



aero-notes

Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre der EADS



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2004 hat die EADS ihre Ziele zum vierten Mal in Folge erreicht oder übertroffen. Auch haben wir 2004 im fünften aufeinanderfolgenden Jahr zahlreiche Erfolge verbucht und Herausforderungen gemeistert. Besondere Erwähnung verdienen hierbei die Auslieferung des 5.000sten Airbus, die erweiterte Präsenz von Eurocopter in China und die Exportverträge für den NH90. Doch auch der Verkauf des Tankflugzeugs MRTT (Multi Role Tanker Transport) an Australien, der Abschluss des Vertrags über das zweite Eurofighter-Fertigungslos, der Anlauf des EuroMale-Programms, der Start des Beobachtungssatelliten Helios IIA oder ganz allgemein die hervorragenden Ergebnisse in unserem Raumfahrt- und Verteidigungsgeschäft sollten nicht vergessen werden. Nach langer Durststrecke haben wir nun endlich Gewissheit, dass sich der Luftverkehr im Aufwind befindet, und somit allen Grund, hinsichtlich des Absatzes von Passagiermaschinen optimistisch in die Zukunft zu blicken. Seit Anfang 2005 dauern die Erfolgsmeldungen an: A380-Rollout, Start der 10-Tonnen-Version der Ariane 5, Auswahl als bevorzugter Bieter für das zukünftige strategische Tankflugzeug (FSTA) der britischen Royal Air Force. Doch wir wollen nicht nur unsere jüngsten Leistungen, sondern gemeinsam mit Ihnen unsere ganze fünfjährige Amtszeit als Chairmen of the Board der EADS Revue passieren lassen.

Blicken wir fünf Jahre zurück: Wer hätte damals gedacht, dass die EADS weltweit Maßstäbe setzen würde? Vor fünf Jahren war die EADS nichts als eine Vision! Doch wenn eine große Vision begeistert und entschlossen verwirklicht wird, mehr als 110.000 Beschäftigte daran mitwirken und über eine Million Aktionäre der Sache ihr Vertrauen schenken, übertreffen die industriellen, kaufmännischen und finanziellen Leistungen letztlich alle gesteckten Ziele.

Und einer der Indikatoren dieser Leistungen ist der Aktienkurs. Seit unserem Börsengang im Jahr 2000 ist der Kurs der EADS-Aktie um rund 20% gestiegen – während der Index CAC40 im gleichen Zeitraum um 40% nachgab. Somit haben die Aktionäre der EADS seit der Gründung das Doppelte dessen erzielt, was Investitionen in andere CAC40-Unternehmen durchschnittlich erbracht haben.

Die EADS rangiert heute als Nummer zwei ihres Sektors. Ihre Innovationskraft und ihre Fähigkeit, die eigenen Ziele zu übertreffen, schaffen auch für die Zukunft glänzende Aussichten – auf einen weiteren „Step Beyond“!

Dass die Wirklichkeit die Grenzen der Vorstellungskraft gesprengt hat, erfüllt uns mit großem Stolz.

Philippe Camus und Rainer Hertrich
CEOs der EADS

Inhalt

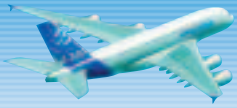
S.2 : Jahresergebnisse 2004

S.3 : Ergebnisse der Divisions

S.4 : Begegnung

S.5 : Innenansichten

S.6 : Ihre EADS-Aktie



EADS – 2004 Eintritt in eine neue Wachstumsphase

Die EADS übertraf ihre Finanzziele das fünfte Jahr in Folge. Das EBIT* (vor Firmenwertabschreibungen und außerordentlichen Posten) für das Gesamtjahr 2004 betrug € 2,4 Mrd. und stieg gegenüber 2003 um 58 Prozent. Das Konzernergebnis (Net Income) lag mit € 1,03 Mrd. um 60 Prozent über dem Vorjahreswert. Die EBIT*-Marge der EADS stieg 2004 von 5,1 auf 7,7 Prozent und erreichte einen neuen Höchststand. Wachstum in allen fünf Geschäftsbereichen führte zu einem Umsatzanstieg um fünf Prozent auf € 31,8 Mrd. (2003: € 30,1 Mrd.). Verantwortlich dafür waren vor allem Airbus, das vom beginnenden Marktaufschwung profitierte, und das EADS-Verteidigungsgeschäft, dessen Umsatz um acht Prozent auf € 7,7 Mrd. zulegte (2003: € 7,1 Mrd.).

