

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

REFERENZDOKUMENT — UNTERNEHMENSINFORMATIONEN GESCHÄFTSJAHR 2000



Entsprechend *Règlement N°98-01* der *Commission des opérations de bourse* wurde dieser Geschäftsbericht am 26. April 2001 unter der Nummer R 01-148 in Französisch bei der *Commission des opérations de bourse* eingetragen. Er kann nur dann zur Unterstützung von Börsenabschlüssen herangezogen werden, wenn er durch einen von der *Commission des opérations de bourse* zugelassenen Abschlussschein ergänzt wird.

Dieser Geschäftsbericht wurde durch den Emittenten erstellt und führt zur Haftbarkeit der Unterzeichneten. Die nach einer Überprüfung der Maßgeblichkeit und Plausibilität der über die Finanzlage der Gesellschaft gegebenen Informationen wirksam gewordene Eintragung impliziert nicht, dass die dargestellten Zahlen in den Abschnitten zum Rechnungswesen und Finanzen bestätigt worden sind.

Hinweis

Die COB macht die Öffentlichkeit darauf aufmerksam, dass:

die *European Aeronautic Defence and Space Company* EADS N.V. (nachstehend „EADS“ oder die „Gesellschaft“ genannt) als niederländisches Unternehmen in Frankreich, Deutschland und Spanien börsennotiert ist. Vor diesem Hintergrund werden in diesem Geschäftsbericht die einschlägigen Vorschriften zur Information der Öffentlichkeit und zum Schutz der Anleger sowie die von der Gesellschaft gegenüber Wertpapier- und Börsenbehörden eingegangenen Verpflichtungen erläutert.

INHALT

Kapitel 1 — Für den Geschäftsbericht Verantwortliche und für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche	4
1.1 Für den Geschäftsbericht Verantwortliche	4
1.2 Erklärung der für den Geschäftsbericht Verantwortlichen	4
1.3 Für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche	4
1.3.1 Für die Prüfung des Jahresabschlusses von EADS Verantwortliche.....	4
1.3.2 Erklärung der Abschlussprüfer	4
1.4 Informationspolitik	6
1.5 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	6
1.6 Wechselkurse	6
Kapitel 2 — Informationen über bestimmte emittierte Wertpapiere	7
Nicht einschlägig	7
Kapitel 3 — Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital	8
3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	8
3.1.1 Firma der Gesellschaft und eingetragener Sitz der Gesellschaft	8
3.1.2 Rechtsform.....	8
3.1.3 Geltendes Recht — Niederländische Vorschriften.....	8
3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer des Bestehens der Gesellschaft	11
3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	11
3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister.....	11
3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	11
3.1.8 Geschäftsjahr	11
3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen.....	11
3.1.10 Hauptversammlung.....	12
3.1.11 Mitteilungspflichten bei Überschreitung bestimmter Schwellenwerte und bei beabsichtigten Aktienkäufen und Verkäufen	13
3.1.12 Obligatorisches Übernahmeangebot.....	14
3.2 Allgemeine Aussagen zum Grundkapital	15
3.2.1 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	15
3.2.2 Ausgegebenes Kapital.....	16
3.2.3 Genehmigtes Kapital	16
3.2.4 Wertpapiere, die Zugriff auf das Kapital der Gesellschaft gewähren.....	16
3.2.5 Änderungen des Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	17
3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte	17
3.3.1 Aktionärsstruktur	17
3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	18
3.3.3 Art der Aktien.....	26
3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft.....	26
3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft.....	26
3.3.6 Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe	27
3.3.7 Erwerb eigener Aktien.....	27
3.4 Börseninformation	28
3.5 Dividenden	29
3.5.1 In den vergangenen 5 Jahren ausgeschüttete Dividenden	29
3.5.2 Dividendenpolitik von EADS.....	29
3.5.3 Nicht eingeforderte Dividenden	29
3.5.4 Besteuerung.....	30

Kapitel 4 — Informationen über die Aktivitäten von EADS	32
4.1 Darstellung der EADS-Gruppe	32
4.1.1 Übersicht	32
4.1.2 Airbus	36
4.1.3 Militärische Transportflugzeuge ¹⁾	48
4.1.4 Luftfahrt ²⁾	52
4.1.5 Raumfahrt ³⁾	66
4.1.6 Verteidigung und Zivile Systeme ⁴⁾	73
4.1.7 Beteiligungen	82
4.2 Geistiges Eigentum	83
4.3 Außergewöhnliches und Rechtsstreitigkeiten	83
4.4 Mitarbeiter	83
4.5 Forschung und Entwicklung	84
4.6 Versicherungen	84
4.7 Umwelt	85
4.8 Anlageerwägungen	85
Kapitel 5 — Nettovermögen — Vermögenslage — Ertragslage	90
5.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — Ungeprüfter Proforma-Konzernabschluss	90
5.2 Jahresabschlüsse	103
5.2.1 Konzernabschluss	103
5.2.2 Einzelabschluss	131
5.3 Konzernabschluss von Aerospatiale für das Geschäftsjahr 1998	136
Kapitel 6 — Organe der Gesellschaft	141
6.1 Geschäftsführung und Kontrolle	141
6.1.1 Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers	141
6.1.2 Audit Committee	142
6.1.3 Personnel Committee	143
6.1.4 Executive Committee	143
6.2 Bezüge der Mitglieder des Board of Directors	145
6.2.1 Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee	145
6.2.2 Direktoren und den wichtigsten Executive Officers eingeräumte Optionen	145
6.2.3 Mit Direktoren abgeschlossene Geschäfte	146
6.2.4 Direktoren gewährte Darlehen und Garantien	146
6.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	146
6.3.1 Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	146
6.3.2 Mitarbeiterangebot	146
6.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen	147
Kapitel 7 — Jüngster Geschäftsgang und Ausblick	148

¹⁾ Der im Referenzdokument als “Militärische Transportflugzeuge” bezeichnete Geschäftsbereich entspricht im “Meilensteine 2000” der Bezeichnung “Division Military Transport Aircraft”.

²⁾ Der im Referenzdokument als “Luftfahrt” bezeichnete Geschäftsbereich entspricht im “Meilensteine 2000” der Bezeichnung “Division Aeronautics”.

³⁾ Der im Referenzdokument als “Raumfahrt” bezeichnete Geschäftsbereich entspricht im “Meilensteine 2000” der Bezeichnung “Division Space”.

⁴⁾ Der im Referenzdokument als “Verteidigung und Zivile Systeme” bezeichnete Geschäftsbereich entspricht im “Meilensteine 2000” der Bezeichnung “Division Defence and Civil Systems”.

KAPITEL 1 — FÜR DEN GESCHÄFTSBERICHT VERANTWORTLICHE UND FÜR DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES VERANTWORTLICHE

1.1. Für den Geschäftsbericht Verantwortliche:

die Herren Philippe Camus und Rainer Hertrich, *Chief Executive Officers* von EADS

1.2. Erklärung der für den Geschäftsbericht Verantwortlichen:

Nach bestem Wissen und Gewissen sind alle in diesem Geschäftsbericht auf EADS bezogenen Informationen wahr und korrekt; der Geschäftsbericht enthält alle von den Anlegern benötigten Informationen, um sich über Vermögen und Verbindlichkeiten sowie Geschäfts- und Finanzlage, Ergebnisse und Aussichten von EADS ihre Meinung zu bilden; es ist nichts ausgelassen worden, was die Bedeutung dieser Informationen beeinflussen könnte.

Philippe Camus
Chief Executive Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive Officer

1.3. Für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche:

1.3.1. Für die Prüfung des Jahresabschlusses von EADS Verantwortliche:

	<u>Erste Bestellung am: laufenden</u>	<u>Endtermin der Bestellungsfrist:</u>
KPMG Accountants N.V..... Churchill Plein 6 2517 JW Den Haag Niederlande Vertreten durch Herrn E. Paul Medema	10. Mai 2000	10. Mai 2001 ⁽¹⁾
Arthur Andersen..... Prof. W. H. Keesomlaan, 8 1183 DJ Amstelveen Niederlande Vertreten durch Herrn Huub H.H. Wieleman	10. Mai 2000	10. Mai 2001 ⁽¹⁾

1.3.2. Erklärung der Abschlussprüfer

In unserer Eigenschaft als gesetzliche Abschlussprüfer der EADS haben wir uns vergewissert, daß die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die sich auf den geprüften gesetzlichen Jahresabschluss zum 31. Dezember 2000 ("Jahresabschluss") einschließlich des Konzernabschlusses beziehen, ordnungsmäßig aus den gesetzlichen Jahresabschlüssen entwickelt wurden.

Der vorliegende Geschäftsbericht wurde in Verantwortung der Chief Executive Officer Philippe Camus und Rainer Hertrich erstellt. Unsere Aufgabe ist es, über die Angemessenheit der Darstellung der in diesem Dokument enthaltenen Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der EADS mit Bezug auf die finanzielle Position der EADS und die Jahresabschlüsse der EADS zu berichten.

Unsere Prüfungshandlungen wurden unter Beachtung der "International Standards on Auditing" vorgenommen und beinhalteten die Beurteilung der Angemessenheit, der vorgelegten Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und deren Übereinstimmung mit den Jahresabschlüssen für die wir einen Prüfungsbericht erstellt haben.

Der vom Board of Directors genehmigte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2000 wurde von uns in Übereinstimmung mit den in den Niederlanden allgemein anerkannten und mit den Internationalen Prüfungsstandards geprüft.

Unser Prüfungsbericht vom 9. März 2001 beinhaltet in Bezug auf den Bestätigungsvermerk folgende Aussagen:

- Da es uns nicht möglich war, für die Beteiligung an Dassault Aviation, die nach der Equity Methode bilanziert wird, die Prüfungshandlungen vorzunehmen, die wir üblicherweise durchführen würden, geben wir hierzu keine Bestätigung ab. Das bei EADS aus der Equity Beteiligung in 2000 gebuchte

(1) Auf der für den 10. Mai 2001 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, demzufolge KPMG Accountants N.V. und Arthur Andersen zu Abschlussprüfern für den Berichtszeitraum des Geschäftsjahrs 2001 bestellt werden sollen.

Ergebnis betrug Mio. € 116, der Equity-Beteiligungsansatz von Dassault Aviation betrug zum 31. Dezember 2000 Mio. € 1.164.

- In allen anderen Belangen, mit der Ausnahme, daß abweichend von den International Accounting Standards bei EADS Entwicklungskosten im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden, während die IAS die Aktivierung von Entwicklungskosten als immaterielle Vermögensgegenstände verlangen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind, vermittelt der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Gesellschaft zum 31. Dezember 2000 und des Ergebnisses des Geschäftsjahres unter Beachtung der IAS und der in den Niederlanden anerkannten Rechnungslegungsgrundsätze.

Wir haben auch die ungeprüften pro forma Konzernzahlen für die Jahre 1999 und 2000 der “Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage”, die im Geschäftsbericht enthalten sind, gelesen, um wesentliche Abweichungen von den im Jahresabschluss enthaltenen Informationen zu identifizieren und über offensichtlich fälschliche Darstellungen von Tatsachen berichten zu können, die sich, basierend auf unseren im Rahmen der Prüfung der Gesellschaft erworbenen Kenntnissen, bei der Durchsicht der sonstigen Informationen gezeigt hätten.

Ausgehend von dem oben dargestellten Vorgehen, haben wir, abgesehen von der fehlenden Bestätigung für die Beteiligung an Dassault Aviation und den Auswirkungen der oben dargestellten Abweichung von den IAS, über keine weiteren Sachverhalte hinsichtlich der Angemessenheit der Darstellung der Finanzinformationen die sich auf die Jahresabschlüsse von EADS beziehen sowie der ungeprüften pro forma Konzernzahlen für die Jahre 1999 und 2000 der “Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage” die im Geschäftsbericht enthalten sind, zu berichten.

Wie bereits in Teil 5 des Geschäftsberichts erwähnt, dienen die ungeprüften pro forma Konzernzahlen lediglich der Veranschaulichung und sind weder dazu geeignet, die tatsächliche Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von EADS so wiederzugeben, als hätte die Fusion zu den benannten Zeitpunkten bereits stattgefunden noch die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in die Zukunft zu projizieren.

Diese Erklärung wurde einer speziellen Anforderung der “Commission des Opérations de Bourse” folgend erstellt, um dem Geschäftsbericht von EADS beigelegt zu werden.

Den Haag und Rotterdam, 26. April 2001

KPMG Accountants N.V.

Arthur Andersen

Spezieller Hinweis zur Übersetzung der Finanz-Informationen

In Zusammenhang mit der Erstellung des Geschäftsberichtes, haben wir die französische Übersetzung des geprüften Jahresabschlusses der EADS zum 31. Dezember 2000 (einschließlich des Konzernabschlusses) und die ungeprüften pro forma Konzernzahlen zum 31. Dezember 1999 und 2000, die in den “Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage” des Geschäftsberichts enthalten sind, gelesen. Alle diese Dokumente wurden ursprünglich in englischer Sprache erstellt.

Auf Grundlage unserer Durchsicht kommen wir zu dem Schluss, dass es einem französischen Leser aufgrund des geprüften Jahresabschlusses der EADS zum 31. Dezember 2000 (einschließlich des Konzernabschlusses) und der ungeprüften pro forma Konzernzahlen zum 31. Dezember 1999 und 2000, die in der “Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage” des Geschäftsberichtes enthalten sind, möglich sein sollte, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von EADS zum 31. Dezember 2000 richtig zu beurteilen.

Paris, 26. April 2001

KPMG Audit

Barbier Frinault & Associés

Département de KPMG SA

Arthur Andersen

Michel Piette
Partner

René Proglia
Partner

1.4. Informationspolitik

Angaben zu dem für Informationen zuständigen Mitarbeiter:

Herr Marc Paganini
37, boulevard de Montmorency
75016 Paris
Telefon: 00.33.(0)1.42.24.24.24
marc.paganini@eads.net

Die Website www.eads.net liefert umfassende Informationen über die Gesellschaft. Für die Aktionäre wurden in folgenden Ländern gebührenfreie Hotlines eingerichtet: Frankreich (0 800 01 2001), Deutschland (00 800 00 02 2002) und Spanien (00 800 00 02 2002). Folgende E-Mail-Adresse wurde speziell für Nachrichten von Aktionären eingerichtet: comfi@eads.net.

1.5. Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen

Angesichts der Tatsache, dass die Aktien der Gesellschaft am *Premier Marché* der Euronext Paris SA (nachstehend „**Pariser Börse**“ genannt), im *Amtlichen Handel* der *Frankfurter Wertpapierbörse* (nachstehend „**Frankfurter Wertpapierbörse**“ genannt) und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia (nachstehend „**spanische Börsen**“ genannt) gehandelt werden, unterliegt die Gesellschaft bestimmten in Frankreich, Deutschland und Spanien geltenden Rechtsvorschriften hinsichtlich Informationspflichten, von denen die wichtigsten in Abschnitt 3.1.3 zusammengefasst sind.

1.6. Wechselkurse

Die im Nachfolgenden präsentierten Finanzinformationen werden in Euro oder US-Dollar angegeben. Die folgende Tabelle enthält die für die angegebene Periode geltenden Wechselkurse zwischen US-Dollar und Euro, die anhand des mittäglichen Devisenankaufskurs in der Stadt New York für von der *Federal Reserve Bank of New York* für Zollzwecke beglaubigte telegrafische Überweisungen (bekannt als „mittäglicher Devisenankaufskurs“) berechnet werden:

<u>Jahresende</u>	<u>Durchschnitt</u>	<u>Ende der Periode</u>
31. Dezember 1999.....	Euro 1 = US\$1,0658	Euro 1 = US\$1,0070
31. Dezember 2000.....	Euro 1 = US\$0,9236	Euro 1 = US\$0,9305

KAPITEL 2 — INFORMATIONEN ÜBER BESTIMMTE EMITTIERTE WERTPAPIERE
NICHT EINSCHLÄGIG

KAPITEL 3 — ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT UND IHR GRUNDKAPITAL

3.1. Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

3.1.1. Firma der Gesellschaft und eingetragener Sitz der Gesellschaft

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.
Drentestraat 24, 1083 HK, Amsterdam, Niederlande
Sitz der Gesellschaft (*statutaire zetel*): Amsterdam

3.1.2. Rechtsform

Die Gesellschaft ist eine nach dem Recht der Niederlande gegründete öffentliche Gesellschaft mit beschränkter Haftung (niederländisch: *naamloze vennootschap*).

3.1.3. Geltendes Recht — Niederländische Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt dem niederländischen Recht, insbesondere dem Buch 2 des niederländischen Zivilrechts und ihrer Satzung (nachstehend „**Satzung**“ genannt). Die Aktien der Gesellschaft sind in den Niederlanden nicht börsennotiert.

Die Gesellschaft unterliegt verschiedenen Rechtsvorschriften des Niederländischen Gesetzes zur Überwachung des Effektenhandels von 1995 (*Wet toezicht effectenverkeer* 1995) (nachstehend „**WTE**“ genannt). Diese Bestimmungen werden nachstehend zusammengefasst.

Vor allem obliegen der Gesellschaft in den Niederlanden gemäß § 5 des WTE verschiedene Veröffentlichungspflichten. Insbesondere handelt es sich um folgende Pflichten:

- (i) die Hinterlegung der jeweiligen Jahresabschlüsse und des gesetzlich vorgeschriebenen Testats des Prüfers beim Register der Handelskammer in Amsterdam und einer Kopie derselben bei der Effektenbörsenaufsicht (*Stichting Toezicht Effectenverkeer*) der Niederlande (nachstehend „**STE**“ genannt);
- (ii) die Hinterlegung der Halbjahresberichte auf dieselbe Weise;
- (iii) Veröffentlichung aller Neuigkeiten über die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft, die in den Niederlanden noch nicht veröffentlicht worden sind und die geeignet sind, bei Veröffentlichung einen starken Einfluss auf die Aktienkurse auszuüben. Diese Veröffentlichungen müssen durch eine bei der STE eingereichte Pressemitteilung erfolgen.

Ferner müssen gemäß § 46b des WTE die Gesellschaft und alle „Insider“ (wie unten definiert), außer bei Vorliegen einer Befreiung bzw. Ausnahmegenehmigung, die STE über alle Geschäftsabschlüsse informieren, die sie im Hinblick auf die der Gesellschaft an einem regulierten Markt notierten Wertpapiere (oder Finanzinstrumente bzw. Wertpapiere, deren Wert von den besagten Wertpapieren abhängt) tätigen, allerdings nur dann, wenn diese Geschäftsabschlüsse in oder von den Niederlanden aus getätigt werden.

Zu „Insidern“ gehören insbesondere die Mitglieder des Board of Directors und/oder der Geschäftsleitung der Gesellschaft ihrer Tochtergesellschaften und solcher Beteiligungsgesellschaften, die jeweils über 10 % des Umsatzes der Firmengruppe repräsentierend (bei über 25 % Beteiligung), alle über 25 % des Kapitals der Gesellschaft haltenden natürlichen und juristischen Personen sowie alle Chief Executive Officers und Mitglieder des Board of Directors dieser Aktionäre, falls es sich bei ihnen um juristische Personen handelt. Außerdem fallen Ehepartner, Familienmitglieder ersten Grades und in einem gemeinsamen Haushalt mit einem Insider lebende Personen unter diese Mitteilungsvorschrift.

Die Nichteinhaltung der Vorschriften des WTE ist eine Straftat, die in den Niederlanden mit Geldstrafen und Bußgeldern geahndet wird.

Schließlich muss die Gesellschaft ebenfalls gemäß § 46b des WTE, außer wenn sie davon befreit ist, die STE über alle Emissionen, Kraftloserklärungen und Rückkäufe von eigenen Aktien auf dem Laufenden halten.

Gemäß niederländischem Recht hat EADS bestimmte interne Vorschriften gegen Insider-Geschäfte (nachstehend „**Insidergeschäftsvorschriften**“ genannt) erlassen, damit die Geheimhaltung wichtiger Firmeninformationen und die Transparenz des EADS-Aktienhandels nach den einschlägigen Vorschriften in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien gewährleistet ist.

Der Board of Directors von EADS hat den EADS-Chief Financial Officer, Axel Arendt, zum Beauftragten für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften ernannt. Dieser Beauftragte ist im Wesentlichen für die Durchsetzung der internen Insider-Vorschriften und für die Berichterstattung an die STE verantwortlich.

Außerdem unterliegt die Gesellschaft im Hinblick darauf, dass ihre Aktien an geregelten Märkten in Frankreich, Deutschland und Spanien gehandelt werden, dem Recht dieser drei Rechtsordnungen. Im Folgenden werden die für die Gesellschaft wichtigsten Gesetze und Vorschriften bezüglich der Veröffentlichung von Informationen in diesen drei Rechtsordnungen zusammengefasst.

3.1.3.1. Offenlegungspflichten

Französische Vorschriften

Ein ausländischer Emittent muss alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, damit die Aktionäre in der Lage sind, ihr Aktieninvestment zu verwalten und ihr Stimmrecht auszuüben. Gemäss den *Règlements* N° 98-01 und 98-07 der *Commission des opérations de bourse* („COB“):

- (i) ist die Gesellschaft verpflichtet, ihre Aktionäre über (i) alle anstehenden Hauptversammlungen und die verschiedenen Möglichkeiten zur Ausübung ihrer Stimmrechte, (ii) die Ausschüttung von Dividenden und (iii) die Ausgabe neuer Aktien, die Zeichnung, Zuteilung, den Verzicht auf die Ausübung von Bezugsrechten oder Umtausch von Aktien zu informieren;
- (ii) muss die Gesellschaft ferner (i) die Öffentlichkeit über alle Änderungen ihrer Aktionärsstruktur gegen über den zuletzt veröffentlichten Angaben informieren, (ii) alle relevanten Informationen im Hinblick auf ihre Aktivitäten und Ergebnisse für das erste Halbjahr jedes Geschäftsjahres innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des ersten Halbjahres dieses Geschäftsjahres veröffentlichen und (iii) ihren Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie den Geschäftsbericht innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres veröffentlichen, sowie (iv) die Öffentlichkeit über alle Änderungen der mit jeder Aktiengattung verbundenen Rechte informieren;
- (iii) ist die Gesellschaft verpflichtet, die COB über alle geplanten Satzungsänderungen in Kenntnis zu setzen;
- (iv) ist die Gesellschaft ferner verpflichtet, in Frankreich zeitgleich dieselbe Publizität wie im Auslandsicherzustellen.

Wie französische Emittenten auch kann die Gesellschaft einen Geschäftsbericht (*document de référence*) erstellen, um rechtliche und finanzielle Informationen über den Emittenten (Aktionärsstruktur, Geschäftstätigkeit, Management, jüngste Ereignisse, mögliche Entwicklungen und sonstige Finanzdaten) zu geben, ohne jedoch Informationen über eine spezielle Wertpapieremission zu enthalten. In der Praxis kann der Geschäftsbericht der Gesellschaft als Referenzdokument verwendet werden, da er die erforderlichen Informationen enthält.

Dieser Geschäftsbericht muss bei der COB registriert werden und wird nach der Registrierung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Deutsche Vorschriften

Gemäß §§ 53 ff. und 65 der deutschen Börsenzulassungsverordnung ist die Gesellschaft verpflichtet, ihren Jahresabschluss und Lagebericht umgehend nach der Feststellung dem Publikum bei den Zahlstellen zur Verfügung zu stellen, sofern diese nicht veröffentlicht worden sind. Wenn die Gesellschaft zusätzlich zum Konzernabschluss ihren eigenen Jahresabschluss erstellt, müssen beide dem Publikum zur Verfügung gestellt werden. Die Börsenzulassungsstelle kann Zusammenfassungen oder Kürzungen des Jahresabschlusses zulassen, soweit eine ausreichende Unterrichtung des Publikums gewährleistet bleibt.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, einen Zwischenbericht zu erstellen. Der Zwischenbericht muss die Anleger und potentiellen Anleger über die Entwicklung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres informieren und ihnen die Möglichkeit geben, diese Entwicklungen mit den Ergebnissen des Vorjahres zu vergleichen. Der Zwischenbericht muss innerhalb von zwei Monaten nach dem Ende des Berichtszeitraumes in mindestens einem überregionalen Börsenpflichtblatt, dem Bundesanzeiger oder als Druckschrift veröffentlicht werden, die dem Publikum bei den Zahlstellen auf Verlangen kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Der Bericht muss ferner bei den Zulassungsstellen der Börsen, an denen die Aktien amtlich notiert werden, eingereicht werden.

Gemäß §§ 63 ff. der deutschen Börsenzulassungsverordnung ist die Gesellschaft verpflichtet, die Öffentlichkeit und die Zulassungsstellen über bestimmte Entwicklungen oder Änderungen, die die Aktien der Gesellschaft betreffen, zu informieren.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, die Zulassungsstellen über alle maßgeblichen Ereignisse zu informieren, die Auswirkungen auf ihre rechtliche Lage haben. Aus diesem Grunde müssen alle Ankündigungen im Hinblick auf Ereignisse, die für die Aktionäre von Interesse sind, wie die Hauptversammlung der Aktionäre, Dividendenerklärungen und Ankündigungen von Dividendenausüttungen, die Ausgabe neuer Aktien und die Ausübung von Umtausch-, Bezugs- oder Zeichnungsrechten, in mindestens einem überregionalen Börsenpflichtblatt veröffentlicht werden. Die Gesellschaft ist darüber hinaus verpflichtet, alle Änderungen hinsichtlich der mit den Wertpapieren verbundenen Rechte unverzüglich zu veröffentlichen.

Spanische Vorschriften

Gemäß einer Verfügung des Ministeriums vom 18. Januar 1991 ist die Gesellschaft verpflichtet, bei der Comisión Nacional del Mercado de Valores („CNMV“) und den entsprechenden spanischen Börsenaufsichtsbehörden (die die Informationen der Öffentlichkeit bekanntgeben werden) relevante Informationen über die finanzielle Situation der Gesellschaft im Halbjahreszeitraum mitteilen. Diese Mitteilungen müssen jeweils für den 30. Juni und den 31. Dezember eines jeden Jahres spätestens am darauffolgenden 1. September bzw. am 1. März erfolgen. Sollten nach Mitteilung dieser Informationen die Jahresabschlüsse vom Vorstand vorgelegt werden und diese nicht mit den Halbjahresinformationen übereinstimmen, muss der Vorstand diese Abweichung innerhalb der darauffolgenden 10 Börsentage mitteilen. Eine Befreiung von der Verpflichtung, Informationen wirtschaftlicher oder finanzieller Natur quartalsweise zu veröffentlichen, wurde von der CNMV erhalten.

3.1.3.2. Besondere Offenlegungspflichten

Französische Vorschriften

Gemäß *Règlement* N° 98-07 der COB müssen alle Informationen, die eine erhebliche Auswirkung auf den Marktwert der Aktien der Gesellschaft haben könnten, der Öffentlichkeit mitgeteilt werden.

Die COB kann verlangen, dass die Gesellschaft oder eine beliebige dritte Partei alle relevanten Informationen im Hinblick auf den Anlegerschutz und ein reibungsloses Marktgeschehen veröffentlicht. Wenn einer solchen Aufforderung nicht Folge geleistet wird, kann die COB die Informationen selbst offenlegen.

Die Partei, die für die Veröffentlichung relevanter Informationen verantwortlich ist, kann beschließen, diese nicht zu offenzulegen, wenn (i) sie die Geheimhaltung dieser Informationen gewährleisten kann und (ii) wenn sie der Ansicht ist, dass die Geheimhaltung erforderlich ist, entweder, (a) wenn es sich um die Gesellschaft handelt, auf der Grundlage, dass die Geheimhaltung zur Wahrung ihrer legitimen Interessen notwendig ist, oder (b) im Falle eines Dritten, auf der Grundlage, dass die Geheimhaltung zur Durchführung einer Transaktion notwendig ist.

Deutsche Vorschriften

Gemäß § 15 des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Informationen, die in ihrem Tätigkeitsbereich eingetreten und nicht öffentlich bekannt sind, unverzüglich zu veröffentlichen, wenn solche Informationen aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Vermögens- oder Finanzlage oder die allgemeine Geschäftstätigkeit der Gesellschaft einen wesentlichen Einfluss auf die Kursentwicklung ihrer Aktie haben können. Die Gesellschaft muss diese Informationen vor der Veröffentlichung dem Bundesaufsichtsamt für den Wertpapierhandel und der Geschäftsführung der Börsen mitteilen, an denen die Aktien der Gesellschaft zum Handel zugelassen sind.

Spanische Vorschriften

Gemäß Artikel 82 des Aktienmarktgesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988 (*Ley 24/1998, de 28 de Julio, del Mercado de Valores*, in der geänderten Fassung vom *Ley 37/1998, de 16 noviembre*), ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten, so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Wesentliche Ereignisse müssen der CNMV angezeigt werden, um in der schnellstmöglichen und effizientesten Weise registriert zu werden, und zwar in jedem Fall vor ihrer Mitteilung an Dritte oder anderen Arten von Veröffentlichungen und, wenn möglich, nach Börsenschluss. Unter bestimmten Voraussetzungen kann die CNMV dem Emittenten gestatten, wesentliche Informationen, die seine legitimen Interessen beeinträchtigen können, nicht zu veröffentlichen.

3.1.4. Gründungsdatum und vorgesehene Dauer des Bestehens der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde am 29. Dezember 1998 für unbestimmte Zeit gegründet.

3.1.5. Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft

Gemäß Artikel 2 der Satzung besteht der Unternehmensgegenstand der EADS darin, Beteiligungen an in den folgenden Bereichen tätigen juristischen Personen, Personengesellschaften, Unternehmensverbänden und Unternehmen zu halten, zu koordinieren, zu verwalten, zu finanzieren, Haftung für sie zu übernehmen, Sicherheiten zu leisten und deren Verbindlichkeiten abzusichern:

- a) Luftfahrt-, Verteidigungs-, Raumfahrt-und/oder Kommunikationsindustrie; und
- b) dazu ergänzende, unterstützende oder untergeordnete Aktivitäten.

3.1.6. Handels- und Gesellschaftsregister

Die Gesellschaft ist im Register der Handelskammer Amsterdam (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam*) unter der Nummer 242 88945 eingetragen.

3.1.7. Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen

Die Satzung ist in holländischer Sprache bei der Handelskammer von Amsterdam einsehbar.

Gemäß Artikel 57 der französischen Verordnung N° 84-406 vom 30. Mai 1984 ist eine beglaubigte Kopie einer Übersetzung der Satzung ins Französische beim *Grefte des Tribunal de Commerce* von Paris hinterlegt worden. Sie ist auch bei der Hauptniederlassung von EADS Frankreich erhältlich. (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, Frankreich, Tel: 00.33.(0)1.42.24.24.24). Bei Änderungen der Satzung, wird eine überarbeitete beglaubigte Kopie einer Übersetzung ins Französische beim *Grefte des Tribunal de commerce* in Paris hinterlegt und wird auch bei der Hauptniederlassung von EADS Frankreich erhältlich sein.

In Deutschland sind die Gesellschaftsstatuten bei der Hauptniederlassung von EADS Deutschland GmbH, 81633 München, Deutschland, Tel. 0049-89-60 70 erhältlich.

In Spanien ist die Satzung bei der CNMV und bei der Niederlassung von EADS (Avda. Aragon 404, 28022 Madrid, Spanien, Tel: 00.34.91.585.70.00) erhältlich.

3.1.8. Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember eines Jahres.

3.1.9. Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen

3.1.9.1. Dividenden

Der Board of Directors bestimmt, welcher Teil des Jahresüberschusses in die Rücklagen eingestellt wird. Über die Verwendung des verbleibenden ausschüttungsfähigen Gewinns beschließt die Hauptversammlung.

Die Hauptversammlung kann auf Vorschlag des Board of Directors beschließen, die Dividende ganz oder teilweise nicht in bar, sondern in Aktien der Gesellschaft auszuschütten.

Die Dividendenfestsetzung, eine Abschlagsdividende oder eine andere Ausschüttung an die Aktionäre muss diesen binnen sieben Tagen nach einem solchen Beschluss mitgeteilt werden. Festgesetzte Dividenden sind innerhalb von vier Wochen nach der Dividendenfestsetzung auszuzahlen, es sei denn, der Board of Directors hat ein anderes Datum vorgeschlagen und die Hauptversammlung hat hierzu ihre Zustimmung erteilt.

Dividenden, Abschlagsdividenden oder sonstige Ausschüttungen werden per Banküberweisung auf die Bank- oder Girokonten überwiesen, die der Gesellschaft von den Aktionären oder in deren Namen innerhalb einer Frist von vierzehn Tagen nach der Bekanntmachung der Dividendenausschüttung schriftlich mitgeteilt wurden.

3.1.9.2. Rechte bei Auflösung der Gesellschaft

Im Fall der Auflösung und Liquidation der Gesellschaft wird das Vermögen, das nach Zahlung der Schulden und Liquidationskosten verbleibt, an die Aktionäre entsprechend ihrer Beteiligung verteilt.

3.1.10. Hauptversammlung

3.1.10.1. Einberufung von Hauptversammlungen

Hauptversammlungen werden so oft einberufen, wie der Board of Directors dies für erforderlich hält, oder auf Antrag von Aktionären, die einzeln oder zusammen mindestens 10 % des gesamten ausgegebenen Kapitals der Gesellschaft halten.

Die Hauptversammlung wird vom Board of Directors durch Bekanntmachung in mindestens einer niederländischen landesweit erscheinenden Tageszeitung, einer internationalen Tageszeitung sowie in je einer Tageszeitung der Länder einberufen, in denen die Aktien der Gesellschaft an der Börse zugelassen wird. Die Einberufung hat mindestens 15 Tage vor dem Tag der Hauptversammlung zu erfolgen und muß die Tagesordnung enthalten oder angeben, dass die Tagesordnung in den Geschäftsräumen der Gesellschaft und anderen in der Einberufung bekannt gemachten Orten eingesehen werden kann.

Die ordentliche Hauptversammlung findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres statt. Hauptversammlungen finden in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam oder Haarlemmermeer (Schiphol Flughafen) statt. Der Board of Directors kann beschließen, dass die Aktionäre auch von anderen in der Einberufung genannten Orten innerhalb oder außerhalb der Niederlande an der Hauptversammlung per Video-Konferenz oder über andere elektronische Medien teilnehmen und von ihrem Stimmrecht Gebrauch machen können.

Der Tag der ordentlichen Hauptversammlung muss vom Board of Directors mindestens zwei Monate vorher angekündigt werden. Aktionäre, die zusammen mindestens drei Prozent des ausgegebenen Aktienkapitals halten, haben das Recht zu verlangen, dass der Board of Directors Tagesordnungspunkte in die Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung aufnimmt, wenn dieses Begehren dem Board of Directors mindestens sechs Wochen vor der Hauptversammlung mitgeteilt wird und nach Auffassung des Board of Directors nicht gegen wesentliche Interessen der Gesellschaft verstößt.

3.1.10.2. Das Recht auf Teilnahme an Hauptversammlungen

Jeder Inhaber einer oder mehrerer Aktien und alle kraft Gesetzes oder Satzung hierzu anderweitig berechtigten Personen können an Hauptversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen (Teilnahme im schriftlichen Verfahren ist nach niederländischem Recht unzulässig) und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben (siehe unten Abschnitt 3.1.10.4). Ein Aktionär oder eine andere Person, die berechtigt ist, an der Hauptversammlung teilzunehmen, kann sich durch mehr als einen Bevollmächtigten vertreten lassen, vorausgesetzt, dass nur ein Bevollmächtigter pro Aktie benannt werden kann. Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so kann der Board of Directors beschließen, dass diejenigen Personen an der Hauptversammlung teilnehmen, das Wort ergreifen und sich an der Abstimmung beteiligen können, die an einem vor der Hauptversammlung liegenden Datum im Aktionärsregister eingetragen sind, selbst wenn sie in der Zwischenzeit ihre Aktien übertragen haben.

Alle Personen, die berechtigt sind, die oben genannten Rechte (entweder persönlich oder aufgrund einer schriftlichen Vollmacht) auszuüben und die in einer Weise an der Hauptversammlung von einem anderen Ort aus teilnehmen, dass der oder die Versammlungsleiter zu der Überzeugung gelangen, dass die besagten Personen ordnungsgemäß an der Hauptversammlung teilnehmen, gelten als anwesend oder vertreten, können sich an der Abstimmung beteiligen und werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt (siehe oben Abschnitt 3.1.10.1.).

