



# aero-notes

Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre der EADS



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Rückblick auf die erste Jahreshälfte und die zwischenzeitliche Entwicklung ist das Geschäftsjahr 2004 bisher sehr positiv verlaufen und entspricht – wie gewohnt – unseren Prognosen.

Der Sommer war eine ereignisreiche Zeit: Auf der Farnborough Air Show gab Airbus seine Pläne bekannt, angesichts wachsenden Verkehrsaufkommens und steigender Auslastungszahlen besonders in Asien und Europa, die Produktion massiv hochzufahren. Die im Mai eingeweihte neue A380-Endmontagehalle „Jean-Luc Lagardère“ ist jetzt erfüllt von Betriebsamkeit, und bis zum Erstflug der A380 sind es nur noch Monate! Thai Airways und Etihad Airways haben sich für dieses neue Flaggschiff entschieden, und wie Sie in dieser Ausgabe der aero-notes erfahren werden, bereiten sich auch Flughäfen in aller Welt auf seine Ankunft vor. Das zusätzliche Passagieraufkommen (und Einkommen), das dieser Flugzeug-Gigant für ihre Betreiber generieren wird, ist höchst attraktiv.

Ich bin überzeugt, dass die EADS nach der erfolgreichen Integration nunmehr in eine Phase weltweiter Expansion eintritt, unterstützt von beschleunigtem Wachstum und einem soliden Auftragsbestand im Wert von € 180 Mrd. Betrachten Sie zum Beispiel den Geschäftsbereich Raumfahrt, der seit dem zweiten Quartal 2004 wieder schwarze Zahlen schreibt: Auf der Grundlage dieses Erfolgs schaffen wir ideenreiche neue Dienstleistungen und somit weitere Potenziale für langfristiges Wachstum, wie mit Paradigm und – so hoffen wir – bald auch mit Galileo. Genauso vielversprechend entwickelt sich der Markt für Innere Sicherheit: Auch auf diesem boomenden Markt reihen wir die Erfolge aneinander, wie mit dem Verkauf von 55 Hubschraubern des Typs EC120 für US\$ 75 Mio. an die US-Zoll – und Grenzschutzbehörde oder dem rumänischen Auftrag im Wert von € 650 Mio. zur Bereitstellung eines integrierten Grenzschutz und – überwachungssystems.

Diese Aussichten sind höchst erfreulich, und wir setzen alles daran, diese hochkarätigen Chancen in bleibende Werte umzuwandeln – was auch unser Aktienkurs widerspiegeln wird. Dabei werden wir sicherlich einige Widerstände seitens der Wettbewerber und aufgrund knapper Haushalte überwinden müssen. Doch unsere weltweite industrielle Initiative, die uns zu unkonventioneller Denkweise zwingt, wird die langfristige Entwicklung der EADS jenseits ihrer traditionellen Domäne unterstützen und ihr helfen, in allen Märkten, auf denen sie Wachstum anstrebt, mit Partnerschaften vor Ort tiefe Wurzeln zu schlagen.

Hans Peter Ring  
CFO

## Inhalt:

- P2 :**  
Halbjahresergebnisse  
H1 2004
- P3 :** Geschäftsbereiche
- P4 :** Innenansichten
- P5 :** Hinter den Kulissen
- P6 :** Ihre EADS-Aktie



# Halbjahresergebnisse (H1) 2004



## Ergebnis wächst im ersten Halbjahr deutlich

Die EADS (Börsenkürzel: EAD), das zweitgrößte Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen der Welt, erzielte im ersten Halbjahr 2004 einen starken Ergebniszuwachs. Das Unternehmen erwirtschaftete in den ersten sechs Monaten des Jahres ein EBIT\* (vor Firmenwertabschreibungen und außerordentlichen Posten) von € 985 Mio., 66 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres (€ 592 Mio.). Die EBIT\* -Marge stieg von 4,5 auf 6,8 Prozent.