Das starke EBIT*-Wachstum ist die Folge solider Ergebnisverbesserungen bei Airbus und im Raumfahrtbereich. Bei Airbus schnellte das EBIT* auf € 1,922 Mrd. oder 9,5 Prozent des Umsatzes hoch. Dieser Anstieg war hauptsächlich den vermehrten Auslieferungen mit einem höheren Anteil an Großraumflugzeugen und Kosteneinsparungen zu verdanken. Der Geschäftsbereich Raumfahrt kehrte planmäßig in die Gewinnzone zurück. Das EBIT* des Geschäftsbereichs Verteidigungs- und Sicherheitssysteme stieg um 33 Prozent (€ 57 Mio.). Die Geschäftsbereiche Luftfahrt und Militärische Transportflugzeuge erzielten jeweils ein EBIT* in etwa gleicher Höhe wie 2003. Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung (F&E) lagen im Jahr 2004 bei € 2,1 Mrd. Darin spiegeln sich die weiterhin hohen Zukunftsinvestitionen der EADS (2003: € 2,2 Mrd., 2002: € 2,1 Mrd.) wider. Wie schon 2003 entfiel rund die Hälfte dieser Aufwendungen auf die F&E der A380, des 555-sitzigen Flaggschiffs von Airbus. Der A380 wird für die ersten fünfzehn Produktionsjahre nach ihrer Erstauslieferung 2006 ein Umsatzpotenzial in Höhe von mehr als US\$ 175 Mrd. vorausgesagt.

Auftragsbestand weiter im Aufwind

Der Auftragseingang der EADS lag mit einem Wert von € 44,1 Mrd. im Jahr 2004 weiterhin deutlich über dem Umsatz. Der EADS-Auftragsbestand stieg um annähernd drei Prozent auf € 184,3 Mrd. (2003: € 179,3 Mrd.). Bei konstantem Euro/US-Dollar-Wechselkurs hätte der Anstieg rund sieben Prozent betragen. 2004 konnte ein anhaltendes Wachstum im Auftragsbestand des Verteidigungsgeschäfts auf € 49,1 Mrd. verzeichnet werden.

Starker Anstieg der Nettoliquidität – trotz anhaltender Investitionen

Die Nettoliquidität der EADS stieg deutlich an, um 31 Prozent auf € 4,1 Mrd. (2003: € 3,1 Mrd.). Gründe dafür sind die beginnende Erholung am zivilen Luftfahrtmarkt und eine verbesserte Programmfinanzierung im Verteidigungsgeschäft.

Der Free Cash Flow vor Kundenfinanzierungen war weiterhin mit € 1,8 Mrd. (2003: € 2,1 Mrd.) stark positiv. Dieses Ergebnis wurde erreicht trotz hoher F&E-Ausgaben und Investitionen in die A380 sowie anhaltend hoher Investitionen in weitere Wachstumsprogramme wie das militärische Transportflugzeug A400M, den NH90 und weitere Hubschrauber, Paradigm Secure Communications und die Tankflugzeugtechnologie. Die Kundenfinanzierungen bei Airbus sind ebenfalls ein Anzeichen für die Erholung des zivilen Luftfahrtmarktes. Das Bruttoreisiko ist gegenüber 2003 nach zwei Jahren hohen Liquiditätsbedarfs gesunken.

Konzernergebnis von € 1,03 Mrd.

Das Konzernergebnis (Net Income) für 2004 lag mit € 1,03 Mrd. um 60 Prozent höher als im Vorjahr (€ 644 Mio.). Der Wert für 2003 (ausgewiesen mit € 152 Mio.) wurde nach Einführung der Bilanzierungsregel IFRS3 zur besseren Vergleichbarkeit angepasst. Planmäßige Firmenwertabschreibungen sind künftig nicht mehr im

Konzernergebnis enthalten. Der Gewinn je Aktie stieg auf € 1,29 (2003: € 0,80).

Dividendenvorschlag von € 0,50 je Aktie

Der Board of Directors der EADS wird der ordentlichen Hauptversammlung empfohlen, einer erhöhten Dividende für 2004 von € 0,50 je Aktie zuzustimmen.

