die EADS wird ihre Stärke als zweitgrößtes Luft- und Raumfahrtunternehmen weltweit zur Umsetzung von Lösungen nutzen, die dem Konzern steigende Rentabilität und ein anhaltendes Wachstum sichern.

Letzte Frage: Sind sie als Verantwortlicher für Strategie der EADS zuversichtlich, dass der Konzern die aktuellen Umwälzungen am Markt unbeschadet überstehen kann?

Die jüngsten Ereignisse in den USA haben das Wachstum des Flugverkehrs gebremst und die Luftfahrtgesellschaften empfindlich getroffen. Dennoch belegen Vertragsabschlüsse wie der vor kurzem erteilte Auftrag der Emirates Airlines über 22 A380-Superjumbos, der den Auftragsbestand bei Airbus um 8,5 Mrd. US-Dollar steigen ließ, das solide Fundament unseres zivilen Luftfahrtgeschäftes.

Zusätzlich befindet sich unser Verteidigungsgeschäft in einer guten Ausgangslage, um in dem neuen geopolitischen Umfeld rapide zu wachsen und für die EADS als Gegengewicht zu den derzeitigen Konjunkturschwankungen auf dem zivilen Luftfahrtmarkt zu wirken. Unsere neuesten Erfolge beim Export von Militärhubschraubern nach Australien und in skandinavische Länder veranschaulichen, dass die Erzeugnisse der EADS in allen Verteidigungsbereichen eine echte Alternative zu den Produkten US-amerikanischer Anbieter darstellen.

Die EADS verzeichnet gegenwärtig einen außerordentlich hohen Auftragsbestand und agiert auf jedem der von ihr bedienten Märkte in führender Position. Darüber hinaus ist sie auf Märkten aktiv, denen ein starkes langfristiges Wachstum zugrunde liegt: Das langfristige Wachstum des zivilen Flugverkehrsvolumens beträgt 5%, außerdem herrscht ein umfassender Bedarf an Erneuerungen veralteter Flugzeugflotten. Im militärischen Bereich ist die EADS auf allen Märkten mit steigendem Bedarf gut positioniert: Militärflugzeuge und -hubschrauber aller Art, Fernkampfösungen mit höchster Zielgenauigkeit, abhörsichere Telekommunikation, Beobachtungssatelliten etc.



INTERVIEW MIT NOËL FORGEARD,

PRESIDENT UND CHIEF EXECUTIVE
OFFICER DER AIRBUS SAS
MITGLIED DES EADS EXECUTIVE
COMMITTEE UND DES BOARD OF DIRECTORS

Haben der gegenwärtige Rückgang des Flugverkehrs und die Finanzprobleme bei den Airlines bereits erkennbare Auswirkungen auf die Geschäftslage bei Airbus gezeigt?

Die unmittelbare Konsequenz der tragischen Ereignisse vom 11. September war eine rückläufige Nachfrage auf dem Luftfahrtmarkt, und zwar hauptsächlich bei US-Inlands- und Transatlantikflügen.

Die von jenem Rückgang betroffenen Airlines, und das sind vor allem die amerikanischen, sahen sich plötzlich mit beträchtlichen Überkapazitäten und Liquiditätsengpässen konfrontiert. Sie reagierten, indem sie Teile ihrer Flotten stilllegten und Mitarbeiter freisetzen. Dabei ist es wichtig anzumerken, dass es sich bei den aus dem Betrieb genommenen Flugzeugen um ältere, nicht mehr konkurrenzfähige Maschinen handelt: Es ist so gut wie kein Airbus darunter. Manche Fluggesellschaft, die sich schon vor der Krise in einer unsicheren Lage befand, wird womöglich verschwinden.

Solch ein ungünstiges Umfeld bleibt für die Geschäfte eines so großen Marktteilnehmers wie Airbus nicht ohne Folgen. Allerdings erwarteten wir einen konjunkturell bedingten Rückgang der Marktaktivitäten schon vor dem 11. September und hatten die Steigerung unserer Produktionsraten bereits eingeschränkt.

Im Anschluss an die Ereignisse haben wir unsere Auslieferungsprognose für das Jahr 2001 nach unten korrigiert: von 329 auf 320 Maschinen. Noch in diesem Sommer prognostizierten wir 400 Auslieferungen für das Jahr 2002, heute rechnen wir mit 300 Flugzeugen. Dies entspricht eher einer Stabilisierung als einem tatsächlichen Rückgang. Bis zum Jahr 1999 lag die Zahl unserer jährlichen

Auslieferungen unter 300 Stück. Erst 2000 wurde diese Zahl – leicht – überschritten, was auch im Jahr 2001 der Fall sein wird.

Wie lange wird die Rezession im Luftfahrtsektor andauern? Halten Sie diese für gravierender als die letzte Krise, die in den frühen Neunzigerjahren auf den Golfkrieg folgte?

