



aero-notes

Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre der EADS



Sehr geehrte Aktionärin, sehr geehrter Aktionär,

nun, da schon etliche Wochen des Jahres 2004 verstrichen sind, bietet sich mit der Bekanntgabe unserer Jahresergebnisse für 2003 eine gute Gelegenheit auf das vergangene Jahr zurückzublicken. Wir sind zu

Recht stolz auf das Erreichte, und Sie werden es sicherlich auch sein. In der jungen Geschichte der EADS war 2003 ein besonderes Jahr, geprägt von einer schwierigen Konjunkturlage und der Verzögerung des Wiederaufschwungs durch den Irakkrieg und die Lungenkrankheit Sars. Die EADS nahm die Herausforderung an – und steht heute als ein gestärktes Unternehmen da.

Die EADS ist ein Musterbeispiel als erfolgreiches grenzübergreifendes Unternehmen. Unser Erfolg ist zum Teil der Verdienst von Airbus, der weltweiten Nummer Eins der kommerziellen Luftfahrt, aber auch das Ergebnis des Vordringens auf dem Verteidigungsmarkt und unseres Engagements im Dienste einer unabhängigen europäischen Raumfahrtindustrie. Der A400M-Programmstart im Mai 2003 war ein Wendepunkt: Der Vertrag mit der Occar als Vertreterin von sieben Nationen hat historische Bedeutung, allein seines Umfangs wegen: Mit einem Wert von € 20 Mrd. stellt er für die EADS einen absoluten Rekord dar. Rechnet man die Erfolge des Eurofighter, von Eurocopter und MBDA hinzu, ergibt sich das Bild eines führenden Verteidigungsunternehmens, das sein breites Spektrum an zivilen und militärischen Kompetenzen optimal nutzt. Jeder dieser Erfolge ist ein wertvoller Schritt bei der strategischen Neuausrichtung unserer Geschäftstätigkeit auf weniger konjunkturabhängige Märkte. Kurz: Obwohl die EADS noch ein junges Unternehmen ist, hat sie sich jedoch bereits als glaubwürdiger global Player fest etabliert.

Auch die solide Performance der EADS-Aktie ist ein Beweis dieser Glaubwürdigkeit, die wir unter anderem der Tatsache verdanken, dass sich unsere Prognosen in den vergangenen dreieinhalb Jahren stets bewahrheitet haben. 2003 konnte die EADS sie sogar übertreffen, insbesondere beim Free Cash Flow – ein Zeichen ihrer Fähigkeit, selbst unter stark erschwerten Bedingungen Werte zu schaffen. Unsere fortlaufenden stetigen Investitionen, ob in qualitätssteigernde Innovationen oder notwendige Strukturmaßnahmen, zahlen sich allmählich aus: Die meisten Divisions verbesserten sich; werden die Restrukturierungskosten im Raumfahrtgeschäft nicht mitgerechnet, gilt dies auch für die Division Space. Diese Entwicklung und das günstigere Wirtschaftsklima versetzen die EADS in die Lage, künftig noch ausgewogenere und bessere Ergebnisse zu erzielen.

Wir haben viel Fahrt aufgenommen!

Philippe Camus und Rainer Hertrich
EADS CEOs

Inhaltsübersicht

- S.2** : EADS übertrifft Gewinnziel für 2003: EBIT* von € 1,54 Mrd.
- S.3** : Divisions: Starke Beiträge aus dem Verteidigungsgeschäft.
- S.4** : A400M: Spitzenprodukt trägt zu ausgewogenerem Portfolio mit erhöhtem Verteidigungsumsatz bei.

PFI : EADS wird Dienstleister mit innovativen Komplettlösungen für öffentliche Auftraggeber.
- S.5** : Tankflugzeuge: EADS setzt auf Boom.
- S.6** : Ihre EADS-Aktie



Gewinnziel für 2003 übertroffen

Die EADS hat nun die Führung in der zivilen Luftfahrt übernommen und auch auf dem weltweiten Verteidigungsmarkt eine Spitzenposition erreicht. Trotz des 2003 noch schwierigen Marktumfelds hat die EADS die Erwartungen erneut übertroffen.