Ausblick

Die EADS erwartet für 2005 einen Umsatz von rund € 33 Mrd., teilweise beeinflusst durch die Annahme eines schwächeren US-Dollars (€ 1 = US\$ 1,30). Die EADS geht davon aus, dass der Umsatz im Verteidigungsgeschäft im laufenden Geschäftsjahr um 10 Prozent ansteigt.

Die EADS rechnet mit einem EBIT* von mehr als € 2,6 Mrd. (plus 6 Prozent). Dieses spiegelt den Anstieg der Ergebnisse in allen Geschäftsbereichen wider. Das Ergebniswachstum wird beeinträchtigt durch weniger günstige Hedging-Konditionen und durch den Einfluss der anhaltenden Dollarschwäche für den nicht gesicherten Anteil des Umsatzes.

Für 2005 rechnet die EADS damit, dass Airbus 350 bis 360 Flugzeuge ausliefert. Airbus wird mehr Flugzeuge der A320-Familie ausliefern. Dementsprechend wird auch ein Anstieg des Airbus-Umsatzes erwartet. 2005 wird der Modell-Mix an Flugzeug-Auslieferungen weniger vorteilhaft sein als im Jahr 2004. Der positive bilanzielle Effekt der Verschmelzung von Airbus GIE auf Airbus SAS wird sich 2005 verringern.

Die EADS erwartet 2005 einen positiven Free Cash Flow vor Kundenfinanzierungen und Zahlungsmittelabflüssen für die Paradigm-Investition. Der Gewinn je Aktie sollte um fünf Prozent auf € 1,36 steigen, auf der Grundlage von durchschnittlich 803 Millionen Aktien.

EADS – Ergebnisse 2004 (in Euro)

EADS Konzern	2004	2003	Veränderung
Umsatz, in Mio.	31.761	30.133	+5 %
davon Verteidigung, in Mrd.	7,7	7,1	+8 %
EBITDA ⁽¹⁾ , in Mio.	3.853	3.137	+23 %
EBIT*, in Mio.	2.444	1.543	+58 %
Forschungs- und Entwicklungskosten, in Mio.	2.126	2.189	-3 %
Konzernergebnis (Net Income) ⁽²⁾ , in Mio.	1.030	644	+60 %
Gewinn je Aktie ⁽²⁾	1,29	0,80	+61 %
Free Cash Flow, vor Kundenfinanzierungen, in Mio.	1.802	2.143	-16 %
Nettoliquidität, (Net Cash position), in Mio.	4.058	3.105	+31 %
Dividende je Aktie	0,50 ⁽³⁾	0,40	+25 %
Auftragseingang, in Mio.	44.117	61.150	-28 %
Auftragsbestand, in Mio.	184.288	179.280	+3 %
Beschäftigte, (zum Jahresende)	110.662	109.135	+1 %

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

² Das Konzernergebnis und der Gewinn je Aktie werden nun nach IFRS3 ausgewiesen; der Firmenwert (Goodwill) wird nicht mehr abgeschrieben. Das Konzernergebnis (Net Income) für 2004 war bisher mit € 152 Mio. nach Firmenwertabschreibungen ausgewiesen, der Gewinn je Aktie mit € 0,19

³ wird der Ordentlichen Hauptversammlung am 11. Mai 2005 vorgeschlagen



Ergebnisse der Divisions

■ Deutliche Ergebnisverbesserung bei Airbus und Raumfahrt ■

■ Im Jahr 2004 lieferte **Airbus** 320 Flugzeuge aus (2003: 305) und damit mehr als sein Wettbewerber (285). Airbus verzeichnete brutto 370 Aufträge, also weit mehr, als es Flugzeuge ausliefert und erheblich mehr als sein Wettbewerber (277). Der Brutto-Marktanteil von Airbus betrug nach Stückzahlen 57 Prozent und nach Wert 54 Prozent. Wie schon 2003 fiel das vierte