Die stärksten Impulse für das EBIT\*-Wachstum kamen von den Geschäftsbereichen Airbus und Raumfahrt. Airbus lieferte in der ersten Jahreshälfte 2004 zwölf Flugzeuge mehr als im ersten Halbjahr 2003, darunter anteilmäßig mehr Maschinen der A330/A340-Familie. Der Bereich Raumfahrt erreichte schon Mitte des Jahres fast die Gewinnzone. Wie üblich werden im Verteidigungsgeschäft für die zweite Jahreshälfte weit aus bessere Ergebnisse erwartet. Die bereits angekündigten Restrukturierungskosten schmälerten im zweiten Quartal das Ergebnis des Geschäfts

bereichs Verteidigungs- und Sicherheitssysteme. Angesichts der positiven Marktentwicklung, besonders in der zivilen Luftfahrt, erhöhte die EADS ihr EBIT\*-Ziel für das Geschäftsjahr 2004 von € 1,93 Mrd. auf rund € 2,1 Mrd.

### Stabile Nettoliquidität

Der Free Cash Flow vor Kundenfinanzierungen betrug im ersten Halbjahr € 259 Mio. (H1 2003: € 305 Mio.). Dies spiegelt sowohl die guten Ergebnisse als auch einen Übertrag bei den Flugzeug-Auslieferungen auf das Jahr 2004 wider und konnte trotz höherer Investitionen, A380-Produktionsanlauf und Kapitalaufwendungen im Raumfahrtbereich für Paradigme erzielt werden.

Die Nettoliquidität der EADS blieb mit € 2,9 Mrd. (Jahresende 2003: € 3,1 Mrd.) auf einem hohen Niveau. Die EADS zahlte im zweiten Quartal 2004 an ihre Aktionäre Dividenden in Höhe von rund € 300 Mio.

### Konzernergebnis von € 387 Mio. – Umsatz um 12 Prozent gestiegen

Das Konzernergebnis (Net Income) betrug im ersten Halbjahr 2004 € 387 Mio.

(Vergleichszeitraum 2003 vor Firmenwertabschreibungen: € 177 Mio.) bzw. € 0,48 je Aktie (H1 2003: € 0,22).

Der Umsatz der EADS wuchs in den ersten sechs Monaten des Jahres um 12 Prozent auf € 14,6 Mrd. (erste Jahreshälfte 2003: € 13,1 Mrd.). Der Umsatz stieg in allen Geschäftsbereichen mit Ausnahme von Militärische Transportflugzeuge, da vor Juli 2004 noch kein Meilenstein für einen Umsatzbeitrag durch das Programm A400M erreicht wurde.

Der Auftragseingang der EADS erreichte von Januar bis einschließlich Juni 2004 einen Wert von € 13,5 Mrd. Im Vergleichszeitraum 2003 hatte die EADS umfangreiche Aufträge erhalten, wie z.B. für die A400M im Wert von € 20 Mrd. und für 21 Airbus A380. Deshalb ist der Auftragseingang im Jahresvergleich zwar rückläufig, liegt aber weiterhin fast gleichauf mit dem Umsatz.

Der Auftragsbestand der EADS ist gegenüber dem Jahresende 2003 leicht gestiegen und betrug Ende Juni 2004 € 179,9 Mrd. Davon entfallen € 44,7 Mrd. auf das Verteidigungsgeschäft.

Ende Juni 2004 beschäftigte die EADS 109.413 Mitarbeiter (Jahresende 2003: 109.135).

## EADS – Halbjahresergebnisse (H1) 2004 (Beträge in Euro)

EADS Konzern	H1 2004	H1 2003	Veränd.
Umsatz, in Mio.	14.567	13.060	+ 12 %
davon Verteidigung, in Mrd.	2,6	2,4	
EBITDA <sup>(1)</sup> , in Mio.	1.780	1.292	+ 38 %
EBIT*, in Mio.	985	592	+ 66 %
Forschungs- und Entwicklungskosten, in Mio.	1.113	1.076	+ 3 %
Konzernergebnis (Net Income) <sup>(2)</sup> , in Mio	387	177	+ 119 %
Gewinn je Aktie	0,48	0,22	+ 0,26 €
Free Cash Flow vor Kundenfinanzierungen, in Mio.	259	305	- 15 %
Auftragseingang, in Mio	13.458	43.190	- 69 %
	<b>30. Juni 2004</b>	<b>31. Dez. 2003</b>	<b>Veränd.</b>
Auftragsbestand, in Mio.	179.944	179.280	+/- 0 %
davon Verteidigung, in Mrd.	44,7	45,7	
Nettoliquidität, in Mio.	2.883	3.105	- 7 %
Mitarbeiter	109.413	109.135	+/- 0 %