Es ist noch zu früh, um genau sagen zu können, wie lange diese Rezession anhält, die im Luftfahrtsektor ja gerade erst begonnen hat. Bei der Golfkrise 1990/91 sank das Flugverkehrsaufkommen nur im Jahr 1991 und zog dann 1992 wieder kräftig an. Die Anfangsphase des gegenwärtigen Abschwungs scheint jedoch gravierender zu sein. Andererseits sollten wir uns bewusst sein, dass sich die Luftverkehrsgesellschaften zur Zeit in einer günstigeren Lage befinden als 1990. Heute haben sie keine so spekulativ aufgeblähten Stückzahlen in Auftrag gegeben. Im Jahr 1989 belief sich das Volumen der von den Airlines platzierten Aufträge auf mehr als 20% der damals in Betrieb befindlichen Flotten, 1990 entsprechend noch 12%. Diesen überhöhten Bestellmengen stand ab 1991 kein entsprechender Bedarf mehr gegenüber weshalb es zu einer Vielzahl von Stornierungen kam. Während der vergangenen Jahre lag das Auftragsniveau bei etwa acht bis neun Prozent der aktiven Flotte, was angesichts steigender Verkehrsaufkommen und der Notwendigkeit, alte Flugzeuge zu ersetzen, normal erscheint. Darum sind wir zuversichtlich, dass unser Auftragsbestand trotz der Rezession heute weniger gefährdet ist als 1990/91.

Welche Maßnahmen hat Airbus ergriffen, um der aktuellen Situation zu begegnen?

Sowohl industrielle als auch wirtschaftliche Schritte.

Auf wirtschaftlicher Seite haben wir erhebliche Anstrengungen unternommen, um uns an die neue Situation, in der sich unsere Kunden heute befinden, anzupassen: Bei den Lieferterminen sind wir flexibel und können Flugzeuge in kürzester Zeit anderen Kunden zugeordnet und nötigenfalls eine Finanzierung anbieten – wobei wir allerdings restriktiv vorgehen. Im industriellen Bereich haben wir beschlossen, sämtliche Neueinstellungen auf Eis zu legen (außer im Programm A380, das unverändert weiterläuft).

Wir ergreifen alle im Rahmen unserer industriellen Organisationsstruktur möglichen Flexibilisierungsmaßnahmen, um auch bei einer Fertigung von rund 300 Maschinen pro Jahr eine zufriedenstellende Rentabilität zu sichern. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt planen wir noch keine Entlassungen, denn das würde zu einem Kompetenzschwund führen, der wiederum negative Folgen für uns hätte, wenn sich der Markt wieder erholt. Diese

Maßnahmen haben wir auch auf unsere Lieferanten ausgedehnt, welche sich – genau wie wir – auf die veränderte Marktlage einstellen müssen.

Welche Wettbewerbsvorteile hat Airbus in dieser Zeit der Rezession?

Airbus ist in in einer günstigeren Lage als unser Mitbewerber in den USA, da unser Marktanteil stark wächst und dies den rückläufigen Branchentrend weitgehend abfedert. Für unseren Konkurrenten hingegen wirken sein schrumpfender Marktanteil und die Kontraktion des Marktes als doppelte Belastung. Wenn die Nachfrage wieder ansteigt, sind die moderneren Produkte aus dem Hause Airbus bestens geeignet die veralteten und unwirtschaftlichen Flugzeuge, die in den vergangenen Wochen außer Betrieb gesetzt wurden und wahrscheinlich größtenteils nie wieder fliegen werden, zu ersetzen. Ferner erlauben uns die ausgezeichneten Beziehungen zwischen Management und Belegschaft in unseren Werken die zur Anpassung an die aktuelle Lage nötigen Schritte unter günstigen Bedingungen einzuleiten.

Welche konkreten Vorschläge machen Sie zur Steigerung der Sicherheit in Airbus-Flugzeugen?

Ein am 12. September gebildetes Team soll Maßnahmen erarbeiten zur Erhöhung des Schutzes vor Terroranschlägen, wie sie New York und Washington getroffen haben. Ich weise darauf hin, dass wir diese Initiative in enger Zusammenarbeit mit unseren Kunden und den Zertifizierungsinstanzen ergriffen haben. Wir haben bereits Lösungen für die Verstärkung der Tür zum Cockpit und auch ein neues Alarmsystem entwickelt. Darüber hinaus arbeiten wir an weiteren Maßnahmen, die mittelfristig umgesetzt werden können.

Airbus hat das Entwicklungsprogramm für die A380 bestätigt, obwohl die Kunden derzeit in Schwierigkeiten stecken.

Das A380-Programm wird ohne Änderungen weitergeführt, insbesondere in Bezug auf unser Ziel, 2006 die ersten Maschinen auszuliefern. Unserer Ansicht nach besteht nach wie vor Bedarf an einem modernen Großraumflugzeug – das bestätigen auch unsere Kunden, z. B. Emirates, die am 4. November 22 Maschinen bestellten anstatt der ursprünglich erwarteten sieben. Die Inbetriebnahme der A380 wird, wie wir aus heutiger Sicht erwarten, inmitten einer neuen Phase starken Wachstums erfolgen. Folglich setzen wir unsere Bemühungen fort, denn so sind wir im richtigen Moment zur Stelle.