Mit € 1,54 Mrd. lag das EBIT* des Konzerns weit über dem zuvor formulierten Ziel von rund € 1,4 Mrd. und um 8 Prozent über seinem Wert von 2002 dank des starken Wachstums des Verteidigungsgeschäfts und der Geschäftsergebnisse von Airbus, die besser waren als erwartet. Die EBIT*-Steigerung war insbesondere auf bedeutende Ergebnisbeiträge von Military Aircraft und MBDA, den Turnaround der Division Military Transport Aircraft und die gestiegene Profitabilität von Eurocopter zurückzuführen. Die Division Space verzeichnete ein EBIT* von € -400 Mio. nach Restrukturierungskosten von € 288 Mio. Das EBIT* der EADS enthält auch einen höheren Beitrag aus der 46,03-prozentigen Beteiligung an Dassault Aviation.

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben (F&E) der EADS stiegen im Jahr 2003 auf € 2,2 Mrd. (2002: € 2,1 Mrd.). Davon waren die Hälfte F&E-Kosten für die A380, die 2006 erstmals ausgeliefert werden soll.

Bei konstantem Euro/Dollar-Wechselkurs hätte der Umsatz sogar um 6 Prozent zugenommen. Hauptursache dieses Wachstums war der Anstieg des Verteidigungsgeschäfts um 18 Prozent. Der Umsatzanstieg von € 6 Mrd. auf € 7,1 Mrd. wurde von allen EADS-Verteidigungsaktivitäten getragen.

Auftragseingang verdoppelt – Erfolge im Verteidigungs- und Zivilgeschäft

Der Auftragseingang der EADS hat sich im Jahr 2003 auf € 61,2 Mrd. verdoppelt (Ende 2002: € 31,0 Mrd.) und entsprach somit dem Zweifachen des Umsatzes. Die größten Erfolge waren der Netto-Auftragseingang über 254 Airbus-Flugzeuge inklusive 34 Airbus A380, sowie im Verteidigungsgeschäft die Aufträge für das militärische Satellitenkommunikationssystem Skynet 5 im Wert von £ 2,5 Mrd., die A400M im Wert von € 19,7 Mrd. und 1.400 Aster-Lenkflugkörper.

Der Auftragsbestand der EADS wuchs auf € 179,3 Mrd. (2002: € 168,3 Mrd.). Bei konstantem Wechselkurs hätte der Zuwachs etwa 20 Prozent betragen. Der Auftragsbestand im Verteidigungsbereich verdoppelte sich auf ca. € 46 Mrd.

Starker Liquiditätszuwachs

Der Free Cash Flow vor Kundenfinanzierungen stieg von € 0,6 Mrd. auf € 2,1 Mrd. kräftig an, dank der verbesserten operativen Ergebnisse und der Reduzierung des Working Capital. Die Kundenfinanzierungen für zivile Luftfahrtgesellschaften blieben mit € 1,1 Mrd. unter Kontrolle (2002: € 0,9 Mrd.) – trotz der gegenwärtig schwierigen Lage dieser Kunden.

Ende 2003 war die Nettoliquidität auf € 3,1 Mrd. gestiegen (2002 auf vergleichbarer Basis: € 2,4 Mrd.).

Konzernergebnis von € 152 Mio.

Die EADS erzielte 2003 ein positives Konzernergebnis von € 152 Mio. (2002: € -299 Mio.). Dank des verbesserten EBIT* erhöhte sich das Konzernergebnis vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten um 10 Prozent auf € 769 Mio. (2002: € 696 Mio.) bzw. € 0,96 je Aktie (2002: € 0,87).

Dividendenvorschlag von € 0,40 je Aktie

Der Board of Directors der EADS empfiehlt der Hauptversammlung, für das Jahr 2003 einer erhöhten Dividende von € 0,40 je Aktie zuzustimmen (2002: € 0,30).

* Die EADS betrachtet das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für ihre wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Einmalerträge bzw. -aufwendungen, wie die Abschreibung von Marktwertanpassungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss zur EADS, dem Airbusunternehmenszusammenschluss und der Gründung von MBDA sowie die Verluste aus Wertminderungsaufwendung.

