

Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre der EADS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Die Realität der EADS von heute, das sind die Fortschritte unserer großen Projekte: Daher möchte ich Ihre Aufmerksamkeit an dieser Stelle auf einige greifbare Beweise für die Veränderungsfähigkeit der EADS lenken.

Jüngst wurde die A380 ausgeliefert, in einem für ein erstes Serienflugzeug unübertroffenen Zustand der Ausgereiftheit. Während Singapore Airlines das luxuriöse Innenleben seines Airliners nunmehr enthüllt hat, brachte British Airways seine Zustimmung mit einem Auftrag über zwölf neue Megaliner zum Ausdruck. Dieser Vertriebs Erfolg schließt sich nahtlos an die zahlreichen Neuaufträge der Paris Air Show an, in deren Rahmen Airbus für seine komplette Modellpalette mehr als 400 Aufträge entgegennahm.

Auch Power8 macht Fortschritte: Die Tarifpartner haben sich zum konstruktiven Dialog zusammengesetzt und scheinen der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens besondere Bedeutung beizumessen. Zurzeit werden Angebote für Standorte geprüft und analysiert. Dieser weitreichende Wandel im Konzern muss auch dazu beitragen, unsere Finanzlage zu festigen, die gemessen an der Verfügbarkeit von Geldmitteln nach wie vor stabil ist, aber wieder zu alter Rentabilität zurückfinden muss.

Schließlich haben wir mit der am Markt begrüßten Veränderung der Führungsstruktur durch die Hauptaktionäre einen entscheidenden Schritt hin zur Standardisierung des Konzerns getan. Die Ernennung vier weiterer unabhängiger Mitglieder es Board of Directors wird zu einer besseren Vertretung der Aktionäre insgesamt und zur Stärkung des Vertrauens der Finanzmärkte in den Konzern beitragen.

Noch wurden nicht alle Schwierigkeiten aus dem Weg geräumt. Eine der Herausforderung ist das risikobehaftete Programm A400M. Wir haben jedoch eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, worunter die Veränderung im Programm-Management die augenfälligste war. Die Programmarbeit bis zur Auslieferung erfordert beispiellose Anstrengungen seitens aller Beteiligten einschließlich unserer Partner. An der Tagesordnung werden dabei insbesondere Flugerprobungen zur Auslotung eines Flugbereichs und militärischer Betriebsbedingungen sein, die für die Airbus-Ingenieure ein neues Arbeitsfeld darstellen.

Darüber hinaus müssen wir in viel größerem Rahmen das Zivil- und das Verteidigungsgeschäft des Konzerns wieder ins Gleichgewicht bringen und internationaler werden, um unsere vom Absturz des Dollarkurses geschmälerete Konkurrenzfähigkeit wiederzuerlangen.

Dies mögen keine neuen Herausforderungen sein, doch wir arbeiten weiterhin konzentriert an ihrer Lösung.

PIERRE DE BAUSSET
Senior Vice President, Leiter Investor Relations und Finanzkommunikation

INHALT	VERÄNDERUNGEN DER EADS-KONZERNFÜHRUNG	2
	HALBJAHRESERGEBNISSE 2007	4
	PARIS AIR SHOW	6



VERÄNDERUNGEN der EADS-Konzernführung

➔ Die Hauptaktionäre der EADS haben – zusammen mit dem EADS-Management – beschlossen, die derzeitige Management- und Führungsstruktur des Unternehmens zu ändern. Leitprinzipien der Änderung sind Effizienz, Durchgängigkeit und Vereinfachung von EADS-Management und Führungsstruktur mit dem Ziel, Best Practices in der Unternehmenssatzung zu erreichen und unter Wahrung der Balance zwischen den französischen und deutschen Aktionären. Auch die deutsche Regierung wurde konsultiert.

Rüdiger Grube hat die Position des alleinigen Chairman des Board of Directors der EADS übernommen. In dieser Funktion wird er die strategische Entwicklung des Unternehmens überwachen. Darüber hinaus ist er verantwortlich für die Beziehungen zu den Aktionären. Insbesondere wird er den Vorsitz des neu gegründeten Strategic Committee der EADS übernehmen.

In der vereinfachten Managementstruktur wird die EADS von einem alleinigen Chairman des Board of Directors und einem CEO geführt.

Louis Gallois hat die Position des alleinigen Chief Executive Officer (CEO) von EADS übernommen. In dieser Funktion ist er in Umsetzung der Konzernstrategie für die Führung des Managementteams verantwortlich. Darüber hinaus verantwortet er die Beziehungen zu institutionellen und privaten Anlegern.

Thomas Enders hat die Funktion des CEO von Airbus am Unternehmenssitz in Toulouse übernommen und berichtet dabei an den CEO von EADS. Er wird von Fabrice Brégier als Chief Operating Officer (COO) unterstützt.

Die Hauptaktionäre haben außerdem beschlossen, dass es im besten Interesse des Unternehmens liegt, eine Erhöhung der Anzahl unabhängiger Mitglieder des Board of Directors zu empfehlen, um das globale Profil von EADS angemessen zu repräsentieren und damit der internationalen Best Practices in der Corporate Governance zu entsprechen.

Im Rahmen dieses Vorschlags haben sowohl Daimler als auch die französische Holding Sogeade jeweils zwei Sitze im Board of Directors aufgegeben. Das Board hat bei der Hauptversammlung am 22. Oktober die Wahl von vier unabhängigen Mitgliedern des Board of Directors vorgeschlagen, die nunmehr mit dem Chairman des Board of Directors, dem CEO, zwei Vertretern von Daimler, zwei Vertretern von Sogeade und einem Vertreter der spanischen SEPI das Board of Directors von

EADS bilden. Abgesehen vom CEO gehören dem Board keine Executive Directors mehr an.