### Ausblick

Die EADS erhöht ihr EBIT\*-Ziel für 2004 von € 1,93 Mrd. auf rund € 2,1 Mrd. Zugleich steigert die EADS ihr Umsatzziel für 2004 von bisher € 29 Mrd. bis € 30 Mrd. auf € 31 Mrd., basierend auf einem Durchschnittskurs von € 1 = US\$ 1,20.

Diese Steigerungen werden aufgrund höherer Ergebnisbeiträge aller Geschäftsbereiche außer Airbus im zweiten Halbjahr erwartet. Gleichzeitig werden die Airbus-Auslieferungen nicht auf dem Niveau des ersten Halbjahres bleiben, und der Modellmix von Airbus-Flugzeugen wird bis zum Jahresende weniger vorteilhaft sein, mit einem geringeren Anteil der A330/A340-Familie.

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

2) Das Konzernergebnis und der Gewinn je Aktie werden nun nach IFRS 3 ausgewiesen; Firmenwert (Goodwill) wird nicht mehr abgeschrieben. Das Konzernergebnis (Net Income) für das erste Halbjahr 2003 war bisher mit € -66 Mio. ausgewiesen, nach Firmenwertabschreibungen, der Gewinn je Aktie mit € -0,08



## Geschäftsbereich Raumfahrt nahe am Break-even

■ Der Geschäftsbereich **Airbus** erzielte ein starkes Ergebniswachstum mit einem Halbjahres-EBIT\* von € 982 Mio. (H1 2003: € 621 Mio.), das auf die Zunahme der Flugzeugauslieferungen von 149 auf 161 und einen äußerst vorteilhaften Modell-Mix zurückzuführen ist. Die EBIT\*-Marge verbesserte sich von 7,1 auf 9,8 Prozent bzw. vor Abzug der F&E-Kosten von 17,3 auf 19,1 Prozent. Der Umsatz stieg um 14 Prozent auf € 10,024 Mrd. Das Bruttovolumen der Kundenfinanzierungen hat sich bei US\$ 4,9 Mrd. stabilisiert, da die Kapitalmärkte ein stärkeres Interesse als vermutet daran haben, Flugzeugfinanzierungen zu übernehmen.

Nach der jüngsten Belebung der Nachfrage am Markt rechnet Airbus nunmehr damit, 2004 mehr als 305 Maschinen und somit mehr Flugzeuge als im Vorjahr auszuliefern. Die Auslieferungen sollen in den nächsten Jahren noch erheblich gesteigert werden. Im ersten Halbjahr 2004 konnte Airbus bereits 161 Flugzeuge an Kunden übergeben.

Airbus verzeichnete im ersten Halbjahr Aufträge über brutto 104 Flugzeuge und erreichte damit einen Marktanteil von 58 Prozent. Für die zweite Jahreshälfte wird ein deutlicher Anstieg des Auftragseingangs erwartet. Ende Juni 2004 betrug der Auftragsbestand von Airbus 1.393 Flugzeuge im Wert von € 139,7 Mrd.

■ Der Geschäftsbereich **Militärische Transportflugzeuge** verzeichnete in den ersten sechs Monaten 2004 ein EBIT\* von € -10 Mio. (H1 2003: € -8 Mio.). Der Umsatz betrug € 234 Mio. (H1 2003: € 268 Mio.). Wie geplant wurde vor Anfang Juli 2004 noch kein Meilenstein für einen Umsatzbeitrag durch das Programm A400M erreicht. Der Auftragsbestand betrug Ende des ersten Halbjahres € 19,9 Mrd.