A380

Quartal mit 96 Auslieferungen und 181 Bestellungen sehr stark aus. Das EBIT* des Geschäftsbereichs stieg auf € 1,922 Mrd. (2003: € 1,353 Mrd.) an. Die Hauptursachen hierfür waren vermehrte Auslieferungen mit einem höheren Anteil an Großraumflugzeugen, Kosteneinsparungen, der positive bilanzielle Effekt in Höhe von € 232 Mio. aus der Verschmelzung der Airbus GIE auf die Airbus SAS und die F&E-Aktivierung in Höhe von € 152 Mio. im Zusammenhang mit der A380-Entwicklung. Diesen Effekt hoben ungünstigere Hedging-Konditionen teilweise wieder auf. Die EBIT*-Marge von Airbus erreichte 9,5 Prozent, der Umsatz stieg um sechs Prozent auf € 20,224 Mrd. Zum Jahresende 2004 betrug der Auftragsbestand von Airbus 1.500 Verkehrsflugzeuge (2003: 1.454) und lag damit fast vierzig Prozent über dem des Wettbewerbers.

■ Der Geschäftsbereich **Militärische Transportflugzeuge** unterzeichnete im Dezember 2004 einen Vertrag in Höhe von € 800 Mio. über fünf Mehrzweck-Tankflugzeuge A330 MRTT (Multi-Role Transport Tanker) für die australischen Streitkräfte. Der Geschäftsbereich verzeichnete einen Umsatzanstieg um 40 Prozent auf € 1,304 Mrd., hauptsächlich aufgrund erreichter Meilensteine im A400M-Programm. Das EBIT* in

Höhe von € 26 Mio. (2003: € 30 Mio.) wurde belastet durch Ausgaben für Vorruhestands-

A400M



regelungen in Höhe von € 28 Mio. (2003: € 17 Mio.) sowie durch Vertragsanbahnungskosten für das britische Tankflugzeug-Programm FSTA. Der Auftragsbestand blieb stabil bei € 19,897 Mrd. (2003: € 20,007 Mrd.).

■ Im Geschäftsbereich **Luftfahrt** wurde das anhaltende EBIT*-Wachstum von Eurocopter durch die weiterhin schwache Konjunktur im Geschäft mit Flugzeugwartung aufgezehrt. Dies führte zu einem EBIT* von € 206 Mio. (2003: € 217 Mio.). Der Umsatz stieg leicht auf € 3,876 Mrd. (2003: € 3,803 Mrd.). Ende 2004 verzeichnete der Geschäftsbereich Luftfahrt einen Auftragsbestand in Höhe von € 10,171 Mrd. (2003: € 9,818 Mrd.). Durch Neuaufträge über 322 Hubschrauber sowie 279 Auslieferungen im Jahr 2004 behauptete Eurocopter mit einem Marktanteil von 53 Prozent im zivilen Geschäft erneut seine Weltmarktführung.



NH90

■ Der Geschäftsbereich **Raumfahrt** erreichte planmäßig die Gewinnzone. Dem EBIT* für 2004 in Höhe von € 10 Mio. (2003: € -400 Mio.) steht weiteres Wachstum bevor. Der Umsatz betrug € 2,592 Mrd. Der Auftragsbestand hat sich seit 2002 fast verdreifacht auf € 11,311 Mrd. (2003: € 7,888 Mrd.; 2002: € 3,895 Mrd.). Die Zunahme im Jahr 2004 war vor allem die Folge des Vertrags



Ariane 503

mit der ESA über das unbemannte Versorgungsraumfahrzeug ATV (Automated Transfer Vehicle), des Auftrags über 30 Ariane-5-Trägerraketen und des Vertrags über die erste Tranche des ballistischen Flugkörpers M51. Der Geschäftsbereich Raumfahrt erweiterte das Paradigm-Geschäftsmodell, indem sich Dritte (NATO, Portugal) dem Programm anschlossen.

■ Der Umsatz im Geschäftsbereich **Verteidigungs- und Sicherheitssysteme** wuchs um vier Prozent auf € 5,385 Mrd., vor allem aufgrund des Wachstums von MBDA. Das EBIT* stieg um € 57 Mio. auf € 228 Mio. Darin enthalten sind aufgelöste Rückstellungen für einen Rechtsstreit (€ 106 Mio.), die teilweise kompensiert wurden durch Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von € 88 Mio. (2003: € 50 Mio.), Marketingkosten für Herkules und eigenfinanzierte Investitionen in Zukunftsgeschäfte wie EuroMale. EADS Militärflugzeuge und MBDA trugen hauptsächlich zur Rentabilität des Geschäftsbereichs bei. Es ist zu erwarten, dass die seit Gründung der EADS tief greifenden Restrukturierungen des Verteidigungsbereichs sich auf dessen zukünftige Ergebnisse positiv auswirken.