EADS und seine Hauptaktionäre sind davon überzeugt, dass mit dieser neuen Struktur des Board eine weitere enge Zusammenarbeit der jetzigen Mitglieder des Board of Directors möglich ist. Gleichzeitig kann das Unternehmen zusätzlich von der Erfahrung und der unabhängigen Perspektive profitieren, die die neuen Mitglieder in ihre Verantwortlichkeiten einbringen. Der CEO der EADS und sein Executive Committee werden mehr Spielraum im Tagesgeschäft haben: Insbesondere werden sie allein die Verantwortung für Investitionen von bis zu € 350 Mio. tragen sowie für die Besetzung des Managementteams der wesentlichen EADS-Tochtergesellschaften und Geschäftsbereiche. Dies gilt jedoch nicht für den CEO von Airbus und das Executive Committee der EADS, über deren Bestellung der CEO der EADS, der Chairman des EADS Board of Directors und das Board entscheiden werden.

Für die Entscheidungen des Board of Directors gilt die einfache Mehrheit, mit Ausnahme einer Liste von bestimmten Angelegenheiten (zu denen die Bestellung des Chairman des Board of Directors, des CEO der EADS, des CEO von Airbus sowie wesentliche strategische Investitionsentscheidungen zählen). Diese erfordern die Zustimmung der Directors von Sogeade und Daimler.



Die außerordentliche Hauptversammlung hat die Bestellung der folgenden Board-Mitglieder beschlossen:

- **Rüdiger Grube**, Chairman des Board of Directors der EADS
- **Louis Gallois**, CEO der EADS
- **Rolf Bartke**, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Kuka AG
- **Dominique D'Hinnin**, Chief Financial Officer von Lagardère SCA
- **Juan Manuel Eguiagaray Ucelay**, Director of Studies der Fundación Alternativas
- **Arnaud Lagardère**, General Partner und CEO von Lagardère SCA
- **Hermann-Josef Lamberti**, Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG
- **Lakshmi N. Mittal**, Präsident und CEO von Arcelor Mittal
- **Sir John Parker**, Chairman von National Grid
- **Michel Pébereau**, Chairman von BNP Paribas
- **Bodo Uebber**, Mitglied des Vorstands der Daimler AG

Die Managementbesetzungen bei der EADS werden sich strikt am Prinzip "Der beste Mann für den Job" orientieren, gleichzeitig aber die Balance und Vielfalt des Konzerns beibehalten, im Einklang mit seiner Geschichte und seinen Gründungsaktionären.

Diese Veränderungen werden die Effizienz des Konzerns festigen und dazu beitragen, seine globale Führungsposition in der Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie zu stärken. Sie werden vollständig umgesetzt und werden wirksam nach der am 22. Oktober 2007 abgehaltenen außerordentlichen Hauptversammlung.

Seit ihrer Gründung im Jahr 2000 ist die EADS zu einem Symbol einer erfolgreichen europäischen Industriekooperation in einer der weltweit wettbewerbsintensivsten Branchen geworden. In den vergangenen sieben Jahren hat die Managementstruktur mit Doppelspitze (zwei Co-Chairmen des Board of Directors und zwei Co-CEOs) für das nötige Gleichgewicht und die Stabilität gesorgt, die ein Unternehmen mit einer so einzigartigen Industriegeschichte braucht. Sie hat es dem Konzern ermöglicht, herausragende Ergebnisse zu erreichen und große technologische Herausforderungen zu bewältigen, die ein wesentliches Element für Fortschritt und Innovation sind. Die industriellen Aktionäre Daimler und Lagardère sowie die Regierungen von Deutschland, Frankreich und Spanien bleiben dem Konzern voll verpflichtet und sind überzeugt, dass diese vereinfachte Managementstruktur den Rahmen für eine effiziente Unternehmensführung und für weiteren zukünftigen Erfolg bildet.



Louis Gallois

Chairman
Rüdiger Grube

Chief Executive Officer
Louis Gallois

Geschäftsbereiche

Airbus
Thomas Enders (CEO)
Fabrice Brégier (COO)

EADS Astrium
François Auque

Verteidigung und Sicherheit
Stefan Zoller

Eurocopter
Lutz Bertling

Militärische Transportflugzeuge
Carlos D. Suárez

Konzernfunktionen

Finanzen
Hans Peter Ring

Marketing und Strategie
Marwan Lahoud

EADS North America
Ralph D. Crosby, Jr.

Human Resources
Jussi Itävuori

Chief Technical Officer
Jean J. Botti



EADS-HALBJAHRESERGEBNISSE ZEIGEN Notwendigkeit für Restrukturierung

➔ Die Halbjahresergebnisse der EADS spiegeln die Restrukturierungsanstrengungen und Aufwendungen für den Fortschritt in Großprogrammen wider. Die jüngsten Entscheidungen der Aktionäre bezüglich der EADS-Managementstruktur sind die Grundlage für eine starke Führung mit klaren Zuständigkeiten und kurzen Entscheidungswegen.

Der **Umsatz** in den ersten sechs Monaten des Jahres 2007 belief sich auf € 18,5 Mrd. (H1 2006: € 19,0 Mrd.), gestützt durch hohe Auslieferungen bei Airbus, Eurocopter und EADS Astrium. Der Konzernumsatz blieb hinter dem Vergleichswert des Vorjahres zurück, da im A400M-Programm im ersten Halbjahr 2007 kein Meilenstein zu verzeichnen war. Auch die Entwicklung des US-Dollars wirkte sich negativ aus.