■ Das EBIT\* des Geschäftsbereichs **Luftfahrt** blieb per Ende Juni 2004 annähernd stabil bei € 56 Mio. (H1 2003: € 59 Mio.), entsprechend der anhaltend schwachen Nachfrage nach Wartungsleistungen an Zivilflugzeugen. Auch der Umsatz blieb mit € 1,631 Mrd. weitgehend unverändert (H1 2003: € 1,613 Mrd.). Wie üblich werden Umsätze und Ergebnisse, speziell bei Eurocopter, zum Jahresende hin deutlich steigen. Der Wert des Auftragsbestandes betrug zum 30. Juni 2004 unverändert € 10 Mrd.

■ Der Geschäftsbereich **Raumfahrt** verzeichnete ein EBIT\* von € -11 Mio. in den ersten sechs Monaten 2004 (H1 2003: € -131 Mio.). Dieses Ergebnis blieb seit dem ersten Quartal unverändert; dies bedeutet, dass der Raumfahrtbereich bereits im zweiten Quartal eine „schwarze Null“ erreichte. Das ist die Folge erster positiver Effekte des Restrukturierungsprogramms

sowie einer Ergebnissteigerung bei der EADS Space Services durch das Paradigm-Programm mit dem britischen Verteidigungsministerium. Paradigm war die Hauptursache für den Umsatzanstieg des Geschäftsbereichs um 8 Prozent auf € 1,090 Mrd. Durch einen Auftrag von Arianespace über 30 Trägerraketen vom Mai 2004 mit einem Volumen von rund € 3 Mrd. schnellte der Auftragsbestand per Ende Juni auf einen Wert von € 11 Mrd. hoch.

■ Das EBIT\* des Geschäftsbereichs **Verteidigungs- und Sicherheitssysteme** verschlechterte sich auf € -82 Mio. (H1 2003: € -28 Mio.). Dies ist im Wesentlichen die Folge weiterer, bereits angekündigter Restrukturierungskosten in Höhe von € 65 Mio. (H1 2003: € 17 Mio.) insbesondere bei EADS Defence and Communication Systems. Der Umsatz wuchs um 11 Prozent auf € 2,119 Mrd., vor allem durch den Hochlauf der Auslieferungen bei den Lenkflugkörpern und dem Eurofighter. Der Auftragsbestand stieg zum 30. Juni 2004 auf € 14,5 Mrd., dank des Auftrags für das sichere Funknetz Acropol.

### Geschäftsbereiche (Beträge in Millionen Euro)

	EBIT*			Umsatz		
	H1 2004	H1 2003	Veränd.	H1 2004	H1 2003	Veränd.
Airbus	982	621	+ 58 %	10.024	8.773	+ 14 %
Militärische Transportflugzeuge	- 10	- 8	- 25 %	234	268	- 13 %
Luftfahrt	56	59	- 5 %	1.631	1.613	+ 1 %
Raumfahrt	- 11	- 131	+ 92 %	1.090	1.008	+ 8 %
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	- 82	- 28	- 193 %	2.119	1.902	+ 11 %
Zentrale / Konsolidierung	50	79	-	- 531	- 504	-
Gesamt	985	592	+ 66 %	14.567	13.060	+ 12 %

\* Die EADS verwendet das **EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten** als Schlüsselindikator für die wirtschaftliche Leistung des Konzerns und seiner Geschäftsbereiche. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Einmalerträge bzw. -aufwendungen wie z.B. die Abschreibungen von Marktwertanpassungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss der EADS, der Airbus-Integration und der MBDA-Gründung, sowie Verluste aus Wertminderungen.



## Verjüngungskur für Airbus-Flugzeuge



Bildunterschrift: Der Kabinenboden muss ein Gewicht von bis zu 50 Tonnen tragen können.

Die EFW in Dresden ist das Kompetenzzentrum der EADS für Frachtflugzeug-Umbauten (Großraumflugzeuge A300 und A310) und der damit verbundenen Wartung. Die Dienstzeit eines heutigen Passagierflugzeugs beträgt üblicherweise mindestens 15 Jahre. Dank EFW kann ein Airbus als Frachter eine zweite Karriere starten. Mit rund 1500 Flugstunden pro Jahr verbringen Frachtflugzeuge nur etwa zwei Drittel soviel Zeit in der Luft wie Passagiermaschinen.

Bis zu 14 Airbus-Flugzeuge landen jährlich bei EFW, um eine zweite Lebens-

chance zu erhalten.