Ausblick

Die EADS befindet sich nun am Wendepunkt und erwartet mittelfristig stärkeres Wachstum, da für 2005 erwartete Aufschwung der zivilen Luftfahrt ist in Reichweite. Der Produktionshochlauf bedeutender Verteidigungsprogramme - wie für die Militärhubschrauber Tiger und NH90 sowie einige Lenkflugkörper - und der Turnaround der Division Space bilden die Grundlage für das Wachstum unseres operativen Ergebnisses im Jahr 2004. Die Division Defence and Security Systems, die 2003 gegründet wurde, wird im laufenden Jahr von der Umsetzung von Programmen zur Straffung und Effizienzsteigerung sowie der damit verbundenen Kosten und Investitionen geprägt sein.

Die EADS erwartet für 2004 ein EBIT* von rund € 1,8 Mrd. und einen stabilen Umsatz, basierend auf der Annahme eines Wechselkurses von € 1 = US\$ 1,20. Airbus erwartet annähernd 300 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2004. Beim Geschäftsvolumen rechnet der Konzern erneut mit Auftragseingängen über dem Umsatzniveau.

EADS – Zahlen 2003 (Werte in Euro)

EADS	2003	2002	Veränderung
Umsatz, in Mio.	30.133	29.901	+1%
davon Verteidigung, in Mrd.	7,1	6,0	+18%
EBITDA ⁽¹⁾ , in Mio.	3.137	3.031	+3%
EBIT*, in Mio.	1.543	1.426	+8%
Forschungs- und Entwicklungskosten, in Mio.	2.189	2.096	+4%
Konzernergebnis, in Mio.	152	- 299	-
Konzernergebnis vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten, in Mio.	769	696	+10%
Free Cash Flow vor Kundenfinanzierung, in Mio.	2.143	578	+271%
Nettoliquidität, in Mio.	3.105	2.370	+31%
Auftragseingang, in Mio.	61.150	31.009	+97%
Auftragsbestand, in Mio.	179.280	168.339	+6%
Beschäftigte (zum Jahresende)	109.135	103.967	+5%

(1) Gewinn vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und außerordentlichen Posten



Ergebnisse der Division

Starke Beiträge aus dem Verteidigungsgeschäft

■ **Airbus** ist nun der weltgrößte Hersteller von Verkehrsflugzeugen. 2003 lieferte Airbus 305 Flugzeuge aus (2002: 303) und lag somit



vor seinem Wettbewerber und knapp über seinem Auslieferungsziel von 300 Flugzeugen. Der Netto-Auftragseingang erreichte 254 Flugzeuge (233 im Jahr 2002), was einem Marktanteil von 52% entspricht. Das EBIT* der Division lag stabil bei € 1,353 Mrd. (2002: € 1,361 Mrd.), in erster Linie eine Folge des vorteilhafteren Modellmix. Gleichzeitig stiegen jedoch die F&E-Ausgaben um € 137 Mio. auf insgesamt € 1,819 Mrd. Der Umsatz von Airbus sank leicht um 2% auf € 19,048 Mrd., wäre bei konstantem Dollarkurs jedoch wesentlich höher ausgefallen. Der Auftragsbestand betrug 1.454 Verkehrsflugzeuge zum Jahresende 2003 (Ende 2002: 1.505).

■ Die Division **Military Transport Aircraft** erreichte ein EBIT* von € 30 Mio. (2002: € -80 Mio., beeinflusst von der Insolvenz eines



Kunden). Das 78-prozentige Umsatzwachstum auf € 934 Mio. wurde vom Programm A400M getragen. Die Airbus Military Company, die das A400M-Programm leitet, wird in der Division Military Transport Aircraft vollkonsolidiert. Daher ist das Programm A400M vollständig im Auftragseingang und Umsatz der Division enthalten. Alle sonstigen am Programm beteiligten EADS-Einheiten werden als interne Unterauftragnehmer betrachtet.

■ Das EBIT* der Division **Aeronautics** ist um 21 Prozent auf € 217 Mio. gestiegen (2002: € 180 Mio.), was vor allem auf eine weitere Profitabilitätssteigerung bei Eurocopter z u r ü c k -

zuführen ist. Mit € 3,803 Mrd. blieb der Umsatz in etwa auf dem Niveau des Vorjahres (2002: € 3,834 Mrd.). Der Auftragsbestand der Division Aeronautics entsprach zum Jahresende 2003 einem Wert von € 9,818 Mrd. (2002: € 10,162 Mrd.). Mit neuen Aufträgen für 293 Hubschrauber konnte Eurocopter seine weltweite Marktführerschaft erneut behaupten mit nach Stückzahlen 45 Prozent Marktanteil für Zivil- und Militärhubschrauber.