Hat die Gesellschaft Inhaberaktien ausgegeben, so müssen die Aktionäre, die Inhaberaktien halten, und solche Personen, die die oben genannten Rechte aus diesen Aktien wahrnehmen wollen, um an der Hauptversammlung teilzunehmen oder eine Stimme abgeben zu können, ihre Aktienzertifikate oder Dokumente, die ihre Rechte verbriefen, gegen Ausstellung einer Hinterlegungsbescheinigung in den vom Board of Directors bestimmten und in der Einberufung der Hauptversammlung angegebenen Orten hinterlegen.

Der letzte Hinterlegungstag muß in der Einberufung der Hauptversammlung bekannt gemacht werden und darf nicht mehr als fünf Werktage und in keinem Fall mehr als sieben Tage vor der Hauptversammlung liegen.

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so müssen die Inhaber von Namensaktien der Gesellschaft in dem oben genannten bekannt gemachten Zeitraum ihre Absicht, an der Versammlung teilzunehmen, schriftlich mitteilen.

Die Inhaber der in einem in Amsterdam geführten Aktionärsregister registrierten Aktien können diese durch EUROCLEAR FRANCE SA halten. In einem solchen Fall werden die Aktien im Namen von EUROCLEAR FRANCE SA im Aktionärsregister verzeichnet. Aktionäre, die ihre Aktien durch EUROCLEAR FRANCE SA

halten und an einer Hauptversammlung teilnehmen wollen, müssen bei ihrer Depotbank eine Eintrittskarte beantragen und von EUROCLEAR FRANCE SA eine Stimmvollmacht gemäß den Angaben in der Hauptversammlungseinberufung erhalten. Ein Aktionär kann auch beantragen, direkt (und nicht durch EUROCLEAR FRANCE SA) in das Aktionärsregister aufgenommen zu werden. Allerdings sind die Aktien nur dann an der Börse handelbar, wenn sie im Namen von EUROCLEAR FRANCE SA im Aktionärsregister geführt werden.

Um ihr Stimmrecht auszuüben, können die Aktionäre auch über ihre Depotbank Weisungen an oder einer anderen Person gemäß den Angaben in der Hauptversammlungseinberufung Vollmacht erteilen.

3.1.10.3. *Mehrheit und Quorum*

Alle Beschlüsse der Hauptversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefaßt, mit Ausnahme der Fälle, für die laut Satzung oder zwingendem niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit vor. Das niederländische Recht verlangt für bestimmte Beschlüsse wie z.B. Kapitalherabsetzungen, Ausschluss oder Beschränkung von Bezugsrechten bei der Ausgabe von Aktien, Fusionen oder Spaltungen (oder für eine Ermächtigung dazu an den Board of Directors zu solchen Zwecken) eine qualifizierte Mehrheit; in diesen Fällen ist eine Zweidrittel-Mehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich, sofern weniger als 50 % des ausgegebenen Kapitals bei der Versammlung anwesend oder vertreten ist (in den übrigen Fällen genügt die einfache Mehrheit). Darüber hinaus sieht die Satzung vor, dass Beschlüsse zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung der Gesellschaft nur mit einer Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen gefasst werden können.

Pfandnehmer von Aktien und Nießbraucher, die nicht über Stimmrechte verfügen (siehe unten), sind nicht berechtigt, an Hauptversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen. Die Besitzer von Aktien ohne Stimmrecht, die mit einem Pfandrecht oder Nießbrauch belastet sind, sind hingegen berechtigt, an Hauptversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen.

3.1.10.4. *Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten*

Jeder Aktionär verfügt über eine Stimme für jede von ihm gehaltene Aktie.

Ein Aktionär, dessen Aktien verpfändet sind oder mit einem Nießbrauch belastet sind, verfügt über die mit diesen Aktien verbundenen Stimmrechte, es sei denn, gesetzliche oder in der Satzung enthaltene Bestimmungen stehen dem entgegen, oder der Aktionär hat im Fall eines Nutzungsrechtes dem Nutznießer die Stimmrechte eingeräumt. Laut Satzung und vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch den Board of Directors kann dem Pfandnehmer das Recht zur Ausübung des Stimmrechts für die verpfändeten Aktien eingeräumt werden.

3.1.11. ***Mitteilungspflichten bei Überschreitung bestimmter Schwellenwerte und bei beabsichtigten Aktienkäufen und Verkäufen***

Jeder Rechtsträger, der alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß der Definition im niederländischen Gesetz hinsichtlich der Erklärung von Beteiligungen, *Wet melding zeggenschap in ter beurze genoteerde vennootschappen 1996* (das „WMZ“), direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital erwirbt oder veräußert, mit der Folge, dass die Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft oder die Stimmrechte des besagten Rechtsträgers nach diesem Erwerb oder dieser Veräußerung einen gewissen Schwellenwert hinsichtlich der Kapitalbeteiligung oder der Stimmrechte über- oder unterschreitet, ist nach dem WMZ verpflichtet, die Gesellschaft und die STE unverzüglich von dieser Beteiligung in Kenntnis zu setzen. Gemäß WMZ gelten die folgenden Schwellenkategorien für maßgebliche Beteiligungen: 0 % bis 5 %; 5 % bis 10 %; 10 % bis 25 %; 25 % bis 50 %; 50 % bis 66²/₃ %; 66²/₃ % und mehr. Die STE veröffentlicht alle Erklärungen, die ihr gegenüber abgegeben werden, in allen Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums, in denen die Aktien an einer geregelten Börse notiert werden, in Tageszeitungen mit nationaler Verbreitung. Darüber hinaus verlangt die Satzung zwingend eine Mitteilung für den Fall, dass der Erwerb oder die Veräußerung einer Beteiligung bei einer alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnden Person zu einer Änderung der Beteiligungsquote im Bereich von 25 % bis 33¹/₃ % sowie 33¹/₃ % bis 50 % führt.

Außerdem besteht nach dem niederländischen Gesetz über die Wertpapierhandelsaufsicht von 1995 (*Wet toezicht effectenverkeer 1995*) für bestimmte Personengruppen eine zusätzliche Mitteilungspflicht. Diese Mitteilungspflicht trifft Aktionäre mit einer direkten oder indirekten Beteiligung von mindestens 25 % am Kapital einer börsennotierten Gesellschaft, auf deren Ehegatten, Vorfahren und Nachfahren in gerader Linie sowie auf andere Personen, mit denen der Aktionär einen gemeinsamen Haushalt führt. Solche Aktionäre sind verpflichtet, die STE von allen Wertpapiertransaktionen im Hinblick auf die Gesellschaft, an der sie eine Beteiligung von mindestens

25 % halten, zu unterrichten. Wenn es sich bei dem Aktionär, der eine Beteiligung von mindestens 25 % hält, um eine Gesellschaft handelt, gilt diese Verpflichtung für die Mitglieder der Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgane dieser Gesellschaft.

Die Gesellschaft hat den *Conseil des marchés financiers* („CMF“), die CNMV und die spanischen Börsen über alle ihr gegenüber abgegebenen Erklärungen hinsichtlich Beteiligungen zu informieren, die die oben genannten Schwellen überschreiten und eine Bekanntmachung der Offenlegung in einer deutschen Finanztageszeitung mit nationaler Verbreitung veröffentlichen.

Die Satzung sieht ferner vor, dass ein Rechtsträger, der direkt oder indirekt alleine oder mit Dritten gemeinsam handelnd (gemäß der Definition im WMZ), mehr als ein Zehntel der ausgegebenen Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft erwirbt, verpflichtet ist, die Gesellschaft von seinen Absichten (i) Aktien der Gesellschaft in den folgenden 12 Monaten zu erwerben oder zu eräußern, (ii) den Erwerb von Aktien oder Stimmrechten der Gesellschaft fortzusetzen oder einzustellen, (iii) die Beherrschung der Gesellschaft zu erlangen oder (iv) die Ernennung eines Mitglieds des Board of Directors der Gesellschaft durchzusetzen zu wollen, in Kenntnis zu setzen. Sobald die Aktien wie oben beschrieben notiert sind, wird die Gesellschaft CMF die Informationen, die in diesem Zusammenhang erhalten wurden, zur Verfügung stellen.

Das CMF hat angekündigt, dass es eine Bekanntmachung hinsichtlich aller auf diese Weise übermittelte Informationen veröffentlichen wird. Der CNMV wird diese Bekanntmachungen veröffentlichen.

Verstöße gegen die gesetzlich vorgeschriebene Mitteilungspflicht über eine Änderung hinsichtlich der im WMZ vorgesehenen Schwellenwerte stellen nach niederländischem Recht eine Straftat dar und können mit straf- und zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich des Ruhens der Stimmrechte, geahndet werden.

3.1.12. *Obligatorisches Übernahmeangebot*

Falls der direkte oder indirekte Erwerb von Aktien der Gesellschaft dazu führt, dass ein Rechtsträger, alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß der Definition im WMZ), direkt oder indirekt eine Beteiligung erwirbt, die ihm die Kontrolle von 33 $\frac{1}{3}$ % oder mehr des ausgegebenen Grundkapitals oder der Stimmrechte der Gesellschaft ermöglicht, ist dieser Rechtsträger oder sind diese Rechtsträger gemäß Artikel 15 der Satzung verpflichtet, den Aktionären ein uneingeschränktes öffentliches Übernahmeangebot zum Erwerb aller Aktien zu unterbreiten oder dafür Sorge zu tragen, dass ein solches Angebot abgegeben wird. Dieses Angebot muss allen geltenden Vorschriften oder sonstlichen gesetzlichen Bestimmungen der Länder entsprechen, in denen die Aktien der Gesellschaft börsennotiert sind.

Wird ein solches Angebot nicht innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach der Mitteilung an die Gesellschaft, dass eine Beteiligung an der Gesellschaft in Höhe von 33 $\frac{1}{3}$ % erreicht oder überschritten ist, abgegeben (oder entspricht das Angebot nicht den geltenden Vorschriften oder gesetzlichen Bestimmungen der Länder, in denen die Aktien der Gesellschaft notiert sind) oder, sollte keine Bekanntgabe des Angebots innerhalb einer Frist von fünfzehn Tagen nach Erhalt einer Mitteilung vom Board of Directors der Gesellschaft, die bestätigt, dass die Pflicht zur Abgabe des öffentlichen Übernahmeangebots besteht, erfolgen, haben laut Artikel 16 der Satzung alle Personen, die verpflichtet sind, das besagte Übernahmeangebot abzugeben, den Prozentsatz der Aktien, den sie über die 33 $\frac{1}{3}$ % hinaus am ausgegebenen Grundkapital oder an Stimmrechten von EADS (der „**überschüssige Prozentsatz**“) halten, innerhalb einer Frist, die in einer vom Board of Directors zugesandten Umtauschmitteilung angegeben ist, in Depotzertifikate umzutauschen, die von der *Stichting Administratiekantoor EADS* (die „**Stiftung**“) auszugeben sind. Ab dem Datum, das in der vom Board of Directors zugesandten Mitteilung angegeben ist, wird das Recht auf Teilnahme an den Hauptversammlungen und den Abstimmungen sowie die Dividendenberechtigung hinsichtlich des überschüssigen Prozentsatzes ausgesetzt. Wenn die Person, die verpflichtet ist, ihre dem überschüssigen Prozentsatz entsprechenden Aktien in Depotzertifikate der Stiftung umzutauschen, diesen Umtausch binnen einer Frist von vierzehn Tagen nach einer weiteren Mitteilung des Board of Directors nicht durchgeführt hat, so erhält die Gesellschaft das unwiderrufliche Recht, diese Aktien in von der Stiftung ausgegebene Depotzertifikate (gleichgültig, ob dies im Wege einer Depot-, Clearing- oder Abrechnungsstelle erfolgt) umzutauschen. In der Satzung der Stiftung ist vorgesehen, dass die Stiftung nicht berechtigt ist, als Aktionär an den Hauptversammlungen der Gesellschaft teilzunehmen, das Wort zu ergeifen und für die von ihr gehaltenen Aktien das Stimmrecht auszuüben, es sei denn, der Board of Directors der Stiftung (der sich aus den zwei unabhängigen Board-Mitgliedern und einem der zwei Chief Executive Officers von EADS zusammensetzt) ist der Auffassung, dass eine derartige Handlung zur Erfüllung der in der Satzung vorgesehenen Bestimmungen für das obligatorische Übernahmeangebot erforderlich ist.

Die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots kommt in den folgenden Fällen nicht zur Anwendung:

- (i) bei einer Übertragung von Aktien auf die Gesellschaft selbst oder auf die Stiftung;
- (ii) bei einer Depot-, Clearing- oder Abrechnungsstelle, die in dieser Eigenschaft handelt, vorausgesetzt, die Bestimmungen des vorstehend bezeichneten Artikels 16 der Satzung finden Anwendung bezüglich der Aktien, die für Personen gehalten werden, die gegen die Bestimmung der oben beschriebenen Artikel 15 und 16 der Satzung verstossen haben;
- (iii) bei einer Übertragung von Aktien durch die Gesellschaft oder einer Ausgabe von Aktien durch die Gesellschaft im Rahmen einer Fusion oder Akquisition einer anderen Gesellschaft oder deren Geschäfts;
- (iv) bei einer Übertragung von Aktien von einer Partei auf eine andere, die Partei einer Vereinbarung im Sinne der Definition im WMZ von „Konzertierten Parteien“ („Personen, die im Verbund mit anderen eine Kontrollmehrheit erwerben“) ist, sofern die Vereinbarung vor dem 31. Dezember 2000 abgeschlossen wird (in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung), wobei diese Ausnahme nicht auf eine neue Partei zutrifft, die allein oder gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften und/oder Konzerngesellschaften mindestens 33 $\frac{1}{3}$ % der Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft hält; diese Ausnahme bezweckt den Ausschluss der Vertragsparteien des Participation Agreement (in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung) von der Verpflichtung, im Falle einer Übertragung der Aktien untereinander ein obligatorisches Übernahmeangebot abgeben zu müssen;
- (v) bei einer Übertragung von einem Aktionär auf eine Tochtergesellschaft, an der er mehr als 50 % des Kapitals hält, oder von einem Aktionär auf eine Gesellschaft, die mehr als 50 % des Kapitals eines solchen übertragenden Aktionärs hält.

Das spanische Wertpapierrecht beinhaltet Bestimmungen, die dann greifen, wenn ein Anleger direkt oder indirekt bestimmte, als erheblich geltende Prozentsätze des Grundkapitals einer an spanischen Börsen gehandelten Gesellschaft erwirbt. Diese in Artikel 1 der königlichen Verfügung 1197/1991 vom 26 Juli in Bezug auf Übernahmeangebote wiedergelegten Bestimmungen sehen vor, dass der besagte Anleger anbieten muss, die folgenden Prozentsätze zu erwerben: Beim Erwerb von 25 % (der Aktien oder anderer Wertpapiere, wie etwa Zeichnungsrechte, Wandelschuldverschreibungen, Bezugsscheine oder sonstige ähnliche Wertpapiere, die diesen Anleger direkt oder indirekt zur Zeichnung oder zum Erwerb von Aktien berechtigen), oder wenn der Anleger bereits zwischen 25 % und 50 % hält und innerhalb der folgenden 12 Monate weitere 6 % dazukaufen möchte, muss das Angebot bei mindestens 10 % liegen; wenn er die Schwelle von 50 % erreicht oder überschreitet, muss das Angebot bei 75 % liegen. Angesichts der verschiedenen Schwellengrößen in Artikel 1 der königlichen Verfügung 1197/1991 und in Artikel 15 der Gesellschaftsstatuten von EADS (die kurz gesagt prinzipiell verlangen, dass ein Übernahmeangebot in Höhe von 100 % des Aktienkapitals erfolgt, falls ein Aktionär (alleine oder gemeinsam mit anderen Aktionären) direkt oder indirekt über eine Anzahl von Aktien oder Stimmrechten verfügt, die 33 $\frac{1}{3}$ % des oben beschriebenen Grundkapitals von EADS übersteigt), ist die Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (nachstehend „SEPI“ genannt), ein Minderheitsaktionär von EADS, der Auffassung, dass die königliche Verfügung 1197/1991 für EADS als niederländische, in drei verschiedenen Ländern (Spanien, Frankreich und Deutschland) börsennotierte Gesellschaft keine Gültigkeit besitzt und die Gesellschaftsstatuten ordnungsgemäß vorsehen, dass ein Übernahmeangebot immer dann erfolgen muss, wenn 33 $\frac{1}{3}$ % des Grundkapitals erworben wordensind. SEPI hat im Namen von EADS diese Frage mit der spanischen Wertpapierbörsenkommission besprochen und diese hat schriftlich bestätigt, dass „der angenommene Vorgang nicht in den Rahmen der oben erwähnten königlichen Verfügung 1197/1991 fällt“ und dass daher die besagte königliche Verfügung 1197/1991 für EADS keine Gültigkeit besitzt.

Ferner hat die CNMV in einem Antwortschreiben vom 19. Juni 2000 auf eine Anfrage von bestimmten Aktionären von EADS erklärt, dass die königliche Verfügung 1197/91 vom 26. Juli 1991 in Bezug auf Übernahmeangebote nicht für Übertragungen von Aktien zwischen Parteien des Aktionärsvertrags von EADS gilt, vorausgesetzt, dass diese Übertragungen im Rahmen des Aktionärsvertrags erfolgen und dass dieser Vertrag in Kraft bleibt.

3.2. Allgemeine Angaben zum Grundkapital

3.2.1. Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte

Jeder Aktionär hat im Falle der Ausgabe neuer Aktien ein Bezugsrecht auf neue Aktien entsprechend seiner im Zeitpunkt der Aktienaussgabe bestehenden Beteiligung vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen. Kein Bezugsrecht wird bei Ausgabe von Aktien gegen Sacheinlage und bei Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter der Gesellschaft

bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft gewährt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe Abschnitt 3.3.2.

Die Ausgabe von EADS-Aktien erfolgt durch Beschluss der Hauptversammlung. Ferner kann die Hauptversammlung den Board of Directors für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren dazu ermächtigen, neue Aktien auszugeben und die Bedingungen der Ausgabe festzulegen.

Auf der Hauptversammlung am 24. Mai 2000 wurde der Board of Directors ermächtigt, Aktien bis zur Höhe des zum jeweiligen Zeitpunkt bestehenden autorisierten Kapitals auszugeben und Aktienbezugsrechte für den Zeitraum bis einschließlich dem Tag der ordentlichen Hauptversammlung 2001 zu gewähren, auch wenn die Bezugsrechte erst zu einem Zeitpunkt nach diesem Datum ausgeübt werden können sowie die Bedingungen solcher Emissionen festzulegen.

Der für den 10. Mai 2001 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, demzufolge der Board of Directors Aktien über bis zu 2 % des autorisierten Grundkapitals emittieren und Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der Hauptversammlung im Jahre 2003 gewähren kann, auch wenn die Bezugsrechte erst nach diesem Zeitraum ausgeübt werden können. Weiterhin soll er die Bedingungen solcher Aktienemissionen festlegen können.

Das Bezugsrecht kann durch Hauptversammlungsbeschluss beschränkt oder ausgeschlossen werden. Das Bezugsrecht kann auch vom Board of Directors beschränkt oder ausgeschlossen werden, sofern die Hauptversammlung den Board of Directors für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren dazu ermächtigt, die neuen Aktien unter Beschränkung oder Ausschluss von Bezugsrechten auszugeben. Hauptversammlungsbeschlüsse dieser Art müssen mit einer Zweidrittel-Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst werden, wenn bei besagter Versammlung weniger als die Hälfte des ausgegebenen Grundkapitals anwesend oder vertreten ist.

Die Hauptversammlung am 24. Mai 2000 ermächtigte den Board of Directors, das Bezugsrecht der Aktionäre für einen Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2001 zu beschränken oder auszuschließen.

Der für den 10. Mai 2001 einberufenen Hauptversammlung wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, demzufolge der Board of Directors ermächtigt wird, das Bezugsrecht der Aktionäre für einen Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2003 zu beschränken oder auszuschließen.

Die Hauptversammlung kann das ausgegebene Grundkapital durch die Annullierung der von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien, oder durch Herabsetzung des Nennwerts der Aktien im Wege einer entsprechenden Satzungsänderungen herabsetzen, wobei eine solche Satzungsänderung einer Mehrheit von mindestens zwei Drittel der bei der Hauptversammlung abgegebenen Stimmen bedarf.

3.2.2. *Ausgegebenes Kapital*

Zum Zeitpunkt dieses Berichts beträgt das emittierte Grundkapital der Gesellschaft Euro 807.157.667; es besteht aus 807.157.667 Aktien mit einem Nennwert von Euro 1 pro Aktie.

3.2.3. *Genehmigtes Kapital*

Zum Zeitpunkt dieses Berichts beträgt das genehmigte Kapital der Gesellschaft Euro 3.000.000.000; es besteht aus 3.000.000.000 Aktien im Wert von Euro 1 pro Aktie.

3.2.4. *Wertpapiere, die Zugriff auf das Kapital der Gesellschaft gewähren*

Außer den Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt werden (siehe 6.3.3) gibt es keine Wertpapiere, die sofort oder langfristig Zugriff auf das Aktienkapital von EADS ermöglichen.

3.2.5. Änderungen des Kapitals seit Gründung der Gesellschaft

Datum	Transaktionsart	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen Aktien	Agio ⁽¹⁾	Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach den Transaktionen	Nach der Transaktion ausgegebenes Gesamtkapital
29. Dezember 1998	Gründung	NLG 1.000	100	—	100	NLG 100.000
3. April 2000.....	Umstellung auf Euro	Euro 1	50.000	—	50.000	Euro 50.000
8. Juli 2000.....	Aktienemission gegen Einlagen von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI	Euro 1	715.003.828	Euro 1.511.477.044	715.053.828	Euro 715.053.828
13. Juli 2000.....	Aktienemission zwecks öffentlichem Angebot und Notierung der Aktien der Gesellschaft	Euro 1	80.334.580	Euro 1.365.687.860	795.388.408	Euro 795.388.408
21. September 2000	Aktienemission zwecks Angebots von Aktien an Mitarbeiter, das im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot und der Notierung der Aktien der Gesellschaft erfolgte	Euro 1	11.769.259	Euro 168.300.403	807.157.667	Euro 807.157.667

(1) Die Kosten (abzüglich Steuern) im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot im Juli 2000 wurden mit dem Aktienagio in Höhe von 55.849.775 verrechnet.

3.3. Aktienbesitz und Stimmrechte

3.3.1. Aktionärsstruktur

EADS vereinigt im Gefolge einer Reihe von im Juli 2000 stattgefundenen Geschäftsvorgängen die Aktivitäten von Aerospatiale Matra (nachstehend „**Aerospatiale Matra**“ oder „**ASM**“ genannt), der DaimlerChrysler Aerospace AG (nachstehend „**Dasa AG**“ genannt) — mit Ausnahme bestimmter Vermögenswerte und Verbindlichkeiten — (nachstehend „**Dasa**“ genannt) und der Construcciones Aeronauticas SA (nachstehend „**CASA**“ genannt).

In diesem Bericht bezieht sich der Begriff „**Zusammenschluss zu EADS**“ auf den Abschluss der im Juli 2000 von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI vorgenommenen Einbringungen in EADS, um ihre Aktivitäten mittels EADS zu vereinigen.

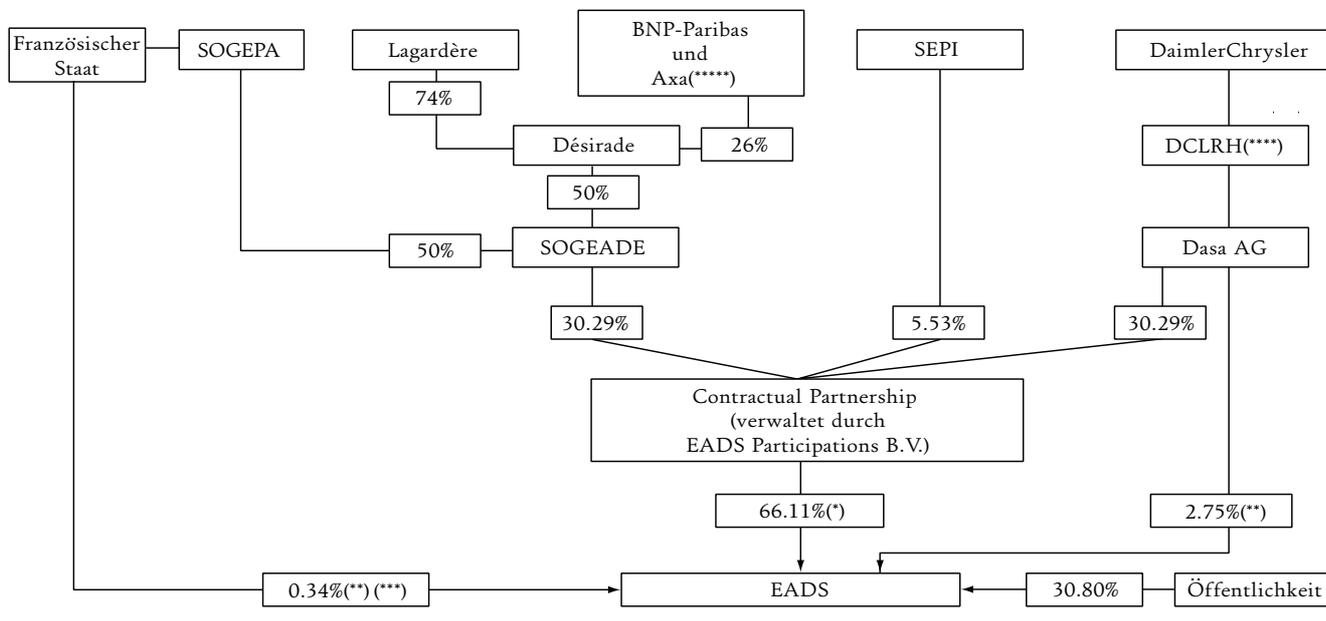
Der Begriff „**indirekte EADS-Aktien**“ bezieht sich auf von der DaimlerChrysler AG (nachstehend „**DaimlerChrysler**“ genannt), SEPI und Société de Gestion de l’Aéronautique, de la Défense et de l’Espace (nachstehend „**SOGEADE**“ genannt) gehaltene Aktien, für die die EADS Participations B.V. alle damit verbundenen Stimmrechte ausübt, sowie für Istroise de Participations, Lagardère SCA (nachstehend „**Lagardère**“ genannt) und die Société de Gestion de Participations Aéronautiques (nachstehend „**SOGEPA**“ genannt), bzw. die Gesellschaften ihrer Firmengruppe, deren EADS-Aktien indirekt über SOGEADE gehalten werden und durch Transparenz ihre jeweilige Beteiligung an SOGEADE erkennen lassen.

Sofern nicht aus dem Zusammenhang eine andere Bedeutung naheliegt, wird die Aktienbeteiligung der Dasa AG an EADS in diesem Bericht als Aktienbesitz von DaimlerChrysler bezeichnet, und die laut den im vorliegenden Bericht erläuterten Verträgen bestehenden Rechte und Pflichten der Dasa AG werden als Rechte und Pflichten von DaimlerChrysler bezeichnet.

Nach dem Stand dieses Berichts werden 30,29 % der EADS-Aktien von Dasa AG, einer 100%igen Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG („**DCLRH**“), einer 93,38 %igen Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler gehalten. SOGEADE, eine französische Gesellschaft mit durch Aktien beschränkter Haftung (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital zu 50 % SOGEPA (einer französischen Staatsholdinggesellschaft) und zu 50 % Désirade gehört, hält ebenfalls 30,29 % der EADS-Aktien. Désirade ist eine französische *société par actions simplifiée*, deren Grundkapital zu 74 % von Lagardère und zu 26 % von Istroise de Participations (nachstehend „**französische Finanzinstitute**“ genannt), das wiederum den Unternehmen BNP PARIBAS und AXA gemeinsam gehört, gehalten wird. Demnach befinden sich 60,58 % des Grundkapitals von EADS zu gleichen Teilen im Besitz von SOGEADE und DaimlerChrysler, die EADS gemeinsam mittels einer Personengesellschaft nach niederländischem Recht beherrschen (nachstehend „**Contractual Partnership**“ genannt). Die spanische Staatsholdinggesellschaft SEPI ist ebenfalls eine Vertragspartei in der Contractual Partnership und hält 5,53 % des Grundkapitals von EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) hält direkt 30,81 % des Grundkapitals von EADS. DaimlerChrysler und die *République Française* (der

„**französischer Staat**“) halten direkt jeweils 2,75 % und 0,34 % dieses Grundkapitals, wobei diese Aktienbestände spezifischen Bestimmungen unterliegen.

Das Schaubild unten zeigt die derzeitige Eigentumsstruktur von EADS vor der Ausübung von für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährten Aktienoptionen (siehe unten Abschnitt 6.3.3).



- (*) EADS Participations B.V. übt die mit den von SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI verpfändeten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte aus, wobei die drei Partner den Rechtstitel an ihrem jeweiligen Aktienbesitz behalten.
- (**) Der französische Staat und DaimlerChrysler üben die mit diesen EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte genauso aus, wie die EADS Participations B.V. die in der Contractual Partnership gepoolten Stimmrechte ausübt (wobei im Falle des französischen Staates diese Aktien bei der *Caisse des dépôts et consignations* platziert werden).
- (***) Diese Aktien werden vom französischen Staat noch ohne Bezahlung einer Vergütung an bestimmte frühere Aktionäre von Aerospatiale Matra aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 verteilt werden.
- (****) Die Gesellschaft DCLRH befindet sich zu 93,83 % im Besitz von DaimlerChrysler; fast der gesamte restliche Aktienbestand wird von der Stadt Hamburg gehalten.
- (*****) Sie handelt durch eine gemeinsam gegründete Firma, *Istroise de Participations*.

Anm.: Die im obigen Schaubild ausgewiesenen Prozentsätze berücksichtigen die Verkäufe von EADS-Aktien durch den französischen Staat und Lagardère im Januar 2001, die jeweils 0,93 % und 2,07 % des Grundkapitals von EADS ausmachen (siehe Abschnitt 3.3.4 unten).

3.3.2. Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

Die wesentlichen Vereinbarungen, die die Beziehungen zwischen den Gründern von EADS regeln, sind einmal der den Zusammenschluss zu EADS zwischen DaimlerChrysler, Dasa AG, Lagardère, SOGEPA, SOGEADE und SEPI betreffenden Geschäftsvorgänge markierende Beteiligungsvertrag (nachstehend „**Participation Agreement**“ genannt) sowie ein dem niederländischen Recht unterliegender Gesellschaftsvertrag, der bei der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS zwischen SOGEADE, Dasa AG, SEPI and EADS Participations B.V. (nachstehend „**Contractual Partnership Vertrag**“ genannt) abgeschlossen worden ist und bestimmte Bedingungen des Participation Agreement wiederholt sowie eine bestimmte Anzahl weiterer Verträge (vor allem ein Aktionärsvertrag (nachstehend „**SOGEADE-Aktionärsvertrag**“ genannt), der nach dem Abschluss zwischen SOGEPA und Lagardère abgeschlossen wurde, und ein Vertrag zwischen dem französischen Staat, DaimlerChrysler und DCLRH). EADS Participations B.V. ist eine nach niederländischem Recht errichtete Gesellschaft mit beschränkter Haftung (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*) und ist die geschäftsführende Gesellschafterin der Contractual Partnership. Die von DaimlerChrysler, SOGEADE und SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien wurden an die EADS Participations B.V. verpfändet, der in Übereinstimmung mit dem Contractual Partnership Vertrag das ausschließliche Recht zugesprochen wurde, die mit den verpfändeten Aktien verbundenen Stimmrechte auszuüben (darunter das Recht, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und dort zu reden).

Die vorstehenden Verträge regeln u.a. die folgenden Angelegenheiten:

- Die Zusammensetzung der Boards of Directors von EADS, EADS Participations B.V. und SOGEADE Gérance (Komplementärin und geschäftsführende Gesellschafterin (*gérant commandité*) der SOGEADE);
- die Übertragungsbeschränkungen der Aktien an EADS und SOGEADE
- die Vorkaufs- und Mitterwerbsrechte von DaimlerChrysler, SOGEADE, SOGEPa und Lagardère;
- die Abwehr feindlicher Übernahmeversuche Dritter;
- die Folgen eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, SOGEADE, Lagardère, SOGEPa oder SEPI;
- eine Verkaufsoption, die SOGEADE DaimlerChrysler unter bestimmten Bedingungen für ihre EADS-Aktien gewährt;
- bestimmte Rechte des französischen Staates bezüglich gewisser strategischer Entscheidungen über u.a. die Geschäfte von EADS mit ballistischen Raketen; und
- bestimmte Beschränkungen der Beteiligung des französischen Staates an EADS.

Diese Bestimmungen sollen sicherstellen, dass zumindest für einen Zeitraum von drei Jahren nach Durchführung des Zusammenschlusses eine feste Gruppe von Mehrheitsaktionären besteht.

Weitere, nähere Informationen zu den Verträgen zwischen den Hauptaktionären von EADS stehen weiter unten.

Die Organisation von EADS Participations B.V.

Der Board of Directors von EADS Participations B.V. werden zu gleichen Teilen von DaimlerChrysler und SOGEADE nominiert (wobei SOGEADE bei seinen Ernennungen Vorschläge von Lagardère berücksichtigt), während SEPI einen Director benennt. DaimlerChrysler und SOGEADE nominieren jeweils vier Directors, außer wenn beide Anderweitiges vereinbaren, und jeder nominiert aus seinem Anteil an den Directors einen Chairman und einen Chief Executive Officer. SEPI wird — bis zum dritten Jahrestag nach der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS oder bis zu dem Termin, an dem SEPI keine indirekten EADS-Aktien mehr besitzt, je nachdem welcher Zeitpunkt früher liegt — ein Mitglied des Boards von EADS Participations B.V. entsenden, dessen Mandat am oder vor dem dritten Jahrestag nach der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS oder an dem Termin endet, an dem SEPI keine indirekten EADS-Aktien mehr besitzt, je nachdem welcher Zeitpunkt früher liegt.

Diese Struktur verleiht DaimlerChrysler und SOGEADE dieselben Rechte zur Bestellung der Mehrzahl der Mitglieder des Board of Directors von EADS Participations B.V. Die Beschlüsse des Board of Directors von EADS Participations B.V. erfordern die Zustimmung von mindestens sechs Mitgliedern, mit Ausnahme bestimmter Angelegenheiten, die die vorherige einstimmige Zustimmung von DaimlerChrysler und SOGEADE erfordern. Bis zum dritten Jahrestag nach der Durchführung des Zusammenschlusses (oder bis zum Tag, an dem SEPI keine indirekten EADS-Aktien mehr hält, je nachdem was früher eintritt) kann das von SEPI benannte Mitglied jegliche Beschlüsse des Board of Directors von EADS Participations B.V. verhindern, die eine größere Veränderung des CASA-Industrieplans (wie im Unternehmenszusammenschlussvertrag mit CASA genauer definiert) und/oder seiner Durchführung betreffen.