Aster 15

Der EBIT*-Beitrag der EADS-Zentrale verringerte sich von € 172 Mio. auf € 52 Mio., was im Wesentlichen auf die Bilanzierung der Beteiligung an Dassault Aviation nach IFRS-Regeln zurückzuführen ist.

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

Geschäftsbereiche (Beträge in Mio. Euro)	EBIT(*)			Umsatz		
	2004	2003	Veränd.	2004	2003	Veränd.
Airbus	1.922	1.353	+42%	20.224	19.048	+6%
Militärische Transportflugzeuge	26	30	-13%	1.304	934	+40%
Luftfahrt	206	217	-5%	3.876	3.803	+2%
Raumfahrt	10	-400	+103%	2.592	2.424	+7%
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	228	171	+33%	5.385	5.165	+4%
Zentrale / Konsolidierung	52	172	-	-1.620	-1.241	-
Gesamt	2.444	1.543	+58%	31.761	30.133	+5%



■ EADS SPACE: Alle Wege führen zu diesem europäischen Anbieter ■



François Auque
CEO der EADS Space

■ Nach drei Jahren in den roten Zahlen haben Sie Ihr Ziel, in die Gewinnzone zurückzukehren, erreicht und sogar übertraffen. Dieses Comeback ist beachtlich, doch kann dies von Dauer sein, in einem wirtschaftlichen Umfeld, das weiterhin Schwächen zeigt?

Über zwei Jahre hinweg haben wir Grundlagenarbeit geleistet, um die Raumfahrt-Sparte der EADS neu zu organisieren: Kompetenzzentren wurden aufgebaut, ein grenzübergreifender Integrationsprozess gestartet, und die EADS Astrium wie auch Paradigm sind nach dem Erwerb der von BAE Systems gehaltenen Anteile nunmehr 100%-ige Tochtergesellschaften der EADS. Der im Jahresergebnis 2004 ausgewiesene leichte Gewinn ist nur das erste konkrete Anzeichen für die Effizienz der Restrukturierung, deren Wirkung sich 2006 voll entfalten wird. Dennoch können wir schon 2005 substantiell zur Rentabilität der EADS beitragen.

■ Diese Wiederherstellung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gestattet Ihnen nun die volle Konzentration auf den Ausbau der Geschäftstätigkeit. Wird Sie das zu strategischen Kursänderungen bewegen?

Die letzten zwei Jahre waren von Übernahmen durch die EADS Space geprägt, die unter strategische und kommerziellen Gesichtspunkten sehr wichtig sind. Mit der Gründung von Paradigm haben wir uns am Weltmarkt für sichere Telekommunikationsdienste an die Spitze gesetzt,

Die EADS Space erntet 2005 die Früchte von drei Jahren harter Arbeit. Nach dem Abschluss der internen Restrukturierung kann der Geschäftsbereich heute zuversichtlicher in die Zukunft blicken und seine tragende Rolle bei Europas Abenteuer Raumfahrt spielen.

und auch bei den Erdbeobachtungssatelliten, die wir als einziger europäischer Anbieter auch exportieren (nach Taiwan und Thailand), sind wir jetzt Weltmarktführer. Kurz, wir sind Europas einziger Anbieter mit der Kompetenz für zivile wie auch militärische Trägersysteme. Wenn es um Flugkörper-Abwehr geht, führen daher alle Wege zu uns. Auf dieser Grundlage bauen wir die Zukunft der EADS Space – wobei die Dienstleistungen als einziger stark und nachhaltig wachsender Bereich des Raumfahrtgeschäfts von besonders fundamentaler Bedeutung sind.

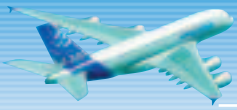
■ Der gelungene Start der Ariane 5 in der ECA-Version hat viele Unsicherheiten bezüglich der Fortführung des Programms beseitigt, dessen Hauptauftragnehmer ja die EADS Space ist. Sichert dieser Erfolg die Zukunft und Konkurrenzfähigkeit der europäischen Träger rakete?