Solch ein Umbau dauert ungefähr viereinhalb Monate. Eine der wichtigsten Maßnahmen zu Beginn dieses Prozesses ist der Einbau einer 3,58 m breiten und 2,57 m hohen Frachtraumtür im linken vorderen Bereich des Hauptdecks hinter dem Passagiereinstieg. Hierfür muss zuerst ein Stück des Rumpfs herausgeschnitten und ein Verstärkungsrahmen eingesetzt werden. Die hydraulisch betätigte, elektrisch gesteuerte Frachtraumtür wird voll ausgerüstet von Airbus geliefert.

Sie ermöglicht eine Be- und Entladung des Flugzeugs bei Windgeschwindigkeiten von bis zu 60 Knoten (je nach Windrichtung).

Der komplette Boden des ursprünglichen Passagierdecks wird durch eine stärkere Bodenstruktur ersetzt. Der dritte Schritt umfasst die Installation des kugelgelagerten Hauptdeck-Frachtladesystems.

Ferner wird im vorderen Flugzeugteil ein Sicherheitsnetz für die Besatzung installiert, das bei Notbremsungen Kräfte bis zur neunfachen Erdbeschleunigung aufnehmen kann. Des Weiteren werden hinter dem Cockpit vier bis fünf Sitze für mitreisende Fluggäste eingebaut, die Fensterscheiben durch feuerfeste Metallplatten ersetzt, usw.

Nach umfangreichen Bodentests und der anschließenden Kundenabnahme ist der Umbau eines Passagier-Airbus in einen spezifischen Frachter vollendet, der nun in sein zweites profitables Leben starten kann.

Bis heute hat die EADS mehr als 100 Umbau-Frachtflugzeuge an 18 Kunden weltweit ausgeliefert, darunter so klangvolle Namen wie FedEx, DHL, Royal Jordanian oder Qatar Airways.

## Luftfracht: ein Markt gewinnt an Gewicht

Der Luftfrachtmarkt, der – wie der Flugverkehr insgesamt – in ein tiefes Luftloch gestürzt war, ist heute wieder im Aufwind: Sein überraschendes Wachstum um knapp 4% im Jahr 2003 und 10%iger Umsatzanstieg im ersten Halbjahr 2004 liefern den ermutigenden Beweis. Experten zufolge wird die zunehmende Globalisierung des Handels und vor allem der Produktion eine Expansion dieses Marktes um jährlich ca. 6% über die nächsten zwanzig Jahre bedingen. Während sich das Transportaufkommen also mehr als verdreifacht, wird sich der weltweite Bestand an Frachtflugzeugen von heute knapp 1.700 fast verdoppeln auf über 3.000 Maschinen. Da in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren ältere Frachtflugzeuge und damit knapp 70% der heutigen Flotte schrittweise außer Betrieb genommen werden,

eröffnet sich hier bis inklusive 2023 ein Markt für ca. 2.000 Flugzeuge. Mehr als drei Viertel der Flottenzugänge werden dann umgebaute ehemalige Passagiermaschinen sein. Gegenwärtig liegt die durchschnittliche Zuladung von Single-Aisle-Flugzeugen bei 17 Tonnen. Bis 2020 werden rund 60% aller Frachtflugzeuge bis zu 45 Tonnen aufnehmen können, und auch Leviathane wie der Airbus A380 mit seiner Kapazität von 150 Tonnen werden den Himmel bevölkern. Dass sich auf diesem Markt Airbus und Boeing im Ring gegenüberstehen, überrascht nicht. Airbus stellt mit neuen Frachtflugzeugen wie der A300F4-600R sowie den von EFW umgebauten A300 und A310 heute 150 Flugzeuge der weltweiten Frachterflotte, bei Boeing sind es 270 vom Typ 747 plus 160 Maschinen der Baureihen DC-10 und

MD-11. Und im Inlandsmarkt für Transporte von Lasten zwischen 10 und 25 Tonnen, den zurzeit alte 727/737/757 beherrschen, wird sich die A320 hier künftig als Konkurrent profilieren können? Schon möglich, allerdings erst nach einiger Wartezeit. Bis dahin muss sich die A320 noch lange bewähren, denn Linienmaschinen beginnen frühestens nach fünfzehn bis zwanzig Jahren eine zweite Karriere als Frachtflugzeug. Erst dann ist ihr Restwert so weit gesunken, dass ihr Umbau für ein Transportunternehmen, das die Umbaukosten ja selbst tragen muss, attraktiv wird.