Übertragung der EADS-Aktien

Im Zeitraum zwischen der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS und dem 1. Juli 2003 (dem „**Stillhaltezeitraum**“):

- dürfen DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère, SOGEPa und der französische Staat grundsätzlich keine EADS-Aktienerwerben;
- dürfen DaimlerChrysler, Lagardère und die französischen Finanzinstitute keine indirekten EADS-Aktien veräußern;
- sind SOGEPa und SEPI berechtigt (aber nicht verpflichtet), ihre indirekten EADS-Aktien auf dem Markt zu verkaufen;
- besitzt SEPI ferner das Recht, sämtliche oder einen Teil ihrer indirekten EADS-Aktien als Paket an einen Dritten zu veräußern, vorbehaltlich eines Vorerwerbsrechts zugunsten von DaimlerChrysler und SOGEADE entsprechend dem Verhältnis der von ihnen gehaltenen indirekten EADS-Aktien, es sei denn, der geplante Verkauf erfolgt an einen spanischen Privatanleger (mit Ausnahme eines Konkurrenten von EADS, DaimlerChrysler oder SOGEADE) und, sofern es sich bei dem potentiellen Käufer um einen Konkurrenten von EADS, DaimlerChrysler oder SOGEADE handelt, jeweils vorbehaltlich der vorheri-

gen schriftlichen Zustimmung von DaimlerChrysler oder SOGEADE, beziehungsweise SOGEADE und DaimlerChrysler. SEPI beabsichtigt (ist jedoch nicht dazu verpflichtet), ihre indirekten EADS-Aktien innerhalb von drei Jahren nach der Durchführung des Zusammenschlusses zu veräußern. SEPI wird nach dem Verkauf sämtlicher indirekter EADS-Aktien ihre wesentlichen Rechte und Pflichten aus dem Participation Agreement und der Contractual Partnership verlieren;

- die Beteiligung von DaimlerChrysler an EADS, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, kann nach Durchführung des Globalen Angebots am Markt veräußert werden. Im Stillhaltezeitraum ist jeder Börsenverkauf dieser Aktien jedoch mit SOGEPA, dem französischen Staat, Lagardère und SEPI abzustimmen, wenn SOGEPA, der französische Staat, Lagardère oder SEPI zur selben Zeit EADS-Aktien veräußern sollten. In diesem Fall können SOGEPA, der französische Staat, Lagardère oder SEPI von DaimlerChrysler die Verschiebung der Veräußerung verlangen, wenn SOGEPA, der französische Staat, Lagardère oder SEPI der begründeten Ansicht sind, dass diese sich nachteilig auf ihre Veräußerungen auswirken würde.

Nach dem Stillhaltezeitraum sind DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère und SOGEPA jeweils berechtigt, ihre EADS-Aktien vorbehaltlich der folgenden Bedingungen an der Börse zu veräußern:

- Wenn eine Partei EADS-Aktien verkaufen möchte, hat sie gemäß den nachstehenden Bestimmungen vor dem Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien zuerst ihre direkt gehaltenen EADS-Aktien zu veräußern;
- Beim Verkauf indirekter EADS-Aktien sind DaimlerChrysler (im Fall eines Verkaufs seitens SOGEADE), SOGEADE (im Fall eines Verkaufs seitens DaimlerChrysler) oder SOGEADE und DaimlerChrysler (im Fall eines Verkaufs seitens SEPI) berechtigt, ein Vorerwerbsrecht auszuüben oder ihre indirekten EADS-Aktien in demselben Verhältnis wie die entsprechenden indirekten EADS-Aktien der entsprechenden Parteien an der Börse zu verkaufen.
- Bei der Übertragung indirekter EADS-Aktien seitens SOGEPA oder Lagardère besteht ein Vorerwerbsrecht zugunsten von Lagardère bzw. SOGEPA. Wird dieses Vorerwerbsrecht nicht ausgeübt, können die indirekten EADS-Aktien (a) mit der Zustimmung von Lagardère beziehungsweise SOGEPA und auch mit der Zustimmung von DaimlerChrysler an einen zu benennenden Dritten verkauft werden und (b) wenn diese Zustimmung nicht erteilt wird, können die indirekten EADS-Aktien vorbehaltlich des oben erwähnten Vorerwerbsrecht von DaimlerChrysler an der Börse veräußert werden.
- Lagardère und SOGEPA haben das Recht, im Fall eines Verkaufs von EADS-Aktien durch SOGEPA bzw. Lagardère anteilmäßig ebenfalls einen Verkauf ihrer EADS-Aktien vorzunehmen (sogenanntes „Tag-along“);
- die vorgenannten Vorkaufs- und Tag-along-Rechte von Lagardère und SOGEPA gelten nicht für eine Übertragung von EADS-Aktien, die von ihnen direkt gehalten werden.

Die Übertragung von indirekten EADS-Aktien der französischen Finanzinstitute findet im Juli 2003 statt.

Alle Verkäufe von EADS-Aktien auf dem Markt gemäß des Participation Agreements sollen in einer geordneten Art und Weise stattfinden, um zu gewährleisten, dass möglichst wenige Marktstörungen im Hinblick auf die EADS-Aktien auftreten. Zu diesem Zweck sollten sich die Parteien vor allen derartigen Verkäufen untereinander abstimmen.

Beherrschung von EADS

Wenn ein Dritter, den DaimlerChrysler oder SOGEADE ablehnen (ein „**unfreundlicher Dritter**“), im Besitz einer direkten oder indirekten Beteiligung an EADS-Aktien in Höhe von 12,5 % oder mehr ist, die im Rahmen der Contractual Partnership gebündelt sind (eine „**qualifizierte Beteiligung**“), haben die Parteien des Participation Agreements ihre Beherrschungs- und Einflussmittel uneingeschränkt einzusetzen, um den unfreundlichen Dritten daran zu hindern, seine Rechte oder Befugnisse bezüglich EADS zu erhöhen, bis eine unerwünschte Offerte (wie nachstehend definiert) von dem unfreundlichen Dritten vorliegt, oder bis zu dem Zeitpunkt, an dem DaimlerChrysler und SOGEADE den unfreundlichen Dritten nicht mehr für einen unfreundlichen Dritten halten oder der unfreundliche Dritte keine qualifizierte Beteiligung mehr besitzt.

Während des Stillhaltezeitraums ist es den Parteien des Participation Agreements untersagt, ein Angebot (entweder in Form eines Übernahmeangebots oder sonstigen Angebots) eines unfreundlichen Dritten anzunehmen, das DaimlerChrysler oder SOGEADE ablehnen (eine „**unerwünschte Offerte**“). Nach dem Stillhaltezeitraum können unerwünschte Offerten unter Beachtung bestimmter Regeln angenommen werden, wenn dabei nicht die Bestimmungen verletzt werden, die unter anderem vorsehen, dass die Partei, die das Angebot annehmen möchte,

ihre EADS-Aktien zuerst DaimlerChrysler und/oder SOGEADE anbieten muss, so dass DaimlerChrysler und/oder SOGEADE im Hinblick auf alle oder einige der EADS-Aktien, die von der Partei gehalten werden, die das unerwünschte Angebot annehmen möchte, von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch machen können.

Nach dem Stillhaltezeitraum unterliegt jeder Verkauf von EADS-Aktien, mit Ausnahmen der indirekten EADS-Aktien, seitens DaimlerChrysler, SOGEADE oder Lagardère dem jeweiligen Vorerwerbsrecht von SOGEADE, DaimlerChrysler und SOGEPA, wenn es sich bei dem unfreundlichen Dritten um einen Aktionär und Erwerber von am Markt angebotenen EADS-Aktien handelt. Wenn SOGEPA bei einem Verkauf seitens Lagardère ihr Vorerwerbsrecht nicht ausübt, kann DaimlerChrysler ihr Vorerwerbsrecht ausüben.

Auflösung der Contractual Partnership und EADS Participations B.V.

Die Contractual Partnership und EADS Participations B.V. werden u.a. bei Auftreten der folgenden Umstände aufgelöst und liquidiert (jedes ein „**Auflösungsereignis**“):

- (i) Wenn der Anteil der indirekten EADS-Aktien von DaimlerChrysler oder SOGEADE unter 10 % der gesamten EADS-Aktien liegt, es sei denn, die Differenz zwischen dem Aktienbesitz von DaimlerChrysler und SOGEADE (berechnet als prozentuales Verhältnis zwischen der Anzahl der von jedem Unternehmen gehaltenen indirekten EADS-Aktien und der Gesamtzahl der EADS-Aktien) beträgt 5 % oder weniger. In diesem Fall erfolgt eine Auflösung oder Liquidierung nur dann, wenn der Anteil der von DaimlerChrysler oder SOGEADE gehaltenen indirekten EADS-Aktien an der gesamten Zahl von EADS-Aktien 5 % oder weniger beträgt; oder
- (ii) wenn nach einem Beherrschungswechsel von Lagardère, SOGEPA, SOGEADE, oder DaimlerChrysler kein Dritter binnen 12 Monaten nach dem Beherrschungswechsel gemäß den Bestimmungen des Participation Agreements ein Angebot zum Kauf von SOGEADE-Aktien oder der indirekten EADS-Aktien abgibt, die von der Partei gehalten werden, bei der ein Beherrschungswechsel stattgefunden hat (die „**geänderte Partei**“), und das die geänderte Partei anzunehmen bereit ist (siehe nachstehend unter „— Beherrschungswechsel“). Wenn auf einen Beherrschungswechsel von SEPI kein Drittangebot zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI erfolgt, führt dies nicht zu einer Auflösung der Contractual Partnership oder von EADS Participations B.V., sondern dazu, dass SEPI ihre wichtigsten Rechte bzw. Verpflichtungen unter dem Participation Agreement und der Contractual Partnership verliert.

Bei Auftreten eines Auflösungsereignisses wird EADS Participations B.V. die Weiterführung ihrer Geschäfte mit Ausnahme jener, die für ihre Liquidation oder die Liquidation der Contractual Partnerships erforderlich sind, einstellen.

Beherrschungswechsel

Das Participation Agreement sieht u.a. vor, dass (a) bei einem Beherrschungswechsel von Lagardère oder SOGEPA auf Wunsch von DaimlerChrysler oder (b) bei einem Beherrschungswechsel von SOGEADE auf Wunsch von DaimlerChrysler oder (c) bei einem Beherrschungswechsel von DaimlerChrysler auf Wunsch von SOGEADE oder (d) bei einem Beherrschungswechsel von SEPI auf Wunsch von SOGEADE oder DaimlerChrysler folgendes zu geschehen hat:

- (i) Die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, wird sich nach besten Kräften bemühen, ihre SOGEADE-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei Lagardère oder SOGEPA) oder ihre indirekten EADS-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, SOGEADE oder SEPI) an einen Drittkäufer zu Bedingungen wie unter fremden Dritten zu verkaufen. Wenn es sich bei der Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eintritt, um Lagardère oder SOGEPA handelt, wird der Drittkäufer mit der Zustimmung von DaimlerChrysler benannt, wobei diese Zustimmung nicht unbillig verweigert werden darf; und
- (ii) im Fall eines Kaufangebots eines Dritten für die von Lagardère oder SOGEPA gehaltenen SOGEADE-Aktien oder für die von DaimlerChrysler, SOGEADE oder SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien (je nachdem was zutrifft), das die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, anzunehmen bereit ist, ist dieses Angebot umgehend (a) DaimlerChrysler, Lagardère oder SOGEPA, (b) SOGEADE im Fall eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, (c) DaimlerChrysler im Fall eines Beherrschungswechsels bei SOGEADE, oder (d) DaimlerChrysler oder SOGEADE im Fall eines Beherrschungswechsels bei SEPI mitzuteilen (die Partei, die gemäß (a), (b), (c) oder (d) zu benachrichtigen ist, wird die „**unveränderte Partei**“ genannt). Der unveränderten Partei steht ein Vorerwerbsrecht an den zum Kauf angebotenen SOGEADE-Aktien oder den indirekten EADS-Aktien

zu dem von dem Dritten angebotenen Preis zu. Im Fall (d) sind DaimlerChrysler und SOGEADE, wenn sie sich dafür entschieden haben, daß SEPI einen Dritterwerber beizubringen hat, zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI entsprechend dem Verhältnis an EADS-Aktien, die sich zum entsprechenden Zeitpunkt in ihrem Besitz befinden, berechtigt. Teilt die unveränderte Partei ihre Absicht, die SOGEADE-Aktien oder indirekten EADS-Aktien zu kaufen, nicht binnen 30 Tagen nach dem Kaufangebot mit, ist die veränderte Partei verpflichtet, diese SOGEADE-Aktien oder indirekten EADS-Aktien dem Dritten zu den Bedingungen zu verkaufen, die im ursprünglichen Angebot des Dritten enthalten waren.

Bei dem Drittkäufer darf es sich weder um einen Konkurrenten von EADS, Lagardère, SOGEP, SOGEADE oder DaimlerChrysler (je nachdem was zutrifft) noch ein Mitglied des Konzerns handeln, der die Kontrolle der veränderten Partei übernommen hat.

Anderweitige Vertragsstörungen

Das Participation Agreement sieht bestimmte Rechtsfolgen bei anderen Vertragsstörungen, vor allem aufgrund Insolvenz oder bei einer wesentlichen Verletzung des Participation Agreements vor. Insbesondere dann, wenn eine solche Vertragsstörung DaimlerChrysler, SOGEADE oder SEPI zuzurechnen ist, ist die Partei, die die Vertragsstörung nicht zu vertreten hat, bzw. bei der das Ereignis nicht eingetreten ist, (jeweils SOGEADE, DaimlerChrysler oder SOGEADE und DaimlerChrysler) zum Kauf der EADS-Aktien der den Vertrag störenden Partei und deren Beteiligung an EADS Participations B.V. berechtigt. Tritt bei Lagardère oder SOGEP eine Vertragsstörung ein, ist diese Partei verpflichtet, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihre Beteiligung am Kapital von SOGEADE zu Bedingungen wie unter fremden Dritten an einen Drittkäufer zu veräußern (bei dem es sich nicht um einen Konkurrenten von EADS oder DaimlerChrysler handeln darf). Bei einem Verkauf durch Lagardère hat SOGEP mit Zustimmung von DaimlerChrysler (die nicht unbillig verweigert werden darf) den Drittkäufer zu benennen. Erfolgt ein derartiger Verkauf durch SOGEP, ist die Zustimmung von DaimlerChrysler erforderlich, die nicht unbillig verweigert werden darf.

Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats

Der französische Staat, der nicht Partei des Participation Agreements ist, schloss am 14. Oktober 1999 (mit späteren Änderungen) einen separaten Vertrag nach französischem Recht mit DaimlerChrysler und DCLRH ab, demzufolge sich der französische Staat verpflichtet:

- seine über SOGEP, SOGEADE und EADS Participations B.V. gehaltene Beteiligung am gesamten ausgegebenen Kapital von EADS auf höchstens 15 % zu beschränken; und
- dass in Zukunft weder er selbst noch eines seiner Unternehmen EADS-Aktien direkt halten.

Ausgenommen davon sind (i) jene EADS-Aktien, die aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 uneingeschränkt an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens auszugeben sind; (ii) jene Aktien, die von SOGEP oder dem französischen Staat gehalten werden und gemäß dem Participation Agreement oder der Gesellschaftervereinbarung der SOGEADE-Aktionäre (siehe unten) verkauft oder verkauft werden können; und (iii) jene Aktien, die ausschließlich für Anlagezwecke gehalten werden.

Darüber hinaus hat EADS in einem zwischen EADS und dem französischen Staat abgeschlossenen Vertrag (nachstehend „**Vertrag über ballistische Raketen**“ genannt) dem französischen Staat folgende Rechte eingeräumt: (a) ein Vetorecht und darauf folgende Kaufmöglichkeit bezüglich des mit ballistischen Raketen verbundenen Geschäfts von EADS, wobei das Veto dann eingelegt und die Kaufmöglichkeit wahrgenommen werden kann, wenn (i) Dritte, die nicht mit den Firmengruppen DaimlerChrysler und/oder Lagardère verbunden sind, direkt oder indirekt, entweder alleine oder gemeinsam handelnd, über 10 % des Grundkapitals oder der Stimmrechte von EADS oder ein Mehrfaches davon erwerben oder wenn (ii) der Verkauf der mit ballistischen Raketen zusammenhängenden Vermögenswerte oder der Aktien von Gesellschaften, die dieses Geschäft betreiben, nach der Kündigung des SOGEADE-Aktionärsvertrags erwogen wird; und (b) das Recht, Einwände gegen die Übertragung solcher Vermögenswerte oder Aktien zu erheben, solange der SOGEADE-Aktionärsvertrag in Kraft ist.

Ferner hat Lagardère in ihrer Eigenschaft als bevorzugter strategischer Partner von Aerospatiale Matra und im Rahmen des mit dem französischen Staat abgeschlossenen Vertrags vom 15. Februar 1999 dem französischen Staat gegenüber bestimmte Zusicherungen bezüglich des Börsenkurses der an der Pariser Börse gehandelten Aktien von Aerospatiale Matra im Vergleich zum CAC 40 Index über einen Zeitraum von zwei Jahren gemacht. Lagardère hat sich allgemein bereit erklärt, dem französischen Staat einen Betrag von FF 1,15 Mrd. zu zahlen, wenn der Börsenkurs der Aktien von Aerospatiale Matra während dieses Zeitraums 8 % oder mehr unter dem CAC 40 Index liegt. Wenn der Börsenkurs in dem Zeitraum 10 % oder mehr über dem CAC 40 Index liegt, ist Lagardère zu

keiner Zahlung verpflichtet und ihre Vertragspflichten enden. Liegt der Handelskurs zwischen diesen beiden Werten, ist ein anteiliger Betrag zu entrichten.

In einem Vertrag vom 14. Oktober 1999 haben Lagardère und der französische Staat vereinbart, dass die im vorigen Absatz beschriebenen Zusicherungen von Lagardère auch nach dem Zusammenschluß zu EADS für denselben Zeitraum gelten, aber anstelle des Aktienkurses von Aerospatiale Matra der Kurs der an der Pariser Börse notierten Aktien von EADS als Referenzwert zugrunde gelegt wird.

SOGEADE

Bei SOGEADE handelt es sich um eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), an deren Kapital SOGEPa (50 %) und Désirade (50 %) beteiligt sind. Das Aktienkapital von Désirade selbst wird von Lagardère (74 %) und den französischen Finanzinstituten (26 %) gehalten. Lagardère und die französischen Finanzinstitute werden somit indirekt jeweils 37 % und 13 % von SOGEADE halten. Im Juli 2003 erwirbt Lagardère die von den französischen Finanzinstituten gehaltenen Désirade-Aktien.

Die Komplementärin (*associé commandité*) von SOGEADE, SOGEADE Gérance, ist eine französische *société par actions simplifiée* und verwaltet SOGEADE.

Der Board of Directors von SOGEADE Gérance besteht aus acht Direktoren, von denen je vier von Lagardère und SOGEPa nominiert werden. Die Beschlüsse des Board of Directors von SOGEADE Gérance werden mit einer einfachen Mehrheit der Mitglieder gefaßt, mit Ausnahme der folgenden Angelegenheiten, die die Zustimmung einer qualifizierten Mehrheit von sechs der acht Mitglieder erfordern: (a) der Erwerb oder Verkauf von Aktien oder Vermögenswerten, die einen Wert von über Euro 500 Mio. besitzen; (b) Vereinbarungen über strategische Allianzen oder industrielle oder finanzielle Zusammenarbeit; (c) eine Erhöhung des Grundkapitals von EADS um mehr als Euro 500 Mio. mit Bezugsrechtsausschluss; (d) jegliche Entscheidung über die Bestellung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde zusammenhängen. Die unter (d) oben erwähnten Entscheidungen sollen auch von dem Vertrag über ballistische Raketen geregelt werden (siehe oben „— Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats“).

Wird in einer Abstimmung des Board of Directors von SOGEADE Gérance über diese Angelegenheiten keine qualifizierte Mehrheit von sechs Mitgliedern erreicht, weil eines der von SOGEPa bestellten Mitglieder eine Nein-Stimme abgibt, sind die von SOGEADE benannten Mitglieder des Boards der EADS Participations B.V. verpflichtet, gegen den Vorschlag zu stimmen. Somit kann der französische Staat als Eigentümer von SOGEPa während der Laufzeit der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung gegen alle diesbezüglichen Entscheidungen von EADS Participations B.V. und damit von EADS ein Veto einlegen.

Die indirekten Beteiligungen der SOGEADE-Aktionäre an EADS sollen sich zu jeder Zeit in der Beteiligungsstruktur von SOGEADE widerspiegeln.

Unter bestimmten Bedingungen, insbesondere bei einem Beherrschungswechsel von Lagardère, hat Lagardère einem beliebigen, nichtstaatlichen, von SOGEPa zu bestimmenden und von DaimlerChrysler zu genehmigenden Dritten eine Option zum Kauf ihrer mittelbar gehaltenen SOGEADE-Aktien zu gewähren. Diese Kaufoption kann während der Laufzeit der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung zum Marktpreis der EADS-Aktien ausgeübt werden.

Die SOGEADE-Aktionärsvereinbarung endet, wenn Lagardère indirekt oder SOGEPa nicht mehr im Besitz von mindestens 20 % des SOGEADE-Kapitals sind, mit der Ausnahme, dass: (a) die vorstehenden Bestimmungen, die sich auf die von Lagardère gewährte Kaufoption beziehen, bis zum Ende des Participation Agreements in Kraft bleiben, (b) SOGEPa ein Mitglied des Board of Directors von SOGEADE Gérance benennen kann, solange es mindestens eine SOGEADE-Aktie hält, wobei jegliche Entscheidung über die Bestellung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde zusammenhängen, die Zustimmung dieses Board Mitglieds erfordert und (c) DaimlerChrysler eine Auflösung von EADS Participations B.V. verursacht. In dem letzten Fall sind die Parteien verpflichtet, eine neue Gesellschaftervereinbarung auszuhandeln, die der vom 14. April 1999 bezüglich Aerospatiale Matra entspricht und zum Zeitpunkt der Auflösung von EADS Participations B.V. ihre jeweiligen Beteiligungen an SOGEADE berücksichtigt.

Verkaufsoption

Im Participation Agreement gewährt SOGEADE DaimlerChrysler eine Option zum Verkauf ihrer EADS-Aktien, die DaimlerChrysler ausüben kann, (i) im Falle eines Patts aufgrund der Ausübung der SOGEPA gewährten Rechte hinsichtlich bestimmter strategischer Entscheidungen (wie vorstehend unter der Beschreibung von SOGEADE aufgeführt) mit Ausnahme jener über die Geschäfte mit ballistischen Raketen oder (ii) während bestimmter Zeiträume nach dem Stillhaltezeitraum in beiden Fällen vorausgesetzt, dass der französische Staat immer noch direkte oder indirekte Beteiligungen an EADS-Aktien hält. Die Verkaufsoption kann von DaimlerChrysler nur im Hinblick auf alle EADS-Aktien ausgeübt werden.

Der Ausübungspreis der Option wird auf der Basis des durchschnittlichen Börsenkurses der Aktien von EADS ermittelt.

Übt DaimlerChrysler die ihr von SOGEADE gewährte Verkaufsoption aus, erwirbt grundsätzlich SOGEADE die EADS-Aktien von DaimlerChrysler. Lagardère kann jedoch nach der Ausübung der Verkaufsoption durch DaimlerChrysler von SOGEPA verlangen, daß SOGEPA an die Stelle von SOGEADE tritt. DaimlerChrysler hat sich mit diesem Substitutionsrecht einverstanden erklärt. Übt Lagardère das Substitutionsrecht nicht aus, sind Lagardère und die französischen Finanzinstitute verpflichtet, die für diesen Erwerb erforderlichen Mittel anteilmäßig bereitzustellen. Sollten die französischen Finanzinstitute ihren Anteil an der Finanzierung nicht erbringen, kann Lagardère sich selbst oder ein erstklassiges Kreditinstitut an die Stelle der französischen Finanzinstitute setzen. SOGEPA ist entsprechend ihrer Beteiligung an SOGEADE zu einer anteiligen Finanzierung verpflichtet. Falls Lagardère sich an der Finanzierung nicht beteiligt, ist (a) SOGEPA verpflichtet, anteilig an die Stelle von SOGEADE zu treten und die Aktien zu kaufen, die DaimlerChrysler bei der Ausübung ihrer Verkaufsoption veräußern will, und (b) können SOGEPA oder Lagardère die Auflösung von SOGEADE und EADS Participations B.V. sowie die Beendigung der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung verlangen (unbeschadet der Beendigungsbestimmungen der SOGEADE-Aktionärsvereinbarung, die vorstehend unter „**SOGEADE**“ beschrieben werden). In diesem Fall kann Lagardère ihre EADS-Aktien uneingeschränkt am Markt oder als Paketverkauf an einen Dritten veräußern.

Pfandrecht an EADS-Aktien, das der EADS Participations B.V. gewährt wird

Beim Zusammenschluss zu EADS haben SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI zur Sicherung ihrer Verpflichtungen aus der Contractual Partnership und des Participation Agreements zugunsten der EADS Participations B.V. und der übrigen Parteien der Contractual Partnership ein Pfandrecht an ihren jeweiligen indirekten EADS-Aktien gewährt.

Einbringungen in EADS — Spezielle Verpflichtungen von EADS

EADS hat sich verpflichtet, über die von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI eingebrachten Anteile sieben Jahre lang nicht zu verfügen. Die Einbringungsverträge, die zwischen EADS einerseits und Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI andererseits abgeschlossen worden sind, sehen vor, dass EADS, falls sie dies für wünschenswert hält, diese Anteile mit der Maßgabe veräußern kann, dass EADS auf Verlangen Lagardère und SOGEPA (falls von Aerospatiale Matra eingebrachte Anteile verkauft werden), Dasa AG oder SEPI gegebenenfalls für alle ihnen tatsächlich wegen der durch den Verkauf der Aktien durch EADS entstandenen Steuernachteile (tatsächlich gezahlte oder getragene Steuern, einschließlich des Verbrauchs bestehender Verlustvorträge) entschädigt. Diese Entschädigungsverpflichtung erlischt sieben Jahre nach dem Tag der Einbringung. Werden alle drei, Lagardère, SOGEPA und Dasa AG entschädigt, wird der Board of Directors den Betrag der Entschädigung anhand eines eigens zu diesem Zweck erstellten Berichts festsetzen, der von den beiden unabhängigen Direktoren der EADS vorgelegt wird. Über den Betrag und die Bedingungen dieser Entschädigung wird die Hauptversammlung unterrichtet.

Dienstleistungen des Lagardère Konzerns

Bei der Fusion von Aerospatiale und Matra Hautes Technologies wurde vereinbart, dass die Tochter- und Enkelgesellschaften Matra Hautes Technologies, die in Aerospatiale eingebracht wurden, nach wie vor von Matra Hachette Général, einer 100 %igen Tochtergesellschaft von Lagardère, eine Reihe von administrativen Dienstleistungen zu den gleichen Bedingungen wie zuvor gegen eine festgelegte Managementgebühr (die in der Regel in Prozent des Umsatzes festgesetzt wird) in Anspruch nehmen werden.

Diese Vereinbarungen, die bis zum 31. Dezember 2003 wie ursprünglich vereinbart weiterhin gelten, führen dazu, dass als Gegenleistung für die Überlassung einer bestimmten Anzahl von Mitarbeitern des Lagardère Konzerns, die diese Dienstleistungen erbringen, sowie für die mit dieser Überlassung verbundenen Aufwendun-

gen, ein Teil der Gebühren, die an den Lagardère Konzern entrichtet werden, weiterhin an Aerospatiale Matra gezahlt werden.

Aufgrund der Umstrukturierungen, die im Rahmen der Fusion von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA in EADS durchgeführt wurden, ist Matra Hautes Technologies (die bei Durchführung des Zusammenschlusses in EADS Frankreich umbenannt wurde) im Einklang mit den Gesetzen durch Subrogation in alle Rechte und Pflichten eingetreten, die sich aus dem entsprechenden Dienstleistungsvertrag zwischen dem Lagardère Konzern und Aerospatiale Matra ergeben.

DADC

EADS Deutschland GmbH gehören 75 % der Aktien der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs-AG (**“DADC”**) (die übrigen 25 % gehören DCLRH). Das Stammkapital der Dornier GmbH gehört zu 58,42 % der DADC und zu 41,58 % der Familie Dornier. In Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH stehen DADC mehr als 87,5 % und der Familie Dornier weniger als 12,5 % der Stimmrechte zu. DADC und Dornier GmbH haben einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

In vielen Fällen ist bei einem Beschluss der Gesellschafter der Dornier GmbH eine Mehrheit von 100 % der auf der Gesellschafterversammlung abgegebenen Stimmen erforderlich, insbesondere bei Beschlüssen über die Auflösung der Gesellschaft, über Satzungsänderungen, die die Rechte der Minderheitsgesellschafter aufheben, beschränken oder beeinträchtigen, über eine Kapitalherabsetzung, über Verschmelzungen (es sei denn, Dornier GmbH ist die aufnehmende Gesellschaft), über die Übertragung von Beteiligungen an deren Unternehmen oder die Übertragung ganzer Tätigkeitsbereiche mit Ausnahme der Übertragung im Wege eines Aktientausches, als Sacheinlage oder an ein Unternehmen, das mit DaimlerChrysler zumindest assoziiert ist, was vorausgesetzt wird, wenn DaimlerChrysler mindestens 20 % der Stimmrechte inne hat. Das Zustimmungserfordernis gilt auch für alle Übertragungen von Anteilen an der Dornier GmbH, die Unternehmen des DaimlerChrysler Konzerns (einschließlich der mit dem DaimlerChrysler Konzern assoziierten Unternehmen) gehören, vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, darunter der Übertragung an andere Unternehmen des DaimlerChrysler Konzerns (einschließlich der mit dem DaimlerChrysler Konzern assoziierten Unternehmen). Außerdem erhält die Familie Dornier von der Dornier GmbH eine garantierte Dividende von (je nach Art der Anteile) 8,7 % oder 15 % des Nennwerts ihrer Anteile zuzüglich etwaiger Körperschaftsteuergutschriften. Die garantierte Dividende ist indexgebunden. DaimlerChrysler hat für die Zahlung der Mindestdividende einzustehen. Hinsichtlich des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags, der zur Zeit zwischen DADC und der Dornier GmbH besteht, haben die Gesellschafter der Familie Dornier auf Zahlungen Anspruch, die mindestens dem Betrag entsprechen, auf den sie Anspruch hätten, wenn der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag nicht bestehen würde. DADC hat diese Einstandspflicht im Innenverhältnis übernommen.

Am 30. November 1988 schlossen DaimlerChrysler und die Familie Dornier einen separaten Vertrag, um die Rechte von DaimlerChrysler zu stärken und zugleich die wirtschaftlichen Interessen der Minderheitsgesellschafter zu schützen. Letztere können insbesondere verlangen, dass ihre Geschäftsanteile an der Dornier GmbH (i) gegen bar oder (ii) im Tausch gegen DaimlerChrysler-Aktien oder (iii) im Tausch gegen Aktien eines Unternehmens, in oder unter dem DaimlerChrysler seine Luft- und Raumfahrtaktivitäten konzentriert, von DaimlerChrysler oder einem anderen, mit DaimlerChrysler assoziierten und von DaimlerChrysler benannten Unternehmen, erworben werden. Am 29. März 2000 schlossen DaimlerChrysler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und Dasa AG einen Vertrag ab, dem zufolge DaimlerChrysler das Recht hat, von DADC zu verlangen, dass sie die auf diese Weise von den Gesellschaftern der Familie Dornier angebotenen Gesellschafteranteile erwirbt. DaimlerChrysler wird der DADC den zu zahlenden Mehrbetrag, der über den Verkehrswert der Anteile hinausgeht, ersetzen. Überdies wird DADC einige weitere Rechte und Pflichten hinsichtlich des Schutzes der Interessen der Familie Dornier wahrnehmen.

Ferner hat sich DCLRH in den Unternehmenszusammenschlussverträgen verpflichtet, Lagardère (und alle Gesellschaften des Lagardère Konzerns) und SEPI für alle Kosten, Forderungen, Auslagen, Verluste und Verpflichtungen zu entschädigen (mit Ausnahme von Folgeschäden, die für DCLRH (oder eine andere Gesellschaft des DaimlerChrysler Konzerns) nicht vorhersehbar waren) zu entschädigen, die ihnen (oder einem von ihnen) ab dem Datum des Abschlusses der Unternehmenszusammenschlussverträge aufgrund eines bestehenden oder geltend gemachten Anspruchs seitens eines oder mehrerer Gesellschafter der Dornier GmbH (außer Mitgliedern des Dasa Konzerns) gegen Lagardère (oder eine Gesellschaft des Lagardère Konzerns), SEPI, die Contractual Partnership, EADS Participations B.V., Dasa AG (oder eine Gesellschaft des Dasa Konzerns), EADS oder einen Rechtsträger, der von DaimlerChrysler in EADS eingebracht wird, entstehen. Diese Entschädigungspflicht gilt auch zugunsten von EADS, sofern in den Einbringungsverträgen der Dasa Aktivitäten in EADS eine derartige Verpflichtung nicht enthalten ist.

3.3.3. Art der Aktien

Die Aktien von EADS sind Namensaktien. Der Board of Directors kann beschließen, einige oder alle Aktien in Inhaberaktien umzuwandeln.

Die Aktien werden im Aktionärsregister eingetragen, ohne dass eine Aktienurkunde ausgegeben wird, es sei denn, der Board of Directors hat für alle oder bestimmte Aktien die Ausgabe von Aktienurkunden beschlossen. Aktienurkunden werden in der Form ausgegeben, die der Board of Directors bestimmt. Namensaktien sind in einer vom Board of Directors zu bestimmenden Weise zu numerieren.

3.3.4. Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde mit einem genehmigten Grundkapital von NLG 500.000 gegründet, die in 500 Aktien mit einem Nennwert von jeweils NLG 1.000 unterteilt waren. Erster Zeichner der Gesellschaft war Aerospatiale Matra, an die am 29. Dezember 1998 100 Aktien ausgegeben wurden. Diese Aktien wurden durch notarielle Urkunde am 28. Dezember 1999 auf die Dasa AG übertragen.

Die Änderungen der Kapitalverhältnisse der Gesellschaft seit ihrer Börseneinführung und Notierung sind wie folgt: (eine Beschreibung der Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft ist in oben genanntem Abschnitt 3.2.5 enthalten).

Seit Juli 2000 sind 2.047.811 EADS-Aktien (0,25 % des Kapitals von EADS) ohne Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre von dem französischen Staat im Anschluss an die Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 ausgegeben worden.

Überdies verkauften der französische Staat und Lagardère im Januar 2001 ihre gesamten EADS-Aktien (jeweils 7.500.000 und 16.709.333 EADS-Aktien, die jeweils 0,93 % und 2,07 % des Kapitals von EADS darstellen) am Markt, mit Ausnahme ihrer indirekten EADS-Aktien (und, im Falle des französischen Staates, mit Ausnahme der EADS-Aktien, die an die früheren Aktionäre von Aerospatiale Matra auszugeben sind — siehe Abschnitt 3.3.2 “Sonderrechte und -pflichten des französischen Staates”), die sie durch die Nichtausübung der Mehrzuteilungsoption, die den Konsortialbanken im Rahmen der von der Gesellschaft zum Zwecke ihrer Notierung im Juli 2000 durchgeführten Börseneinführung gewährt wurde (einschließlich, im Falle von Lagardère, der Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, die von den französischen Finanzinstituten nach Ablauf der Ausübungsfrist für die Mehrzuteilungsoption erworben wurden), besaß.

Zum Datum der Veröffentlichung des vorliegenden Dokuments und vor der Ausübung von Aktienoptionen für die Zeichnung von EADS-Aktien (siehe nachstehender Abschnitt 6.3.3) werden die ausgegebenen Aktien und Stimmrechte der Gesellschaft wie folgt gehalten:

<u>Aktionäre</u>	<u>Anzahl an Aktien und Stimmrechten</u>	<u>% des Kapitals und der Stimmrechte</u>
Dasa AG.....	244.447.704	30,29 %
SOGEADE.....	244.447.704	30,29 %
SEPI.....	44.690.871	5,53 %
<i>Zwischensumme Contractual Partnership.....</i>	<u>533.586.279</u>	<u>66,11 %</u>
Dasa AG.....	22.227.478	2,75 %
Französischer Staat.....	2.748.681(*)	0,34 %
Öffentlichkeit.....	248.595.229	30,80 %(**)
SUMME.....	<u>807.157.667</u>	<u>100,00 %</u>

(*) Aktien, die ohne finanzielle Gegenleistung vom französischen Staat im Rahmen der im Juni 1999 erfolgten Privatisierung von Aerospatiale Matra an bestimmte frühere Aktionäre von Aerospatiale Matra auszugeben sind; die nächste Ausgabe ist für Ende Juli 2002 vorgesehen.

(**) Davon werden ca. 2,62 % von EADS-Mitarbeitern gehalten

Die derzeitige Kapitalstruktur der Gesellschaft ist in vorstehendem Abschnitt 3.3.1 dargestellt.

3.3.5. Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

Siehe vorstehend 3.3.1 und 3.3.2.

3.3.6. Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe

Die folgende Grafik stellt die Organisation der Tätigkeit von EADS zum 31. Dezember 2000 dar.