Dank der harten Arbeit aller beteiligten Mitarbeiter und der am Ariane-Programm mitwirkenden Unternehmen, war der Flug am 12. Februar ein voller Erfolg. Arianespace hat jetzt das verlässliche Hochleistungs-Trägersystem, das erforderlich ist, um dem Marktbedarf zu entsprechen. Auch angesichts dieses Erfolgs müssen wir weiter auf die Zukunft hinarbeiten und in unseren Teams ein bestmögliches Kompetenzniveau sicherstellen. Dies ist gerade heute, da die Entwicklung des ballistischen Flugkörpers M51 und des unbemannten Versorgungsfahrzeugs ATV zum Abschluss kommt, nicht gerade einfach. Wir können somit nicht auf die Bewilligung bedeutender öffentlicher Mittel verzichten, selbst in Zeiten der Haushaltsknappheit in den Staaten Europas. Und daran arbeiten wir heute.

■ Mit Ariane, Galileo usw. strebt die EADS Space danach, die tragende Säule im europäischen Abenteuer Raumfahrt zu sein: Kann der aktuelle Konsolidierungsschub der Branche diese Triebfeder-Funktion in Frage stellen?

In der Raumfahrt ist die EADS Space nach Boeing und Lockheed Martin weltweit die Nummer drei. Die erreichte Spitzenposition bei der sicheren Telekommunikation, ihre Hauptauftragnehmerschaft bei der Ariane und bei Programmen ballistischer Flugkörper, ihr Erfolg im Satellitengeschäft: all dies macht die EADS Space zum führenden Anbieter der europäischen Raumfahrt. Daher sind wir fest entschlossen, bei der Rationalisierung weiterhin eine entscheidende Rolle zu spielen, um in Europa eine Raumfahrtindustrie zu schaffen, die den Ambitionen des Kontinents gerecht wird.

Die EADS Space, eine 100%-ige Tochtergesellschaft der EADS, ist eines der weltweit führenden Raumfahrtunternehmen. Als Geschäftsbereich Raumfahrt konstruiert, entwickelt und produziert sie über EADS Astrium und EADS Space Transportation (EADS ST) Satelliten, orbitale Infrastrukturen sowie Trägersysteme und bietet über EADS Space Services Raumfahrt-Dienstleistungen an. Daneben erbringt der Geschäftsbereich auch Startdienste über Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurokot sowie Dienstleistungen in Verbindung mit Telekommunikations- und Erdbeobachtungssatelliten über ihre spezialisierten Gesellschaften wie z.B. Paradigm. Die EADS Space beschäftigt an Standorten in Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Spanien 11.000 Mitarbeiter und steuert ca 8% zum Konzernumsatz der EADS bei.



Wieder auf Erfolgskurs

Der 12. Februar 2005 wird zweifellos als bedeutendes Datum in die Geschichte der europäischen Raumfahrt eingehen, denn an diesem Tag erhob sich die Zehn-Tonnen-Version der Ariane 5, die ECA, erstmals in den Himmel über Kourou. An Bord der Rakete befanden sich mit dem spanischen Satelliten Xtar-EUR, dem instrumentierten Maqsat-Modell und dem Mikrosatelliten Slosat knapp über acht Tonnen Nutzlast: ein Erfolg, der den Fehlschlag des ersten ECA-Startversuchs vergessen und Europas Raumfahrtbranche zwei Jahre danach wieder optimistisch in die Zukunft blicken ließ – denn die deutlich stärkere „Maxi-Version“ ECA sichert die Konkurrenzfähigkeit des Ariane-Systems. Die Ariane 5 ECA ist ausgelegt für Starts mit zwei Satelliten, die jedoch kaum mehr Kosten als die Starts der heute genutzten Ariane-5-Grundversion mit nur einem Satelliten. Dieser Vorteil stärkt die Ariane im Wettstreit mit ihrer Hauptrivalin, der von International Launch Services (Joint