Doch schon heute arbeitet EFW an der Auslastungsgrenze: Bis 2005 sind 13 Flugzeuge umzubauen – bei einer jährlichen Kapazität von 14 Maschinen.





## Flughäfen machen Platz für den Megajumbo

Die Zahlen weisen die A380 als Riesenflugzeug aus. Ihre Flügelspannweite von 79,6 Metern übertrifft die der nächst kleineren Rivalin, nämlich der Boeing 747-400, um 15 Meter. Die A380 ist der weltweit erste Doppelstock-Jet mit Platz für 555 Passagiere in der typischen Dreiklassen-Unterteilung und kann somit rund 35% mehr Passagiere befördern als die Boeing 747-400. Das wirft gleichzeitig einige Fragen auf. Wenn das neue Flugzeug so viel größer ist, wie steht es dann um die Abfertigung auf den Flughäfen? Werden die vorhandenen Start-, Lande- und Rollbahnen für diesen Megajet groß genug sein, wenn er 2006 in Dienst gestellt wird? Werden die Flughäfen in der Lage sein, rechtzeitig ihre Flugsteige und Gepäckbänder zu vergrößern, um das weitaus größere Passagieraufkommen zu bewältigen?

Diese Fragen sind wohl von Bedeutung, streifen die eigentliche Problematik jedoch nur am Rande. Untersuchungen gehen davon aus, dass sich der Personenluftverkehr in 15 Jahren verdoppelt und in 25 Jahren verdreifacht haben wird.

Das Wachstum im internationalen Luftverkehr – und nicht die Einführung der A380 – ist die eigentliche Herausforderung für die Flughäfen. Die A380 ist lediglich ein Beitrag zur Lösung dieses Problems. Die Anpassung an größere Flugzeuge ist kostengünstiger, einfacher und platzsparender als der Neubau von Start-/Landebahnen und Flugsteigen und umweltfreundlicher als der Bau neuer Flughäfen. Die A380 ist somit kein Versuch, Rekorde zu brechen, sondern die praktische Lösung eines sehr realen Problems, vor das die Flughäfen gestellt sind. Um zu gewährleisten, dass das neue Flugzeug die Anforderungen der Zukunft erfüllt, steht Airbus schon seit Beginn der Entwicklung der A380 mit Flughafenbetreibern, Fluglinien und Aufsichtsbehörden im konstanten Dialog. Obwohl die Flügelspannweite gewaltig ist, liegt sie immer noch innerhalb der von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation empfohlenen Grenzwerte. Auch die Länge der A380 erfüllt die Empfehlungen des Weltflug-

hafenverbands Airports Council International. Mit insgesamt 16 großen Türen, vier Kabinengängen, zwei Treppen, zwei Fahrstühlen und dem möglichen Zugang zum Oberdeck wird die A380 trotz ihrer höheren Fluggastkapazität eine mit der 747-400 vergleichbare Umschlagzeit ermöglichen. Um eine Umschlagzeit von 90 Minuten zu erzielen, ohne den Komfort für die Fluggäste einzuschränken, wird die Umrüstung vieler Flugsteige unerlässlich sein.



Bereits 14 Flughäfen in Europa, Asien und Afrika sind für das neue Flugzeug ausgelegt. Bis Ende 2009 werden mehr als 60 Flughäfen für den Airbus A380 vorbereitet sein.

Zahlreiche Flughäfen arbeiten jetzt mit Hochdruck an den Umbauarbeiten, damit sie das Geschäft mit der A380 nicht anderen überlassen müssen. Kleinere Veränderungen der Außenanlagen, die Verbreiterungen der Flugsteige und die Erweiterung der Gepäckausgabebänder werden gerade am Changi-Airport, dem Flughafen Singapurs, durchgeführt. Bis Ende 2005 sollen elf Gates für die A380 fertiggestellt sein, bis 2008 weitere acht.