STRUKTUR DER EADS-GRUPPE ZUM 31. DEZEMBER 2000

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V. (EADS)					
Airbus	Militärische Transportflugzeuge	Luftfahrt	Raumfahrt	Verteidigung und Zivile Systeme	
EADS Airbus (100%)	EADS CASA (Bereich Militärische Transportflugzeuge)	EADS ATR (100%)	Astrium (66,1%)	Aerospatiale Matra Missiles (100%)	Dassault Aviation (45,8%)
EADS Airbus SA (100%)	Airbus Military Company (56,4%)	GIE ATR (50%)	EADS CASA (Bereich Raumfahrt)	Dornier (43,8%)	
EADS Airbus GmbH (100%)		EADS CASA (Bereich Militärflugzeuge)	EADS Launch Vehicles (100%)	EDSN (55%)	
EADS CASA (Bereich Airbus)		EADS Deutschland Militärflugzeuge (Business Unit)	Arianespace Participation (22,9%)	LFK (74,3%)	
GIE Airbus Industrie (80%)		EFW (100%)		MBD (50%)	
		Eurocopter (100%)		Matra Nortel Communications (45%)	
		EADS Socata (100%)		Nortel Networks Germany (19,5%)	
		EADS Sogerma (100%)			
		Eurofighter (46%)			

Die in obenstehender Grafik angegebenen Prozentsätze stellen die direkten bzw. indirekten Beteiligungen von EADS an den jeweiligen Gesellschaften dar, wobei die von anderen Aktionären gehaltenen Beteiligungen nicht berücksichtigt sind.

3.3.7. Erwerb eigener Aktien

3.3.7.1. Niederländisches Recht

Vorbehaltlich bestimmter Vorschriften des niederländischen Rechts und der Satzung kann die Gesellschaft ihre eigenen Aktien entgeltlich erwerben, wenn (i) das Eigenkapital abzüglich des Kaufpreises für die Aktien nicht niedriger ist als die Summe aus dem eingezahlten und eingeforderten Kapital und den in den Niederlanden gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen, und (ii) die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaften infolge des Erwerbs eigener Aktien nicht über Aktien verfügen oder diese als Pfandgläubiger halten würden, deren gesamter Nennwert höher als ein Zehntel des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft wäre. Der Erwerb eigener Aktien kann vom Board of Directors nur mit einer entsprechenden Ermächtigung der Hauptversammlung durchgeführt werden. Die Ermächtigung kann nur für einen Zeitraum von höchstens 18 Monaten erteilt werden.

Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien sind nicht stimmberechtigt. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.

Der für den 10. Mai 2001 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Beschluss zur Abstimmung vorgelegt, demzufolge der Board of Directors für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung ermächtigt wird, eigene Aktien der Gesellschaft in Höhe von maximal 5 % des Kapitals der Gesellschaft an der Börse oder anderweitig als Gegenleistung für eine Zahlung zu einem Preis zu erwerben, der zwischen dem Nennwert der Aktien und einem Betrag von 110 % des für die betreffenden Aktien an einer Börse an dem Handelstag, der dem Datum des Erwerbs durch die Gesellschaft unmittelbar vorausging, gezahlten Preises liegt.

3.3.7.2. Französische Vorschriften

Da die Aktien der Gesellschaft an einem organisierten Markt in Frankreich notiert werden, unterliegt sie den im Folgenden zusammengefassten Gesetzen und Vorschriften.

Gemäß *Règlement* N° 98-02 (abgeändert durch *Règlement* N° 2000-06) der COB, erfordert der Erwerb eigener Aktien durch eine Gesellschaft die Einreichung einer *note d'information*, die die Zustimmung (oder „*visa*“) der COB erhalten hat.

Gemäß *Règlement* N° 90-04 (abgeändert durch *Règlement* N° 2000-06) der COB in der derzeit gültigen Fassung ist es der Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren eigenen Aktien den Markt zu manipulieren. *Règlement* N° 90-04 bestimmt ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Eine Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, monatliche Berichte mit detaillierten Informationen über solche Käufe bei der COB und dem CMF einzureichen. Der CMF stellt diese Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung.

3.3.7.3. Deutsche Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den deutschen Vorschriften, die den Handel mit eigenen Aktien regeln, da diese nur auf deutsche Emittenten Anwendung finden.

3.3.7.4. Spanische Vorschriften

Die Gesellschaft unterliegt als ausländischer Emittent nicht den spanischen Vorschriften, die den Handel mit eigenen Aktien regeln, da diese nur auf spanische Emittenten Anwendung finden.

Gemäß den Richtlinien der spanischen Wertpapiergesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988 darf eine Gesellschaft ihre eigenen Aktien nicht in der Absicht handeln, den Markt zu beeinflussen.

3.4. Börseninformation

Das Grundkapital der Gesellschaft ist in 807.157.667 Aktien eingeteilt, die derzeit unter der Kennung „EAD“ an der Pariser Börse, der Frankfurter Börse und den spanischen Börsen gehandelt werden und Bestandteil des CAC 40-Index sind.

Die folgenden Tabellen zeigen die durchschnittlichen Transaktionsvolumina pro Tag für die angegebenen Zeiträume und die höchsten und niedrigsten Kurse der EADS-Aktien an den Pariser, Frankfurter und spanischen Börsen.

Pariser Börse

	Durchschnittliche Transaktionsvolumen pro Tag		Kurs pro Aktie	
	(Anzahl der Aktien)	(in Euro)	Hoch	Tief
2000				
Juli (ab 10. Juli).....	1.867.132	33.852.340	19,19	17,40
August.....	1.122.760	16.720.659	18,05	16,05
September.....	1.450.496	27.194.736	20,10	17,06
Oktober.....	2.473.084	53.858.091	24,10	18,88
November.....	1.528.876	36.849.972	25,20	22,47
Dezember.....	1.451.176	31.442.138	24,29	20,12
2001				
Januar.....	1.814.305	41.928.642	24,03	21,90
Februar.....	1.418.597	33.569.314	23,59	21,10
März.....	1.827.056	36.739.404	23,56	18,20

Quelle: Bloomberg Datenbank

Frankfurter Börse

	Durchschnittliche Transaktionsvolumen pro Tag		Kurs pro Aktie	
	(Anzahl der Aktien)	(in Euro)	Hoch	Tief
2000				
Juli (ab 10. Juli).....	626.322	7.894.564	19,00	17,20
August.....	99.869	1.719.102	18,30	16,00
September.....	127.007	2.263.544	20,02	17,05
Oktober.....	96.199	1.913.280	24,05	19,00
November.....	50.024	1.181.077	25,90	22,50
Dezember.....	34.036	750.563	24,30	20,06
2001				
Januar.....	28.340	628.383	23,90	21,80
Februar.....	25.982	587.948	23,52	21,21
März.....	25.374	561.360	23,50	18,50

Quelle: Bloomberg Datenbank

Spanische Börsen

	Durchschnittliche Transaktionsvolumen pro Tag		Kurs pro Aktie	
	(Anzahl der Aktien)	(in Euro)	Hoch	Tief
2000				
Juli (ab 10. Juli).....	1.137.692	20.678.930	19,10	17,00
August.....	75.369	1.305.330	18,39	16,01
September.....	191.261	3.587.226	20,07	17,02
Oktober.....	221.309	4.736.361	24,00	18,50
November.....	58.781	1.347.884	25,10	22,10
Dezember.....	34.522	777.306	24,50	20,20
2001				
Januar.....	20.337	451.809	23,99	21,77
Februar.....	20.780	458.654	23,52	21,14
März.....	20.291	442.843	23,50	18,01

Quelle: Bloomberg Datenbank

3.5. Dividenden

3.5.1. In den vergangenen 5 Jahren ausgeschüttete Dividenden

Seit ihrer Gründung hat EADS keine Dividenden ausgeschüttet.

Der für den 10. Mai 2001 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Beschluss zur Genehmigung vorgelegt, demzufolge am 27. Juni 2001 eine Bardividende in Höhe von Euro 0.50 je Aktie für das Geschäftsjahr 2000 ausgeschüttet werden soll.

3.5.2. Dividendenpolitik von EADS

Die Dividendenpolitik von EADS wird vom Board of Directors festgelegt. Etwaige zukünftige Dividendenausüttungen werden voraussichtlich vor allem von dem jeweils erzielten Ergebnis von EADS und von ihrer Investitionspolitik sowie von der Dividendenpolitik europäischer und internationaler Gesellschaften aus der gleichen Branche abhängen. (Siehe Abschnitt 3.1.9 „Ergebnisverwendung und Ausschüttung“). Es kann nicht gewährleistet werden, dass eine Dividendenausüttung für das Geschäftsjahr 2001 und folgende Geschäftsjahre erfolgen wird.

3.5.3. Nicht eingeforderte Dividenden

Gemäß Artikel 31 der Satzung erlischt der Anspruch auf die von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenzahlungen oder sonstige Ausschüttungen nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Datum, an dem der besagte

Anspruch fällig und zahlbar wird. Das Recht auf Ausschüttung von Zwischendividenden erlischt fünf Jahre ab dem Datum, an dem Anspruch auf Dividendenausschüttung, der der Ausschüttung von Dividenden zugrunde liegt, fällig und zahlbar wird.

3.5.4. Besteuerung

Die folgende Darstellung ist eine allgemeine Zusammenfassung des derzeit in den Niederlanden geltenden Steuerrechts. Die Darstellung beschränkt sich auf die wesentlichen steuerlichen Folgen für einen Besitzer von Aktien der Gesellschaft (die „**Aktien**“), der nach niederländischem Steuerrecht nicht in den Niederlanden ansässig ist oder als ansässig gilt (ein „**ausländischer Aktionär**“). Die Darstellung umfasst keine speziellen Regelungen, die nur für bestimmte Gruppen von Aktionären gelten, und ist nicht abschließend. Bestimmte Gruppen von Aktionären der Gesellschaft unterliegen möglicherweise speziellen Regelungen, die nachstehend nicht dargestellt werden und sich unter Umständen von den beschriebenen allgemeinen Regelungen grundlegend unterscheiden. Anleger, die Zweifel hinsichtlich ihrer Besteuerung in den Niederlanden und im Ansässigkeitsstaat haben, sollten ihren Steuerberater zu Rate ziehen.

Quellensteuer auf Dividenden

Im allgemeinen ist von einer Dividende, die von der Gesellschaft auf die Aktien ausgeschüttet wird, niederländische Quellensteuer mit einem gesetzlichen Steuersatz von 25 % einzubehalten. In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff Dividenden sowohl Bar- als auch Sachdividenden, fiktive und verdeckte Gewinnausschüttungen, Rückzahlungen von Kapitaleinlagen, die für die Zwecke der niederländischen Dividendenbesteuerung nicht als Eigenkapital behandelt werden, sowie Liquidationserlöse, soweit diese über das durchschnittliche Kapital, das für die niederländische Dividendenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, hinausgehen. Aktiendividenden, die aus der Kapitalrücklage, die für die niederländische Dividendenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, ausgegeben werden, unterliegen nicht der Quellensteuer.

Ein ausländischer Aktionär kann aufgrund eines Doppelbesteuerungsabkommens zwischen den Niederlanden und dem Ansässigkeitsstaat des ausländischen Aktionärs zu einer teilweisen oder vollständigen Befreiung oder Erstattung der gesamten oder eines Teils der oben dargestellten Quellensteuer berechtigt sein. Die Niederlande haben solche Abkommen mit den Vereinigten Staaten, Kanada, der Schweiz, Japan, allen Mitgliedern der Europäischen Union mit Ausnahme von Portugal und mit verschiedenen anderen Ländern abgeschlossen.

Doppelbesteuerungsabkommen mit Frankreich, Deutschland und Spanien

Nach dem Abkommen zwischen der Republik Frankreich und dem Königreich der Niederlande über die Vermeidung der Doppelbesteuerung und die Verhinderung der Steuerverkürzung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen vom 16. März 1973, dem Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen und verschiedener anderer Steuern und über die Regelung anderer Fragen auf steuerlichem Gebiet vom 16. Juni 1959 oder das Abkommen der Regierung des Staates Spanien und der Regierung der Niederlande über die Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen vom 16. Juni 1971 wird für Dividenden, die an einen ausländischen Aktionär ausgeschüttet werden, der nach der Definition des betreffenden Abkommens in Frankreich, Deutschland oder Spanien ansässig ist, im allgemeinen die niederländische Quellensteuer von 25 % auf 15 % herabgesetzt, vorausgesetzt, die Dividenden sind nicht einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das durch eine Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird.

Quellensteuer auf den Verkauf oder auf die sonstige Übertragung von Aktien

Zahlungen für den Verkauf oder die sonstige Übertragung von Aktien unterliegen nicht der niederländischen Quellensteuer, es sei denn, der Verkauf oder die Übertragung erfolgt an die Gesellschaft oder eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft derselben oder gilt als solche(r). Die Rücknahme oder der Verkauf von Aktien an eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft der Gesellschaft gilt als Dividende und unterliegt grundsätzlich den oben im Abschnitt “Quellensteuer auf Dividenden” dargestellten Regelungen.

Steuer auf Dividendeneinkünfte und Veräußerungsgewinne

Ein ausländischer Aktionär, der von der Gesellschaft Dividenden auf Aktien erhält oder einen Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf oder der Übertragung von Aktien erzielt, unterliegt mit diesen Einkünften nicht der niederländischen Besteuerung, es sei denn:

- (i) der ausländische Aktionär ist in den Niederlanden ansässig oder gilt als ansässig, oder, falls der ausländische Aktionär eine Privatperson sein sollte, hat sich entschieden, in den Niederlanden als Gebietsansässiger behandelt zu werden; oder
- (ii) die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das durch eine Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird; oder
- (iii) der ausländische Aktionär hält indirekt oder direkt eine wesentliche Beteiligung an der Gesellschaft; oder
- (iv) der ausländische Aktionär ist eine Privatperson und seine Dividendeneinkünfte oder Veräußerungsgewinne gelten gemäß dem niederländischen Einkommensteuergesetz von 2001 als Einkommen aus verschiedenen Aktivitäten in den Niederlanden.

Im allgemeinen hält ein ausländischer Aktionär eine wesentliche Beteiligung am Aktienkapital der Gesellschaft nur dann, wenn der ausländische Aktionär alleine oder zusammen mit bestimmten verbundenen Personen, gemeinsam oder einzeln, direkt oder indirekt Aktien der Gesellschaft oder das Recht auf Erwerb von Aktien der Gesellschaft hält, die 5 % oder mehr des gesamten ausgegebenen und umlaufenden Aktienkapitals der Gesellschaft oder einer Gattung desselben darstellen. Eine Beteiligung gilt auch dann als wesentlich, wenn die gesamte oder ein Teil einer wesentlichen Beteiligung ohne Aufdeckung der stillen Reserven übertragen wurde oder als übertragen gilt.

Schenkungs- oder Erbschaftssteuer

Niederländische Schenkungs- oder Erbschaftssteuer wird auf die Übertragung von Aktien durch einen ausländischen Aktionär im Wege der Schenkung oder im Todesfall nicht erhoben, es sei denn:

- (i) die Übertragung erfolgt durch oder im Namen einer Person, die zum Zeitpunkt der Schenkung oder des Erbfalls in den Niederlanden ansässig ist oder als ansässig gilt; oder
- (ii) die Aktien sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das durch eine Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird.

Mehrwertsteuer

Auf Dividenden von Aktien oder auf die Übertragung der Aktien wird keine niederländische Mehrwertsteuer erhoben.

Andere Steuern und Gebühren

In den Niederlanden gibt es keine Registrierungsgebühr, Übertragungssteuer, Kapitalsteuer, Stempelsteuer oder andere ähnliche Steuern oder Gebühren, außer den in den Niederlanden im Zusammenhang mit der Ausfertigung, Lieferung und/oder Vollstreckung im Rahmen von gerichtlichen Verfahren (einschließlich aller ausländischen Urteile durch Gerichte der Niederlande) hinsichtlich der Dividenden auf Aktien oder der Übertragung der Aktien anfallenden Gerichtsgebühren.

Ansässigkeit

Ein ausländischer Aktionär wird nicht allein aufgrund der Tatsache, dass er eine Stammaktie hält, oder aufgrund von Ausübung, Erfüllung, Lieferungen und/oder Vollstreckung von Rechten in Bezug auf die Stammaktien in den Niederlanden ansässig, bzw. als in den Niederlanden ansässig behandelt.

KAPITEL 4 — INFORMATIONEN ÜBER DIE AKTIVITÄTEN VON EADS

4.1. Darstellung der EADS-Gruppe

Sofern nichts gegenteiliges angegeben ist, beruhen die nachstehend angegebenen Zahlen auf Informationen von der Gesellschaft.

4.1.1. Übersicht

Mit ungeprüften Proforma Konzernumsatzerlösen von über Euro 24,2 Mrd. im Jahr 2000 ist EADS das führende Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das drittgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern und zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2000 entfielen rund 80 % der Umsätze auf den zivilen und rund 20 % auf den militärischen Bereich.

Der Zusammenschluss zu EADS im Juli 2000 stellte einen entscheidenden Schritt hin zur Konsolidierung der europäischen Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsindustrie dar, denn in EADS vereinigten sich Geschäftsbereiche, die zuvor von folgenden Unternehmen betrieben worden waren:

- Aerospatiale Matra in den Bereichen Herstellung von Verkehrsflugzeugen (z.B. Airbus), Herstellung von Militär- und zivilen Hubschraubern (Eurocopter), Wartung und Umrüstung von Flugzeugen, Herstellung von Raumfahrtssystemen (z.B. Arianespace, Astrium), Lenkflugkörpern und Telekommunikation;
- Dasa in den Bereichen Herstellung von Verkehrsflugzeugen (Airbus), Herstellung von Militär- und zivilen Hubschraubern (Eurocopter), Herstellung von Militärflugzeugen (z.B. Eurofighter), Wartung und Umrüstung von Militär- und Verkehrsflugzeugen, Herstellung von Raumfahrtssystemen (z.B. Arianespace, Astrium), Lenkflugkörpern, Lenkflugkörpersysteme, Telekommunikations- und Verteidigungssysteme; und
- CASA in den Bereichen Herstellung von Verkehrsflugzeugen (Airbus), Herstellung von Militärflugzeugen (z.B. Eurofighter), Herstellung militärischer Transportflugzeuge, Wartung und Umrüstung von Militär- und Verkehrsflugzeugen und Herstellung von Raumfahrtssystemen (Arianespace).

EADS hat diese Geschäftsfelder in fünf Geschäftsbereiche aufgeteilt: (1) Airbus, (2) militärische Transportflugzeuge, (3) Luftfahrt (außer Airbus und militärischen Transportflugzeugen), (4) Raumfahrt sowie (5) Verteidigung und Zivile Systeme. Die diesbezügliche Strukturierung der Geschäftstätigkeit zeigt ein vereinfachtes Schaubild in Abschnitt 3.3.6. Die Kombination dieser Aktivitäten hat EADS zum anerkannten Marktführer in den meisten ihrer Tätigkeitsbereiche gemacht und ihre Kontrolle in Bereichen konsolidiert, in denen schon lange Zusammenarbeit bestand, so beim Airbus, Eurocopter, Eurofighter und Arianespace.

Strategie

Um EADS dauerhaft als eines der beiden führenden Unternehmen in jedem von EADS belieferten Markt zu positionieren und den Wert für ihre Aktionäre zu maximieren, beabsichtigt das Management von EADS (das „**Management**“), sich auf die folgenden strategischen Schritte zu konzentrieren:

- **Steuerung der Konsolidierung der europäischen Industrie und der Verstärkung strategischer Allianzen.**

EADS wird aus der langen Geschichte gemeinsamer Leistungen ihrer Gründungsgesellschafter untereinander und zusammen mit anderen wichtigen europäischen und amerikanischen Firmen Kapital schlagen. Solche Joint Ventures sollen die Marktpräsenz von EADS verstärken, ihr Portfolio von Technologien und Produkten wertmäßig steigern sowie ihre Positionierung in bestimmten Marktnischen und entlang der Wertkette optimieren.

Weiterlaufende Initiativen wie MBDA im Bereich der Lenkflugkörpersysteme (siehe „— Verteidigung und Zivile Systeme“) und EMAC im Bereich der Kampfflugzeuge (siehe „— Luftfahrt“) veranschaulichen die prominente Rolle von EADS bei der Initiierung maßgeblicher europäischer Joint Ventures. EADS verfolgt außerdem eine Reihe weiterer vielversprechender Allianzen sowohl durch die Beteiligung an Privatisierungen wie bei Patria in Finnland oder durch bilaterale Verträge über eine Zusammenarbeit wie der mit der Luftfahrtindustrie in Russland.

Schließlich wird EADS Partnerschaften mit bedeutenden US-Unternehmen stark fördern, um für sich selbst einen verbesserten Zugang zum US-Verteidigungsmarkt zu erreichen. EADS ist der Auffassung,

dass die NATO-Verbündeten durch transatlantische Bindungen bessere Verteidigungsprodukte zu geringeren Preisen erhalten können. Vielversprechende erste Schritte sind bereits unternommen worden: US-Partner wurden in den Bereichen Missionsflugzeuge und Verteidigungselektronik, der Integration der Meteor-Lenkflugkörper mit F/A-18-Plattformen sowie der luftgestützten Bodenbeobachtung gewonnen. Des Weiteren ist ein Joint Venture mit Northrop Grumman gegründet worden, um den US-Markt für die Wartung kommerzieller Flugzeuge zu bedienen.

- **Ausnutzung bereichsübergreifender Chancen.**

Durch Zusammenlegung einer breiteren Palette von Produkten und Fachkenntnissen in hoch mehrwertorientierte, integrierte Systeme wird EADS versuchen, Gewinnspannen zu maximieren und stark differenzierte, auf Kundenanforderungen zugeschnittene Lösungen anzubieten. Besonders sichtbar ist dies im Bereich luftgestützter Plattformen, in dem EADS die Fähigkeiten zur Hauptauftragnehmung besitzt.

Diesbezüglich stützt sich EADS auf eine einheitliche Leitung und die zentrale Zuweisung von Ressourcen im Verein mit einer seitens der Geschäftsbereiche durchgeführten Identifikation von Kundenanforderungen und Lösungsdefinitionen. EADS wird zudem den Schwerpunkt auf wichtige Ablaufverbesserungen legen wie etwa die E-Business-Kapazitäten in den Bereichen Produktentwicklung (gleichzeitig laufende Konstruktion) sowie Informations- und Materialfluss. Das kunden- und lösungsorientierte Netz der neu geschaffenen Marketing-Einheit von EADS, EADS International, ist ein starkes Beispiel für die sich aus der Zusammenarbeit der Vertriebskanäle von Geschäftseinheiten und -bereichen ergebenden Synergien.

- **Eröffnung von Zugängen zu geschlossenen Märkten und Verfolgung zukünftiger Wachstumsmöglichkeiten.**

Das Management ist der Ansicht, dass das erfolgreiche Eindringen von EADS in bisher von Konkurrenten beherrschte Märkte als Motor zukünftigen Wachstums dienen wird. Der etablierte Ruf von EADS als Marktführer bei technologischen Fragen und die zunehmende Glaubwürdigkeit der Firmengruppe als Systemintegrator sollen dabei zur Speerspitze werden. So spricht der Start des A380-Projekts den Markt für „sehr große Flugzeuge“ an, womit EADS auf die Gewinnung neuer wichtiger Kunden wie etwa QANTAS abzielt. Auch die Entwicklung des militärischen Transportflugzeugs A400M geht auf diese strategische Prioritätensetzung zurück.

Darüber hinaus hat EADS erkannt, dass Dienstleistungen ein Schlüsselfaktor bei der Auswahl von Flugzeugen sind, der attraktive Chancen eröffnet, integrierte Systeme anzubieten und Wert zu schaffen. EADS wird sich an der Entwicklung des Dienstleistungsmarkts als bedeutender Quelle für Ertragswachstum und bereicherter Kundenbeziehungen beteiligen. Die Entwicklung des „zukünftigen strategischen Tankflugzeugs“ („Future Strategic Tanker Aircraft“) für das britische Verteidigungsministerium sowie Initiativen in den Bereichen Telekommunikation, Schulung und Wartung ist ein Beispiel für diesen Ansatz.

- **Erzielung von Synergien aus der Verschmelzung.**

EADS beabsichtigt, aus der Zusammenlegung ihrer Geschäfte bis zum Jahr 2004 eine Wertschöpfung von insgesamt mindestens Euro 600 Mio. zu erzielen (nach Gründung und Voll-Konsolidierung der neu integrierten Airbus-Gruppe).

Diese Wertschöpfung stammt zum großen Teil aus der Stärkung der Kaufkraft von EADS und der Verringerung von Kosten in Bereichen wie Forschung & Entwicklung, Unternehmensaufgaben und Betriebsorganisation sowie von verbesserten Geschäftsmöglichkeiten. Ein spezialisiertes Fusionsintegrationsteam koordiniert die Implementierung von 600 zu dieser Entwicklung beitragenden Projekten.

Das Management arbeitet auf eine Zunahme des EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außergewöhnlichen Posten von EADS auf 10 % der konsolidierten Umsatzerlöse bis 2004 hin (abzüglich der A380-Entwicklungskosten). Siehe auch Kapitel 7 — Jüngster Geschäftsgang und Ausblick.

Proforma-Finanz- und Betriebsdaten

In der nachstehenden Tabelle sind der jedem EADS-Geschäftsbereich zuzurechnende Betrag und prozentuale Anteil an den ungeprüften Proforma-Konzernumsatzerlösen von EADS für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2000 und 1999 ausgewiesen.

Ungeprüfte Proforma-Konzernumsatzerlöse nach Geschäftsbereichen für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2000 und 1999

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2000		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999	
	% des Gesamtumsatzes ⁽¹⁾	in Mrd. Euro	% des Gesamtumsatzes ⁽¹⁾	in Mrd. Euro
Airbus	59	14,9	54	12,6
Militärische Transportflugzeuge	1	0,3	1	0,2
Luftfahrt	19	4,7	18	4,3
Raumfahrt	10	2,5	11	2,5
Verteidigung und Zivile Systeme	11	2,9	16	3,8
Bereichsumsatzerlöse insgesamt vor				
Headquarters/Eliminierungen	100	25,3	100	23,5
Headquarters/Eliminierungen ⁽²⁾		(1,1)		(1,0)
Ungeprüfte Proforma-Konzernumsatzerlöse				
insgesamt		<u>24,2</u>		<u>22,6</u>

(1) Prozentualer Anteil an den Bereichsumsatzerlösen insgesamt vor Headquarters/Eliminierungen.

(2) Enthält unter anderem Eliminierungen um konzerninterne Umsätze und Erträge aus der Vermietung von Immobilien.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Proforma-Konzernumsatzerlöse für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2000 nach geografischen Bereichen.

Ungeprüfte Konzernumsatzerlöse nach geografischen Bereichen für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2000

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2000	
	in Prozent ⁽¹⁾	in Mrd. Euro
Europa	53	12,8
Nordamerika	32	7,7
Asien/Australien	6	1,5
Übrige Welt	9	2,2
Gesamt	<u>100</u>	<u>24,2</u>

(1) Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

Die nachstehenden Tabellen zeigen Daten bezüglich der zum 31. Dezember 2000 und 1999 bei EADS eingegangenen Proforma-Aufträge und des Auftragsbestands zum 31. Dezember 2000 und 1999.

Proforma-Aufträge für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2000 und 1999

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2000		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999	
	in Prozent ⁽³⁾	Betrag in Mrd. Euro ⁽⁴⁾	in Prozent	Betrag in Mrd. Euro ⁽⁵⁾
Proforma Auftragseingang:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	68	34,2	63	20,7
Militärische Transportflugzeuge	1	0,5	2	0,6
Luftfahrt	17	8,3	15	4,9
Raumfahrt.....	6	3,0	7	2,2
Verteidigung und Zivile Systeme	<u>8</u>	3,9	<u>13</u>	4,3
Headquarters/Eliminierungen.....		<u>(0,8)</u>		—
Insgesamt	<u>100</u>	<u>49,1</u>	<u>100</u>	<u>32,7</u>
	<u>in Prozent⁽³⁾</u>	<u>Betrag in Mrd. Euro⁽⁴⁾</u>	<u>in Prozent</u>	<u>Betrag in Mrd. Euro⁽⁵⁾</u>
Auftragsbestand:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	78	104,4	78	79,5
Militärische Transportflugzeuge	1	0,9	—	0,7
Luftfahrt	10	13,1	9	8,8
Raumfahrt.....	4	4,8	4	4,4
Verteidigung und Zivile Systeme	<u>7</u>	9,7	<u>9</u>	9,0
Headquarters/Eliminierungen.....		<u>(1,0)</u>		—
Insgesamt	<u>100</u>	<u>131,9</u>	<u>100</u>	<u>102,4</u>

(1) Ohne Optionen.

(2) Es werden die Listenpreise zugrunde gelegt.

(3) Vor Headquarters/Eliminierungen.

(4) Gesamtauftragseingang pro Geschäftsbereich

(5) Externer Auftragseingang (ohne Eliminierungen für Aufträge zwischen den einzelnen Geschäftsbereichen)

4.1.2. Airbus

Einleitung und Übersicht

Airbus Industrie ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist stetig von 15 % im Jahr 1990 auf 39 % im Jahr 2000 gestiegen. Am 31. Dezember 2000 belief sich ihr Auftragsbestand auf 50 % des gesamten Auftragsbestands weltweit, was volumenmäßig einer Steigerung von 12,5 % seit dem 31. Dezember 1999 entspricht. Das stetige Wachstum der Airbus Industrie spiegelt sich auch im Umsatz wider, der von USD 16,7 Mrd. im Jahr 1999 auf USD 17,2 Mrd. im Jahr 2000 gestiegen ist.

Airbus Industrie hat sich zum zweitgrößten Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit entwickelt und konkurriert mit Boeing im Kampf um den ersten Platz. Von der Gründung 1970 bis zum 31. Dezember 2000 sind bei Airbus Industrie von 173 Kunden aus aller Welt 4.125 Flugzeuge bestellt worden.

Zum Erfolg von Airbus haben mehrere Faktoren beigetragen: ihre Produktpalette moderner Flugzeuge, ihre stetige technologische Innovation, ihre stabile Belegschaft bestehend aus hochqualifizierten Mitarbeitern und ihr Konzept der „Flugzeugfamilien“. Dieses verschafft den Kunden Kostenvorteile sowohl bei der Ausbildung ihrer Crews als auch bei der Wartung und Beschaffung von Ersatzteilen für ihre Flotten verschieden großer Airbus-Maschinen. Außerdem ist das Management der Ansicht, dass die internationale Zusammensetzung von Airbus Industrie einen Wettbewerbsvorteil auf dem Weltmarkt darstellt.

Airbus Industrie ist ein Konsortium, das von EADS (80 %) und BAE SYSTEMS (20 %) gemeinsam direkt oder indirekt kontrolliert wird. Siehe „— Organisation von Airbus und Schaffung einer integrierten Struktur“. Im Jahr 2000 erzielte der Geschäftsbereich Airbus von EADS Proforma-Umsatzerlöse von Euro 14,9 Mrd. und damit 59 % der gesamten Proforma-Konzernumsatzerlöse von EADS.

Strategie

Strategisch gesehen, besteht das Hauptziel von Airbus im Erreichen von erstklassigen, auf lange Sicht haltbaren, wirtschaftlichen Erträgen, die mittels der Entwicklung einer qualitativ überragenden Produktfamilie und eines langfristigen Anteils von 50 % am Weltmarkt für Verkehrsflugzeuge ermöglicht werden. Bei der Verfolgung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

- die Vollendung der am Markt umfangreichsten, auf den Bedarf der Kunden zugeschnittene Produktlinie, was (i) einen Schwerpunkt bei der Entwicklung, Prüfung, Herstellung und Lieferung der A380-„Familie“ innerhalb des vorgegebenen Budgets Anfang 2006, (ii) die Ausweitung maßgeblicher Frachtflugzeug-Anwendungen innerhalb der Palette von Airbus-Flugzeugen und (iii) die ununterbrochene Erhaltung des Wettbewerbsvorteils vorhandener Modelle in ihren Märkten mit sich bringt;
- Versuche, in bestimmte Schlüsselmärkte wie die USA oder Japan entweder einzudringen oder eine bereits erreichte vielversprechende Position zu konsolidieren; und
- ihr Kundendienstangebot zu verbreitern, wodurch Airbus in ihrer Branche weiterhin eine führende Position einnehmen kann, indem die Gesellschaft (i) für die sich entwickelnden Bedürfnisse ihrer Kunden Lösungen entwirft und (ii) für eine optimale Platzierung von Airbus entlang der Wertkette der Branche sorgt.

Markt

Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts

Die wichtigsten Faktoren, welche die Nachfrage am Flugzeugmarkt bestimmen, sind die Nachfrage nach Flugreisen, Konjunkturzyklen, nationale und internationale Regulierung (und Deregulierung), die Geschwindigkeit, mit der bestehende Flotten veralten und erneuert werden, sowie bestehende Allianzen zwischen Fluggesellschaften und die zunehmende Anzahl an Flugzeug-Leasingunternehmen.

Gesamtwachstum. Der Markt für Verkehrsflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits in erster Linie vom Wachstum der Wirtschaft oder des Brutto-Inlandsprodukts sowie von der Höhe der Flugpreise und dem Bevölkerungswachstum abhängt. In umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen hat der Flugreiseverkehr von 1967 bis 1999 jedes Jahr (außer 1991 aufgrund des Golfkriegs) zugenommen, das heißt, er ist in diesem Zeitraum um durchschnittlich 8 % pro Jahr gewachsen. Laut Airbus-Hochrechnungen — die sich mit entsprechenden Studien von Boeing decken — wird der Flugreiseverkehr im Zeitraum 2000-2019 um durchschnittlich 4,9 % wachsen.

Konjunkturschwankungen. Trotz dieses Gesamtwachstums des Flugreiseverkehrs entwickelt sich der Flugzeugmarkt immer zyklisch, aufgrund der schwankenden Rentabilität von Fluggesellschaften und aufgrund der Konjunkturzyklen in der Weltwirtschaft. Bei zyklischen Konjunkturabschwächungen haben Flugzeughersteller in der Regel ungefähr ein Jahr später einen Rückgang der Flugzeugaufträge verzeichnet, und nach weiteren zwei Jahren einen Rückgang der Auslieferungen. Aufgrund ihres gestiegenen Marktanteils ist die Zahl der Bestellungen bei Airbus Industrie seit 1994 konstant geblieben oder gewachsen. Bei einem Rückgang der Auslastung und der Gewinne versuchen einige Fluggesellschaften normalerweise, die Bestellung neuer Flugzeuge so lange zu verschieben, bis sich die wirtschaftlichen Eckdaten erholen.

Der jüngste Rückgang hat sich vor dem Hintergrund abgespielt, dass die Fluggesellschaften ihre Strategien stärker auf ihren jeweiligen Marktanteil als auf ihre Rentabilität ausgerichtet haben, was zu einer außergewöhnlich hohen Zahl der Flugzeugbestellungen, einer erhöhten Aufnahme von Fremdkapital und zu niedrigeren Gewinnen geführt hat. Diesem Phänomen wurde dadurch Vorschub geleistet, dass die Finanzierung für neue Flugzeuge ohne Weiteres aufzubringen war und den Eigentümern zahlreiche Steuervergünstigungen angeboten wurden. Seitdem haben die Fluggesellschaften sich wieder mehr auf ihre Rentabilität konzentriert und ihr Verschuldungsgrad ist normalerweise gesunken. Sie haben ihre Flexibilität durch eine stärkere Inanspruchnahme von Operating Leasing und einer dynamischen Verwaltung ihrer Flotte von älteren Flugzeugen erhöht. Außerdem hat die Präsenz finanziell besser gestellter Leasing-Geber, vor allem im zurückliegenden Jahrzehnt, das Marktangebot von Gebrauchtflugzeugen verbessert. Die Kombination dieser Faktoren hat die Auswirkungen der Konjunkturzyklen auf die Flugzeughersteller gedämpft.

Das Management ist davon überzeugt, dass sie die Auswirkungen eines zukünftigen Konjunkturrückgangs durch rationelles Management, einschließlich der Vergabe von Aufträgen an Fremdundertnehmen, abmildern kann. Dies wurde bei früheren Konjunkturschwächeperioden unter Beweis gestellt: obwohl der Flugzeugmarkt insgesamt schrumpfte, konnte Airbus seinen Anteil an diesem verkleinerten Markt erhöhen und dadurch die Auswirkungen auf seine Geschäftstätigkeit abfangen. Ein Auftragsrückgang würde möglicherweise darüber hinaus zu einem geringeren Auftragsbestand führen, sich jedoch in geringerem Maße auf die Lieferungen auswirken.