Die EADS erzielte ein **EBIT*** (vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten) in Höhe von € 367 Mio. gegenüber € 1.654 Mio. im Vergleichszeitraum 2006. Das EBIT* wurde stark belastet durch Kosten im Zusammenhang mit dem industriellen Programmstart der A350XWB (€ -500 Mio.) und einer Restrukturierungsrückstellung für das Power8-Programm (€ -688 Mio.), die im

ersten Quartal 2007 gebildet wurde. Das EBIT* wurde zudem von produktionsbegleitenden Kosten für die A380 und höheren F&E-Aufwendungen beeinträchtigt sowie von einer Anpassung der Gesamtkosten (Cost at Completion) im NH90-Programm mit einer Belastung von € 105 Mio.

Bei Airbus Military und in der Führung des A400M-Programms bei Airbus wurde ein neues Management eingesetzt. Das A400M-Programm ist bedeutenden Risiken hinsichtlich des Gesamtzeitplans ausgesetzt, denn Systemzulieferer stehen weiterhin vor Herausforderungen, die späte Design-Anpassungen notwendig machen könnten. Die Endmontage für die A400M soll Ende August 2007 beginnen; der Erstflug ist für Sommer 2008 geplant. Das erneuerte Management bewertet derzeit den Einfluss auf Auslieferungen und Kosten.

Die EADS verzeichnete ein **Konzernergebnis** von € 71 Mio. (Konzernergebnis H1 2006: € 1.056 Mio.) oder € 0,09 je Aktie (Gewinn je Aktie H1 2006: € 1,32). Die Aufwendungen für **eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung (F&E)** stiegen in den ersten sechs Monaten 2007

auf € 1.268 Mio. (H1 2006: € 1.139 Mio.). Dies resultiert aus den laufenden Entwicklungsprogrammen bei Airbus und vermehrten Aufwendungen für Forschung und Technologie (F&T).

Der **Free Cash Flow** einschließlich Kundenfinanzierungen fiel auf € -40 Mio. (H1 2006: € 319 Mio.). Darin spiegeln sich vor allem geringere Effekte aus der Veräußerung von Kundenfinanzierungen und der Aufbau von Nettoumlaufvermögen (Working Capital) wider. In allen Geschäftsbereichen stiegen die Vorräte an. Dieser Effekt konnte jedoch durch mehr erhaltene Anzahlungen und eine bessere operative Leistung ausgeglichen werden. Der Free Cash Flow vor Kundenfinanzierungen verbesserte sich auf € -2 Mio. (H1 2006: € -216 Mio.). Die **Nettoliiquidität** stand Ende Juni 2007 bei € 4,2 Mrd. und blieb damit stabil gegenüber dem Jahresende 2006.

Das Marktumfeld für Luftfahrt, Raumfahrt und Verteidigung zeigt sich weiter freundlich. Aufgrund ihres hochwertigen Produktportfolios profitierte die EADS davon in Form einer anhaltend hohen Nachfrage. Der **Auftragseingang** des Unternehmens stieg dank der Verkaufserfolge von Airbus und Eurocopter auf € 70,2 Mrd. (H1 2006:

*Die EADS verwendet das EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für die wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Sachverhalte, wie Aufwendungen aus Abschreibungen der aufgedeckten stillen Reserven aus der Gründung der EADS, dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss, der Gründung der MBDA sowie in diesem Zusammenhang stehende Abschreibungen aufgrund von Werthaltigkeitstests.



AUSBLICK

Die EADS bestätigt ihren Umsatz- und EBIT*-Ausblick für das Geschäftsjahr 2007.

Der Umsatz für das Gesamtjahr 2007 wird gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich um einen Wert im niedrigen einstelligen Prozentbereich fallen (basierend auf einem angenommenen Wechselkurs von € 1 = US\$ 1,35).

Das EBIT* dürfte 2007 weitgehend stabil auf dem Niveau des Vorjahres bleiben in der Annahme von 440 bis 450 Flugzeugauslieferungen bei Airbus. Das Chancen-/Risiko-Profil verändert sich: Während die starke operative Leistung im Konzern, vor allem aber bei Airbus, Grund zur Zufriedenheit gibt, wäre

gegenwärtig eine Anpassung des Ausblicks angesichts des Risikoniveaus bei einigen Großprogrammen unvorsichtig.

Das EBIT* der Nicht-Airbus-Aktivitäten sollte sich auf nahezu € 1 Mrd. belaufen. Eine mögliche Auswirkung der Kostenbewertung im A400M-Programm ist dabei nicht berücksichtigt.

Die EADS erwartet jetzt einen positiven Free Cash Flow. Gründe dafür sind die im Rahmen der Pariser Luftfahrtschau erhaltenen Aufträge und die in diesem Jahr bislang stärker als erwartet ausfallende Cash-Performance.

€ 14,2 Mrd.). Der gegenüber dem Vorjahreszeitraum schwächere US-Dollar bremste jedoch das Wachstum.