Venture von Lockheed Martin und Chrunitschew) betriebenen russischen Proton-Rakete. Der wesentliche Unterschied zu Boeing (Delta 4) und Lockheed Martin (Atlas 5), die jeweils überwiegend von Staatsaufträgen leben und mit üppigen Krediten unterstützt werden: Arianespace erwirtschaftet nur 10% ihres Umsatzes mit Militäraufträgen. Hier liegt die Zukunft im Geschäft mit Zivilsatelliten. Der Startzeitplan des europäischen Trägers ist derzeit gut ausgefüllt; auf der Warteliste stehen 40 Satelliten, sprich, 25 bis 30 Starts – während keiner seiner Konkurrenten es auf mehr als ein Dutzend bringt. Doch gewährleistet diese Führung auch Europas unabhängigen Zugang zum Weltall? Für die nähere Zukunft ist die Antwort ein klares Ja, doch 2004 mit gerade einmal drei Starts hat gezeigt, dass die Lage keineswegs wieder unbedenklich ist. Und wenn heute ein Silberstreif am Horizont erscheint, dann auch deshalb, weil die Kanalnachfrage nicht nachlässt und sich die Größe der Satelliten derzeit anscheinend verstetigt. Somit ist eine allmähliche Erholung im kommerziellen Geschäft vorstellbar, allerdings in einem veränderten Umfeld mit extrem niedrigen Preisen angesichts der Konkurrenz aus Russland und der Ukraine. Im Geschäft mit Regierungskunden hat sich außerhalb der USA lange nichts getan, doch auch hier stehen die Zeichen in Europa wieder auf Wachstum, dank vermehrter wissenschaftlicher Missionen, deren wirtschaftlicher Stellenwert im Vergleich zum schrumpfenden kommerziellen Geschäft künftig wohl steigen wird. Zur Erholung wird, wahrscheinlich in erheblichem Maße, auch das Aussetzen und der Betrieb von Konstellationen wie Galileo beitragen – also genau die Einsatzart, für die ein unabhängiger Weltraumzugang von größter

strategischer Bedeutung ist. Aus diesen Überlegungen heraus hat die ESA-Ministerkonferenz den Plan zur Sicherung von Europas unabhängigem Zugang zum All (EGAS) ins Leben gerufen, um für Europa die nötigen Grundlagen für seine Rolle als ein Hauptakteur im Weltraum zu schaffen.



Der Erfolg des Qualifikationsflugs V164 gibt Europas Raumfahrt neuen Schub.



Die Zehn-Tonnen-Version der Ariane 5, die ECA, erhob sich in den Himmel über Kourou.

Die EADS – eine tragende Säule der Restrukturierung von Europas Raumfahrtindustrie

Mit dem Start des EGAS-Plans haben die europäischen Minister auch finanzielle Garantien zur Zukunft der Ariane angekündigt. Im Gegenzug hat sich die Branche zu beträchtlichen Kostensenkungen und einer umfassenden Neuordnung des Raumfahrtgeschäfts im Segment Trägersysteme verpflichtet.

Vor diesem Hintergrund wurde die EADS Space Transportation (EADS ST) zum einzigen Hauptauftragnehmer für die Ariane 5 bestimmt. Somit ist die EADS ST für die Lieferung der vollständigen und geprüften Träger an Arianespace sowie für die Steuerung aller hierzu notwendigen Aufträge verantwortlich. Daneben hat sie eine Senkung der Ariane-Produktionskosten um 30% ab dem nächsten Produktionslos und eine Verringerung der Entwicklungskosten um € 40 Mio. in Angriff genommen. Der Erfolg: ein Auftrag über 30 Trägerraketen im Wert von rund € 3 Mrd.