Regulierung/Deregulierung. Auf die Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen hat sich auch die jeweilige in- und ausländische Regulierung (und Deregulierung) internationaler Flugverkehrsdienste und wichtiger inländischer Flugverkehrsmärkte ausgewirkt. Im Jahr 1978 haben die Vereinigten Staaten ihren inländischen Flugverkehr dereguliert. Andere Regionen sind diesem Beispiel gefolgt, insbesondere Europa ab 1985.

Die Vorschriften zur Stufe 3 der Fluglärmreduzierung der FAA (Federal Aviation Authority) hatten zu Folge, dass viele ältere Flugzeuge bis Ende 1999 ersetzt werden mussten, ein weiterer Grund für die Zunahme der Nachfrage, insbesondere der aus Nordamerika, die in den letzten Jahren erheblich gestiegen ist, so dass 1999 und 2000 je 41 % der ausgelieferten Flugzeuge nach Nordamerika gingen.

Entwicklung der Airline-Flugnetze: Drehkreuze. Infolge der Deregulierungsmaßnahmen adaptieren die großen Fluggesellschaften ihre Flotte, ihre Flugnetze und ihre kommerziellen Strategien laufend. Dies ist möglich, weil neue Flugzeuge verfügbar sind, die den Anforderungen der Kunden bezüglich Kosten und Leistungen entsprechen. Als Reaktion auf die Preisforderungen der Fluggäste und die Konkurrenz seitens der neuen Billigfluggesellschaften haben die großen Fluglinien ihren Betrieb um „Drehkreuze“, d.h. Flughäfen an strategischen Standorten, organisiert, wodurch sie mehr Städte zu niedrigen Flugpreisen verbinden können. Dadurch wird die Nachfrage beeinflusst, denn das Drehkreuz-Konzept ermöglicht eine Normierung der Flotte in Bezug auf kleinere, für kurze, hochfrequentierte Zubringerstrecken zu den Drehkreuzen (zwischen Drehkreuzen und Speichen) geeignete Flugzeuge und auf die größeren, für längere Strecken mit höherer Verkehrsdichte zwischen den Drehkreuzen (von Drehkreuz zu Drehkreuz) geeigneten Flugzeuge.

Die Verfügbarkeit neuer Maschinen kleiner und mittlerer Größe hat den Fluggesellschaften auch die Möglichkeit eröffnet, auf Strecken mit niedrigerer Verkehrsdichte gut zahlenden Fluggästen Direktflüge anzubieten, bei denen die Drehkreuze umflogen werden und eine größere Auswahl an Reisezielen besteht, die ohne Zwischenstopp angefliegen werden. Somit hat die weltweite Deregulierung dazu beigetragen, dass die Fluggesellschaften über differenziertere Strategien verfügen. Dies wiederum hatte zur Folge, dass Fluglinien für die Umsetzung dieser Strategien eine breitere Palette an Maschinen benötigen.

Allianzen. Die Entwicklung von Allianzen zwischen weltweit tätigen Fluggesellschaften untermauert diese Strategien. Laut *Airclaims Data* wurde per Januar 2001 die Hälfte der weltweit verkehrenden Flotte von Düsenverkehrsflugzeugen mit über 100 Sitzen von den 23 größten Fluggesellschaften betrieben. In den 90er Jahren haben die großen Fluggesellschaften Allianzen gebildet, die jedem Mitglied Zugang zu den Drehkreuzen und Strecken der anderen Mitglieder gewährt hat, wodurch die Fluggesellschaften die Duplizierung von Drehkreuzen reduzieren konnten.

Staatliche Finanzierung. In einem im Jahr 1992 abgeschlossenen bilateralen Abkommen zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten wurde die Höchstgrenze der rückvergütbaren Startinvestitionen (deren Rückerstattung vonseiten europäischer Regierungen üblich ist) auf 33 % der Gesamtkosten von Entwicklungsprogrammen für neue Großverkehrsflugzeuge festgesetzt. Ferner ist in diesem Abkommen auch die indirekte Unterstützung bei der Entwicklung oder Produktion von Großverkehrsflugzeugen auf höchstens 3 % der Industrieerlöse festgelegt worden (dies entspricht den in den USA von Seiten des Verteidigungsministeriums und der NASA benutzten Mechanismen). Dieses bilaterale Abkommen bildet die Grundlage für einen Ausgleich bezüglich staatlicher Unterstützungsleistungen, denn es entspricht der europäischen wie auch der amerikanischen Situation.

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente. Derzeit konkurriert Airbus in drei Hauptsegmenten des Marktes: bei „Single-Aisle“-Flugzeugen mit 100 bis 200 Sitzplätzen in zwei Reihen, die hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt werden; „Twin-Aisle“-Flugzeuge mit einem breiterem Rumpf, die in drei Reihen über 200 Sitzplätze haben und im Falle der A300/310 für Kurz- und Mittelstreckenflüge sowie im Falle der A330/340 für Langstreckenflüge eingesetzt werden; und schließlich — im Falle der zurzeit noch in Entwicklung befindlichen A380 — „sehr große Flugzeuge“, die dazu konzipiert sind, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg und mit besonderem Komfort zu befördern. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt (siehe „— Luftfahrt — Umrüstung und Technische Serviceleistungen“). Die A300-600F ist darüberhinaus ein erfolgreiches, nur für den Frachtverkehr gebautes Frachtflugzeug, das vor allem bei den großen Kurierdiensten wie Federal Express und UPS immer mehr Anklang findet.

Laut einer Studie von Airbus Industrie waren von den 10 349 Flugzeugen mit über 70 Sitzen, die am 31. Dezember 1999 in Dienst standen, 73 % „Single-Aisle“-Flugzeuge und 27 % „Twin-Aisle“-Flugzeuge. In der nachstehenden Tabelle ist die regionale Verteilung der Maschinen und der Anteil der „Single-Aisle“- und „Twin-Aisle“-Flugzeuge zum 31. Dezember 1999 angegeben.

	Flugzeuge		Konfiguration in Prozent	
	in Prozent	Anzahl der Flugzeuge im Dienst	„Single-Aisle“	„Twin-Aisle“
Nordamerika	43	4.418	83	17
Europa	27	2.789	75	25
Asien-Pazifik	18	1.921	48	52
Afrika und Naher Osten	5	534	53	47
Südamerika	7	687	85	15
Insgesamt	<u>100</u>	<u>10.349</u>	<u>73</u>	<u>27</u>

Quelle: Airbus Industrie

Der hohe Anteil der „Single-Aisle“-Flugzeuge sowohl in Nordamerika als auch Europa spiegelt die Vorherrschaft inländischer Kurz- und Mittelstreckenflüge wieder, insbesondere in Nordamerika, wo sich infolge der Deregulierung die Drehkreuze entwickelt haben. Im Vergleich zu Nordamerika und Europa ist der Anteil der „Twin-Aisle“-Flugzeuge in der Region Asien-Pazifik größer, da dort die Flughäfen die Anzahl der Flüge beschränken, was den Einsatz von Maschinen mit höherer durchschnittlicher Passagierzahl pro Flug begünstigt.

Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge wurden im Jahr 2000 insgesamt 800 neue Flugzeuge mit über 70 Sitzen ausgeliefert. Davon waren 75 % „Single-Aisle“- und 25 % „Twin-Aisle“-Flugzeuge. Der nachstehenden Tabelle ist die Anzahl der ausgelieferten Flugzeuge je Region für die Jahre 1999 und 2000 zu entnehmen.

	2000		1999	
	Anzahl der Auslieferungen je Region insgesamt	Auslieferungen in Prozent	Anzahl der Auslieferungen je Region insgesamt	Auslieferungen in Prozent
Nordamerika	331	41	371	41
Europa	211	26	215	23
Asien-Pazifik	70	9	106	12
Übrige Welt	54	7	63	7
Leasing-Gesellschaften	<u>134</u>	<u>17</u>	<u>159</u>	<u>17</u>
Insgesamt	<u>800</u>	<u>100</u>	<u>914</u>	<u>100</u>

Quelle: Airbus Industrie

Die Verkäufe an Leasing-Gesellschaften von rund 17 % der Auslieferungen bilden ein separates Marktsegment, da die den geleasteten Flugzeugen zugeordnete Einsatzregion häufig von der Region abweicht, in der die Leasing-Gesellschaft ihren Sitz hat.

Wettbewerb. Airbus ist seit dem Rückzug der Firma Lockheed im Jahr 1986 und der Übernahme von McDonnell Douglas durch Boeing im Jahr 1997 in einem Duopol tätig. Infolgedessen ist der Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen jetzt effektiv zwischen Boeing und Airbus aufgeteilt. Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge entfielen im Jahr 2000 auf Boeing und Airbus jeweils 61 % bzw. 39 % der Auslieferungen insgesamt, 54 % und 46 % der Bestellungen insgesamt und je 50 % des Gesamtauftragsbestands am Jahresende.

Die massiven Hindernisse in Bezug auf den Zugang zum Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen lassen es unwahrscheinlich erscheinen, dass ein neu hinzukommender Konkurrent in absehbarer Zeit wirksam mit den beiden etablierten Unternehmen in diesem Markt in Wettbewerb treten kann.

Produkte und Meilensteine

Technologische Meilensteine

Seit der Gründung von Airbus Industrie standen technologische Innovationen im Mittelpunkt ihrer Strategie. Viele der Innovationen, die Airbus einen deutlichen Wettbewerbsvorteil ermöglichten, definierten in der Folgezeit den Standard in der Flugzeugindustrie.

- A300 — Der Airbus A300 war das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug der Welt. Diese Neuerung verschaffte diesem Flugzeug im Kurz- und Mittelstreckenbereich gegenüber der Konkurrenz einen deutlichen Vorteil hinsichtlich Treibstoffverbrauch und Wartungskosten, die dreistrahlige oder vierstrahlige Flugzeuge einsetzte.
- A310 — Der Airbus A310, der 1983 auf den Markt gebracht wurde, hatte anstelle der herkömmlichen mechanischen Anzeigen die ersten digitalen Cockpit-Anzeigen, die mit Kathodenstrahlröhren ausgestattet waren. Diese versorgten den Piloten mit leistungsfähigeren Flug- und Navigationsanzeigen und ermöglichten eine einzigartige zentralisierte und leicht erfassbare Überwachung des Flugzeugs. Er war auch das erste „Twin-Aisle“-Flugzeug, das für eine Zwei-Mann Cockpit Crew zugelassen war, woraus sich im Vergleich zu den Drei-Mann Cockpit Crews, die damals in dieser Flugzeugklasse die Regel waren, Betriebskosteneinsparungen ergaben. Die Implementierung automatischer Systeme sowie die Integration einer digitalen Flugführung trugen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsgrades bei.

Ferner wurden neue effiziente aerodynamische Konzepte wie die superkritische Tragfläche und der Transsonik-Flügel mit hoher Flügelstreckung eingeführt, die den Treibstoffverbrauch deutlich reduzierten. Für große Bauteile wie das Seitenleitwerk wurden kohlefaserverstärkte Verbundwerkstoffe eingeführt, die erheblich leichter sind als Aluminium und somit die verfügbare Nutzlast erhöhten. Der Einbau eines Trimm tanks im Höhenleitwerk hat zu deutlich erhöhten Einsparungen bei den Betreibern geführt, weil der Schwerpunkt effizient kontrolliert und die Lage des Flugzeugs während des gesamten Flugs optimiert werden konnte.

- A320 — Airbus hat als erster Hersteller im Jahr 1988 mit dem Airbus A320 eine digitale Fly-by-Wire-Steuerung eingeführt, mit welcher der Pilot mit einem Sidestick anstelle der herkömmlichen Steuersäule Befehle erteilt. Flugsteuerungscomputer übersetzen diese Befehle in elektrische Signale für die Ansteuerung der Stellmotoren der Steuerflächen und können gleichzeitig verhindern, dass das Flugzeug den vorgeschriebenen sicheren Flugbereich verlässt. Dadurch wurde eine erhöhte Manövrierfähigkeit, eine Vereinfachung des Betriebs durch digitale Verbindung mit dem Autopilot-System und eine

Gewichtsreduzierung gegenüber der herkömmlichen mechanischen Flugsteuerung erreicht. Das Fly-by-Wire-Konzept ist jetzt bei allen Airbus „Single-Aisle“-Flugzeugen und den Flugzeugen der A330/A340-Serie eingebaut. Die amerikanischen Wettbewerber von Airbus haben diese Steuerung erst später eingeführt. Verbundwerkstoffe finden bei der A320 verstärkt Verwendung, insbesondere für das Höhenleitwerk.

- A330/A340 — Diese Familie von „Twin-Aisle“-Flugzeugen ist mit dem einzigartigen Konzept einer für eine zweistrahlige und vierstrahlige Lösung gemeinsam verwendbaren Flügelkonstruktion bei einem ansonsten ähnlichen Flugwerk ausgestattet. Die Ultra-Langstrecken-Version A340-500/600 zeichnet sich vor allem durch den Einsatz von gewichtsparenden Verbundwerkstoffen zum Bau eines großen Primärelements (des 15 m langen Kielbalkens) und der Druckwand der rückwärtigen Kabine aus.
- A380 — Bei diesem „Super-Jumbojet“ werden bereits voll entwickelte Technologien weiter verfeinert und auf breiterer Basis angewandt. Etwa 40 % der Flugzeugstruktur wird unter Einsatz von Kohlefaserverbundstoffen und modernsten Metall-Mischwerkstoffen gefertigt, während innovative Produktionstechniken wie Laserstrahl-Schweißen Schrauben eliminieren, das Gewicht verringern und für verstärkte Toleranz gegenüber Materialverschleiß sorgen. Ferner wird die Wartbarkeit der Maschine durch leichtere, aber noch leistungsfähigere elektrische und hydraulische Ausrüstung erhöht.

Das Familien-Konzept — Kommunalität der Flotte

Die drei Airbus-Flugzeugfamilien verfolgen eine Strategie „minimaler Veränderungen“, die darin besteht, dass ein zentrales Flugzeugkonzept entwickelt wird, von dem für die verschiedenen Marktsegmente Variationen abgeleitet werden. Das Konzept „minimaler Veränderungen“ bedeutet, dass (mit Ausnahme der Typen A300/A310) alle Airbus-Flugzeuge über ein identisches Cockpitdesign und eine Fly-by-Wire-Steuerung verfügen und annähernd identische Bedienungscharakteristika aufweisen. Die Piloten können jedes Flugzeug der A320-Familie mit einer minimalen zusätzlichen Schulung fliegen, und die Qualifizierung der Cockpit Crew für Flugzeuge verschiedener Familien (*Cross-Crew Qualification* — CCQ) ermöglicht den Fluggesellschaften eine höhere Einsatzflexibilität.

Die Strategie minimaler Veränderungen spart Entwicklungskosten und reduziert überdies bei den Betreibern der Flugzeuge in erheblichem Maße Kosten bei der Ausbildung der Crews, bei der Ersatzteilbeschaffung sowie bei der Wartung und Aufstellung der Flugpläne. Außerdem besteht eine größere Wahrscheinlichkeit, dass die Vergrößerung der Flotte innerhalb der betreffenden Familie ohne zusätzliche Investitionen in neue Simulatoren vorgenommen werden kann.

Weitgehende Kommunalität des Cockpits innerhalb der gleichen Familie und über die verschiedenen Flugzeugfamilien hinweg ist eine Eigenschaft, die nur bei Airbus anzutreffen ist und die nach Auffassung des Managements wesentlich zum Erfolg der Flugzeuge von Airbus beiträgt.

„Single-Aisle“-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: die A320-Familie

Zu der Airbus-Familie der „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf dem Airbus A320 basieren (der nach vierjährigem Entwicklungsprogramm 1988 in Betrieb genommen wurde), gehören die Derivate A321 sowie der auf dem A319 basierende Airbus Corporate Jetliner, ein Firmenjet-Derivat, das Airbus Industrie seit Juni 1997 anbietet.

Jede Maschine der A320-Familie hat einen Rumpf von 3,96 m Durchmesser, der breiter ist als der Rumpf aller konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Aufgrund dieses größeren Durchmessers ist die Fluggastkabine geräumig und bietet hohen Komfort, und der Unterflur-Frachtraum ist größer als bei allen Konkurrenztypen. Die A320-Familie hat durchweg eine digitale Fly-by-Wire-Steuerung und ein ergonomisches Cockpit. Alle Typen der laufenden Produktion haben ein Seitenleitwerk aus leichtem Kohlefaserverbundstoff, das auf dem ursprünglich für den Airbus A310-300 entwickelten Modell basiert. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge B737, B757 und B717.

Die A318. Die A318 ist ein verkürztes Derivat der A319, die den Bedarf an Maschinen mit 100 bis 120 Sitzplätzen befriedigen soll. Seitdem dieser Flugzeugtyp im Jahr 1999 auf den Markt kam, sind bei Airbus Industrie bis zum 31. Dezember 2000 feste Bestellungen für 161 A318-Flugzeuge eingegangen.

Technische Merkmale der „Single-Aisle“-Flugzeuge

Typ	Inbetriebnahme	Passagiere	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)	Auslieferungen insges.	Inbetriebnahme insges.
A318.....	2002 ⁽¹⁾	106	5.200	31,4	34,1	160	0
A319.....	1996	124-145	6.500	33,8	34,1	701	318
A320.....	1988	150-180	5.500	37,6	34,1	1.428	893
A321.....	1994	185-220	5.500	44,5	34,1	378	172

(1) Geplanter Termin.

Quelle: Airbus Industrie

Zum 31. Dezember 2000 hatte Airbus Industrie Aufträge über 161 A318, 701 A319, 1.428 A320 und 378 A321 erhalten und 318 A319, 893 A320 und 172 A321 ausgeliefert.

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für Kurzstrecken und größere Reichweiten: die Airbus A300/A310-Familie

Die A300/A310 waren die ursprünglichen Flugzeugtypen der Airbus Produktgruppe und wurden für Routen im Kurz- und Mittelstreckenbereich konstruiert. Die A300, die im Jahr 1974 in Betrieb genommen wurde, war das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Flugzeug der Welt. Die derzeitige Version der A300, die A300-600, ist auch als Frachtflugzeug und umrüstbares Passagier-Frachtflugzeug erhältlich. Das A300-600 Frachtflugzeug, das von Federal Express seit 1994 genutzt wird, hat eine Nutzlast von über 50 Tonnen Frachtgut. Anfang 2001 bestellte UPS zusätzlich zu den 30 im Jahr 1998 bestellten Flugzeugen 60 A300-600 Frachtflugzeuge.

Im Jahr 1988 führte Airbus die A300-600R für größere Reichweiten ein, die über das leichte Leitwerk aus Kohlefaserverbundstoff verfügt, welches für die A310 entwickelt wurde. Die A310, die nach dem Prinzip minimaler Veränderungen als Abwandlung der A300 entwickelt worden ist, wurde im Jahr 1983 in Betrieb genommen und war das erste Flugzeug in der Geschichte der zivilen Luftfahrt mit einem digitalen elektronischen Cockpit.

Technische Merkmale der A300/A310

Typ ⁽¹⁾	Inbetriebnahme	Passagiere	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)	Auslieferungen insges.	Inbetriebnahme insges.
A300.....	1974	266	7.700	54,1	44,8	522	497
A310.....	1983	220	9.600	46,7	43,9	260	255

(1) Alle Versionen der A300/310 einschließlich Frachtflugzeuge.

Quelle: Airbus Industrie

Zum 31. Dezember 2000 hatte Airbus Industrie Aufträge über 522 A300 und 260 A310 erhalten und 497 A300 und 255 A310 ausgeliefert.

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Lang- und Superlangstreckenbereich: die Airbus A330/A340-Familie

Airbus hat die zweistrahlige A330 und das vierstrahlige Langstreckenflugzeug A340 in einem gemeinsamen Programm entwickelt, wobei für beide Flugzeuge die gleiche Flügelkonstruktion verwendet und der Querschnitt des breiten Rumpfes der bestehenden A300/A310-Familie beibehalten wurde. Die A330/A340-Familie, die alle Routen im Lang- und Superlangstreckenbereich abdeckt, ist, gemessen an den insgesamt eingegangenen Aufträgen, in der Flugzeugkategorie für 250-350 Passagiere weltweit führend.

Im Jahr 1997 begann Airbus mit der Entwicklung der Derivate A340-500 und A340-600. Diese neuen Flugzeuge werden einen gestreckten Rumpf, eine größere Reichweite und ein höheres maximales Startgewicht haben und Cross Crew Qualifications mit bestehenden A330/A340-Typen ermöglichen. Die A340-500, die voraussichtlich Ende 2002 verfügbar sein wird, soll mehr Transpazifik-Direktflugstrecken bewältigen als andere Flugzeuge. Sie wurde für Flüge ohne Zwischenlandungen beispielsweise von New York nach Taipeh oder von Toronto nach Hongkong entwickelt. Im März 2001 stellte Airbus das erste A340-600 Modell fertig, das voraussichtlich Ende April 2001 seinen ersten Flug absolvieren soll. Die Konkurrenztypen dieser Familie sind Boeing B767, B777 und B747.

Technische Merkmale des A330/A340

Typ ⁽¹⁾	Inbetriebnahme	Passagiere	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A330-200	1998	253	12.000	59,0	60,3
A330-300	1994	335	10.200	63,7	60,3
A340-200	1993	239	14.800	59,4	60,3
A340-300	1992	295	13.500	63,7	60,3
A340-500	2002 ⁽²⁾	313	15.750	67,8	63,6
A340-600	2002 ⁽²⁾	380	13.900	75,3	63,6

(1) Dreiklassen-Layout

(2) Geplanter Termin.

Quelle: Airbus Industrie

Zum 31. Dezember 2000 hatte Airbus Industrie Bestellungen für 366 A330- und 309 A340-Flugzeuge erhalten und 174 A330- sowie 190 A340-Flugzeuge ausgeliefert.

Die Extended-Range Twin-Engine Operations oder „ETOPS“ Regulierungen, die im Dezember 1988 eingeführt wurden, haben es zweistrahligen Flugzeugen gestattet, auf einer Reihe von Direkttrouten zu fliegen, die zuvor drei- oder vierstrahligen Flugzeugen vorbehalten waren. Die ETOPS Bedingungen schreiben vor, dass zweistrahlige Flugzeuge innerhalb einer Entfernung von höchstens 180 Minuten von dem nächstgelegenen geeigneten Ausweich-Flughafen fliegen müssen. Eine Verlängerung des Zeitlimits auf 207 Minuten wurde drei US-Fluggesellschaften für die Boeing 777-200 auf bestimmten Routen zugestanden. Da die A340 (und die neuen 500 und 600 Derivate) vier Triebwerke hat, fällt sie nicht unter die Restriktionen der ETOPS Vorschriften.

Entwicklung neuer Produkte: Airbus A380 und A400M

A380

Airbus schätzt, dass das weltweite Passagieraufkommen im Zeitraum zwischen 2000 und 2019 pro Jahr gleichmäßig um 4,9 % wachsen wird, was zu zwei parallelen Trends führen wird: eine zunehmende Fragmentierung eines Teil des Markts gekennzeichnet durch die Entwicklung neuer Märkte, einer höheren Verkehrsfrequenz auf schwächeren Routen und des Vermeidens von Drehkreuzen; und eine Konsolidierung des übrigen Marktes im Sinne einer Verdichtung des Verkehrs von Drehkreuz zu Drehkreuz bzw. des Drehkreuz-beherrschten Verkehrs, wie sie für Allianznetze typisch ist. Nach fünf Jahren intensiver Vorgespräche mit Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugaufsichtsbehörden in der ganzen Welt hat Airbus eine sehr große Maschine, die A380, konzipiert, die den Bedürfnissen eines von Drehkreuzen beherrschten, konsolidierten Markts optimal entgegenkommt und Boeing in einem Marktsegment Konkurrenz macht, in dem Boeing seit der Entwicklung der B747 in den späten sechziger Jahren ein Monopol genossen hat.

Die Konzeption der Flugzeuge der A380-Familie sieht vor, dass diese mit einer Flügelspannweite von 79,8 m und einem entlang dem gesamten Flugzeug in drei Decks geteilten, aus zwei Passagierdecks und einem Frachtdeck bestehenden Großrumpf größer sein sollen als das größte bisher vorhandene Verkehrsflugzeug. Die Außenmaße des Flugzeugs entsprechen den bestehenden Flughafenrichtlinien, die maximal 80 m Flügelspannweite und 80 m Gesamtlänge vorsehen, damit es bei minimalen infrastrukturellen Änderungen für geplante Rollbahnen und Einrichtungen geeignet ist. Die A380 wird das erste Verkehrsflugzeug, das über vier Gänge (zwei pro Deck) und zwei Treppenaufgänge verfügen wird. Das Flugzeug ist so konstruiert, dass bei normalen Bedingungen sein Aufenthalt am Flughafen zwischen Landung und erneutem Start 90 Minuten nicht übersteigen muss.

Die Grundversion des A380 kann 555 Passagiere in drei Klassen mit mehr Platz pro Passagier und daher mit größerem Komfort befördern. Auf Langstrecken von 14.200 km bis 16.200 km (7.650 nm bis 8.750 nm) wird sie im Betrieb effizienter sein und überragende wirtschaftliche Leistungen erbringen, indem sie wichtige Drehkreuze in Europa, Nordamerika und Asien sowie innerhalb Asiens miteinander verbindet. Die Airbus-Ingenieure haben das Design auf Kompatibilität mit anderen Versionen angelegt, so dass eine Frachtflugzeug-Version gleich mit definiert worden ist. Der Typ A380 ist außerdem in hohem Maße der vorhandenen Palette von Airbus-Maschinen angeglichen, damit die Cross-Crew-Qualifikation und damit Betriebskosteneinsparungen umgesetzt werden können.

Airbus schätzt die Nachfrage nach sehr großräumigen Flugzeugen zwischen 2000 und 2019 auf etwa 1.550 Maschinen, einem Marktwert von USD 343 Mrd. bzw. 26 % des Gesamtmarktwerts von Verkehrsflugzeugen. Davon entfallen 315 auf den Frachtmarkt. Airbus beabsichtigt, 50 % dieses Markts für sich zu erobern. Im Dezember

2000 hat der Aufsichtsrat von Airbus Industrie der Einführung der A380 zugestimmt, nachdem man festgestellt hatte, dass der Bau der Maschine technisch durchführbar, wirtschaftlich rentabel und, gemessen an eingegangenen Kaufzusagen, dem Ansehen potenzieller Kunden und geographischer Verteilungen, eine ausreichende Nachfrage besteht. Die Indienststellung der ersten A380-Flugzeuge ist für das erste Quartal 2006 vorgesehen.

Im Jahr 2000 erhielt Airbus von Kunden Kaufzusagen für insgesamt 50 Flugzeuge von Emirates, Air France, ILFC, Singapore Airlines, Virgin Atlantic und QANTAS. Anfang 2001 kamen Federal Express und Qatar Airways hinzu, die die Abnahme von jeweils 10 bzw. 2 Flugzeugen zusagten. Die Kaufzusagen für die A380 stehen noch unter dem Vorbehalt der Unterzeichnung endgültiger Verträge.

Die Kosten der Projektentwicklung, die das Management auf etwa USD 10,7 Mrd. schätzt, decken sowohl die F&E-Kosten als auch die Werkzeugbestückung für vier Versionen der A380-Familie. Diese Schätzung berücksichtigt weder bestimmte infrastrukturelle Elemente noch Kosten im allgemeinen und Verwaltungsbereich.

Zurzeit beabsichtigt das Management das Projekt wie folgt zu finanzieren:

- vorbehaltlich des Abschlusses von Verhandlungen durch die Maximierung von Einbringungen seitens des Risiko mittragender Partner, die über USD 3 Mrd. der Projektkosten darstellen; zurzeit haben sich etwa zehn Hersteller im Prinzip dazu verpflichtet, sich an der Entwicklung und Produktion der A380 als das Risiko mittragende Partner zu beteiligen; und
- durch die Verwendung rückvergütbarer Startinvestitionen von Regierungsseite unter Einhaltung des bilateralen Abkommens von 1992 zwischen den USA und der EU sowie allen anderen einschlägigen Vorschriften, was nach Schätzungen des Managements unter aktuellen Gesichtspunkten etwa USD 2,5 Mrd. einbringen sollte; Frankreich, Deutschland, Großbritannien und Spanien haben sich bereits prinzipiell zu diesen Investitionen bereit erklärt.

Aufgrund dessen beläuft sich der von EADS selbst finanzierte Teil des A380-Projekts auf rund USD 4,2 Mrd. und derjenige von BAE SYSTEMS auf rund USD 1 Mrd.

Bei der Entscheidung, das Projekt zu starten, hat das Management sich zusammen mit einer Gewinnschwelle von etwa 250 Flugzeugen ein internes Rendite-Ziel von 20 % vor Steuern gesetzt und sieht sich davon überzeugt, dass die bisher mit den ersten Kunden vereinbarten Bedingungen die wirtschaftliche Rechnung stützen.

Die Montage der A380 wird in Toulouse stattfinden, während die Innenausstattung und der individuelle Zuschnitt in Hamburg erfolgen. Die Abschnitte des Rumpfs werden an denselben Standorten in Frankreich und Deutschland produziert wie die derzeitigen Airbus-Maschinen. Die Flügel werden in Werken im Vereinigten Königreich und die Höhenflosse sowie andere Teile in Spanien gefertigt.

A400M

Das militärische Transportflugzeug A400M ist in dem Abschnitt „Militärische Transportflugzeuge — Airbus A400M Projekt — Schweres militärisches Transportflugzeug“ beschrieben.

Asset Management (Airbus Industrie)

Der Bereich Asset Management wurde im Jahr 1994 eingerichtet, um Gebrauchtflyer, die von Airbus Industrie erworben werden, zu verwalten und erneut zu vermarkten. Ursprünglich erwarb Airbus Industrie solche Flugzeuge infolge von Konkursen ihrer Kunden, später im Zusammenhang mit bestimmten Rückkaufverpflichtungen. Der Bereich hat rund 30 eigene Mitarbeiter und verwaltet eine Flotte von Airbus Flugzeugen aller Typen. Der Bereich Asset Management ermöglicht es Airbus Industrie, dem mittel- und langfristigen Bedarf ihrer Kunden hinsichtlich der Flugzeuge ihrer Flotte gerecht zu werden.

Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle und finanzielle Verwaltung, das Risiko-Management des Bestandes von Airbus Industrie sowie die Aufwertung des Restwerts aller Airbus-Produkte. Die meisten Flugzeuge können von den Kunden bar bezahlt werden, während einige Flugzeuge, je nach deren Finanzierung nur im Rahmen eines kurzfristigen Leasing-Vertrags angeboten werden können. Der Gebrauchtflyer-Bestand von Airbus Industrie wurde von 47 Anfang 2000 auf 42 Ende 2000 verringert. Der Bereich Asset Management bietet auch umfassenden Service, darunter Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei den regelmäßigen Kontrollwartungen.

Kundenbetreuung

Airbus Industrie unterstützt die Kunden beim Kauf von Airbus-Flugzeugen hinsichtlich der Finanzierungsgestaltung und sorgt dafür, dass sie ihre Airbus-Flotte möglichst effizient betreiben. Ein

Verkaufsfinanzierungsteam ist den Kunden bei der Beschaffung einer optimierten Finanzierung behilflich. Im Hinblick auf den Betrieb der Flugzeuge hat Airbus Industrie den Airbus Customer Service eingerichtet, der ein Netz von Schulungszentren, Ersatzteillagern und Teams leitet, die direkt bei den Fluggesellschaften tätig sind. Ziel dieser einen zentralen Schnittstelle ist es, sämtlichen Kundenbedürfnissen im Bereich der Betreuung vor und nach der Auslieferung, einschließlich (1) Engineering und technischer Betreuung vor der Auslieferung und nach der Inbetriebnahme, (2) Schulung und Betreuung hinsichtlich des Flugbetriebs und (3) Versorgung mit Ersatzteilen, gerecht zu werden.

Engineering und technische Betreuung beinhalten eine detaillierte Einweisung vor der Auslieferung über Wartungseinrichtungen, Werkzeuge und Ausrüstung sowie ein kundenspezifisches Kosteneinsparungsprogramm, welches dazu dient, die Wartungskosten beim betreffenden Kunden durch detaillierte Untersuchungen seiner Tätigkeiten auf ein Minimum zu beschränken.

Für die Schulung und Betreuung des Flugbetriebs stehen mehr als 200 festangestellte Ausbilder aus allen Teilen der Welt zur Verfügung, um den Airbus-Crews aktuelle und kundenorientierte Schulungen anzubieten. Airbus Industrie hat zwei Hauptschulungszentren, eines in Toulouse, Frankreich, und ein zweites in Miami, Florida. Das Airbus Betreuungszentrum in China bietet ebenfalls Schulungsdienste an. Als Teil der Schulungsdienste bietet Airbus Industrie ein Cross-Crew Qualification Programm für Piloten an, das diesen ermöglicht, die starke Kommunalität zwischen den Airbus Flugzeugfamilien auszunutzen.

Der Bereich Ersatzteilversorgung von Airbus Industrie hat mehr als 130.000 Ersatzteile rechtlich geschützter Nummern auf Lager und versorgt ein weltweites Vertriebsnetz von Hamburg, Deutschland, Washington D.C., USA, Singapur und China aus. Der 24 Stunden in Bereitschaft stehende Bodenwartungsservice liefert ein im Lager vorrätiges Ersatzteil in der Regel binnen vier Stunden nach Eingang der Bestellung. Dieser Bereich bietet des Weiteren aktuelle kundenspezifische Ersatzteilkpakete, die es den Betreibern ermöglichen, die regelmäßigen Kontrollwartungen, die Betreuung älterer Flugzeuge und Notbestellungen mit der größtmöglichen Effizienz zu erledigen.

Kunden

Zum 31. Dezember 2000 sind seit der Gründung von Airbus Industrie 2.499 Flugzeuge an 188 Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und 1 626 Flugzeuge sind bestellt. Die nachstehende Tabelle zeigt die wichtigsten Festaufträge von Airbus Industrie im Jahr 2000.

<u>Bestelltermin</u>	<u>Kunde</u>	<u>Festaufträge⁽¹⁾</u>
Januar/Mai/August/November 2000	United Airlines	44
Februar/März/Dezember 2000	Air France	11
März/Juli 2000	Frontier Airlines	12
März/Mai/Juni/November.....	ILFC	135
April/September 2000	GECAS	68
April 2000	SAS	22
Juni 2000	Trans World Airlines	20
Juni 2000	SALE	11
Oktober 2000	CIT Group	50
Oktober 2000	Air Canada	14
Dezember 2000	Northwest Airlines	30

(1) Optionen sind in den gebuchten Aufträgen oder im Jahresendbestand unerledigter Aufträge nicht mit enthalten.

Quelle: Airbus Industrie

Organisation von Airbus Industrie und Schaffung einer integrierten Struktur

Die derzeitige Struktur — ein Vermächtnis der „frühen Tage“

Airbus Industrie ist derzeit nach französischem Recht als *groupement d'intérêt économique* („GIE“ bzw. „wirtschaftliche Interessensgemeinschaft“) organisiert, welche eine Art Konsortium darstellt. Gemäß dieser Rechtsform fallen die Aktivitäten von Airbus in zwei Kategorien: Tätigkeiten die von Airbus Industrie selbst wahrgenommen werden, die vor allem in wirtschaftlicher Tätigkeit und der Koordination besteht, und der von den Mitgliedern ausgeführten Tätigkeiten, die sich vor allem mit Betriebs- und Branchenangelegenheiten befasst und entsprechend den vertraglichen Vereinbarungen mit Airbus Industrie durchgeführt werden.