Ende Juni verfügte die EADS über einen **Auftragsbestand** von € 308,2 Mrd. (Jahresende 2006: € 262,8 Mrd.) und dies trotz einer Wertanpassung in Höhe von € -5,4 Mrd. aufgrund des US-Dollar-Einflusses. Die Beiträge des Verkehrsflugzeug-Geschäfts basieren auf Listenpreisen. Der Auftragsbestand im Verteidigungsgeschäft der EADS erhöhte sich dank neuer Aufträge für Eurocopter sowie Verteidigung und Sicherheit. Zum 30. Juni 2007 erreichte er einen Wert von € 55,9 Mrd. (Jahresende 2006: € 52,9 Mrd.). Diese Markterfolge bilden eine solide Basis für zukünftiges Wachstum. Ende Juni beschäftigte die EADS 116.848 **Mitarbeiter** (Jahresende 2006: 116.805).

EADS-KONZERN (in Mio. Euro)

	H1 2007	H1 2006	Veränd.
Umsatz	18.493	18.980	-3%
Davon Verteidigung	3.485	4.127	-16%
EBITDA ⁽¹⁾⁽⁴⁾	1.153	2.427	-52%
EBIT ⁽²⁾⁽⁴⁾	367	1.654	-78%
Forschungs- und Entwicklungskosten	1.268	1.139	+11%
Konzernergebnis ⁽³⁾⁽⁴⁾	71	1.056	-93%
Gewinn je Aktie ⁽³⁾⁽⁴⁾	€ 0,09	€ 1,32	€ -1,23
Free Cash Flow (FCF)	-40	319	-
FCF vor Kundenfinanzierungen	-2	-216	-
Auftragseingang ⁽⁵⁾	70.219	14.153	+396%

1) Gewinn vor Zinsen, Steuern, Wertminderungen, Abschreibungen und außerordentlichen Posten.

2) Gewinn vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

3) Die EADS verwendet weiterhin den Terminus Konzernergebnis. Die Bedeutung ist identisch mit dem Ergebnis, das den Gesellschaftern des Mutterunternehmens gemäß den IFRS-Regeln zusteht.

4) Die EADS veränderte im Jahr 2006 ihre Bilanzierungsmethode zur Bewertung von Pensionsverpflichtungen vom Korridor-Ansatz zum Eigenkapital-Ansatz, d.h. sämtliche versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste werden in der Bilanz als Pensionsrückstellung ausgewiesen und mindern dabei erfolgsneutral das Eigenkapital. Folglich wurde das EBIT* für das erste Halbjahr

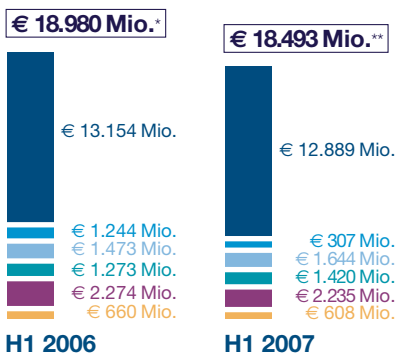
2006 um € 22 Mio. angepasst (Airbus: € 6 Mio.; Eurocopter: € 4 Mio.; EADS Astrium: € 2 Mio.; Verteidigung und Sicherheit: € 8 Mio.; Zentrale: € 2 Mio.). Das EBIT* für das zweite Quartal 2006 wurde um € 11 Mio. angepasst (Airbus: € 3 Mio.; Eurocopter: € 2 Mio.; EADS Astrium: € 1 Mio.; Verteidigung und Sicherheit: € 4 Mio.; Zentrale: € 1 Mio.).

5) Beiträge aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand der EADS basieren auf Listenpreisen.

6) Das gestiegene EBIT* der Zentrale spiegelt den Gewinn aus der Veräußerung des EADS-Anteils an Embraer, dem Verkauf des Gebäudes in Velizy (beide im ersten Quartal realisiert) und den höheren Gewinn bei Dassault wider.

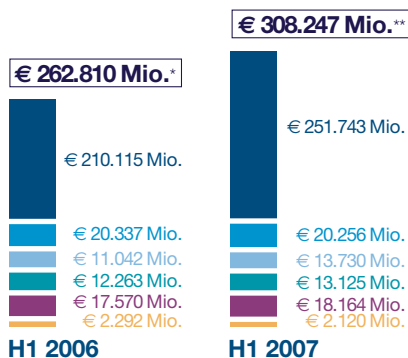
7) ATR, EADS EPW, EADS Socata und EADS Sogerma werden als Übrige Aktivitäten geführt. Dies ist kein eigenständiger EADS-Geschäftsbereich.

→ UMSATZ (nach Geschäftsbereichen)



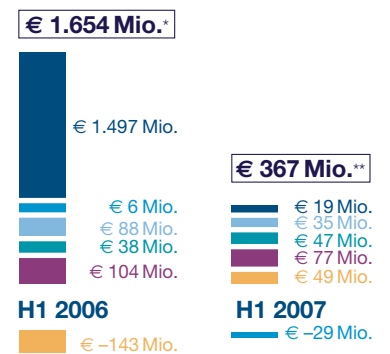
*€ -1.098 Mio. Zentrale / Konsolidierung
**€ -610 Mio. Zentrale / Konsolidierung

→ AUFTRAGSBESTAND⁽⁵⁾ (nach Geschäftsbereichen)



*€ -10.809 Mio. Zentrale / Konsolidierung
**€ -10.891 Mio. Zentrale / Konsolidierung

→ EBIT⁽²⁾⁽⁴⁾ (nach Geschäftsbereichen)



*€ 64 Mio. Zentrale / Konsolidierung
**€ 169 Mio.⁽⁶⁾ Zentrale / Konsolidierung

■ AIRBUS
 ■ MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE
 ■ EUROCOPTER
 ■ EADS ASTRIUM
 ■ VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT
 ■ ÜBRIGE AKTIVITÄTEN⁽⁷⁾

AIRBUS: Star von Le Bourget



Die diesjährige Ausgabe der Paris Air Show hätte genauso gut „Paris EADS Show“ heißen können. Angesichts der Auftragsflut, die Airbus, Eurocopter, ATR, EADS Astrium und die übrigen Konzerneinheiten auf der Luft- und Raumfahrtmesse verzeichneten, kam diese Umbenennung sicherlich mehr als einem Beobachter in den Sinn. Highlights der Show waren insbesondere die A380

VOLLER ERFOLG IN LE BOURGET

EADS glänzt bei der Paris Air Show



Unterzeichnung eines Festauftrages über 80 Langstreckenflugzeuge vom Typ A350 durch Akbar Al Barker, dem CEO von Qatar Airways.