■ Die Division **Space** verzeichnete ein EBIT* von € -400 Mio., wobei EADS Astrium zu 100 Prozent berücksichtigt ist (2002: € -268 Mio.; vergleichbares EBIT* für 2003 mit 75 Prozent Astrium: € -319 Mio). Belastet wurde das EBIT* wie erwartet durch Restrukturierungskosten



in Höhe von € 288 Mio. Ohne Restrukturierungskosten und den ergebnismindernden Effekt der Konsolidierung hat sich die operative Ertragskraft der Division gegenüber 2002 hingegen verbessert. Der Umsatz erreichte einen Wert von € 2,424 Mrd. (2002: € 2,216 Mrd.; bei hundertprozentiger Berücksichtigung der EADS Astrium: € 2,617 Mrd.). Dank mehrerer bedeutender Großaufträge, wie z.B. Skynet 5, hat sich der Auftragsbestand der EADS Space wertmäßig auf € 7,888 Mrd. mehr als verdoppelt (2002: € 3,895 Mrd.).

■ Die neue Division **Defence and Security Systems** konnte ihr EBIT* um 40 Prozent auf € 171 Mio. deutlich steigern (2002: € 122 Mio.). Der Umsatz wuchs um 8 Prozent auf € 5,165 Mrd. (2002: € 4,770 Mrd.). Der Hochlauf bei Militärflugzeugen und Lenkflugkörpern förderte das Umsatz- und EBIT*-Wachstum. Der Auftragsbestand stieg im Jahr 2003 auf € 14,283 Mrd. (2002: € 13,406 Mrd.).



* Die EADS betrachtet das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für ihre wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Einmalerträge bzw. -aufwendungen, wie die Abschreibung von Marktwertanpassungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss zur EADS, dem Airbusunternehmenszusammenschluss und der Gründung von MBDA sowie die Verluste aus Wertminderungsaufwendung.

Divisions (Werte in Mio. Euro)	EBIT(*)			Umsatz		
	2003	2002	Veränderung	2003	2002	Veränderung
Airbus	1.353	1.361	-1%	19.048	19.512	-2%
Military Transport Aircraft	30	-80	+138%	934	524	+78%
Aeronautics(1)	217	180	+21%	3.803	3.834	-1%
Space(2)	-400	-268	-49%	2.424	2.216	+9%
Defence and Security Systems(1)	171	122	+40%	5.165	4.770	+8%
Konsolidierung, Zentrale(3)	172	111	-	-1.241	-955	-
Total	1.543	1.426	+8%	30.133	29.901	+1%

(1) Zahlen 2002: pro-forma entsprechend der neuen Struktur von Aeronautics und Defence and Security Systems

(2) Zahlen für 2003 berücksichtigen EADS Astrium zu 100% (2002: 75%)

(3) Das EBIT 2003 der Zentrale schließt einen höheren Beitrag aus der 46,03-prozentigen Kapitalbeteiligung an Dassault Aviation ein. Zum Teil ist dies auf einen Nachholeffekt aus der IAS-Überleitung des Beitrags von dieser Beteiligung für 2002 zurückzuführen.



Die EADS zum Exporterfolg katapultieren

Zu den wichtigsten Strategien der EADS gehört die Ausbalancierung ihres Portfolios zugunsten des Verteidigungssektors, der weniger konjunkturanfällig ist und die Nutzung von Synergien aus dem zivilen Bereich ermöglicht. Diese Zielsetzung sollte sich bis 2005/2006 in militärischen Umsätzen von rund 10 Mrd. Euro niederschlagen, was einem Anstieg von über 50% gegenüber 2002 entspricht. Der Konzern ist auf dem besten Weg, dieses Ziel zu erreichen. Jetzt, auf halbem Weg, kann die EADS stolz auf einige Schlüsselerfolge im Jahr 2003 zurückblicken, wie z.B. auf das militärische Satellitenkommunikationssystem Skynet 5, den Programmstart des Militärtransporters A400M, den von MBDA abgeschlossenen Vertrag für den Lenkflugkörper Aster, sowie auf entscheidende Exportaufträge für das Kampfflugzeug Eurofighter und die Hubschrauber Tiger und NH90. Durch Erfolge wie diese hat sich der militärische Auftragsbestand 2003 auf € 46 Mrd. verdoppelt und die Gruppe, gemessen am Auftragsbestand, an die weltweit zweite Stelle unter den Verteidigungsunternehmen gebracht. Darüber hinaus wird der Auftragsbestand von € 46 Mrd. dazu dienen, die Effekte des Aufschwungs in der kommerziellen Luftfahrt zu vervielfachen und die EADS an die Schwelle von € 40 Mrd. Umsatz zu katapultieren.