Am 23. Juni 2000 gaben die Gründungsgesellschafter von EADS, die zusammen 80 % des Kapitals von Airbus Industrie kontrollieren, sowie BAE SYSTEMS, die die verbleibenden 20 % kontrolliert, ihre Entscheidung bekannt, Airbus zu integrieren und ihre mit Airbus zusammenhängenden Tätigkeiten und alle mit der GIE verbundenen Mitgliedsrechte der gemeinsamen Kontrolle einer integrierten Gesellschaft zu unterstellen. Die Begründung dafür lag in der Tatsache, dass das Airbus-Geschäft über die Struktur des GIE-Konsortiums — das zum Zweck des Erhaltes eines Marktanteils gut geeignet war, um Kompetenzen und Ressourcen zu vereinen — hinausgewachsen ist und eine neue unternehmerische Rechtsform braucht, die die Kontrolle des Managements über alle geschäftlichen Aspekte zentralisieren würde. Im Gründungsabkommen haben die Beteiligten beschlossen, alle auf den Airbus bezogenen Design-, Konstruktions- und Produktionseinrichtungen in einer integrierten Gruppe unter dem Dach der Holding-Gesellschaft Airbus S.A.S. und unter der ständigen Kontrolle eines einzigen Management-Teams zusammenzufassen.

Die Gründung von Airbus S.A.S.

Der Gründungsvertrag sieht die Gründung einer Holding-Gesellschaft vor, der Airbus S.A.S., an die die Gesellschafter bei Abschluss (oder schon vorher) rückwirkend zum 1. Januar 2001 die Kontrolle über die in Frankreich, Deutschland, Spanien und dem Vereinigten Königreich befindlichen, auf den Airbus bezogenen Aktivitäten übertragen werden, die jeweils in eine französische, deutsche, spanische und britische Betriebsgesellschaft zusammengefasst werden. EADS hält direkt und indirekt 80 % und BAE SYSTEMS 20 % der Airbus S.A.S., eine in Frankreich eingetragene *société par actions simplifiée*.

Aufgrund ihres Anteils von 80 % an Airbus S.A.S. übt EADS die effektive Kontrolle über die Geschäftsaktivitäten aus, während BAE SYSTEMS weiterhin bestimmte Minderheiten-Rechte genießt. Gewisse strategische Entscheidungen, wie z.B. Akquisitionen und Abspaltungen im Wert von über USD 500 Mio., die Verabschiedung des auf drei Jahre angelegten Geschäftsplans (jedoch nicht die jährlichen Budgets oder die Einführung neuer Programme) sowie bestimmte Handlungen, die die Beteiligung von BAE SYSTEMS an Airbus S.A.S. verwässern würden, können nur einstimmig gefasst werden.

BAE SYSTEMS wurde eine Option gewährt, seine Anteile an Airbus S.A.S. zum Marktwert entweder gegen Zahlung in bar oder gegen EADS- Aktien zu verkaufen. EADS steht ein Wahlrecht hinsichtlich dieser Zahlungsformen zu, es sei denn, die Ausgabe von EADS-Aktien würde zuvor aufwendige Genehmigungsverfahren erfordern, welche die Ausgabe von EADS-Aktien nachhaltig beeinflussen würden; in diesem Fall kann BAE SYSTEMS Zahlung in bar verlangen. Diese Verkaufsoption kann während des ersten Dreijahreszeitraums nur dann ausgeübt werden, wenn BAE SYSTEMS mit gewissen strategischen Entscheidungen nicht übereinstimmt. Danach ist die Verkaufsoption ohne Grund ausübbar. EADS steht eine Kaufoption hinsichtlich dieser Aktien zum Marktwert zu, sollte ein Wechsel der Eigentumsverhältnisse von BAE SYSTEMS unter bestimmten Umständen eintreten. Umgekehrt kann BAE SYSTEMS von EADS verlangen, ihre Airbus S.A.S.-Aktien zum Marktwert zu erwerben, sollte unter bestimmten Umständen ein Wechsel der Eigentumsverhältnisse bei BAE SYSTEMS oder EADS eintreten.

Ab dem Geschäftsjahr 2003 wird BAE SYSTEM seinen Anspruch auf eine zusätzliche Dividende für seinen Anteil erhalten, wenn eine vereinbarte Mindestauslieferungsmenge von Flugzeugen des Typs A340-500/600 überschritten wird. Die zusätzliche Dividende, die am zukünftigen Wachstum von Airbus S.A.S. gemessen werden wird, könnte auf der Grundlage gegenwärtiger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen zu Zahlungen in Höhe von absolut Euro 0 bis zu 237,5 Mio. (entsprechend der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage) über ein Zehnjahreszeitraum führen.

Ein Gremium der Anteilseigner (Shareholder Committee), bestehend aus fünf von EADS und zwei von BAE SYSTEMS benannten Mitglieder, wird über die Belange der Anteilseigner und über alle strategischen Angelegenheiten entschieden. Der erste Chairman des Shareholder Committees wird Rainer Hertrich, Co-CEO von EADS, sein. Für das operative Geschäft von Airbus-S.A.S. wird Noël Forgeard als erster Chief Executive Officer von Airbus-S.A.S. zusammen mit einem Executive Committee, bestehend aus ihm und bis zu neun weiteren Mitgliedern, von denen zwei von BAE SYSTEMS vorgeschlagen werden und die alle mit dem CEO von Airbus-S.A.S. abgestimmt und vom Shareholder Committee benannt sind, verantwortlich sein.

Aufgrund ihrer Mehrheitsbeteiligung an Airbus S.A.S., der durch den Gründungsvertrag vorgesehenen Kontrolle und des Aktionärsvertrags im Zusammenhang mit Airbus S.A.S. wird EADS ab dem 1. Januar 2001 100 % der neuen integrierten Gruppe in ihrem Jahresabschluss konsolidieren.

Die Implementierung der neuen Struktur

Airbus hat in Erwartung des Abschlusses des Gründungsvertrages Mitte 2000 mit der Umstrukturierung ihres Betriebs begonnen. Neben Marketing, Kundenbetreuung, Verwaltung und Koordination von branchenbezogenen und Engineeringaktivitäten wird das Airbus-Management daher zunehmend auch direkt für alle Design-, Konstruktions-, Fertigungs- und Produktionsfunktionen verantwortlich sein.

Synergien

Das Management geht davon aus, dass die Airbus S.A.S.-Aktionäre von der Rationalisierung und den Kosteneinsparungen, die durch die Vermeidung von Duplizierungen von Ressourcen und Investitionen, der Senkung von Verwaltungskosten, der Nutzung von erhöhter Kaufkraft, der Konzentration von Forschung und Entwicklung sowie der Umsetzung einer einheitlichen Strategie bei der Entscheidungsfindung erreicht werden, profitieren werden.

Das Management hat sich zum Ziel gesetzt, ab 2004 rund Euro 350 Mio. jährliche Einsparungen bei Airbus S.A.S. aus den Synergien zu ziehen. Diese setzen sich zusammen aus Euro 250 Mio. aus der Integration der Vermögenswerte der EADS Gründungsgesellschafter und weiteren Euro 100 Mio. aus der Integration der Aktivitäten von BAE SYSTEMS im Zusammenhang mit Airbus und der Einführung einer einheitlichen Airbus S.A.S.-Managementstruktur.

Nach Ansicht des Managements wird Airbus S.A.S. die Wettbewerbsposition von Airbus durch ein vollständig integriertes Kundenbetreuungssystem sowie durch Bereitstellung des entscheidenden Potentials für die Eigenfinanzierung neuer Programme weiter verbessern.

Produktion

Arbeitsteilung

Airbus-Flugzeuge werden nach einem effizienten und flexiblen System produziert, mit dem das in den letzten 30 Jahren entwickelte, fachliche Know-How optimiert wurde. Jede Aufgabe (von Design, Definition und Produktion bis zur Produkt- bzw. Betriebsbetreuung) beim Bau eines Airbus-Flugzeugs wird entsprechend ihres fachlichen Könnens auf die einzelnen Standorte verteilt. Der Aufbau und die Entwicklung von bestimmten Kompetenzzentren bildet eine ursprüngliche und wettbewerbsmäßig vorteilhafte Eigenschaft, obwohl es sich dabei um ein Vermächtnis der Vergangenheit handelt.

Engineering

Die Aktivitäten im Engineering werden den Standorten entsprechend ihren Fachgebieten zugeordnet, damit Qualität und Effizienz bei Entwurf und Integration des Flugzeugs insgesamt sowie der Flugzeugsysteme und -sektionen gewährleistet ist. Ungeachtet dieser vereinbarten Arbeitsteilung wird das Bemühen um erstklassige Konstruktion durch verschiedene Regelungen wie die Design-Überprüfungen und die Erforschung neuer Technologien gefördert. Dies hat sich als gute Maßnahme zur Selbstkontrolle erwiesen. Die Konstruktionsteams werden durch Systemerprobungen und Integrationslabors, durch Testzentren für Bauteile und das Airbus-Flugerprobungszentrum unterstützt.

Betriebsstätten

Zur Unterstützung der Arbeitsteilungs- und Engineeringregelungen in den verschiedenen Werken an Standorten in mehreren Ländern Europas (zum Beispiel in Nantes, Meaulte, St. Nazaire und Toulouse in Frankreich; Hamburg, Bremen, Nordenham, Varel, Laupheim, Stade und Dresden in Deutschland; Getafe, Illescas, Puerto Real und Cadiz in Spanien) wurden erhebliche Investitionen mit dem Ziel vorgenommen, hochspezialisierte Leistungszentren zu schaffen, die auf den Kernkompetenzen jedes Standorts bzw. Werks basieren.

Produktionsfluss

Die Spezialisierung auf der Engineering- und Produktionsstufe hat einen Produktionsfluss gewährleistet, bei dem die relevanten Teile den entsprechenden Bauteil- und Unterbaugruppen-Kompetenzzentren zwecks Integration der Systeme und Einbau der Innenausstattung zugeliefert werden. Die Montage der Unterbaugruppen erfolgt an verschiedenen Standorten in Frankreich, Deutschland, Spanien und dem Vereinigten Königreich. Nach Fertigstellung der Baugruppen werden die Teile zur Endmontage entweder nach Toulouse (A300/A310, A330/A340 und A320) oder nach Hamburg (A319/A321) transportiert.

Die fertiggestellten Unterbaugruppen werden von einer Flotte von fünf Airbus A300-AST „Beluga“ Super-Transportern, die speziell für das Airbus-Produktionsnetz entwickelt worden sind, zu diesen Standorten geflogen. Diese Transportform ist nicht nur billiger als die Beförderung auf der Straße, der Schiene oder auf dem Seeweg, sie spart auch Zeit und gewährleistet, dass keine wesentliche Unterbaugruppe länger als 48 Stunden aus dem Produktionszyklus herausgenommen wird.

Produktionsbeschleunigung

Als Reaktion auf den Erfolg der Airbus-Familie am Markt und um weiterhin die Kundennachfrage befriedigen zu können, hat Airbus eine Beschleunigung der Produktion über die nächsten drei Jahre veranlasst. Durch die Erhöhung der Produktivität wird Airbus im Jahr 2003 durchschnittlich 30 „Single-Aisle“-Flugzeuge pro Monat gegenüber 21 im Jahr 2000 sowie acht Langstrecken-Großraumflugzeuge gegenüber sechs im Jahr 2000 liefern können. Angesichts dieser Verbesserung könnte die Gesamtzahl an Auslieferungen im Jahr 2003 die Grenze von 450 Flugzeugen erreichen. Weiter anhaltende Nachfrage und ein Bestand von Festaufträgen und Optionen in Höhe von 90 % der projizierten Produktionssteigerung unterstützen diese Entscheidung.

Airbus beabsichtigt gleichzeitig mit dem Erreichen dieser Produktionssteigerung einen Schwerpunkt auf Flexibilität zu legen. Das Projekt soll weniger als Euro 150 Mio. kosten, eine Summe, die innerhalb von zwei Jahren wieder erwirtschaftet werden soll.

Indem die Gesellschaft bei vorhandenen Werken deren volles Leistungsvermögen ausschöpft, sich stärker auf Fremdlieferanten verlässt, die die besonderen Anforderungen von Airbus kennen und Produktivitätserhöhungen veranlasst, erwartet Airbus, dass auch die eigenen Kapazitäten, die Belegschaft und die Arbeitsbelastung fortschreitend ansteigen, jedoch proportional geringer als die Produktivität.

4.1.3 Militärische Transportflugzeuge¹⁾

Einleitung und Übersicht

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „**Geschäftsbereich MTF**“) fertigt und vermarktet leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für das A400M-Projekt, die Entwicklung eines schweren europäischen militärischen Transportflugzeugs, zuständig. Ferner werden im Geschäftsbereich MTF Missionsflugzeuge hergestellt und vermarktet, die von einer bestehenden Plattform abgeleitet werden und für militärische Sonderaufgaben wie Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr bestimmt sind. Der Geschäftsbereich MTF bietet zudem weltweit der internationalen Luftfahrtindustrie Flugzeugkomponenten an.

Im Jahr 2000 machte der Proforma-Umsatz des Geschäftsbereichs MTF über 1 % des gesamten Proforma-Konzernumsatzes von EADS aus, und das Management glaubt, dass das A400M-Projekt eine Möglichkeit darstellt, den Umsatz in Zukunft erheblich zu steigern.

Strategie

Der Geschäftsbereich MTF verfolgt das strategische Ziel, sein Kerngeschäft auszubauen, um sein technisches Know-how und die sich aus der Fusion von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA ergebenden Möglichkeiten zur Maximierung der Profitabilität und der Erhöhung des Marktanteils zu nutzen. Um dieses Ziel zu erreichen, verfolgt der Geschäftsbereich MTF eine gezielte, zweiteilige Strategie:

- **Konsolidierung seiner Führungsposition und Befriedigung der zunehmenden Nachfrage nach modernen und zuverlässigen taktischen Militärflugzeugen.**

EADS ist Weltmarktführer in den Marktsegmenten leichte und mittlere militärische Transportflugzeuge. Mit dem schweren Transportflugzeug A400M erwartet EADS, eine komplette Palette taktischer militärischer Transportflugzeuge anbieten zu können und einen Markt mit hohem Ersatzpotenzial zu erobern, der bisher von Lockheed beherrscht wurde.

- **Optimierung der Fähigkeiten von EADS, um sich als bedeutender Hersteller von Flugzeugen für besondere Aufgaben zu etablieren.**

Der Geschäftsbereich MTF greift auf seine eigenen spezifischen Technologien ebenso wie auf die des Geschäftsbereichs Verteidigung und Zivile Systeme, die bei EADS vorhandene, breite Palette von Flugzeugplattformen und auf die Umrüstungserfahrung im Geschäftsbereich Luftfahrt zurück, um Flugzeuge entsprechend dem aufgabenspezifischen Bedarf der Kunden zu produzieren.

Darüber hinaus besitzt der Geschäftsbereich MTF hervorragende Fachkenntnisse bei der Verwendung von Verbundwerkstoffen in der Fertigung von Flugzeugkomponenten und bei fortgeschrittenen Automationsprozessen. Flugzeuge, die beispielsweise aus Kohlefaser-Verbundwerkstoffen gebaut werden, können größere Nutzlasten befördern, weil ihre Struktur leichter als bei Verwendung herkömmlicher Werkstoffe ist. Der Geschäftsbereich MTF beabsichtigt, diesen Wettbewerbsvorteil bei Flugzeugkomponenten zu erhalten.

Markt

Militärische Transportflugzeuge

Die Hauptkunden des Geschäftsbereichs MTF im Markt für taktische militärische Transportflugzeuge sind Regierungen und multinationale Organisationen. Der Markt besteht aus drei Segmenten: (1) leichte Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von ein bis vier Tonnen, (2) mittlere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünf bis vierzehn Tonnen und (3) schwere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünfzehn Tonnen und mehr.

Leichte militärische Transportflugzeuge. Hier handelt es sich um einen ausgereiften Markt, der im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung vieler Länder, die sich nun mittlere militärische Transportflugzeuge leisten können, geschrumpft ist. Die CASA C-212 ist in diesem Marktsegment mit einem Marktanteil von 21 % über die letzten fünf Jahre gerechnet führend. Die Hauptkonkurrenten der C-212 werden von PZL in Polen, LET in der Tschechischen Republik und Raytheon in den USA hergestellt.

Mittlere militärische Transportflugzeuge. Das Management ist der Auffassung, dass dieser Markt weiterhin moderat wachsen wird. In diesem Marktsegment sind die EADS-Flugzeugtypen stark vertreten; so lag der durchschnittliche Marktanteil der Typen CN-235 und C-295 in den letzten fünf Jahren bei 45 %, gefolgt von ihren Konkurrenten

1) Der im Referenzdokument als „Militärische Transportflugzeuge“ bezeichnete Geschäftsbereich entspricht im „Meilensteine 2000“ der Bezeichnung „Division Military Transport Aircraft“.

ten IPTN NC-235 (20 %) und der C-27J, die von LMATTS, einem Joint Venture von Alenia und Lockheed, produziert wird.

Schwere militärische Transportflugzeuge. Dieses Marktsegment war historisch von den politischen und haushaltspolitischen Entscheidungen der Vereinigten Staaten geprägt und wurde somit von US-Herstellern, insbesondere von Lockheed Martin mit seiner C-130 Hercules, dominiert. Während die USA ihre Transportflotte reduzieren, ist die Geschäftsleitung der Auffassung, dass ein Bedarf für die Erneuerung und Vergrößerung der europäischen Transportflotte besteht, woraus sich Marktchancen für das neue Flugzeug A400M ergeben.

Bisher hat sich EADS an dem separaten Markt für überschwere strategische Transportflugzeuge nicht beteiligt.

Missionsflugzeuge

Das Management schätzt den möglichen Bedarf an Missionsflugzeugen in den nächsten zehn Jahren auf einen Wert von rund Euro 25 Mrd. Es handelt sich dabei um einen Hochtechnologie-Markt, in dem die Integration von Spezialausstattung eine entscheidende Rolle spielt und Kunden zunehmend umfassende Lösungen verlangen, die speziell auf ihre operativen Erfordernisse zugeschnitten sind. Die europäischen Regierungen haben die Notwendigkeit eines unabhängigen Zugangs zu Informationen im Krisenfall festgestellt. Das Management erwartet, dass diese Entwicklung in nächster Zeit zu einer erhöhten Nachfrage nach in Europa hergestellten Spezialflugzeugen führen wird. Dieser Markt wird auch künftig von US-Firmen dominiert werden.

Produkte

Taktische Transportflugzeuge

C-212 — Leichtes militärisches Transportflugzeug. Die C-212 wurde als ein einfaches und zuverlässiges Flugzeug ohne Druckausgleich konzipiert, das von Behelfsstartbahnen aus operieren und sowohl für zivile als auch für militärische Aufgaben eingesetzt werden kann. Die erste Version dieser Serie, die S-100, ging im Jahr 1974 in den Einsatz. Die neue Version der C-212, die Serie 400, mit einer Nutzlast von 2.950 kg, folgte im Jahr 1997. Sie weist Verbesserungen wie neue Avionik und Triebwerke höherer Leistung für den Einsatz in heißen Klimazonen und in Höhenlagen sowie verbesserte Kurzstart- und -landeigenschaften (*short take-off and landing*, STOL) auf. Die hintere Laderampe der C-212 ermöglicht die direkte Beladung mit Fahrzeugen, Fracht und Truppen. Die C-212 kann schnell und einfach umkonfiguriert werden, wodurch Standzeiten am Boden reduziert werden. Das Flugzeug ist zum Lastenabwurf und sonstige Lieferungen aus der Luft geeignet. Zum 31. Dezember 2000 sind 467 C-212 an 89 Betreiber verkauft worden.

CN-235 — Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Die erste Version der CN-235-Familie, die S-10, ging im Jahr 1987 in den Einsatz, die neueste Variante dieser Familie, die Serie 300, folgte im Jahr 1998. Es handelt sich dabei um eine neue Flugzeuggeneration mit zwei Turboprop-Triebwerken und einer Druckkabine. Die CN-235-300 kann eine Nutzlast von maximal 6.000 kg befördern, was (1) 48 Fallschirmjägern, (2) 21 Tragen und vier Sanitätern, (3) vier der gängigsten Frachtpaletten oder (4) einer überdimensionalen Last wie einem Flugzeugtriebwerk oder Rotorblättern entspricht. Fallschirmjäger können durch die beiden Seitentüren am Flugzeugheck oder über die hintere Laderampe abgesetzt werden. Varianten der CN-235-300 werden für spezielle Missionen, u.a. als Seeüberwachungsflugzeuge, für die elektronische Kampfführung und die Bildvermessung (Kartografie) eingesetzt. Zum 31. Dezember 2000 sind 231 CN-235 an 32 Betreiber verkauft worden.

C-295 — Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Bei der im Jahr 1999 zertifizierten C-295 wurde die Grundkonfiguration der CN-235 beibehalten. Die C-295 besitzt den Vorteil einer gestreckten Kabine, wodurch sie eine um 50 % schwerere Nutzlast mit größerer Geschwindigkeit über vergleichbare Entfernungen transportieren kann. Die C-295 ist mit integrierter Avionik, mit digitalen Cockpitanzeigen und einem Flugmanagementsystem (FMS) ausgerüstet, die die taktische Navigation und die Flugplanung verbessern sowie die Integration der von mehreren Sensoren gelieferten Signale ermöglichen. Sowohl die CN-235 als auch die C-295 wurden als Ergänzung zu oder als Ersatz für die ältere C-130 Hercules entwickelt. Das Management ist der Auffassung, dass die CN-235 und die C-295 die meisten Missionen der C-130 mit niedrigeren Betriebskosten erfüllen können. Dies bedeutet, dass die C-130 nur noch für den Transport schwerer Frachten eingesetzt werden muß und dadurch ihre Nutzungsdauer verlängert wird. Die spanische Luftwaffe hat als Erstabnehmer einen Vertrag über die ersten Lieferungen von C-295 Flugzeugen abgeschlossen, während der Chef der schweizerischen Rüstungsbehörde seine Entscheidung für die C-295 bekanntgegeben hat, bezüglich derer nur noch der formelle Vertragsabschluss erforderlich ist, die vom Management Ende 2001 erwartet wird, womit die schweizerische Luftwaffe dann der erste Exporthkunde für die C-295 wäre.

Airbus A400M-Projekt — Schweres militärisches Transportflugzeug. Die A400M ist entsprechend den von sieben europäischen Staaten festgelegten Anforderungen an ein „future large aircraft“ („FLA“) konzipiert und soll die

älteren C-130 Hercules und C-160 Transall-Flotten ablösen. Außerdem soll dieses neue Flugzeug den neuen geopolitischen Erfordernissen, insbesondere der zunehmenden Anzahl von humanitären, friedenssichernden und militärischen Missionen, Rechnung tragen.

Die Airbus Military Company („AMC“) hat die von ihr vorgeschlagene Lösung für das FLA mit der Bezeichnung „A400M“ im Januar 1999 eingereicht, die einen großen Laderaum, Langstreckenflugkapazität, operationelle Flexibilität und niedrige Wartungskosten aufweist.

AMC ist ursprünglich von Airbus, CASA, Dasa, Aerospatiale Matra, BAE SYSTEMS, der italienischen Alenia, der türkischen TAI und der belgischen Flabel gegründet worden. Die Anteile an AMC sind diesen Aktionären so zugeteilt worden, dass die zukünftigen Anforderungen aller sieben vertretenen Staaten berücksichtigt worden sind. Die drei Gründergesellschaften von EADS und BAE SYSTEMS haben ihre Beteiligungen an AMC im April 2000 an Airbus Industrie übertragen, so dass Airbus Industrie jetzt Mehrheitsaktionär von AMC ist.

Im Juli 2000 gaben die Verteidigungsminister der beteiligten Länder eine gemeinsame öffentliche Erklärung ab, derzufolge sie 224 A400M-Flugzeuge bestellen wollen, wobei Belgien sieben, Frankreich 50, Deutschland 73, Italien 16, Spanien 27, die Türkei 26 und das Vereinigte Königreich 25 Flugzeuge abnehmen wollen. Im Nachhinein haben noch Luxemburg und Portugal jeweils den Kauf einer bzw. vier Maschinen zugesagt, wobei Portugal dem Projekt als industrieller Partner beigetreten ist. Auf der Basis der derzeit angebotenen Preise für die Basisversion des Flugzeugs belaufen sich die oben genannten Aufträge auf rund Euro 17,5 Mrd. Das Management nimmt an, dass der endgültige Vertrag über die A400M in der ersten Hälfte von 2001 unterzeichnet wird, so dass die Maschine im Jahr 2005 zu ihrem Jungfernflug starten kann.

EADS hat den Geschäftsbereich MTF wegen seiner Erfahrung im Management von militärischen Transportflugzeug-Programmen und seiner großen Stammkundschaft mit der Projektleitung des A400M-Programms beauftragt, während Airbus für die industrielle Realisierung und Fertigung der A400M zuständig sein wird. Die A400M wird eine Reihe von Merkmalen existierender Airbus-Flugzeuge aufweisen, u.a. ein Zwei-Mann-Cockpit, Fly-by-Wire-Flugsteuerung und fortschrittliche Avionik. Außerdem kämen der A400M die Wartungsverfahren und die weltweite Kundenbetreuung von Airbus zugute. Auf der Basis der derzeit vorliegenden Aufträge beträgt der Arbeitsanteil von EADS am A400M-Programm rund 65,5 %.

Das Management ist der Auffassung, dass ihr erfolgreiches Angebot beim FLA-Projekt EADS eine Reihe konkreter Vorteile beschert, darunter (1) Umsatzerlöse in Euro, die es EADS ermöglichen, das Währungsrisiko zu reduzieren, (2) ein langfristiger militärischer Auftrag, der von den zyklischen Schwankungen des Marktes für Verkehrsflugzeuge abgekoppelt ist, und (3) die Möglichkeit, Erfahrungen und Technologien im Umgang mit neuen Werkstoffen und Prozessen zu entwickeln.

Missionsflugzeuge

Spezialflugzeuge sind oft von existierenden Plattformen abgeleitet und werden für spezifische Missionen, in der Regel für militärische Kunden. Modifikationen der Plattform verlangen eine solide Kenntnis des Flugwerks, die normalerweise nur der Hersteller des Flugzeugs besitzt. Insgesamt erfordert die Produktion eines derartigen Flugzeugs und die damit verbundene Systemintegration umfassende Fähigkeiten und Kenntnisse; deshalb ist die Zahl der Teilnehmer am Weltmarkt weitgehend auf einige wenige amerikanische Großfirmen beschränkt.

Da die Entwicklung eines Spezialflugzeugs mit erheblichen Kosten verbunden und der europäische Binnenmarkt vom Umfang her begrenzt ist, werden diese Programme in Europa häufig multinational finanziert und entwickelt, mit der Absicht, bewährte Technologien zu vermarkten. EADS geht davon aus, dass ihre starke Position in Europa es ihr erlauben wird, Geschäftsmöglichkeiten auf weltweiter Ebene zu nutzen.

Strategisches Tankflugzeug

Mittelfristig wird EADS versuchen, eine konkurrenzfähige Alternative zu den Boeing-Produkten anzubieten, die am Markt für strategische Tankflugzeuge derzeit praktisch ein Monopol besitzen. Eine derartige Alternative würde auch gewährleisten, dass Europa selbständig in der Lage ist, solche Projekte durchzuführen. Das Management glaubt, dass in den nächsten 15 Jahren über 70 strategische Tankflugzeuge benötigt werden, wobei zuerst das Vereinigte Königreich, Deutschland und Italien als Kunden in Frage kommen. Im Januar 2001 haben EADS, Rolls-Royce, Cobham, Brown und Root-Services und Thales zusammen ein Lufttankflugzeug-Konsortium gebildet, um ein Angebot für das Projekt des britischen Verteidigungsministeriums Future Strategic Tanker Aircraft (FTSA) abzugeben. Unter der Rechtsform einer privaten Finanzinitiative soll dieses Projekt mit einem auf der Langstrecken-Familie des Airbus beruhenden System die zurzeit von der Royal Air Force benutzten, veralteten VC10- und Tristar-Tankflugzeuge ersetzen.

Taktisches Tankflugzeug

Das Management ist zudem der Auffassung, dass verschiedene europäische Luftstreitkräfte ebenfalls taktische Tankflugzeuge benötigen und EADS diesem Bedarf mit einer Tankflugzeugvariante der A400M entsprechen kann.

Kundenspezifische und umgerüstete Plattformen

In dieser Kategorie kann EADS logistische Transportflugzeuge wie die Airbus Frachtflugzeugvarianten, Flugzeuge mit besonderem Schutzvorkehrungen für Regierungsmitglieder wie die A340 VIP und an neue Aufgaben angepasste Kampfflugzeuge anbieten. Der Geschäftsbereich MTF hat im Jahr 2000 einen Vertrag erhalten, demzufolge er für die spanische Luftwaffe zwei A310-Maschinen zu VIP-Versionen umrüsten soll.

Fluggestütztes Bodenüberwachungssystem (Airborne Ground Surveillance, AGS)

Im Rahmen der NATO haben Frankreich, Deutschland, Italien und die Niederlande Interesse an der Entwicklung eines AGS-Systems geäußert. Der Geschäftsbereich MTF könnte auf der Airbus A321 Plattform basierende Lösungen anbieten, welche vom Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme gelieferte Systeme einbeziehen würden.

Seeüberwachungsflugzeug

Der Geschäftsbereich MTF kann verschiedene Lösungen für ein Flugzeug für die Seeüberwachung, das auf einer C-212, CN-235, Atlantic oder P-3 Orion Plattform basiert, anbieten, für das EADS bereits eine neue Generation eines Missionssystems mit offener Architektur namens FITS („Fully Integrated Tactical System“) entwickelt hat. Im Jahr 2000 hat der Geschäftsbereich MTF einen Auftrag zur Modernisierung von fünf P3-Orion-Flugzeugen für die spanische Luftwaffe erhalten.

Luftgestütztes Frühwarnung und Luftraumüberwachung (Airborne Early Warning and Sky Surveillance, AEW)

EADS untersucht derzeit, ob die Entwicklung eines AEW-Flugzeugs mit fortschrittlichem aktivem Modulradar wirtschaftlich machbar ist. Dieses Projekt würde es EADS ermöglichen, eine neue Generation von Hochleistungs-AEW-Flugzeugen zu liefern, deren Betrieb kostengünstiger ist als die gegenwärtige Generation. EADS geht davon aus, dass derartige AEW-Systeme in Zukunft auf mehreren verschiedenen Plattformen angeboten werden könnten.

Produktion

Die C-212, die CN-235 und die C-295 werden in einem auf dem Gelände des Flughafens San Pablo in Sevilla gelegenen Werk hergestellt. Das Management geht davon aus, dass die Endmontage der A400M im Werk Flughafen San Pablo stattfindet, während andere Kompetenzzentren in ganz Europa je nach ihren jeweiligen Kapazitäten Baugruppen und Unterbaugruppen liefern werden.

4.1.4. Luftfahrt¹⁾

Einleitung und Übersicht

Der Geschäftsbereich Luftfahrt ist für alle Luftfahrtaktivitäten außerhalb der Geschäftsbereiche Airbus und Militärische Transportflugzeuge zuständig. Im Jahr 2000 betragen die Proforma-Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Luftfahrt Euro 4,7 Mrd., das heißt 19 % der Proforma-Konzernumsatzerlöse von EADS.

Mit Eurocopter ist EADS die weltweit führende Herstellerin von zivilen Hubschraubern und die in Europa führende Herstellerin von Militärhubschraubern. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze von Eurocopter im europäischen Markt für Militärhubschrauber aufgrund der Nachfrage nach dem Kampfhubschrauber Tiger und dem militärischen Transporthubschrauber NH90, die für europäische Streitkräfte entwickelt wurden, erheblich zunehmen werden.

Als einer der maßgeblichen Partner bei der Entwicklung und zukünftigen Produktion des Eurofighters ist EADS in einer guten Ausgangslage, um auf diesem wichtigen Markt von Kampfflugzeugen eine führende Rolle einzunehmen.

Neben den Geschäftsfeldern Eurocopter und Eurofighter hat der Geschäftsbereich Luftfahrt auch bedeutende Aktivitäten in den Geschäftsfeldern Regionalflugzeuge (ATR), leichte Flugzeuge (EADS Socata) sowie Flugzeug-Umrüstung und technische Serviceleistungen für Flugzeuge (EADS Sogerma und EFW).

Strategie

Die Strategie des Geschäftsbereiches Luftfahrt umfaßt die nachstehenden Ziele :

- **Gewinnung struktureller und marktbezogener Synergien aus dem Zusammenspiel der verschiedenen Aktivitäten innerhalb des Bereichs.**

Die Umwandlung von Airbus- Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge und die Konsolidierung des Flugzeugstrukturen-Geschäfts stellen zwei besonders vielversprechende Integrationsbereiche dar. Ferner will das Management aktiv die Vereinheitlichung der Zielvorstellungen von bisher konkurrierenden Geschäften betreiben und deren Management verschlanken.

- **Weitere Durchdringung des Marktes für Militärhubschrauber und Erhaltung der führenden Stellung im Markt für Zivilhubschrauber.**

Durch die Vermarktung der Hubschrauber Tiger und NH90 wird der Geschäftsbereich Luftfahrt seine Stellung im militärischen Exportmarkt weiter ausbauen. Die Erneuerung der gesamten Produktlinie moderner Zivilhubschrauber wird zu Ende geführt, wobei vor allem die Synergien zwischen seinem Zivil- und Militärhubschraubergeschäft ausgenutzt werden sollen. Da der Bereich Customer Services einen bedeutenden Teil der Umsatzerlöse erzielt und ein wichtiger Erfolgsfaktor ist, wird der Geschäftsbereich Luftfahrt sein weltweites Netz an Marketing- und Vertriebssystemen und den Bereich Customer Services für die derzeit über 8.700 in Betrieb befindlichen Eurocopter Hubschrauber weiter ausbauen.

- **Entwicklung und Nutzung der Nachfrage nach Eurofighter-Flugzeugen auf den Exportmärkten.**

EADS beabsichtigt, ihre 46 %ige Beteiligung an dem für die Entwicklung des Mehrzweck-Kampfflugzeugs Eurofighter zuständigen Konsortium so wirkungsvoll wie möglich einzusetzen. Der Geschäftsbereich Luftfahrt verfolgt die Strategie, (1) kurzfristig einen hohen Grad an Effizienz und Qualität bei der Produktion des Eurofighters zu erreichen, dessen Auslieferung 2001 beginnt, und (2) mittelfristig mindestens 50 % des potentiellen Exportmarktes für ein derartiges Flugzeug zu gewinnen, auf dem in den nächsten 30 Jahren schätzungsweise über Euro 50 Mrd. umgesetzt werden.

- **Gründung der European Military Aircraft Company (EMAC) zusammen mit Finmeccanica.**

Der Geschäftsbereich Luftfahrt hat die Verhandlungen mit Finmeccanica bezüglich der Gründung von EMAC weiterverfolgt, durch die die meisten Aktivitäten von EADS auf dem Gebiet Militärflugzeuge zusammengelegt werden mit den Aktivitäten der Finmeccanica-Tochter Alenia im Bereich Militärflugzeuge einschließlich Eurofighter sowie den Aktivitäten von Aeromacchi, an der Finmeccanica zu 25,45 % beteiligt ist. In Anbetracht seiner Größe und seines breiten Tätigkeitsfelds kann dieses Joint Venture mit

1) Der im Referenzdokument als „Luftfahrt“ bezeichnete Geschäftsbereich entspricht im „Meilensteine 2000“ der Bezeichnung „Division Aeronautics“.

deutscher, französischer, spanischer und italienischer Beteiligung zum glaubwürdigen Initiator und Partner von Projekten zur Entwicklung der nächsten Generation an Kampf- oder Trainerflugzeugen werden.

Die Gründung von EMAC wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 2001 zu Ende geführt werden. Derzeitigen Überlegungen zufolge soll das Kapital von EMAC zunächst je zur Hälfte von EADS und Finmeccanica gehalten werden, die beide Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten in dieses Joint Venture einbringen werden. Finmeccanica wird das Geschäft ihrer Tochtergesellschaft Alenia Aeronautica mit Militär- und Zivilflugzeugen zu 100 % einbringen, darunter (1) Kampfflugzeuge, (2) schwere unbemannte Flugkörper (UAVs), (3) militärische Transportflugzeuge, (4) Missionsflugzeuge, (5) Wartung und Umrüstung militärischer Flugzeuge und (6) Flugzeugstrukturen. Die Kombination dieser Alenia-Geschäftsbereiche mit dem Kampf- und Trainerflugzeuggeschäft von EADS sowie dem EADS-Geschäft mit Missionsflugzeugen und bestimmten Flugzeugstrukturen kann zu einer verstärkten Rationalisierung des Betriebs führen. Ein entscheidender Gesichtspunkt dabei ist, dass EMAC dann zum Mehrheitsaktionär (67 %) des Eurofighter-Projekts wird.