Airbus spürt nach Abschluss der 47. Paris Air Show neuen Schwung in seiner Produktpalette aus den führenden Modellen A380 und A350 XWB sowie den Familien A330/A340 und A320. Während der Messe meldete der Flugzeugbauer insgesamt 425 Festaufträge von 19 Kunden. Darüber hinaus erhielt Airbus Kaufzusagen für insgesamt 303 zusätzliche Flugzeuge.

Die Nachfrage nach der A380 stabilisierte sich weiter mit dreizehn neuen Festaufträgen und Kaufzusagen bestehender Kunden, die ihr Interesse am völlig neuen „sanften grünen Riesen“ von Airbus mit der Aufstockung ihrer Aufträge und Zusagen für das neue Produkt bekräftigten. Qatar erhöhte seinen A380-Auftrag um drei Festaufträge, Emirates und Air France sagten den Erwerb von acht respektive zwei zusätzlichen Airbus A380 zu. Die Auslieferung der ersten A380 an Singapore Airlines fand am 15. Oktober statt.

Der Auftragseingang auf der Paris Air Show hat auch das neue Airbus-Programm A350XWB bestätigt: In der Woche von Le Bourget gaben

fünf Kunden (die Fluggesellschaften Qatar, Aeroflot und Singapore Airlines sowie die Leasinggesellschaften Alafo und CIT) insgesamt 141 Maschinen des neuen Großraumflugzeuges fest in Auftrag. Darüber hinaus gab es von vier Kunden (US Airways, Kingfisher, Libyan Airlines und Afriqiyah) Kaufzusagen über weitere 52 A350XWB.

Die Familie A330/A340 verkaufte sich mit insgesamt 132 Aufträgen und Zusagen, davon 83 Festaufträge und 49 Kaufzusagen, weiterhin auf Rekordniveau. Über die Frachtversion A330-200 gingen 46 Festaufträge von fünf Kunden weltweit ein. Insgesamt meldeten sich vier neue Kunden für die A330/A340 - ein weiteres Zeichen für den großen Markterfolg dieser Flugzeugfamilie.

Nicht zuletzt bestätigte sich auch die Nachfrage nach Airbus' Familie von Single-Aisle-Flugzeugen mit 390 zusätzlichen Aufträgen und Zusagen (198 Festaufträge, 192 Kaufzusagen). Airbus erweiterte seinen Kundenstamm für die A320-Familie um vier neue Abnehmer und zwei neue ACJ-Käufer.



EADS ASTRIUM

Arianespace und Astrium unterzeichneten eine gemeinsame Absichtserklärung zur Produktion von 35 Trägerraketen der Baureihe Ariane 5 - zusätzlich zu dem 2004 geordneten Los von 30 Ariane-5-Trägern. Dieser neue Auftrag definiert den vertraglichen Rahmen für den anstehenden Auftrag über 35 Träger des Typs Ariane 5 ECA und macht den Weg frei für die Beschaffung von Ausrüstungen mit langen Vorlaufzeiten, um die Kontinuität des Trägersystems im Jahr 2010 zu gewährleisten.

und die A350XWB, die von Kundenseite enormen Zuspruch erfuhren. In fünf für die Luft- und Raumfahrtbranche einzigartigen Tagen gab Airbus nicht weniger als 425 Festaufträge bekannt. Eurocopter meldete Neuaufträge über 114 Hubschrauber, ATR über 41 Regionalflugzeuge. EADS Astrium verzeichnete Aufträge über 35 Trägerraketen vom Typ Ariane 5 ECA und stellte ihr Weltraumtourismus-Konzept vor. Zu den Geschäftsabschlüssen im Verteidigungsbereich zählt ein Abkommen zwischen Deutschland, Frankreich und Spanien zum Überwachungs- und Aufklärungsprojekt „Advanced UAV“ mit der EADS als Hauptauftragnehmer.

Mit Neuaufträgen im Wert von über 45 Milliarden Dollar bei Airbus und einem Auftragsrekord bei Eurocopter markierte die Paris Air Show 2007 die Rückkehr der EADS zu alter Stärke und sorgte für die Wiederherstellung des Vertrauens ihrer Kunden.