Unser militärisches Portfolio umfasst innovative Produkte von denen wir annehmen, dass sie besonders gut für neue Märkte außerhalb Europas geeignet sind. Hier sind in erster Linie die neueste Generation der Lenkflugkörper Aster zu erwähnen, der Transporthubschrauber NH90 (325 Bestellungen und 85 Optionen), das Ankanflugzeug A330 (siehe Artikel auf Seite 6) und natürlich der Militärtransporter A400M. Diese Produkte sind bereits fest auf



A400M

dem europäischen Markt etabliert und beweisen damit ihre innovativen Qualitäten. Die Produkte der EADS bieten Spitzenleistungen zu deutlich niedrigeren

Betriebskosten als die der Konkurrenten. Deshalb verspricht z.B. die A400M beträchtliche Exportchancen. Die gegenwärtige Transportflugzeugflotte mit etwas mehr als 2000 Flugzeugen besteht vor allem aus amerikanischen Lockheed-C-130-Maschinen. Dieses Flugzeug ist eine überholte Konstruktion (seit dem Erstflug sind 40 Jahre vergangen), und es wird erwartet, dass sie schrittweise ab dem nächsten Jahrzehnt ersetzt werden. Unter Berücksichtigung, dass eine A400M in etwa die doppelte Transportkapazität einer C-130 hat, geht man bei der EADS von einem Gesamtbedarf für rund 650 Flugzeuge aus (ohne USA, GUS-Länder und China). Von diesen insgesamt 650 Flugzeugen hat die EADS bereits 180 Bestellungen im Wert von € 20 Mrd. gesichert. Der potenzielle Exportmarkt repräsentiert folglich einen etwa dreimal so hohen Wert. Die EADS beabsichtigt, in diesem Marktsegment rund 200 Flugzeuge dieses Typs zu verkaufen, nicht zuletzt dank der operationellen Fähigkeiten der A400M, die mit ihrer hohen Marschgeschwindigkeit von bis zu 780 km/h 30 Tonnen Last über 4500 km transportieren kann, aufgrund der innovativen Technologien, die den Erfolg des Airbus begründet haben.

Öffentlich-private Partnerschaften eröffnen neue Chancen für die EADS



Skynet 5

Wie gelingt es einer Regierung, ihre militärische Ausrüstung zu modernisieren und zu verstärken, ohne die öffentlichen Ausgaben zu erhöhen? Die Antwort könnte eine Private Finance Initiative (PFI), eine private Finanzierungs-Initiative sein. Genau genommen ist eine PFI ein finanzielles Übereinkommen, bei dem der Staat einen Vertrag mit einem privaten Betreiber über Bau,

Entwicklung, Betrieb und/oder Instandhaltung einer Anlage auf der Basis eines Risikomanagement-Plans abschließt. Dafür – und hier liegt der Unterschied zum Darlehen – zahlt der Staat an den Betreiber über die Vertragslaufzeit eine garantierte Mindestsumme. Für den Staat liegt der Vorteil dieses Arrangements darin, dass er infolge des gestreckten Zahlungszeitraums über mehr Kapital verfügen kann. Außerdem bietet dieses Verfahren ein besseres Preis-/Leistungsverhältnis, da der private Projektmanager seine Kostenschätzung nicht aufgrund von technischen Spezifikationen erstellt, sondern aufgrund der tatsächlich zu erbringenden Leistungen. Ursprünglich zur Finanzierung ziviler Infrastruktur-Projekte eingesetzt, findet die PFI nunmehr auch im militärischen Bereich Eingang und hilft dabei den Regierungen Haushaltsengpässe zu überbrücken, indem mehr Dienstleistungen an Unternehmer in der freien Wirtschaft vergeben werden. Pionier auf diesem Gebiet ist Großbritannien, wo auf diese Weise über £ 12 Mrd. an Verteidigungsinvestitionen finanziert werden.