Die Zuständigkeit für die Unternehmensführung von EMAC wird voraussichtlich zu gleichen Teilen von EADS und Finmeccanica getragen. Die Proforma-Abschlussunterlagen von EMAC für das Jahr 2000 weisen bei einer Belegschaft von ca. 17.000 Mitarbeitern kombinierte Umsatzerlöse von etwa Euro 2,5 Mrd. auf.

Darüber hinaus erhält Finmeccanica die Möglichkeit, eine Beteiligung von bis zu 5 % an Airbus S.A.S. zu erwerben. Aufgrund dieser Beteiligung an Airbus bekäme Finmeccanica dann einen ihrer Beteiligung entsprechenden Anteil an der Arbeit, die bei der Airbus-Produktion anfällt. Finmeccanica hätte in diesem Fall außerdem die Möglichkeit, sich als 10 %iger Risikogesellschafter an der Entwicklung und Produktion des Airbus A380 zu beteiligen.

- **Umfassender Umrüstungs- und Wartungsdienst für alle Airbus-Flugzeugfamilien.**

Der Geschäftsbereich Luftfahrt wird weiterhin das außerordentliche Know-how von EADS in Bezug auf Airbus-Flugzeuge sowie seine Beziehung zu Airbus-Kunden nutzen, um sein Airbus-Umrüstungs- und Wartungsgeschäft auszubauen.

EUROCOPTER

Übersicht

Eurocopter wurde 1992 durch die Fusion der Hubschrauber-Bereiche von Aerospatiale und Dasa gegründet. Beide hatten langjährige Erfahrung in der Konstruktion, Entwicklung und Produktion von Hubschraubern und arbeiten bereits im Rahmen der europäischen Programme für die Militärhubschrauber Tiger und NH90 zusammen. Eurocopter ist der weltgrößte Hersteller von Hubschraubern gemessen an der Gesamtmenge der gelieferten Hubschrauber. Im Jahr 2000 hat Eurocopter im Weltmarkt für zivile Hubschrauber einen Anteil von etwa 50 % erobern können.

Markt

Der Markt für neue Hubschrauber hatte im Jahr 2000 einen Umfang von Euro 9,7 Mrd. Militärhubschrauber sind normalerweise größer und mit anspruchsvolleren Systemen ausgerüstet als Zivilhubschrauber. Marktdaten zeigen, dass das Marktvolumen im Jahr 2000 bei 498 Zivil- und 522 Militärhubschraubern gelegen hat. Laut einer von der Teal Group im Juli 2000 durchgeführten Studie werden im Zeitraum zwischen 2000 und 2009 voraussichtlich 4.712 Zivil- und 4.494 Militärhubschrauber gebaut werden.

Die Nachfrage nach neuen Militärhubschraubern ist hauptsächlich von haushaltspolitischen Erwägungen, der Notwendigkeit, ältere Flotten zu ersetzen, sowie strategischen Überlegungen abhängig. Das Management ist der Auffassung, dass das hohe Alter der derzeitigen Flotten, die Verfügbarkeit einer neuen Generation von Hubschraubern mit integrierten Technologiesystemen und die derzeitige Einführung von Kampfhubschraubern bei vielen nationalen Streitkräften in den nächsten Jahren zu einer erhöhten Beschaffung von Militärhubschraubern beitragen wird. Die Nachfrage im Militärsegment unterlag in der Vergangenheit infolge der Entwicklung strategischer Überlegungen von Jahr zu Jahr großen Schwankungen.

Die im zivilen Markt verkauften Hubschrauber werden zum VIP-Transport, zur Versorgung von Ölbohrinseln, für verschiedene kommerzielle Zwecke und von staatlichen Stellen, unter anderem von Polizei, Rettungsdienst und für Feuerbekämpfung, eingesetzt. Das Management geht davon aus, dass die Auslieferungen an Zivilhubschraubern in den nächsten fünf Jahren weltweit weitgehend unverändert bleiben werden.

Der militärische Sektor ist durch starken Konkurrenzkampf gekennzeichnet sowie durch Wettbewerbsbeschränkungen beim Zugang ausländischer Hersteller zu inländischen Ausschreibungen im Verteidigungsbereich, die bis hin zum praktischen Ausschluss von Einfuhren gehen können. Aufgrund dessen war der Anteil des Eurocopters im Weltmarkt für Militärhubschrauber bisher relativ klein, aber die Einführung von Tiger und NH90 wird diesen Anteil wahrscheinlich steigern.

Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter im Markt für Militärhubschrauber sind die fünf weltweit tätigen Hubschrauberhersteller: zwei in Europa (Agusta, eine Tochtergesellschaft von Finmeccanica, und Westland) und drei in den Vereinigten Staaten (Bell Helicopter, Boeing und Sikorsky). Außerdem gibt es eine Reihe einheimischer Hersteller, die auf ihrem jeweiligen nationalen Markt tätig sind.

Im Markt für Zivilhubschrauber ist der Hauptwettbewerber von Eurocopter weltweit Bell Helicopter, ein Unternehmen der amerikanischen Textron-Gruppe. Der Markt für Zivilhubschrauber ist relativ konzentriert, so dass im Jahr 2000 alleine auf Eurocopter and Bell Helicopter etwa 89 % des weltweiten Gesamtumsatzes von Zivilhubschraubern (49 % Eurocopter und 40 % Bell Helicopter) entfallen sind.

Produkte und Dienstleistungen

Bestehende Produkte

Das Management ist der Auffassung, dass Eurocopter derzeit die vollständigste und modernste Produktpalette, die über 85 % des gesamten zivilen und militärischen Marktspektrums abdeckt, anbietet hat. Das Modellprogramm von Eurocopter umfasst (1) leichte einmotorige Hubschrauber wie EC120 Colibri und Ecureuil sowie leichte zweimotorige Hubschrauber wie den EC135 und EC145, (2) mittlere Hubschrauber wie den Dauphin und (3) mittelschwere Hubschrauber wie den Super Puma. Das Programm von Eurocopter basiert auf einer Reihe von Plattformen einer neuen Generation, die so konzipiert sind, dass sie sowohl militärischen als auch zivilen Anwendungen angepasst werden können.

Produkte in Entwicklung

Eurocopter kann auf eine Reihe technologischer Pioniertaten zurückblicken: der erste Turbinenhubschrauber im Jahr 1955, die Einführung von Verbundwerkstoffen ab 1968, die Erfindung des ummantelten Heckrotors („Fenestron“) im selben Jahr, und die Einführung von Fly-by-Wire-Systemen im Jahr 1997. Eurocopter erforscht zurzeit weitere neue Technologien, darunter die Kipprotor-Technologie, die vom Direktorium Forschung und Technik der Europäischen Kommission als kritische Technologie betrachtet wird.

Im Jahr 2000 entsprach die Entwicklungstätigkeit 18 % der gesamten Umsatzerlöse von Eurocopter. Dieser Umsatz stammte vor allem aus der extern finanzierten Entwicklung der Tiger und NH90 Projekte.

Militärprogramme

Zu den derzeitigen Entwicklungsprojekten (1) der NH90, ein militärischer Transporthubschrauber mit verschiedenen Versionen zur Verwendung bei Heer-, Marine- sowie Such- und Rettungseinsätzen, (2) der Kampfhubschrauber Tiger und (3) der EC635 die Militärversion des leichten zweimotorigen EC135.

NH90. Der NH90 wurde als Mehrzweckhubschrauber für Anwendungen der Armee und der Marine entwickelt. Das hauptsächlich seitens der französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Regierung finanzierte Projekt ist von Eurocopter, Agusta (Italien) und Fokker Services (Niederlande) als gemeinsame Gesellschafter der Firma Nato Helicopter Industries (NHI) entwickelt worden; der jeweilige Gesellschafteranteil steht dabei im direkten Verhältnis zur zugesagten Beschaffungsmenge der vier beteiligten Länder. Der bestätigte Bedarf liegt beim NH90 bei 595 Hubschraubern. Im Juni 2000 ist der Vertrag über die industrielle Implementierung und Produktion der ersten Serie von 243 Hubschraubern sowie von 55 als Option bestellten Hubschraubern von der NAHEMA („NATO Helicopter Management Agency“), der von den vier beteiligten Ländern gegründeten Projektfirma und NHI unterzeichnet worden. Die Produktion dieser Serie begann im Jahr 2000 und die ersten Hubschrauber werden voraussichtlich im Jahr 2004 ausgeliefert. Das Management ist der Auffassung, dass die NH90-Plattform als Militärplattform, die in der Zukunft auch zivile Anwendungen haben könnte, großes Exportpotenzial besitzt.

Tiger. Im Jahr 1987 starteten die französische und die deutsche Regierung das Programm zur Entwicklung des Kampfhubschraubers Tigers. Die Entwicklung der beiden auf dem gleichen Flugwerk basierenden Varianten — ein Panzerabwehr- und ein Unterstützungs- und Schutzhubschrauber — ist fast abgeschlossen. Zunächst sollen die Panzerabwehrhubschrauber für die französische und die deutsche Armee gebaut werden, wobei nur die französische Armee einen Bedarf an dem Unterstützungs- und Schutzhubschrauber angemeldet hat. Im Juni 1999 erhielt

Eurocopter erste Aufträge über 160 Hubschrauber, 80 Stück für Deutschland und 80 für Frankreich. Insgesamt wurde ein Bedarf von 215 Hubschraubern für Frankreich und 212 für Deutschland bestätigt. Die Auslieferung des ersten Auftrags soll im Jahr 2003 beginnen.

EC635. Nach Auftragseingang für die Militärversion des leichten zweimotorigen EC135 wurde jüngst mit der Entwicklung einer Plattform mit der Bezeichnung EC635 begonnen.

Zivilprogramme

Eurocopter hat in den vergangenen Jahren in die Modernisierung ihrer zivilen Produktpalette investiert, so dass ihre Wettbewerbsposition im zivilen Sektor sich verbessert hat und ihr Anteil am Weltmarkt zurzeit um 50 % beträgt. Eurocopter hat neu entwickelte Hubschrauber wie den leichten einmotorigen EC120 und den leichten zweimotorigen EC135 sowie wesentliche verbesserte Produkte wie den EC155, der die letzte Fortentwicklung des Mittelklasse-Hubschraubers Dauphin ist, mit Erfolg an den internationalen Märkten eingeführt. Momentan wird der EC145-Leicht-Hubschrauber entwickelt, ein vom BK117 abgeleitetes Produkt. Im Jahr 2000 erhielt Eurocopter von den europäischen Joint Aviation Authorities (JAA) und der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde („Federal Aviation Authority“, FAA) die Zertifizierung des EC 130, ein vom Ecureuil abgeleitetes Produkt. Die Auslieferung des EC 130 hat im Jahr 2001 begonnen.

Kundenbetreuung

Die Nutzungsdauer eines Hubschraubers beträgt je nach Typ und Einsatz zwischen 25 und 30 Jahren. Käufer von Militär- und Zivilhubschraubern erwarten in der Regel Kundenservice in Form von Piloten- und Technikertraining, Versorgung mit Ersatzteilen, Wartung, Instandsetzung und anderen Dienstleistungen für ihre Flotte.

Die Nachfrage nach Kundenservice hängt in erster Linie von der Größe und dem Alter der Hubschrauberflotten ab, sowie dem Anteil, zu dem die einzelnen Betreiber die routinemäßige Wartung und Instandsetzungsarbeiten selbst erledigen können. Kleinere zivile Betreiber geben in der Regel einen größeren Teil der Wartungsarbeiten in Auftrag. Militärfkunden führen die Wartung meist selbstständig durch, verlassen sich aber darauf, dass der Hersteller die Versorgung mit Ersatzteilen und Modernisierungen übernimmt.

Bis einschließlich 31. Dezember 2000 bildeten die Eurocopter-Produkte mit 8.700 Hubschraubern weltweit im Einsatz die zweitgrößte Hersteller-Hubschrauberflotte der Welt. Aufgrund der großen Eurocopter-Flotte, die in Betrieb ist, hat der Kundenservice im Jahr 2000 36 % des Umsatzes von Eurocopter ausgemacht. Die Tätigkeiten von Eurocopter im Bereich Kundenservice beinhalten in erster Linie Ausbildung, Wartung, Instandsetzungen, Lieferung von Ersatzteilen für die in Betrieb befindliche Eurocopter Flotte sowie einige Modernisierungs- und Nachrüstungsdienste für die in Deutschland im Einsatz befindlichen Hubschrauber, die nicht von Eurocopter hergestellt wurden. Um die Betreiber von Flotten jeglicher Größe weltweit effizient bedienen zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochterunternehmen, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Zur Erweiterung des Dienstleistungsangebots für ihre Kunden haben Eurocopter und Thales gemeinsam HELISIM gegründet, ein Hubschrauber-Schulungszentrum, das im Jahr 2001 eröffnet werden soll.

Kunden und Marketing

Die wichtigsten Militärfkunden von Eurocopter sind europäische Staaten, gefolgt von Kunden in Asien und dem Nahen Osten. Die Durchdringung des zivilen und para-militärischen Marktes ist global auf ähnlich hohem Niveau verteilt: im Jahr 2000 belief sich der Marktanteil von Eurocopter in diesem Segment auf rund 75 % in Europa, 44 % in Asien und 42 % in den USA und Kanada, wo Eurocopter von allen Herstellern, Bell Helicopter inbegriffen, den größten Anteil am zivilen und para-militärischen Markt hat.

Die globale Strategie der Firma Eurocopter zeigt sich in ihrer Entwicklung eines großen internationalen Netzes von zurzeit 13 ausländischen Tochtergesellschaften. Dieses wird durch ein weltweites Netz von Vertragshändlern und Servicezentren ergänzt, das so aufgebaut ist, dass es die größtmögliche Anzahl potenzieller Kunden betreuen kann.

Ferner hat Eurocopter Erfahrungen in der Produktionslizenzierung, bei Gemeinschaftsproduktionen und bei der Vergabe von Unteraufträgen und Beziehungen zu industriellen Partnern und Zulieferern in über 35 Ländern.

Eurocopter-Hubschrauber werden derzeit von rund 1.970 Betreibern in 133 Ländern eingesetzt, die ein großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice darstellen. Die breite Streuung der Eurocopter-Produkte lässt sich daran erkennen, dass die meisten Kunden von Eurocopter Luftflotten von einem bis fünf Hubschraubern betreiben.

Aufgrund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit werden Eurocopter-Produkte bevorzugt, wenn von einem Betreiber oder für eine Mission spezifische Anforderungen gestellt werden. Die U.S. Coast Guard betreibt 95 Dolphin (Dauphin) Hubschrauber, und die weltgrößten Offshore-Betreiber (Norwegian Helicopter Services und PHI) setzen Eurocopter-Hubschrauber für die Beförderung von Passagieren und die Unterstützung der Offshore-Ölindustrie ein. Bei Rettungsdiensten dominieren Eurocopter-Hubschrauber in den Flotten großer Betreiber wie Rocky Mountain Helicopter in den USA und dem ADAC in Deutschland. Weltweit verlassen sich viele staatliche Einrichtungen, wie Polizei und Streitkräfte, auf die hohe Einsatzzuverlässigkeit der Eurocopter-Produkte.

Produktion

Die Entwicklungs- und Fertigungsaktivitäten finden hauptsächlich an vier Standorten statt, von denen zwei in Frankreich und zwei in Deutschland liegen. Die französischen Standorte sind Marignane in Südfrankreich und La Courneuve in der Nähe von Paris. Die deutschen Standorte sind Donauwörth und Ottobrunn bei München.

MILITÄRFLUGZEUGE — EUROFIGHTER

Übersicht

Der Eurofighter 2000 (der als „Eurofighter“ bekannt ist und für den Export außerhalb Europas „Typhoon“ genannt wird) ist ein Hochleistungs-Mehrzweck-Kampfflugzeug, das für Luftüberlegenheit in komplexen Luftgefechtszenarien optimiert worden ist. Es ist für Lenkflugkörper außerhalb der Sichtweite geeignet und besitzt die für den Nahkampf erforderliche hohe Agilität. Es ist mit den modernsten NATO-Waffen voll kompatibel. Nach dem Launch im Oktober 1988 startete die Produktionsphase dieses Programms gemäß dem Rahmenvertrag („Umbrella Contract“), in dem die Beschaffung von 620 Flugzeugen seitens Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien vorgesehen ist, im Januar 1998.

Die im Verlauf des Eurofighter-Projekts entwickelte anspruchsvolle Technologie wird jetzt auf zivile Produkte, Flugwerke und Avionik übertragen. Aufgrund der hohen Strapazierfähigkeit von Kampfflugzeug-Bauteilen sind diese für den Einsatz im zivilen Bereich gut geeignet und bieten auf grund ihrer fortschrittlichen Konstruktion und Auslegung erhöhte Zuverlässigkeit.

Markt

Die weltweite Produktion von Kampfflugzeugen verteilt sich auf zwei große US-Hersteller, kleinere europäische Konkurrenten und russische Hersteller.

Nach der Konsolidierungswelle der Flugzeughersteller in den Vereinigten Staaten sind nur zwei große Auftragnehmer für Kampfflugzeugplattformen verblieben: Boeing (einschließlich McDonnell Douglas), der Hersteller von F/A-18 und F-15 sowie Lockheed Martin, Hersteller der F-16 Reihe. Die neue F-22 wird von den beiden Unternehmen gemeinsam produziert werden, mit Lockheed als Hauptauftragnehmer. Northrop Grumman ist nur noch als Hauptzulieferer (rund 40 %) für die F/A-18E/F tätig.

In Europa verteilt sich die Produktion von Kampfflugzeugen auf drei Unternehmen (1) Dassault Aviation, Hersteller der Rafale und Mirage 2000; (2) Saab (Partner von BAE SYSTEMS), Hersteller der Gripen; und (3) das Eurofighter-Konsortium, an dem vier Staaten beteiligt sind, und das sich aus EADS, BAE SYSTEMS und Alenia zusammensetzt.

In Russland werden Kampfflugzeuge von zwei Herstellern geliefert: (1) Sukhoi, die die Su-27 und zahlreiche bis zu Su-35 durchnummerierte Derivate hergestellt, und (2) VPK MAPO, ehemals Konstruktionsbüro Mikoyan (Mikoyan Design Bureau), die die MiG-29 und verschiedene Varianten (z.B. MiG-29SMT) baut.

Derzeit gibt es die folgenden Kampfflugzeugplattformen, die von einer Vielzahl der meisten Verteidigungsministerien weltweit beschafft werden:

<u>Hersteller</u>	<u>Flugzeugtyp</u>	<u>Erstauslieferung</u>
Boeing (McDonnell Douglas).....	F-15 (<i>Eagle</i>)	1973
Lockheed Martin	F-16	1976
Boeing (McDonnell Douglas).....	F/A-18 (<i>Hornet</i>)	1980
Dassault Aviation	Mirage 2000	1983
VPK/MAPO	MiG-29	1983
Sukhoi	Su-27 Serie	1986
Saab.....	Gripen	1993
Boeing.....	F/A-18 (<i>Super Hornet</i>)	1998
Dassault Aviation	Rafale	1999
Mitsubishi/Lockheed Martin.....	F-2	2000
Boeing/Lockheed Martin.....	F-22 (<i>Raptor</i>)	2001 ⁽¹⁾
Eurofighter-Konsortium.....	Eurofighter (<i>Typhoon</i>)	2002 ⁽¹⁾

(1) Geplanter Auslieferungstermin.

Außer den oben aufgeführten Herstellern haben zwei Konsortien, eines unter der Führung von Lockheed Martin und das andere unter der Führung von Boeing, Angebote für die Entwicklung des Joint Strike Fighter („**JSF**“) für das US-Verteidigungsministerium abgegeben. Es besteht die Möglichkeit, dass der JSF letztlich von beiden gemeinsam entwickelt wird, anstatt dass ein Anbieter allein den gesamten Auftrag erhält.

Der Teal Group zufolge betragen die Preise für flugbereite Kampfflugzeuge je nach Typ und technischen Daten zwischen USD 30 bis 100 Mio., wobei die wichtigsten Bauteile der Kampfflugzeug-Plattform — Flugzeugstruktur, Triebwerk(e) und Flugzeugsysteme und Ausrüstung — typischerweise etwa ein Drittel der Kosten pro Flugzeug ausmachen.

Programmstruktur

Die Eurofighter Jagdflugzeug GmbH („**Eurofighter GmbH**“) ist die des Eurofighter Programms. An der Gesellschaft sind zurzeit EADS (46 %), BAE SYSTEMS (33 %) und Alenia (21 %) beteiligt.

Die Anteile der Konsortiumsmitglieder an der Produktion des Eurofighters liegen bei 43 % für EADS, 37,5 % für BAE SYSTEMS und 19,5 % für Alenia, was der relativen Anzahl der bestellten Flugzeuge entspricht. EADS ist für den Rumpfmittelteil, die Flugsteuerungssysteme, die Herstellung des rechten Flügels und des Nasenvorflügels, sowie die Endmontage der 180 für die deutsche Luftwaffe und der 87 für die spanische Luftwaffe bestimmten Maschinen verantwortlich. Das Eurofighter-Programm ist ein Single-Source-Programm, d.h. es gibt bei der Zuständigkeit für Konstruktion und Produktion keine Redundanzen (mit Ausnahme der Endmontage, deren Volumen gemessen am Gesamtprogramm gering ist), was zu einer günstigen Kostenstruktur des Programms führt.

Die für 2001 erwartete Gründung von EMAC durch EADS und Alenia wird die Kontrolle über das Eurofighter-Projekt weiter konsolidieren, da EMAC dann 62,5 % der Produktion in der Hand hat.

Kunden und Märkte

Das Eurofighter-Konsortium will bis zu 50 % des gesamten Exportmarkts, der für die nächsten 30 Jahre auf 800 Flugzeuge im Wert von mehr als Euro 50 Mrd. geschätzt wird, gewinnen. Im Februar 2001 wurde ein Vertrag mit Griechenland über den Kauf von 60 Flugzeugen mit einer Option auf 30 weitere paraphiert, dessen Unterzeichnung nach der Aufschiebung verschiedener Verteidigungsausgaben durch die griechische Regierung nun für das Jahr 2004 geplant ist.

Die Beschaffungspolitik eines Verteidigungsministeriums bei Kampfflugzeugen hängt vom Bedarf (Luftverteidigungs- und/oder Angriffsvermögen) sowie von politischen und finanziellen Rahmenbedingungen, insbesondere seit dem Ende des Kalten Kriegs.

Konkrete Faktoren, die die Antwort auf die Frage: „Wie viele von welcher Plattform?“ mitbestimmen könnten, sind: (1) der in erster Linie verfolgte Zweck (und eine Präferenz für Mehrzweck-Kampfflugzeuge), (2) Art und Häufigkeit der erwarteten Einsätze, (3) Eingliederungsfähigkeit in die nationale Flotte bzw. die Flotten von Alliierten; (4) die gesicherte Versorgung mit Ersatzteilen und (5) Wartungs- und Betriebskosten — die bei neu entwickelten Plattformen gegenüber älteren Plattformen in der Regel niedriger sind, da bei jeder neuen Plattform einschlägige Erfahrungen berücksichtigt werden. Nachdem eine Typenentscheidung gefallen ist, führen Erwägun-

gen hinsichtlich Pilotenausbildung, Ersatzteilen, Wartung und Eingliederungsfähigkeit meist zum Erwerb weiterer Maschinen des gleichen Typs, möglicherweise in neuen Versionen.

Produktion

Die Entwicklungsphase des Eurofighter-programms ist nahezu abgeschlossen: im September 1998 wurde der Festpreisauftrag für das erste Serienlos von 148 Flugzeugen unterzeichnet, die zwischen der zweiten Hälfte des Jahres 2001 und 2005 ausgeliefert werden sollen; davon sind 44 für Deutschland bestimmt und 20 für Spanien. Die Produktion wird voraussichtlich mit einem Volumen von 52 Flugzeugen pro Jahr ab 2004 bis 2015 weiterlaufen.

Im Januar 1998 hat die NATO Eurofighter and Tornado Management Agency („NETMA“) den Rahmenvertrag für 620 Eurofighter unterzeichnet: Großbritannien, 232 (mit einer Option auf 65 weitere); Deutschland, 180; Italien, 121 (mit einer Option auf 9 weitere) und Spanien, 87 (mit einer Option auf 16 weitere). Der Rahmenvertrag, der einen Höchstpreis für das gesamte Programm festschreibt, sieht ferner vor, dass Produktionsverträge in drei Serienlosen zu vergeben sind, wobei bei jedem Serienlos der Festpreis niedriger ist als der vorhergehende. Die NETMA ist die amtliche Stelle der NATO, die Verträge direkt mit der Eurofighter GmbH abschließt.

Der Eurofighter soll die Effizienz der Einsatzflotten verbessern, denn dieses Modell ist für den Luftkampf im Überschallbereich über große Reichweiten außer Sichtweite, den Luft-Nahkampf im Unterschallbereich, für Missionen wie Abriegelung des Gefechtsfelds, zur Luftnahunterstützung, zur Unterdrückung und Ausschaltung der gegnerischen Luftverteidigung und Einsätzen gegen Seeziele geeignet. Zu den taktischen Anforderungen an das Flugzeug gehören Allwetter-, Kurzstart- und -ländefähigkeiten sowie hohe Überlebensfähigkeit und große Einsatzwirkung sowie Unabhängigkeit von externen Bodengeräten (Autonomie). Das langfristige Konzept des Eurofighters sieht Möglichkeiten zur Leistungssteigerung vor, die mit der Entwicklung von Avionik und Waffensystemen schritthalten und damit für eine verlängerte Nutzungsdauer sorgen.

Technologische Entwicklung

EADS und Boeing sind derzeit jeweils von der deutschen bzw. der US-Regierung mit einem neuen Forschungsprogramm namens VECTOR beauftragt. Ziel dieses Programms ist die Konstruktion innovativer Flugregelsysteme mit integrierter Schubvektorsteuerung zur Verbesserung der Flugleistung, und die Untersuchung neuer Konfigurationen, bei denen die Schubvektorsteuerung konventionelle Steuerflächen wie das Seitenleitwerk ersetzt. Weitere Ziele des VECTOR Programms sind u.a. Studien zu verkleinertem Leitwerk und Flügel mit extrem kurzen Start- und Landestrecken und -geschwindigkeiten. Die aus diesem Programm, das bis zum Jahr 2002 laufen soll, gewonnenen Kenntnisse können auf bestehende Flugzeuge und neue Konfigurationen wie den Eurofighter und den Mako übertragen werden. Der erste Testflug unter Benutzung einer X31-Plattform hat im Februar 2001 stattgefunden.

MILITÄRFLUGZEUGE — TRAINER- UND LEICHTE KAMPFFLUGZEUGE

Übersicht

Das Management erwartet, dass der gesamte potentielle Bedarf an Trainer- und leichten Kampfflugzeugen zwischen 2005 und 2025 bis zu 2.500 Flugzeuge umfasst. Auf diesem Sektor herrscht starker Wettbewerb zwischen BAE SYSTEMS (Hawk), Alenia/Aermacchi/Embraer (AMX/ATA), AeroVodochody/Boeing (L-159 ALCA), KAI/Lockheed Martin (T-50) und anderen Herstellern.

Produkte

Programm Mako (LCA/AT)

Der Mako wurde aus Anfangsstudien, die im Jahr 1994 begannen, entwickelt, und wird derzeit als leichtes Kampfflugzeug bzw. Hochleistungs-Trainerflugzeug konstruiert, in das spezifische Technologien integriert werden, die im Rahmen des Eurofighter-Programms entwickelt wurden. Das Management ist der Auffassung, dass viele der heute von anderen Herstellern in diesem Produktsektor angebotenen Muster dem Ende ihrer Nutzungsdauer entgegen gehen und nur wenige Verbesserungen tatsächlich auch wirtschaftlich sind. Deswegen wurde der Mako so ausgelegt, dass er mit seiner technologisch fortschrittlichen Flugzeugstruktur, einem ausgezeichneten Wachstumspotential und einen relativ erschwinglichen Preis, diese Produktlücke füllt.

Zunächst wird das Flugzeug in zwei Varianten erhältlich sein, die auf der gleichen Grundkonstruktion und Flugzeugstruktur und dem gleichen Antriebssystem aufbauen: ein Trainerflugzeug mit Tandem-Cockpit, reduziertem Schub, eingeschränkter Avionik/eingeschränktem Waffensystemen sowie ein einsitziges leichtes Kampfflug-

zeug mit modernem Radar, ECM-Ausstattung, kompletter digitaler Avionik und fortschrittlichen Waffen. Die „Tarnkappen“-Konstruktion zeichnet sich durch die großzügige Verwendung von Verbundwerkstoffen und einem Radar-Querschnitt von unter einem Quadratmeter aus.

EADS führt derzeit Gespräche über Mako mit mehreren Ländern, wobei die Gespräche mit den Vereinigten Arabischen Emiraten am weitesten fortgeschritten sind.

EADS CASA C-101 Aviojet

Die C-101 ist als Trainerflugzeug und Flugzeug für die Luftnahunterstützung konzipiert worden. Sie ist für zwei Piloten ausgelegt, wobei der hintere Sitz erhöht ist und so die Sicht von beiden Sitzen aus sehr gut ist. Das Flugzeug besitzt einen geringen Treibstoffverbrauch, erfordert einen geringeren Wartungsaufwand, ist sehr manövrierfähig, geräuscharm und verfügt über eine niedrige Infrarotsignatur.

Die C-101 besitzt ein integriertes Navigations- und Waffeneinsatzsystem, mit einem Head-up-Display, Flugdaten- und -missionscomputern nebst einer integrierten Trägheitsnavigations-Plattform und weiteren integrierten Steuer- und Anzeigesystemen.

Sechs Außenlaststationen unter den Flügeln und eine zentrale Station unter dem Rumpf ermöglichen die Mitnahme von Außenlasten von bis zu 4.000 lbs., so dass die C-101 sehr hohe taktische Einsatzfähigkeit besitzt. 151 C-101 sind an die Luftstreitkräfte von Chile, Honduras, Jordanien und Spanien verkauft worden.

MILITÄRFLUGZEUGE — FLUGZEUGE FÜR SONDERMISSIONEN

Seeüberwachungsflugzeug MPA 2000

Im Rahmen des MPA (*Maritime Patrol Aircraft*)-Ersatzprogramms sollen die Bréguet Atlantics der deutschen und italienischen Marine ersetzt werden. Dieses Programm wurde bereits mehrfach verschoben, weshalb die vorhandenen Atlantic 1 Flugzeuge nachgerüstet werden mussten. Dennoch müssen diese Flugzeuge, die inzwischen über dreißig Jahre alt sind, dringend ersetzt werden.

Deutschland hat mit Italien über die Einrichtung eines gemeinsamen Programms verhandelt, im Rahmen dessen 24 Flugzeuge produziert werden sollen (14 für Italien, 10 für Deutschland). Das gesamte Programm, das sich zur Zeit in der Definitionsphase befindet, wird auf knapp Euro 3,5 Mrd. geschätzt. Die Entwicklung soll im Jahr 2002 beginnen, die Auslieferung an Deutschland im Jahr 2007 und an Italien im Jahr 2008 erfolgen.

Der Zusammenschluss zu EADS könnte zu einer Erweiterung des Programms auf Frankreich führen, da die französische Marine ihre Atlantique 2 Flugzeuge ebenfalls modernisieren will, einschließlich der Systeme und Triebwerke, was von der Entscheidung der betreffenden Verteidigungsministerien abhängig ist.

REGIONALFLUGZEUGE — ATR

Übersicht

EADS ist gleichberechtigter Partner im ATR-Konsortium mit Alenia Aerospazio („Alenia“), einer Division der italienischen Finmeccanica. ATR gehört am Weltmarkt zu den führenden Anbietern von Turboprop-Flugzeugen für 40 bis 70 Passagiere.

Markt

Der Markt für regionale Verkehrsflugzeuge ist abhängig von dem Bedarf der regionalen Flugverkehrsgesellschaften an Flugzeugen, die auf Strecken von durchschnittlich 500 km (255 Nm) und/oder mit einer durchschnittlichen Flugzeit von rund einer Stunde betrieben werden. Eine von dem OAG (Official Airline Guide) durchgeführte Studie hat ergeben, dass die Anzahl der verfügbaren Sitzkilometer am regionalen Markt in Nordamerika jährlich durchschnittlich um rund 8 % und in Europa zwischen 1990 und 2000 um 10 % gestiegen ist. In den vergangenen Jahren ist die Nachfrage nach regionalen Düsenflugzeugen mit weniger als 70 Sitzen auf Kosten der Turboprop-Maschinen gewachsen, insbesondere weil regionale Fluggesellschaften ihr Einzugsgebiet ausdehnen und längere Strecken fliegen. Diese Fluggesellschaften hatten in der Vergangenheit statt Düsenflugzeugen immer Turboprop-Flugzeuge eingesetzt, deren Anschaffung und Betrieb nicht so teuer sind und größere Flexibilität bezüglich klimatischer Gegebenheiten und des Zustands der Landebahnen aufweisen. Jedoch hat sich die Nachfrage nach Turboprop-Maschinen jetzt stabilisiert.

In dieser Branche hat in den letzten Jahren eine Konzentration des Marktes stattgefunden. Da in den 90er Jahren eine Reihe von Herstellern fusioniert, den Betrieb eingestellt oder den Bau von Regionalflugzeugen aufgegeben haben, sind BAE Jetstream, Beechcraft, Fokker, Saab und Shorts nicht mehr auf diesem Markt vertreten. Zum

31. Dezember 2000 war der Weltmarkt für die derzeit in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 40-70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR mit 68 % des Gesamtumsatzes und die kanadische Firma Bombardier mit 27 %. Den Weltmarkt für regionale Düsenflugzeuge teilen sich in der Hauptsache Bombardier, die brasilianische Firma Embraer und Fairchild Dornier. Der Markt für Düsenflugzeuge ist derzeit von einem scharfen Preiswettbewerb und Auseinandersetzungen zwischen den Regierungen über staatliche Hilfe bei der Finanzierung von Flugzeugverkäufen gekennzeichnet. EADS verhandelt zurzeit mit der Firma Embraer, an der EADS als Minderheitsaktionär beteiligt ist, über eine Produktunterstützungsvereinbarung.

Produkte und Dienstleistungen

Beginnend mit der ATR 42, die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 40-70 Passagiere entwickelt, bei deren Konstruktion Wirtschaftlichkeit, flexible Einsatzfähigkeit und Komfort im Vordergrund standen. Um den zunehmenden Forderungen der Flugzeugbetreiber nach erhöhtem Komfort und besserer Leistung nachzukommen, erfolgte im Jahr 1996 der Launch einer neuen Generation von Flugzeugen mit der Bezeichnung ATR 72-500 und ATR 42-500. Im November 2000 kamen die ATR-Flugzeuge bei einer Umfrage der Fachzeitschrift *Air Finance Journal* unter Betreibern und Anlegern zum zweiten Mal in Folge auf den ersten Platz unter den Flugzeugen im Turboprop-Markt. Dieselbe Umfrage platzierte die ATR-Maschinen noch vor Düsenflugzeugen an zweiter Stelle im Gesamtmarkt für Regionalflugzeuge. Wie bei Airbus bringt auch bei ATR das Konzept der Flugzeugfamilie Kosteneinsparungen bei der Ausbildung, der Wartung, der Versorgung mit Ersatzteilen und des Crew Einsatzes (Cross Crew Qualification).

ATR 42-500

Die ATR 42-500 bildet den Eckstein der ATR Flugzeugfamilie. Sie hat die breiteste Flugkabine ihrer Klasse und bietet den bis zu 50 Passagieren dadurch mehr Raum, mehr Komfort und besseren Lärmschutz.

Bis zum 31. Dezember 2000 waren Aufträge für insgesamt 365 Flugzeuge der Serie ATR 42 eingegangen, womit dieses Flugzeug in seinem Marktsegment (Turboprop-Flugzeuge für 50 Passagiere) das am meisten verkaufte Flugzeug war.

ATR 72-500

Die ATR 72 wurde durch Streckung des Rumpfes der ATR 42 entwickelt, um den Bedarf der Flugzeugbetreiber an größeren Regionalflugzeugen nachzukommen. Die ATR 72-500 kann bis zu 74 Passagiere aufnehmen. Sie hat den gleichen Rumpfquerschnitt, das gleiche Cockpit und ist mit den gleichen grundlegenden Flugzeugsystemen ausgestattet wie die ATR 42 Serie. Bis zum 31. Dezember 2000 waren insgesamt 272 ATR 72 in Auftrag gegeben worden.