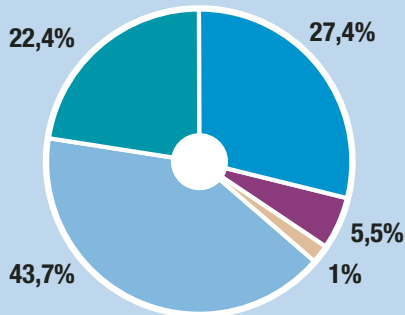
EUROCOPTER

Eurocopter verbuchte auf der Paris Air Show 114 Neuaufträge, die seinen internationalen Markterfolg eindrucksvoll unterstrichen. Der Gesamtwert der auf der Messe erteilten Aufträge summierte sich auf mehr als 1,2 Milliarden Euro. Das Spektrum der Auftraggeber umfasste neben Regierungen mit Bedarf an neuen Militärhubschraubern, Zivilkunden aus der Mineralöl- und Erdgasförderung, der notärztlichen Luftrettung und dem Schulungsbereich sowie VIP- und Firmenkunden, Betreiber von Arbeitshubschraubern und Rundfluggesellschaften. Angesichts des beachtlichen Vertriebs Erfolges auf der Paris Air Show peilt Eurocopter für das Gesamtjahr 2007 einen Auftragseingang über rund 700 Hubschrauber an.



AKTIONÄRSSTRUKTUR

AKTIONÄRSSTRUKTUR am 30. Juni 2007 (in %)



- **SOGEADE***
(Lagardère zusammen mit der französischen Staatsholding Sogepa)
- **Daimler****
- **SEPI**
(Holdinggesellschaft des spanischen Staates)
- **Institutionelle Anleger, Privatanleger und Mitarbeiter + Anteile, die direkt vom französischen Staat außerhalb der Contractual Partnership gehalten werden**
- **Zurückgekaufte eigene Aktien**
(stimmrechtslos und ohne wirtschaftliche Rechte)

*Am 4. April 2006 hat Lagardère „mandatory exchangeable Bonds“ ausgegeben. Die an ihrem Fälligkeitsdatum zu liefernden EADS-Aktien repräsentieren maximal 7,5% des Aktienkapitals der EADS. Am letzten Fälligkeitstag der Bonds – in 2009 – werden die Beteiligungen von Sogead und Daimler an EADS die gleiche Höhe erreichen.

**Unabhängig von den Vorgängen in 2006 hat Daimler am 9. Februar 2007 mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren eine Vereinbarung getroffen, durch die Daimler ihre indirekt gehaltene Beteiligung an der EADS um 7,5%-Punkte reduzieren wird. Die Stimmrechte bleiben davon unberührt.

Kennzahlen

ISIN-Kennung	NL0000235190
Ausgegebene Aktien am 30. Juni 2007	818 347 925
Ausgabekurs am 10. Juli 2000	€ 19 für institutionelle Investoren € 18 für Privatanleger
Höchststand in 2007	€ 26,48 am 2. Januar
Tiefststand in 2007	€ 19,35 am 17. August
Gewinn je Aktie 2006	€ 0,12
Dividende je Aktie 2006, brutto ausgeschüttet am 16. Mai 2007	€ 0,12

IHRE EADS-AKTIE

Im Zeitraum vom 2. Juli bis zum 14. September 2007 musste die Aktie der EADS in rauem Marktumfeld viele Federn lassen und schloss um 14,9% im Minus bei einem Kurs von € 20,41. Somit blieb der EADS-Titel erheblich hinter der Kursentwicklung sowohl des CAC40 (-8,1%) als auch des DAX (-5,8%) zurück. Wegen der zunehmenden Furcht vor einer Beeinträchtigung des Wirtschaftswachstums durch die sich verschlechternde Lage am Kreditmarkt fielen zu diesem Zeitpunkt allerdings alle europäischen Aktien.

Die Performance der EADS-Aktie wurde insbesondere von der Kursschwäche des US-Dollar zum Euro ausgebremst. Der Dollar fiel auf ein neues Rekordtief von rund US\$ 1,40 = € 1, geschwächt durch Spekulationen über eine Ausweitung der Verluste am Hypothekenmarkt, die zu einem langsameren Wirtschaftswachstum in den USA führen könnte. Diese Schwäche könnte Airbus' Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Boeing weiter beeinträchtigen.

Der Spätsommer war für die EADS-Aktie jedoch mild, da Verkaufsmeldungen wie der Auftrag von British Airways über zwölf Airbus A380 den Kurs stützten. Trotz des Medienrummels sehen Investoren das Wachstumspotenzial der Aktie nun wieder in einem positiveren Licht.

BÖRSENKURSENTWICKLUNG BIS 9. NOVEMBER 2007



FINANZKALENDER

- **22. Oktober 2007 :**
.....
Außerordentliche Hauptversammlung
– Amsterdam
- **8. November 2007:**
.....
Zwischenbericht 1.-3. Quartal 2007

INFORMATION FÜR AKTIONÄRE

www.eads.com
ir@eads.net

GEBÜHRENFREIE TELEFONNUMMERN

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



HERAUSFORDERUNGEN IN WICHTIGEN ENTWICKLUNGSPROGRAMMEN belasten Geschäftserholung der EADS

➔ Die EADS verzeichnete in den ersten neun Monaten eine starke operative Leistung und großen Markterfolg in etablierten Programmen. Das EBIT* des Unternehmens wurde allerdings von Kosten für neue Programme und Restrukturierungen beeinträchtigt. Vor allem die finanziellen Auswirkungen der gegenwärtigen Situation im A400M-Programm führten dazu, dass EADS die EBIT*-Prognose für 2007 aktualisiert. Für das Gesamtjahr erwartet das Unternehmen ein EBIT* an der Gewinnschwelle.