Die EADS hat sich den Anforderungen dieser wichtigen Kunden mit ihrem Angebot von innovativen PFI-Lösungen angepasst; dazu gehören unter anderem der Skynet-5-Vertrag (abhörsichere Telekommunikation), mit dem sie den Wettbewerber im Jahr 2003 aus dem Feld geschlagen hat, sowie auch die laufenden Verhandlungen über das FSTA-Projekt (Tankflugzeug). Der Konzern kann seine finanziellen Möglichkeiten zur Unterstützung der Synergieeffekte zwischen zivilem und militärischem Bereich einsetzen und Lösungen mit kontrollierten Risiken maßschneidern. Allerdings setzt diese Art der Finanzierung eine ausgewogene Risikoverteilung zwischen Hersteller und Betreiber, Kunden und Finanziers voraus. Die fachliche Kompetenz der EADS im zivilen und militärischen Bereich wird auch die Vermarktung von Dienstleistungen an Dritte vereinfachen und dabei Einsparungen für den Kunden und Gewinn für den Betreiber bringen.

Ereignisse

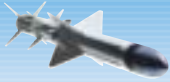
Das EADS-Geschäft könnte von einem neuen Boom profitieren: der Luftbetankung

Mit ihrem enormen Tankvolumen liefert die A330-200 eine überragende Luftbetankungsleistung.

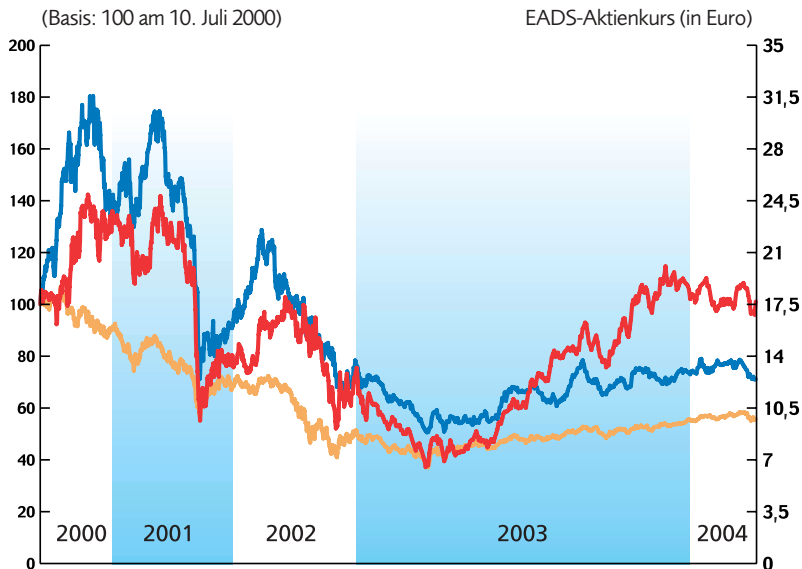
Eine breite Palette an Tankflugzeugen

Mit der Auslieferung des ersten Mehrzweck-Tankflugzeugs A310 MRTT (Multi-Role Tanker Transport) am 9. Dezember 2003 an die deutsche Luftwaffe ist die EADS nun auch physisch auf dem Tankflugzeugmarkt präsent. Das auf der Basis des A310 MRTT entwickelte Flugzeug ist die erste von insgesamt sechs Maschinen: vier für Deutschland und zwei für Kanada. Die A310 MRTT ist das erste der EADS Tankflugzeuge, das in Serie geht. Diese umfangreiche Produktpalette, zu der auch die A330-200 und A400M zählen, erfüllt die unterschiedlichsten Anforderungen.

Der fliegende Tankausleger ist ein langes Rohr, das vom Heck des Tankflugzeugs ausgefahren wird.