EADS und die Börse

In den ersten acht Monaten des Jahres 2001 ist der DAX in einem von Rezessionsängsten gelähmten Markt um mehr als 20% abgesackt. Der Kurs der EADS-Aktie bewies in diesem Zeitraum weit mehr Stehvermögen.

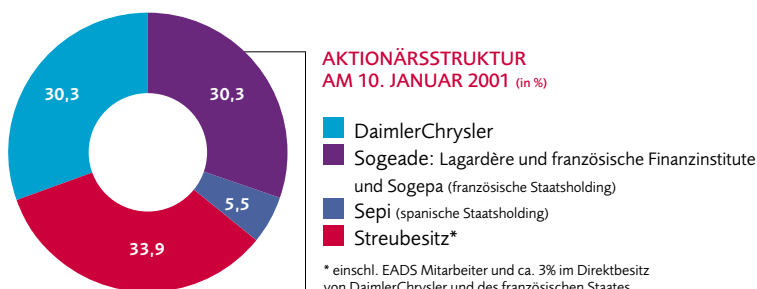
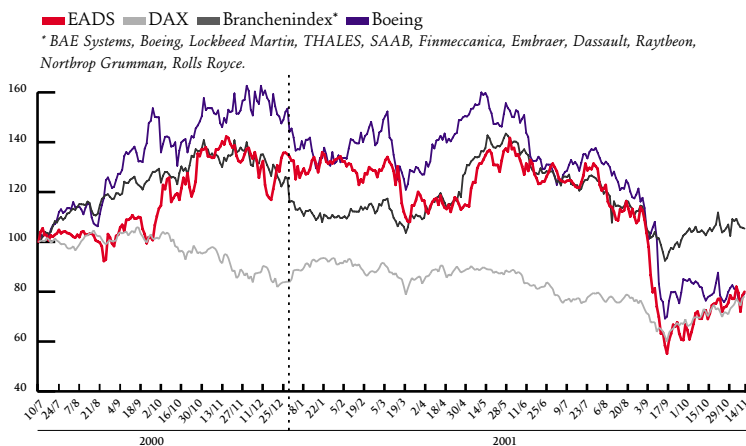
Obwohl im September bereits zahlreiche Marktbeobachter von einem Abflauen der Weltkonjunktur, vor allem in der zivilen Luftfahrt, sprachen, haben die entsetzlichen Ereignisse vom 11. September in den USA auf den Märkten zu starken Reaktionen geführt. Am 21. September 2001 erreichte der DAX nach einem Sturz um 19% gegenüber seinem Wert vom 10. September einen neuen Tiefststand. Die Aktienkurse der vom plötzlichen Rückgang der Nachfrage im Luftverkehr am stärksten betroffenen Luftfahrtgesellschaften fielen um 40% und rissen den Kurs des EADS-Papiers mit. Aktien von Gesellschaften, die mehr dem Verteidigungssektor zuzuordnen sind, waren davon nicht so stark betroffen.

Obwohl es noch zu früh ist, um Dauer und Ausmaß der aktuellen Krise in der zivilen Luftfahrt vorherzusehen, bleiben die mittel- und langfristigen Fundamentaldaten der Branche solide. Das künftige Wachstum des zivilen Luftverkehrs wird auf durchschnittlich fünf Prozent pro Jahr geschätzt, und über 3.000 derzeit in Betrieb befindliche Flugzeuge müssen ersetzt werden.

Nachdem der Kurs der EADS-Aktie am 12. November infolge des erneuten Flugzeugunglücks in New York um 9% gefallen war, schloss die Aktie am 14. November bei € 13,95 und hatte damit gemessen an ihrem Tiefststand vom 21. September 2001 um 52% zugelegt.

- **Anzahl der Aktien:** 807 157 667.
- **Nennwert:** 1 euro.
- **Ausgabekurs am 10. Juli 2000:**
19 Euro für institutionelle Anleger
18 Euro für Privatanleger
- **Schlusskurs am 14. November 2001:** 13,95 Euro
- **Aktienkurse 2001 an der Frankfurter Börse:**
Höchststand: 25,20 Euro • Tiefststand: 9,20 Euro
- **WKN:** 5730

■ Kursverlauf von 10. Juli 2000 bis 14. November 2001 Basis 100, 10. Juli 2000



Wichtige Termine

für die Aktionäre:

- **Umsatz und Auftragslage 2001**

Februar 2002

- **Jahresergebnisse 2001**

März 2002

Gebührenfreie Telefonnummer

Deutschland

00 800 00 02 2002

Frankreich

0 800 01 2001

Spanien

00 800 00 02 2002

www.eads.net