„Wir müssen weiter auf der Hut sein. Die anhaltende Verschlechterung des US-Dollars zeigt, wie notwendig es ist, das Power8-Programm umzusetzen und um zusätzliche Maßnahmen zu erweitern. Aufgrund des schwachen US-Dollars und der Komplexität von Programmen, die unsere zukünftige Wettbewerbsposition bestimmen - in technologischer wie auch in vertraglicher Hinsicht - müssen wir weiterkämpfen: für niedrigere Kosten, für eine optimale Umsetzung und - im Fall der A400M - für angemessene Unterstützung durch Partner und Kunden gleichermaßen. Um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit von EADS zu erhalten, führt an zusätzlichen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung kein Weg vorbei“, sagte der CEO von EADS, Louis Gallois. „Gleichzeitig verbessern unsere Geschäftsbereiche weiter ihre operative Leistung und bilden so ein solides wirtschaftliches Fundament.“

In den ersten neun Monaten 2007 hat Airbus seine Auslieferungen auf 330 Flugzeuge, vor allem bei der A320-Familie, gesteigert und erste Einsparungen im Restrukturierungsprogramm Power8 erzielt. Mit der zum 1. Oktober

erfolgten Einführung einer neuen integrierten und transnationalen Organisationsstruktur, um Zusammenarbeit und Prozesse harmonisieren zu können, erzielte Airbus einen wichtigen Meilenstein. Hinsichtlich der Reduzierung von Overhead-Kosten wurden Vereinbarungen mit Sozialpartnern erzielt; diese sollen nun umgesetzt werden. Bei der Auswahl langfristiger Partner für mehrere Standorte kommt Airbus weiter voran. Auch alle anderen Module verzeichneten Fortschritte und bis zum Jahresende erwartet Airbus Einsparungen in Höhe von € 300 Mio. für das Geschäftsjahr 2007. Zudem wurde die erste A380 ausgeliefert und am 25. Oktober bei Singapore Airlines in Dienst gestellt. Auch Eurocopter fuhr erfolgreich die Produktion von Serienhubschraubern und das Dienstleistungsgeschäft hoch. EADS Astrium profitierte vom höheren Umfang der Paradigm-Dienstleistungen und steigerte die Produktionsrate der Ariane 5.

Der **Umsatz** belief sich auf € 27,8 Mrd. (Vorjahreszeitraum: € 27,5 Mrd.). Ausschlaggebend dafür waren höhere Airbus-Auslieferungen (330 gegenüber 320 in den ersten neun Monaten 2006) sowie steigende Geschäftsvolumina bei Eurocopter und EADS Astrium. Der Konzernumsatz entwickelte sich leicht positiv trotz verminderter Umsatzrealisierung im A400M-Programm (€ -677 Mio.) und der Belastung durch den US-Dollar in Höhe von € -660 Mio.

In den ersten drei Quartalen 2007 fiel das **EBIT*** (vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten) auf € -343 Mio. gegenüber € 1.426 Mio. im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Stark belastet wurde das EBIT*

durch konzernweite Kosten im A400M-Programm in Höhe von € 1,37 Mrd. (davon 1,1 Mrd. bei Airbus), die im dritten Quartal gebucht wurden. Das EBIT* der ersten neun Monate wurde zudem von Kosten für das Restrukturierungsprogramm Power8 und für den Programmstart der A350XWB bei Airbus beeinträchtigt (beide gebucht im ersten Halbjahr 2007). Dennoch verzeichnete die EADS in den ersten neun Monaten 2007 eine anhaltende Verbesserung ihres Geschäfts in etablierten Programmen. So trugen vermehrte Auslieferungen bei Airbus und Wachstum im zivilen Hubschrauber-, im Raumfahrt- und im Verteidigungsgeschäft positiv zum EBIT* bei.

Beim **Konzernergebnis** verzeichnete EADS einen Verlust von € -705 Mio. (Konzernergebnis im Vorjahreszeitraum: € 867 Mio.) oder € -0,88 je Aktie (Gewinn je Aktie im Vorjahreszeitraum: € 1,08).

Die EADS erzielte einen **Auftragseingang** von € 82,6 Mrd. (Vorjahreszeitraum: € 25,7 Mrd.). Dieser Anstieg resultiert aus einem deutlichen Aufschwung bei Airbus (plus 374 Prozent), Eurocopter (plus 43 Prozent) sowie Verteidigung und Sicherheit (plus 38 Prozent). Im zivilen Flugzeug- und Hubschraubergeschäft profitierte der Konzern von der anhaltend hohen Nachfrage ebenso wie von seinem überaus attraktiven Produktangebot. Das Wachstum wurde durch den schwachen US-Dollar gebremst.

Bis Ende September 2007 stieg der **Auftragsbestand** auf € 304,7 Mrd. (Jahresende 2006: € 262,8 Mrd.) und dies trotz einer Wertanpassung um € -13 Mrd. aufgrund eines schwächeren US-Dollars.

Für das Gesamtjahr 2007 erwartet EADS einen sehr geringen Umsatzrückgang gegenüber dem Vorjahr, vor allem aufgrund eines angenommenen Wechselkurses von € 1 = US\$ 1,40. Dabei wird von 440 bis 450 Flugzeugauslieferungen bei Airbus ausgegangen.

Davon ausgehend, dass alle anderen Einflussfaktoren unverändert bleiben, erwartet EADS für das Gesamtjahr 2007 ein EBIT* an der Gewinnschwelle. Dies spiegelt die zufriedenstellenden Ergebnisse in den soliden und etablierten Programmen des Konzerns sowie den geringer als erwartet ausfallenden Preisrückgang für ausgelieferte Flugzeuge wider.