Im Flughafen Heathrow, der eines der weltweit wichtigsten A380-Drehkreuze werden könnte, ist bereits ein entsprechendes Infrastruktur-Entwicklungsprogramm angelaufen. Das Projekt über 163 Mio. Euro soll Ende 2005 abgeschlossen sein, gerade rechtzeitig, bevor die erste A380 im Frühjahr 2006 Heathrow anfliegen wird.

Auch der JFK-Flughafen in New York arbeitet an einem Projekt zum Ausbau der Infrastruktur, das die Modernisierung der Einrichtungen und die notwendigen Modifikationen zur Abfer-

tigung der A380 umfasst. Bis 2006 sollen acht der Megajets gleichzeitig Platz zur Abfertigung finden. Die Kosten des Projekts belaufen sich auf 170 Mio. US-Dollar.

Das Terminal 2 des Frankfurter Flughafens kann bereits an fünf Positionen die A380 problemlos aufnehmen und abfertigen. Nun wird im Terminal 1 daran gearbeitet, auch hier bis zum Jahr 2007 für die A380 gerüstet zu sein.

Der Pariser Flughafen Charles de Gaulle, dem Passagieraufkommen nach Europas drittgrößter Airport, investiert 100 Mio. Euro für die Abfertigungsanlagen der A380. Der Betreiber geht davon aus, dass im Jahr 2010 mindestens 10% aller Passagiere des Airports mit der A380 fliegen werden. Das neu gebaute Satellitenterminal S3 am Terminal 2 wird bis zu sechs A380 gleichzeitig abfertigen können.

Der Wettlauf hat begonnen. Kein Flughafen möchte hinten anstehen. In Los Angeles sollten etwa Milliardenbeträge in die Modernisierung der Flughafenanlagen investiert werden, unter anderem in neue Abfertigungsanlagen für die A380. Jedoch erst als klar wurde, dass asiatische Airlines ihren Verkehr auf den rivalisierenden Flughafen von San Francisco umleiten würden, gab die Regierung die notwendigen Mittel hierfür frei.

Die Herausforderungen, vor denen die Flughäfen stehen, sind definitiv groß, aber die Vorteile für diejenigen, die mit ihren Investitionen für die A380 die Zeichen der Zeit erkannt haben, sind eindeutig größer.

### ■ Weltmeister

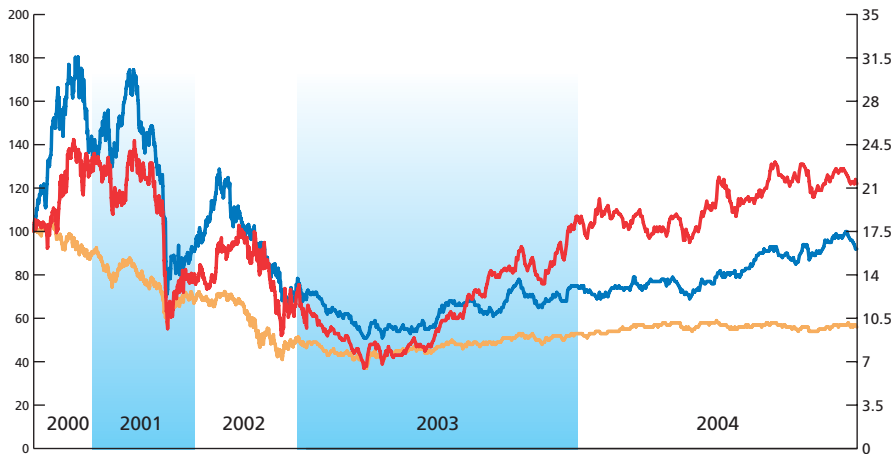
Als erster europäischer Flughafen wird der Airport in München die Zertifizierung für die A380 erhalten. Und dort wird das Flugzeug einen beeindruckenden Einzug halten: Die A380 landet am Tag des Eröffnungsspiels der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 erstmals auf dem Münchener Flughafen. Das neue Terminal 2 bietet zwei große Flugsteige zur Abfertigung der A380.