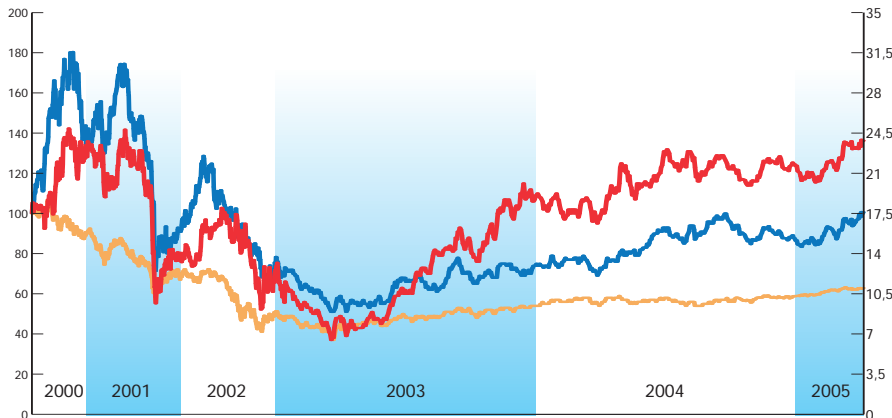
Ihre EADS-Aktie



■ Börsenkursentwicklung

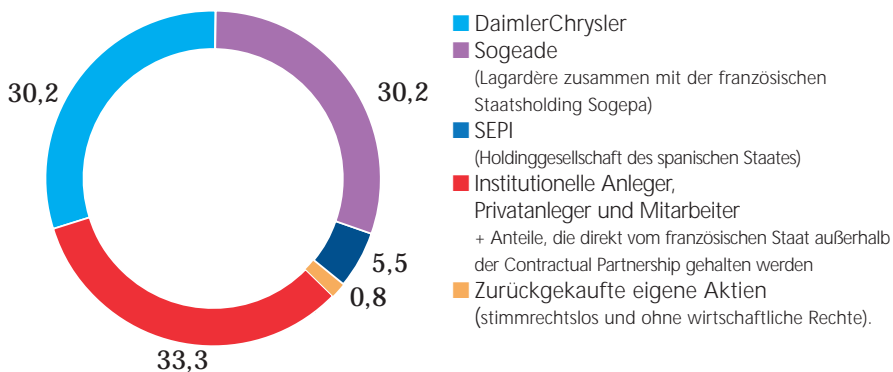
Basis: 100 am 10. Juli 2000

EADS-Aktienkurs (in Euro)



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

■ Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2004 (in %)



In den vergangenen zwei Monaten zeigte der Kurs der EADS-Aktie relativ starke Schwankungen. Nachdem es am 21. Februar mit € 24,60 sein erstes Jahreshoch 2005 erreichte, litt das Papier unter dem weiter sinkenden Kurs des US-Dollar und dem neuerlichen Anstieg der Rohölpreise, was zu Kurseinbrüchen um bis zu 4,6% an einem einzigen Handelstag führte. Obwohl die Nachrichten zum Konzern hauptsächlich von den am 9. März 2005 veröffentlichten EADS-Jahresergebnissen und zahlreichen Neuaufträgen bestimmt wurden, liefern die Veränderungen des Euro/Dollar-Wechselkurses die beste Erklärung für Richtungsänderungen des Aktienkurses in dieser Phase. Die Schwankungen des Wechselkurses innerhalb einer großen Bandbreite zwischen € 1,2760 und € 1,3450, führten bei der EADS-Aktie zu entsprechenden Ausschlägen nach oben und unten. Trotz der überwiegend positiven Aufnahme der Jahreszahlen des Konzerns für 2004 und seiner Ziele für 2005 büßte der Aktienkurs der EADS in nur drei Tagen über 6% seines Wertes ein. Dabei beeinflussten die Auswahl des Konsortiums Air Tanker als bevorzugter Bieter des britischen Verteidigungsministeriums und die Aufträge von Iberia oder Air Asia das Handelsvolumen genauso wenig wie die aus den USA angedrohten Klagen vor der Welthandelsorganisation, die Äußerungen von DaimlerChrysler zu Thales, die bleibende Ungewissheit über die Wahl des neuen Airbus-CEO oder negative Gerüchte zur A380. Seit Jahresbeginn 2005 ist der EADS-Aktienkurs um 10% gestiegen, während der französische Börsenindex CAC40 im selben Zeitraum um 7% zugelegt hat.

■ Finanzkalender

- 9. Mai 2005: Veröffentlichung der Ergebnisse 2005
- 11. Mai 2005: Hauptversammlung in Amsterdam
- 13.-19. Juni 2005: Paris Air Show

ISIN-Kennung NL0000235190

Ausgegebene Aktien 809.579.069

Ausgabekurs am 10. Juli 2000 € 19 für institutionelle Investoren
€ 18 für Privatanleger

Höchststand 2005 € 24,60 am 21. Februar

Tiefststand 2005 € 20,76 am 15. Januar

Gewinn je Aktie 2004 (vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten) € 1,29

Dividende je Aktie 2003 (ausgeschüttet am 4. Juni 2004) € 0,40

Dividende je Aktie 2004 € 0,50*

* Vorschlag für die Hauptversammlung am 11. Mai 2005

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