Dieser Ausblick basiert auf denselben Annahmen hinsichtlich des A400M-Programms, die auch den im dritten Quartal gebuchten Kosten zugrunde lagen. Darüber hinaus ist der mögliche Einfluss von kurzfristigen Währungsschwankungen auf Neubewertungen bestehender Rückstellungen nicht berücksichtigt.

EADS erwartet für 2007 einen Free Cash Flow von über € 1 Mrd., vorausgesetzt, dass die Veräußerung von Umsatzleistungen des britischen Verteidigungsministeriums für das Paradigm-Programm rechtzeitig abgeschlossen werden kann. Sollte dies nicht erreicht werden, wird in jedem Fall ein positiver Free Cash Flow erwartet.

Die vollständige Pressemitteilung und die aktuellsten Informationen des Konzerns finden Sie unter www.eads.com

EADS NEUNMONATSAZAHLEN 2007

EADS-KONZERN (Beträge in Millionen Euro)	01-09. 2007	01-09. 2006	Veränd.
Umsatz	27.767	27.469	+1%
davon Verteidigung	5.921	5.921	+/-0%
EBITDA ⁽¹⁾⁽⁴⁾	803	2.564	-69%
EBIT ⁽²⁾⁽⁴⁾	-343	1.426	-
Forschungs- und Entwicklungskosten	1.906	1.691	+13%
Konzernergebnis (Net Income) ⁽³⁾⁽⁴⁾	-705	867	-
Gewinn je Aktie ⁽³⁾⁽⁴⁾	-0,88€	1,08€	-
Auftragseingang ⁽⁵⁾	82.559	25.688	+221%

EADS-KONZERN (Beträge in Millionen Euro)	30. Sept. 2007	31. Dez. 2006	Veränd.
Auftragsbestand ⁽⁵⁾	304.708	262.810	+16%
davon Verteidigung	55.373	52.933	+5%
Beschäftigte	117.266	116.805	+/-0%

1) Gewinn vor Zinsen, Steuern, Wertminderungen, Abschreibungen und außerordentlichen Posten.

2) Gewinn vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

3) Die EADS verwendet weiterhin den Terminus Konzernergebnis. Die Bedeutung ist identisch mit dem Ergebnis, das den Gesellschaftern des Mutterunternehmens gemäß den IFRS-Regeln zusteht.

4) Die EADS veränderte im Jahr 2006 ihre Bilanzierungsmethode zur Bewertung von Pensionsverpflichtungen vom Korridor-Ansatz zum Eigenkapital-Ansatz, d.h. sämtliche versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste werden in der Bilanz als Pensionsrückstellung ausgewiesen und mindern dabei erfolgsneutral das Eigenkapital. Folglich wurde das EBIT* für die ersten neun Monate 2006 um € 33 Mio. angepasst (Airbus: € 9 Mio.; Eurocopter: € 6 Mio.; EADS Astrium: € 3 Mio.; Verteidigung und Sicherheit: € 12 Mio.; Zentrale: € 3 Mio.). Das EBIT* für das dritte Quartal 2006 wurde um € 11 Mio. angepasst (Airbus: € 3 Mio.; Eurocopter: € 2 Mio.; EADS Astrium: € 1 Mio.; Verteidigung und Sicherheit: € 4 Mio.; Zentrale: € 1 Mio.).

5) Beiträge aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand der EADS basieren auf Listenpreisen.

EADS ERGEBNISSE DES DRITTEN QUARTALS (Q3) 2007

Geschäftsbereiche (Beträge in Millionen Euro)	Umsatz			EBIT ⁽²⁾⁽⁴⁾		
	Q3 2007	Q3 2006	Veränd.	Q3 2007	Q3 2006	Veränd.
Airbus	5.967	5.416	+10%	-696	-347	-
Militärische Transportflugzeuge	707	455	+55%	-115	16	-
Eurocopter	955	891	+7%	78	43	+81%
EADS Astrium	771	687	+12%	24	10	+140%
Verteidigung und Sicherheit	1.179	1.279	-8%	56	56	+/-0%
Zentrale / Konsolidierung	-574	-501	-	-77	38	-
Übrige Aktivitäten ⁽⁶⁾⁽⁷⁾	269	262	+3%	20	-44	-
Gesamt	9.274	8.489	+9%	-710	-228	-

Die Hauptgründe für den EBIT*-Verlust im dritten Quartal 2007 liegen bei Airbus: Die Rückstellung in Höhe von € 1,1 Mrd. für A400M-Drohverluste sowie Kosten für die A380 belasteten das Airbus-EBIT* im dritten Quartal. Die Veränderung im Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge resultiert aus dem A400M-Einfluss und Abschreibungen auf Vorräte (€ -65 Mio.). Eurocopter, EADS Astrium und die Übrigen Aktivitäten verbesserten ihr operatives Geschäft deutlich.

6) Das EBIT* der Zentrale spiegelt den Gewinn aus der Veräußerung des EADS-Anteils an Embraer, dem Verkauf von Gebäuden in Velizy (beide im ersten Halbjahr 2007 realisiert), dem Verkauf der Standorte in Neuaubing und Nabern sowie positive Ergebnisbeiträge von Dassault wider.

7) ATR, EADS EFV, EADS Socata und EADS Sogerma werden als Übrige Aktivitäten geführt. Dies ist kein eigenständiger EADS-Geschäftsbereich.

* Die EADS verwendet das EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für die wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Sachverhalte, wie Aufwendungen aus Abschreibungen der aufgedeckten stillen Reserven aus der Gründung der EADS, dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss, der Gründung der MBDA sowie in diesem Zusammenhang stehende Wertminderungen aufgrund von Werthaltigkeitstests.