## ■ Börsenkursentwicklung

(Basis: 100 am 10. Juli 2000)

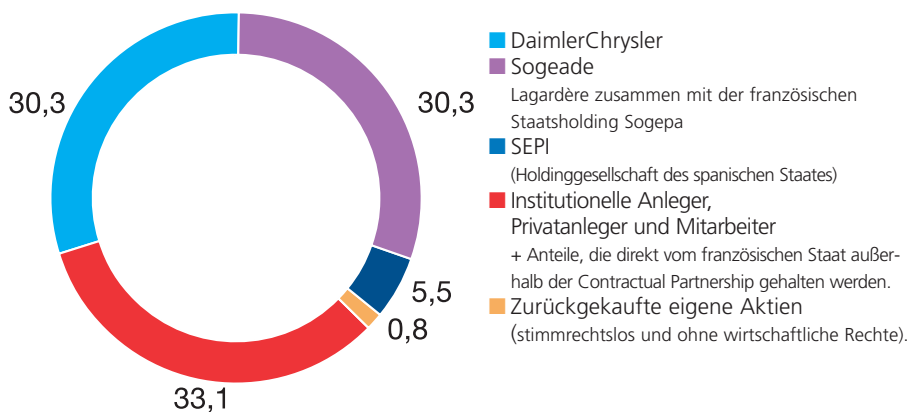
EADS-Aktienkurs (€)



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

Nachdem der Kurs der EADS-Aktie am 29. Juni in einem Dreijahreshoch bei € 23,45 je Aktie gipfelte, wurde er Mitte Juli durch Gewinnmitnahmen einiger Anleger in seiner Entwicklung gebremst; er zeigte sich jedoch widerstandsfähig gegenüber Einflüssen aus dem von DaimlerChrysler vorgenommenen Verkauf von außerhalb der „Contractual Partnership“ gehaltenen EADS-Aktien. In der Woche ab 19. Juli, während der Farnborough Air Show, zeigte die Aktie eine überdurchschnittliche Kursentwicklung, die von positiven Unternehmensnachrichten und dem allgemeinen Optimismus hinsichtlich des Aufschwungs gestützt wurde. Nach einem Monat mit Kursstürzen auf Jahrestiefs setzte in der letzten August- und der ersten Septemberwoche eine Erholung an Europas Aktienmärkten ein. Der Grund: Die Einschätzung, dass sich die Lage im Irak beruhige, ließ die sehr hohen Ölpreise wieder sinken. Beflügelt durch positive Unternehmensnachrichten erholte sich die EADS-Aktie schneller als der Gesamtmarkt und erreichte am 7. September einen Kurs von € 22,64. Anschließend bewegten sich die Aktienmärkte mit begrenztem Volumen bei hoher Volatilität, was auf enttäuschende Geschäftsaussichten infolge des Ölpreishöhenfluges zurückzuführen war. Unter diesen Umständen musste der EADS-Aktienkurs dem Druck nachgeben; umso mehr, als auch die Fluggesellschaften unter negativen Meldungen zu leiden hatten, wie dem erneuten Antrag von US Airways auf Gläubigerschutz nach Chapter 11 am 12./13. September. Die EADS-Aktie schloss am 30. September mit einem Kurs von € 21,33.

## ■ Aktionärsstruktur am 30. September 2004 (in %)



ISIN Code	NL0000235190
Ausgegebene Aktien	807 314 190
Ausgabekurs am 10. Juli 2000	19 € für institutionelle Investoren 18 € für Privatanleger
Höchststand 2004	23,45 € am 29. Juni
Tiefststand 2004	16,37 € am 22. März
Gewinn je Aktie 2003 (vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten)	0,96 €
Dividende je Aktie 2003 gezahlt am 4. Juni 2004	0,40 € (brutto)

## ■ Finanzkalender

**4. November 2004**  
Veröffentlichung der Ergebnisse der ersten neun Monate 2004

**3. Dezember 2004**  
Investor Forum North America

## Informationen für Aktionäre

[www.eads.net](http://www.eads.net)  
[ir@eads.net](mailto:ir@eads.net)

## Gebührenfreie Telefonnummern

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