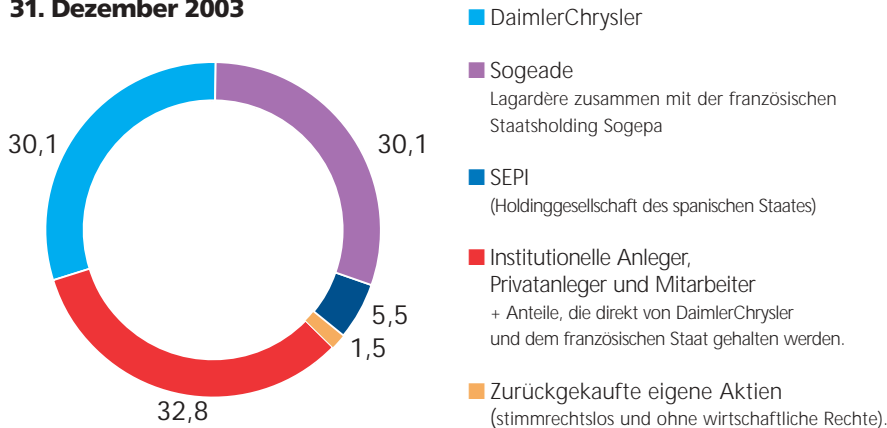


■ Börsenkursentwicklung



- Boeing (Aktienkurs in Euro umgerechnet unter Verwendung täglicher €/US\$-Kurse)
- CAC 40
- EADS

■ Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2003



ISIN Code:	NL0000235190
Ausgegebene Aktien	812.885.182
Ausgabekurs am 10. Juli 2000	€19 für institutionelle Investoren €18 für Privatanleger
Höchststand 2003	€20,20 am 4. Dezember
Tiefststand 2003	€6,33 am 11. März
Gewinn je Aktie 2003 (vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten)	€0,96
Dividende je Aktie 2003*	€0,40 (brutto)
Dividende je Aktie 2002	€0,30 (brutto)

*Wird der Hauptversammlung am 6. Mai 2004 vorgeschlagen.

Anfang 2004 sahen sich einige EADS-Investoren aufgrund der Dollarschwäche zu Gewinnmitnahmen veranlasst, zumal sich der Kurs der EADS-Aktie fast verdoppelt hatte. Danach bewegte sich der Aktienkurs zwischen 17 € und 18 € unter dem Einfluss von zwei gegensätzlichen Kräften: den Verkäufern einerseits, die um die anhaltende Dollarschwäche und die Verzögerung des Marktaufschwungs fürchteten, und den Käufern andererseits, die vom Wachstumspotenzial des Konzerns in puncto Rentabilität überzeugt sind.

Am 26. Februar begann der Kurs wieder zu steigen. Nach der Bekanntgabe der Ergebnisse von BAE Systems, die auf eine starke Performance bei Airbus hindeuteten, rechneten die Investoren mit einem besseren Jahresergebnis 2003 als ursprünglich erwartet. Bis zum 5. März stieg der Aktienkurs um 9% und übertraf damit den CAC (2%). Die Veröffentlichung der EADS-Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2003 am 8. März hatte kaum Auswirkungen auf den Kurs, da die Märkte einerseits über das Jahresergebnis 2003 positiv überrascht waren, andererseits im Hinblick auf die Aussichten für 2004 jedoch vorsichtiger waren. Der allgemeine Trend auf den Finanzmärkten wies bereits nach unten, als die Terroranschläge vom 11. März in Madrid an allen Börsen einen Kurssturz hervorriefen, der speziell diejenigen Aktien in Mitleidenschaft zog, die sich in den letzten Monaten besonders gut entwickelt hatten. Zwischen dem 11. und dem 19. März verlor die EADS Aktie um über 7%. (der CAC 40 demgegenüber nur um 4%). Die Sorgen um den Zeitpunkt der Markterholung und die Schwankungen des US-Dollar sind wieder einmal Schlüsselfaktoren für das Verhalten der Investoren.

■ Finanzkalender

- Hauptversammlung**
6. Mai 2004, Amsterdam, Niederlande
- Veröffentlichung der Ergebnisse des ersten Quartals 2004**
12. Mai 2004
- Informationsveranstaltung**
27. Mai 2004, Paris, Frankreich

Informationen für Aktionäre

www.eads.net
ir@eads.net

Gebührenfreie Telefonnummern

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