Flugzeugderivate

Zur ATR- Familie gehört eine Reihe spezialisierter Frachterversionen. Eine in eine Frachtmaschine umrüstbare Version des Passagierflugzeuges gibt es sowohl bei der ATR 42 als auch bei der ATR 72, die über eine Ladeklappe am Vorderteil des Flugzeuges verfügt. Im Jahr 2000 hat ATR modulare Umrüstungslösungen eingeführt, die auf die Bedürfnisse von auf Massenfrachtgut und genormte Container spezialisierten Betreibern zugeschnitten sind. Diese Umrüstungen werden von Aeronavali, einer Tochtergesellschaft von Alenia, vorgenommen werden. Das erste umgerüstete Flugzeug wird voraussichtlich Anfang 2002 in Dienst gestellt.

Kundenservice

ATR hat eine weltweite Kundenservice-Organisation eingerichtet, die ihren Kunden während der gesamten Nutzungsdauer des Flugzeugs Kundenservice anbietet. Service Center und Ersatzteillager befinden sich in Toulouse, in der Nähe von Washington, D.C. und in Singapur. Das ATR „Aircraft on Ground“ System bedient seine Kunden 24 Stunden am Tag. Die drei Ersatzteilcenter sind durch ein Ersatzteil-Verwaltungssystem verbunden, das die optimale weltweite Verteilung der Ersatzteile gewährleistet. Zur Senkung der Lagerhaltungskosten hat ATR mit jedem Zulieferer Produktbetreuungsverträge abgeschlossen, die eine optimale Verfügbarkeit jener Ersatzteile sicherstellen, die nicht vom ATR „Aircraft on Ground“ System am Lager gehalten werden.

ATR Asset Management

Der Geschäftspraxis dieser Branche entsprechend wird ein erheblicher Teil der Aufträge unter der Bedingung geschlossen, dass ATR bei der Finanzierung des Kaufes entweder durch Leasing oder Kreditbürgschaften behilflich

ist. Um das sich daraus ergebende Risiko und den Restwert der gebrauchten Flugzeuge besser zu steuern und sich auf den wachsenden Markt für gebrauchte Flugzeuge einzustellen, hat ATR im Jahr 1998 die Division ATR Asset Management eingerichtet. Durch ihre Unterstützung bei der Unterbringung und Finanzierung gebrauchter und nach Ablauf der Leasingverträge rücklaufender Flugzeuge hat ATR Asset Management insbesondere auf aufstrebenden Märkten für ATR neue Kunden gewonnen, denen sie hochwertig instandgesetzte Flugzeuge zu attraktiven Preisen liefert, und hat dazu beigetragen, den Restwert gebrauchter Flugzeuge zu erhalten. In der Vergangenheit haben Kunden, die gebrauchte Flugzeuge gekauft hatten, später neue Flugzeuge gekauft, da sie nun Erfahrung im Betrieb von ATR Turboprop-Maschinen gewonnen hatten. Rückläufer bleiben in der Regel rund fünf Monate außer Betrieb, bis sie generalüberholt und je nach Marktlage verkauft oder geleast werden.

Produktion

Betriebsstätten

EADS ATR fungiert als Systemarchitekt bei der Entwicklung und als Koordinator bei der Fertigung von ATR-Flugzeugen und ist für ihre Zulassung und danach für die Überprüfung ihrer Lufttüchtigkeit zuständig. Das ATR-Konsortium stützt sich auf besondere Fachkenntnisse in den Betriebsstätten von Alenia in der Nähe von Neapel, Italien und den Werken von EADS ATR in Saint-Nazaire und Saint-Martin in der Nähe des Flughafens von Toulouse. Endmontage, Flugerprobung, Zulassung und Auslieferung nimmt EADS ARD am Standort Toulouse vor. EADS ATR vergibt bestimmte Aufgaben an den Geschäftsbereich Airbus, u.a. Konstruktion und Fertigung der Flügel, Flugerprobung und Informationstechnologie.

Produktionssystem

Das Produktionssystem der EADS ATR, das die Endmontage in zwei Stufen vornimmt, ermöglicht dem Konsortium, sich rasch und wirksam auf eine Veränderung der Marktlage einzustellen. Auf der ersten Stufe stellt EADS ATR halbfertige Flugzeuge in Standardkonfigurationen in fortlaufender Produktion her. Dieser Output kann noch innerhalb bestimmter Parameter geändert werden. Wenn eine Festbestellung eingeht, wird das halbfertige Flugzeug in die zweite Produktionsstufe überführt, wo es nach den Vorgaben des Kunden endgültig ausgestattet wird. Dieses flexible System erlaubt EADS ATR, das erforderliche Betriebskapital durch „Just-in-time“-Absprachen mit den Zulieferern zu reduzieren.

LEICHTE FLUGZEUGE

EADS Socata

EADS Socata stellt eine Reihe leichter Flugzeuge für den Markt für Privatflugzeuge her und ist auch als Unterauftragnehmer für Flugzeugkomponenten tätig. Es stellt Teile und Baugruppen für die anderen EADS Flugzeuge her, darunter auch für Airbus. Im Bereich Verkehrsflugzeuge hat Socata in den letzten 20 Jahren eine Reihe von Flugzeugen mit Kolbenmotoren, die TB Familie, und das einmotorige Turboprop-Flugzeug mit Druckausgleich TBM 700 entwickelt. Diese Flugzeuge einer neuen Generation konkurrieren mit Produkten, die auf in den 50er Jahren entwickelten Flugzeugtypen basieren. Aufgrund der starken Annahme am Markt, besonders in den USA, steigert EADS Socata im Jahr 2001 seine Produktionsraten für die TB- und TBM 700-Familie. Infolgedessen ist das Management der Auffassung, dass EADS Socata in nächster Zeit weiterhin von einem Umsatzanstieg profitieren kann.

Seit dem Beginn seiner Tätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten Anfang der 60er Jahre hat sich Socata als führender Unterauftragnehmer für komplette Baugruppen positioniert. Diese Tätigkeiten umfassen (1) spezialisierte Aufträge einschließlich Entwicklung, Produktion, Installation und Integration als Subunternehmer und (2) Produktionsunteraufträge ohne Konstruktionsleistungen. Socata verfügt über Erfahrungen in der Verwendung von Verbundstoffen für Flugzeugbauteile, insbesondere für den Airbus A330/A340, sowie in der Technologie der Verbundmetallverbindungen und der Formung großdimensionierter Metallplatten. Außerdem erbringt Socata Konstruktionsleistungen für eine Reihe europäischer Flugzeugprogramme, darunter Airbus, Eurocopter, Mirage und Falcon.

FLUGZEUG-UMRÜSTUNGEN UND TECHNISCHE SERVICELEISTUNGEN FÜR FLUGZEUGE

EADS ist ein bedeutender Anbieter von Flugzeug-Umrüstungen und technischen Serviceleistungen für Fluggesellschaften und Luftwaffen.

Im Bereich der Flugzeug-Umrüstung und technischen Serviceleistungen sind die Geschäftstätigkeiten von (1) EADS Sogerma, (2) Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW) und (3) das von Dasa und CASA geerbte Geschäft mit militärischer und gewerblicher Wartung in EADS zusammengefasst worden. Das Management ist der Auffassung,

dass die Bündelung von Spezialkenntnissen in einem stabilen Kreis von hochqualifizierten Facharbeitern der Gruppe für Umrüstung und technische Betreuung von EADS die Möglichkeit eröffnet, für eine breite Palette von Flugzeugen, darunter alle von EADS hergestellten Maschinen, Leistungen zu erbringen. Außerdem könnten bei zyklischen Veränderungen der Marktlage innerhalb der Gruppe für Umrüstung und technische Serviceleistungen zunehmend Facharbeiter ausgetauscht werden und sich auf diese Weise weitere Synergie-Effekte ergeben. Darüber hinaus kann EADS die bei der Wartung von Airbus-Flugzeugen gewonnenen Erfahrungen zur Verbesserung der anfänglichen Qualität seiner Produkte und Reduzierung der Wartungskosten nutzen.

Im Bereich der technischen Serviceleistungen für Verkehrsflugzeuge wird der Wissensaustausch mit EADS bei der Wartung der ersten Airbus-Generationen und auch bei der Ausnutzung des Wartungsbedarfs neuerer Flugzeuge wie der A320 oder A330/A340 wertvoll sein. Das Management glaubt, dass Wartungspakete, die den gesamten Wartungsbedarf der Kunden abdecken, insbesondere für kleine und mittelgroße Fluggesellschaften attraktiv sein werden.

UMRÜSTUNG UND TECHNISCHE SERVICELEISTUNGEN FÜR PASSAGIERFLUGZEUGE

Überblick

Umrüstung von Passagier- zu Transportflugzeugen

Die Umwandlung von Passagierflugzeugen in Transportflugzeuge erfordert normalerweise 30.000 bis 40.000 Arbeitsstunden und den Einsatz qualifizierter Fachkräfte, um die Zelle des Flugzeugs sowie seine passagierbezogenen Systeme wie Klimaanlage, Heizung und Beleuchtung umzubauen, und ist eine der wichtigsten Umrüstungsformen, die Eigentümern von Verkehrsflugzeugen angeboten wird.

Technische Serviceleistungen

Flugzeugwartung beruht auf einem System von Inspektionen und Wartungsservice, die in den vom Flugzeughersteller herausgegebenen Wartungshandbüchern oder Wartungsplanunterlagen (*Maintenance Planning Documents*) beschrieben sind. Inspektionen und routinemäßige Wartungsarbeiten werden täglich, wöchentlich, monatlich oder jährlich ausgeführt. Desweiteren werden Großinspektionen und umfangreichere Wartungsarbeiten durchgeführt, alle vier bis fünf Jahre die „C4-Wartung“ und alle acht bis zehn Jahre die „C8-Wartung“ oder „D-Wartung“. Der C4-Wartungsservice erfordert normalerweise 4.000 bis 15.000 Arbeitsstunden, während der C8- oder D-Wartungsservice normalerweise 6.000 bis 35.000 Arbeitsstunden in Anspruch nimmt. Durch die Regelmäßigkeit des Wartungskalenders kann sich der Wartungsdienst gut auf die Kundenbedürfnisse einstellen.

Während dieser geplanten Zeiträume bzw. in extra dafür vorgesehenen Zeiträumen werden auch regelmäßige leichte oder grundlegende Veränderungen vorgenommen, um die Leistungsfähigkeit des Flugzeugs zu verbessern, es an veränderte Navigations- und Flugfähigkeitsregeln anzupassen und seinen finanziellen Wert zu wahren. Neben der Umrüstung von Passagier- zu Transportflugzeugen zählt zu den grundlegenden Veränderungen auch der Umbau des Innenraums von Passagierflugzeugen, der oft dann durchgeführt wird, wenn eine Fluggesellschaft die Aufteilung und das Aussehen der Kabine verändern möchte oder wenn ein Flugzeug von einer Gesellschaft an eine andere verkauft wird. Diese Art der Umrüstung umfasst auch die Herstellung und den Einbau von VIP- und Business-Ausstattungen.

Zusätzlich zur oben beschriebenen Flugzeugwartung müssen die einzelnen Flugzeugteile überprüft, überholt und instandgesetzt werden, was nur von zertifizierten Werkstätten und Fachkräften durchgeführt werden darf. Die Hauptbauteile eines Flugzeugs, wie Triebwerke, Fahrwerk und Hilfstriebwerk („APU“), bedürfen einer Wartung, die ebenso nur von zertifizierten Werkstätten mit entsprechend ausgebildeten Fachkräften und mit Spezialwerkzeugen durchgeführt werden kann. Von den gesamten Wartungskosten des Flugzeugbetreibers entfallen 40 % auf die Triebwerke, 6 % auf das Fahrwerk und 10 % auf das Hilfstriebwerk. Die Wartung anderer Flugzeugteile wie Avionik, elektromechanischer Geräte, Hydraulikanlage, Pneumatikanlage, Kabinenausrüstung, Räder und Bremsen machen über 20 % der gesamten Wartungskosten aus. Diese Arbeiten werden entweder direkt oder im Zusammenhang mit den Überprüfungen der Flugzeugzelle ausgeführt.

Aufgrund der hohen Kosten für die Bevorratung und Verwaltung von Ersatzteilen und der Belastung, die eine Engineering-Abteilung darstellt, die die Flugfähigkeit der Flotte gewährleistet und dafür sorgt, dass die Kosten innerhalb des gesteckten Rahmens bleiben und das Angebot den Anforderungen der Branche entspricht, sind Fluggesellschaften zunehmend an Paketangeboten für technische Serviceleistungen durch spezialisierte Unternehmen interessiert. Darüber hinaus handelt es sich bei vielen Flugzeugbetreibern (z.B. Vermieter oder Gesellschaften, die nicht in der Luftfahrtbranche tätig sind) nicht um Fluggesellschaften. Diese verfügen nicht über die nötige Erfahrung in der technischen Handhabung von Flugzeugen. EADS bietet einen Ersatzteil-Pool, die technische Betreuung der Flotte und Engineering-Dienstleistungen und ermöglicht auf diese Weise, dass sich ihre Kunden

ganz auf ihr Kerngeschäft konzentrieren und gleichzeitig darauf verlassen können, über die Unterstützung durch den Hersteller zu verfügen. Dank dieser zusätzlichen technischen Serviceleistungen ist EADS darüber hinaus in der Lage, die Qualität ihrer Produkte im Betrieb besser zu beurteilen und die Bedürfnisse der Betreiber vorauszu- sehen.

Markt

Umrüstung von Passagier- zu Transportflugzeugen

Zu den Kunden auf dem Markt für die Umrüstung von Zivil- zu Transportflugzeugen gehören Luftfrachtgesellschaften wie z.B. UPS oder Federal Express, Fluggesellschaften mit kleinen Flotten sowie Finanzierungsgruppen, die es bevorzugen, Flugzeuge zu leasen und nicht selbst zu betreiben. Die Entscheidung, ein Passagierflugzeug in ein Transportflugzeug umzurüsten, hängt von zwei Faktoren ab. Erstens und in erster Linie ist eine Umrüstung die günstigste Art und Weise, ein verhältnismäßig modernes Transportflugzeug zu erhalten. Zweitens ist es im Interesse sowohl des Betreibers als auch des Flugzeugherstellers, dass der Restwert des Flugzeugs beim Flottenersatz relativ hoch bleibt. Im Rahmen des Vertriebs kann das Angebot an einen Kunden für ein neues Flugzeug mit der Umrüstung eines älteren Modells kombiniert werden.

Laut der „*Airbus 2000 Global Market Forecast*“ wird der Luftfrachtverkehr mit durchschnittlich 5,7 % pro Jahr bis 2019 schneller wachsen als der Passagierverkehr. Unter Berücksichtigung der Außerdienststellung von älteren Maschinen sollte diese Nachfrage durch die Einführung von 1.939 nur dem Frachtverkehr dienenden Flugzeugen zu befriedigen sein, von denen grob geschätzt 75 % durch die Umrüstung von Passagierflugzeugen zu beschaffen wären.

Der Hauptkonkurrent von EADS im Frachter-Umrüstungsgeschäft ist Boeing. Boeing bietet jetzt die Umrüstung von Passagier- zu Transportflugzeugen für ihre gesamte Modellreihe, mit Ausnahme der B777 und der ehemaligen MD, an. In Bezug auf Airbus-Flugzeuge hat EADS erheblich mehr Umrüstungen durchgeführt als BAE SYSTEMS-Airbus, das nur die Modelle A300B4 und A300-600 umrüstet.

Technische Betreuung

Der Markt für die Wartung von Verkehrsflugzeugen, der im Jahr 1999 Euro 2,6 Mrd. umfasste, wird bis 2003 voraussichtlich auf Euro 3,0 Mrd. anwachsen. In diesem Zusammenhang sollte der zugängliche Airbus-Markt wachsen.

In diesem Geschäftsfeld konkurrieren unabhängige Anbieter von technischen Serviceleistungen mit großen Fluggesellschaften. Bestimmte Fluggesellschaften wie Air France und Lufthansa haben ihre eigenen technischen Kompetenzen, die an die Größe und Modelle ihrer Flotten angepasst sind. Ihr Wartungsbedarf ist daher von den Marktzyklen in geringem Maß beeinflusst. Andere Betreiber, insbesondere Fluggesellschaften in den USA, lassen die technischen Servicearbeiten von unabhängigen Anbietern wie z.B. EADS Sogerma durchführen, um dadurch Kosten zu sparen. Bei Leasinggesellschaften sind meist finanzielle anstatt technische Erwägungen Grundlage der Entscheidung über Art und Umfang der durchzuführenden Arbeiten, was dazu führt, dass sie sich für den geringsten nötigen technischen Aufwand entscheiden. Das Management ist jedoch der Ansicht, dass diese Betreiber in Zukunft in stärkerem Maße qualitativ hochwertige technische Serviceleistungen von unabhängigen Anbietern ausführen lassen werden.

Im Bereich der Wartung von Baugruppen sind BF Goodrich, Messier und Lufthansa Technik auf dem Gebiet Fahrwerke und GE/Honeywell und Triumph auf dem Gebiet Hilfstriebwerke die Hauptkonkurrenten von EADS Sogerma.

Produkte

Die Aktivitäten Flugzeug-Umrüstung und technische Serviceleistungen von EADS umfassen Flugzeugmodifikationen, Flugzeug-Umrüstungen sowie die Nachrüstung und Herstellung von Flugzeugkomponenten sowie technische Serviceleistungen für Fluggesellschaften und Luftwaffen.

Umrüstung von Passagier- zu Transportflugzeugen und Nachrüstung

Auf dem Gebiet der Umrüstung von Passagier- zu Transportflugzeugen hat sich EADS auf die Umrüstung von Passagierflugzeugen des Typs Airbus A300 und A310 in Transportflugzeuge spezialisiert. Das Management glaubt, dass sich das gleichzeitige Marketing von Wartungs- und Umrüstungsarbeiten vorteilhaft ausgewirkt hat, denn EADS wird häufig mit der Wartung der Flugzeuge betraut, die umgerüstet wurden. EADS will auf dieser

Spezialisierung aufbauen und sich auf dem wachsenden Markt der Frachter-Umrüstung für die A300-600, A320 und A330 etablieren.

Bis heute hat EADS insgesamt 82 A300 und A310 zu Frachtflugzeugen umgebaut. Das Umrüstungsverfahren wurde zuerst in den Jahren 1982/1983 an einer A300-Maschine durchgeführt. Die dafür verwendeten Teile, *Original Equipment Manufacturer* oder „**OEM**“ Teile genannt, sind Originalteile der entsprechenden Transportflugzeugversion der Airbus-Serie, so dass ein Transportflugzeug entsteht, das einem serienmäßig hergestellten Frachtflugzeug sehr ähnlich ist.

EADS ist der Ansicht, dass der Markt für Nachrüstungen von Flugzeugkabinen Wachstumsmöglichkeiten anbietet, und hat sich daher 1998 entschieden, ihre Tätigkeit in diesem Bereich auszuweiten.

Technische Serviceleistungen

EADS bietet eine breite Palette nach Terminplänen festgelegter Arbeiten im Rahmen der technischen Serviceleistungen an. Da die Anzahl und das Alter der Airbus-Flotten weltweit zunimmt, ist das Management der Meinung, dass EADS Sogerma dank ihrer Erfolgibilanz im Airbus-Wartungsmarkt trotz dessen Überkapazitäten gut positioniert ist. EADS hat sich an den Standorten in Bordeaux und Toulouse auf die Wartung von Airbus- und ATR-Flugzeugen sowie von MD80 und Militärflugzeugen spezialisiert. Im Bereich Flugzeugsysteme deckt EADS einen breiten Markt ab, einschließlich Airbus- und ATR-Flugzeuge in Bordeaux, Paris-Le Bourget und Rouen sowie mehrere Hubschrauber- und Militärflugzeugmodelle. Instrumente in Boeing-Flugzeugen wartet EADS durch ihre US-Tochtergesellschaft in Barfield. Darüber hinaus gründeten EADS Sogerma und Northrop Grumman gemeinsam in den USA die EADS Aeroframe Services LLC, um dem Bedarf an Wartung, Reparatur und Überholung von großen Verkehrsflugzeugen an diesem Markt entgegenzukommen. Dieses Joint Venture ist darauf gerichtet, mit einer hocherfahrenen Belegschaft den Markt für die wachsende Airbus-Flotte in den USA zu erobern.

EADS bietet Wartungsdienstleistungen für viele verschiedenen Flugzeugteile an, so z.B. von Triebwerken, Hilfstriebwerken (APUs), Fahrwerken, elektromechanischen Geräten, Hydraulikanlagen und der Avionik, die Navigations-, Kommunikations- und Computersysteme umfasst.

EADS bietet außerdem Dienstleistungen zur Unterstützung von Betrieb, Engineering und Logistik an, in dem sie den Fluggesellschaften ihre umfangreichen Ersatzteillager zur Verfügung stellt. Diese Aktivitäten verschaffen EADS eine günstige Position bei der Vergabe damit im Zusammenhang stehender Reparaturen und Wartungsarbeiten.

Produktion

EADS hat insgesamt sieben Standorte in diesem Geschäftsfeld, in Frankreich und Deutschland sowie in Miami/Florida, Lake Charles/Louisiana und Casablanca/Marokko. EADS Sogermas Standort in Rochefort im Südwesten Frankreichs ist auf die Herstellung von Kabinenausrüstungen und Airbus-Zellenteilen spezialisiert, während in ihrem Werk in Rouen im Nordwesten Frankreichs Hilfstriebwerke und Fahrwerke von Linienflugzeugen gewartet werden. In EADS Sogermas anderen Werken werden verschiedene Wartungs- und Umrüstungsarbeiten ausgeführt. In der EFW-Anlage in Dresden werden Passagierflugzeuge in Transportflugzeuge umgerüstet und Fußbodenplatten für alle Airbus-Modelle hergestellt.

UMRÜSTUNG VON MILITÄRFLUGZEUGEN

Überblick

Das Management ist der Ansicht, dass die Modernisierung von Militärflugzeugen gute Geschäftsmöglichkeiten mit nachhaltigem Wachstum und Profitabilität bietet. Neben der Bedienung bestehender Kunden auf dem Sekundärmarkt öffnet die Nachrüstung von Flugzeugen neue Exportmärkte für zukünftige Aufträge zur Umrüstung von allen Flugzeugmodellen sowohl im militärischen als auch im zivilen Bereich. Die Modernisierung der Zelle von Militärflugzeugen ist besonders für Länder mit begrenztem Verteidigungsetat attraktiv, wie z.B. für Länder des früheren Ostblocks, in Lateinamerika, Nordafrika und einigen Regionen Asiens. Da für diese Länder der Kauf neuer Mehrzweckflugzeuge häufig aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll ist, stellt die Nachrüstung die kostengünstigste Alternative dar.

Produkte und Dienstleistungen

EADS hat auf dem Gebiet der Umrüstung und der Modernisierung von Militärflugzeugen wie F1 Mirage, Jaguar, F-4 Phantom, F-5 Tornado, MiG-29, E-3A Sentry, P-3 Orion, C-160 Transall, Breguet Atlantic 1 und C-130 Hercules ausgezeichnetes Know-how erworben. Diese Fähigkeiten werden bei der Erschließung neuer Märkte

sowie bei weiteren Nachrüstungsarbeiten der mitteleuropäischen Militärflugzeugflotten und den zukünftigen Wartungsverträgen für den Eurofighter besonders wertvoll sein. Im Jahr 2000 haben das britische Verteidigungsministerium und EADS einen Vertrag hinsichtlich eines Halbzeit-Ermüdungsprojekts für 24 Tornados der Royal Air Force abgeschlossen, und EADS erhielt den Zuschlag für ein Systemnachrüstungsprojekt bezüglich der Tornados der deutschen Luftwaffe. Ferner hat die 1997 begonnene Nachrüstung der F-4 Phantom-Kampfflugzeuge der griechischen Luftwaffe das letzte Stadium der Flugtests erreicht.

Aufgrund der sich ergänzenden Expertise und Erfahrung der an den vielen Militärflugzeugprogrammen beteiligten Partnern von EADS ist EADS in der Lage, an multinationale Kunden eine breite Produktpalette anzubieten sowie die Kundenbasis und die Exportchancen auszubauen.

4.1.5. Raumfahrt¹⁾

Einführung und Überblick

EADS ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtsystemen und der in Europa führende Hersteller von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägerraketen. Die Proforma-Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Raumfahrt beliefen sich im Jahre 2000 auf Euro 2,5 Mrd. oder 10 % der gesamten Proforma-Konzernumsatzerlöse von EADS.

Vor allem durch ihre Tochtergesellschaften Astrium und EADS Launch Vehicles (ELV) sowie ihre Geschäftseinheit EADS CASA Raumfahrt konstruiert, entwickelt und produziert der EADS-Geschäftsbereich Raumfahrt:

- Satelliten,
- Raumfahrt-Infrastruktur und
- Trägerraketen.

Über ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurockot bietet EADS zudem Dienstleistungen für den Satellitentransport an und über ihre Beteiligung an entsprechenden Joint Ventures offeriert EADS Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten. Desweiteren ist EADS über ihre Tochtergesellschaft SODERN in den Bereichen Optronik und Raumfahrtgeräten (d. h. Erd- und Sternsensoren) sowie durch ihre Tochtergesellschaft CILAS im Bereich der Lasertechnologie aktiv.

Astrium ist das in der Raumfahrt führende Unternehmen Europas und deckt alle wichtigen Marktsegmente für Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägerraketenkomponenten ab. Im Satellitengeschäft ist Astrium als Hauptauftragnehmer tätig und stellt (1) Telekommunikationssatelliten für führende Satelliten-Telekommunikationsfirmen sowie (2) Erdbeobachtungs- und Forschungssatelliten für große nationale und internationale Behörden wie die Europäische Weltraumorganisation (ESA) bereit. EADS beherrscht 75 % der Stimmrechte bei Astrium. Auf das Kapital bezogen hält EADS einen Anteil von 66 % an Astrium, während BAE SYSTEMS 25 % besitzt und DADC und Dornier GmbH — bei beiden ist EADS Mehrheitsaktionär — die verbleibenden 9 % halten.

ELV ist auf den Gebieten kommerzielle Trägerraketen und ballistische Raketen aktiv und als industrieller Führer der Familie der Ariane-Trägerraketen für die Gesamtkonzeption der Trägerraketen sowie für die Organisation und Überwachung der industriellen Teams verantwortlich. Die zentrale Bedeutung von ELV bei Ariane wird dadurch deutlich, dass es für einige der komplexesten und kritischsten Komponenten des Ariane Systems, wie die kompletten Trägerstufen der Ariane 4 und Ariane 5, verantwortlich ist. Darüber hinaus ist ELV der Hauptauftragnehmer im Zusammenhang mit der Entwicklung des unbemannten Raumtransporters ATV (Automatic Transfer Vehicle), dem zur Unterstützung der Internationalen Raumstation ISS konstruierten Transportfahrzeug der internationalen Raumfahrtstation ISS, und liefert Bauteile für Satelliten und Trägerraketen. Überdies ist ELV der Exklusivlieferant von ballistischen Raketen an den französischen Staat.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt von EADS CASA ist hauptsächlich auf dem Gebiet Entwicklung, Produktion, Integration und Qualifikation von technisch komplizierter Strukturen sowie bei der Ausrüstung für Satelliten und Trägerraketen.

Im Jahre 2000 wurden im Geschäftsbereich Raumfahrt Umstrukturierungsmaßnahmen durchgeführt, in deren Rahmen die Mitarbeiterzahl von ELV und Astrium reduziert wurde. Für die Jahre 2001 und 2002 ist ein weiterer Stellenabbau geplant, der zusammen mit Initiativen zur Steigerung der Effizienz den Geschäftsbereich wettbewerbsfähiger machen soll.

Strategie

Der Geschäftsbereich Raumfahrt verfolgt eine profitable Wachstumsstrategie, die auf seiner Führungsrolle im Geschäft mit kommerziellen Trägerraketen und Satelliten basiert. Er verfolgt das Ziel, seinen Marktanteil auszuweiten und die wichtigsten Wachstumschancen in diesem sich rapide ändernden Umfeld zu nutzen. Die Hauptelemente der Strategie des Geschäftsbereichs Raumfahrt lassen sich wie folgt aufschlüsseln:

¹⁾ Der im Referenzdokument als „Raumfahrt“ bezeichnete Geschäftsbereich entspricht im „Meilensteine 2000“ der Bezeichnung „Division Space“.

- **Stärkung der Führungsposition von Ariane im Markt für kommerzielle Trägerdienste**

Als größter industrieller Anteilseigner und Lieferant von Arianespace wird EADS die Umstrukturierungsbemühungen der europäischen Raumfahrttransportindustrie vorantreiben. So führt EADS diese Bemühungen an, indem das Unternehmen mit dem Ziel der Kostenersparnis und der Verbesserung von Kernkompetenzen seine Produktion von Trägerraketen rationalisiert, um die Konkurrenzfähigkeit der Ariane 5 zu erhöhen. Ferner hat EADS die Initiative ergriffen, um die Unterstützung der Aktionäre von Arianespace für einen Plan zu gewinnen, demzufolge der Produktionsablauf bei der Ariane-Trägerraketenfamilie optimiert werden soll. EADS hat sich außerdem sehr darum bemüht, ESA neue Möglichkeiten einer vermehrten Kooperation mit Russland aufzuzeigen.

- **Ausweitung der Führungsrolle von EADS in europäischen militärischen Satellitenprogrammen und denen der NATO.**

Da die Tochtergesellschaften von EADS seit langem in deren nationalen Märkten (Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien) etabliert sind, verfügt EADS bei den staatlichen Kunden dieser Länder über eine hohe Glaubwürdigkeit und gute Verbindungen. Unter Ausnutzung dieser Vorteile und der Erfahrung als Hersteller der NATO- und der Skynet-Serie militärischer Telekommunikationssatelliten beabsichtigt EADS, bei zukünftigen militärischen Telekommunikationssatelliten wie Skynet 5 und den NATO-Satelliten Hauptauftragnehmer zu werden. Weiterhin plant EADS, die Marktchancen für militärische Aufklärungssysteme, basierend auf der bestehenden Reihe von erfolgreichen kommerziellen und militärischen Erdbeobachtungssatelliten (z.B. SPOT, HELIOS, ERS), zu nutzen. Das Management ist der Ansicht, dass europäischen Militärkunden durch den Kosovo-Konflikt die Bedeutung von Raumfahrtssystemen stärker vor Augen geführt wurde und sie Raumfahrtprojekten — wie Sar Lupe, Cosmo Skymed und Pleiades — in Zukunft vermehrt Ressourcen widmen werden.

- **Nutzung von Technologien, die für militärische Zwecke entwickelt wurden, für kommerzielle Anwendungen.**

EADS hat in seinen militärischen Programmen eine große Anzahl innovativer Lösungen und modernster Technologien entwickelt. EADS plant die kommerzielle Anwendbarkeit dieser ursprünglich zur Verteidigung entwickelten Technologien noch weiter auszuloten. So ist das Management etwa der Ansicht, dass die technische Expertise von EADS auf dem Gebiet militärischer Erdbeobachtungssysteme das Potenzial besitzt, auf zivile und gewerbliche Bereiche übertragen zu werden. Darüberhinaus werden diese gegenseitigen Synergien in beide Richtungen fließen, da bestimmte kommerzielle Technologien auch für militärische Zwecke genutzt werden können.

- **Ausnutzung des seit langem bestehenden Schwerpunktes auf der Lieferung von geostationären Satelliten an kommerzielle Telekommunikationsanbieter.**

Auf dem Gebiet der kommerzielle Telekommunikationssatelliten wird EADS weiterhin die erfolgreiche Strategie der Konzentration auf geostationäre Satelliten verfolgen. Das Management von EADS erwartet eine weitere Verbesserung ihrer Stellung im Markt für geostationäre Satelliten, wenn es die EUROSTAR 3000-Plattform am Markt anbietet, eine der leistungsfähigsten, momentan verfügbaren, geostationären Satellitenplattformen. Im Jahr 2000 hat sich EADS Aufträge für sechs Satelliten von den wichtigsten Betreibern der Branche, Intelsat, Inmarsat und Eutelsat, gesichert und damit ihre Konkurrenzfähigkeit bei Telekommunikationssatelliten eindeutig unter Beweis gestellt. Um ihre Konkurrenzfähigkeit weiter zu erhöhen wird EADS zusätzliche Konsolidierungsmöglichkeiten in dieser Branche — durch Joint Ventures oder Akquisitionen — erwägen.

- **Mittelfristige Erweiterung der Dienstleistungsaktivitäten.**

EADS erforscht neue Möglichkeiten, mehrwertorientierte Dienstleistungslösungen wie umfassende Servicelösungen, Betrieb der Systeme und Finanzierungsgestaltung an militärische, institutionelle und kommerzielle Kunden anzubieten. EADS ist der Auffassung, dass umfangreiche Service-Lösungen für Navigation oder Telekommunikation eine Chance darstellen, die Raumfahrtgeschäfte des Konzerns weiter zu entwickeln und sich das Leistungsvermögen anderer EADS-Geschäftsbereiche dabei zunutze zu machen.

SATELLITEN

Überblick

Satellitensysteme können in vier Gruppen eingeteilt werden: Telekommunikation, Erdbeobachtung, Wissenschaft und Navigation. Dabei finden die Telekommunikationssatelliten in mehreren Bereichen Anwendung; so z.B. als Verbindung für Ferngespräche und Mobiltelefonie, bei Fernseh- und Radioübertragungen sowie bei Datenübertragungen für Multimedia und Internet-Anwendungen. Sie können für zivile und für militärische Anwendungen eingesetzt werden. Beobachtungssatelliten erlauben die Sammlung von Informationen in verschiedenen Gebieten wie etwa Kartographie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts- und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcenmanagement sowie militärische Aufklärung. Forschungssatelliten sind dagegen maßgeschneiderte Produkte, die den speziellen Erfordernissen ihrer Mission angepasst sind, wie z. B. zur astronomischen Beobachtung der Strahlungsquellen des Universums, zur Erforschung von Planeten vor Ort oder für Geowissenschaften. Navigationssatelliten senden Signale, mit deren Hilfe die Benutzer ihre geografische Position mit hoher Präzision bestimmen können.

Markt

Das Management glaubt, dass der Weltmarkt für Satelliten, der für EADS zugänglich ist, rund Euro 5 Mrd. umfasst und dass EADS davon rund 25 % hält. EADS ist der größte Satellitenhersteller Europas und der drittgrößte der Welt und profitiert von langfristigen, engen Beziehungen zu ministeriellen Kunden in Frankreich, Deutschland, Spanien und dem Vereinigten Königreich, die Zugang zu den jeweiligen Haushaltsmitteln besitzen.

Im Segment Telekommunikationssatelliten, in dem EADS einen Marktanteil von etwa 12 % besitzt, erwartet das Management ein weiteres Wachstum aufgrund folgender Faktoren: (1) eine verstärkte Nachfrage nach Telekommunikation, einschließlich Internet, Multimedia und militärischem Bedarf, und (2) eine erhöhte Nachfrage nach Telekommunikationsdiensten, insbesondere durch die Liberalisierung des Telekommunikationsmarkts in den wirtschaftlich aufstrebenden Ländern Asiens (die sich von der Krise im Jahr 1998 erholen), Lateinamerikas und Osteuropas. EADS plant, seinen Marktanteil in diesem Wachstumssegment wesentlich zu vergrößern.

In Europa ist der Markt für Beobachtungs- und Forschungssatelliten auf multilateraler Basis und nach dem Prinzip des geographischen Rückflusses organisiert, wonach Aufträge im Verhältnis der entsprechenden Beteiligungen des Herkunftslandes der Lieferanten an inländische Firmen vergeben werden.

Bei Beobachtungs- und Forschungssatelliten schätzt das Management, dass der Marktanteil von EADS etwa 50 % beträgt. EADS ist der Ansicht, dass sich neben dem europäischen institutionellen Markt ein Exportmarkt für Erdbeobachtungssysteme entwickelt. Weiterhin wird im Rahmen der europäischen Umweltprogramme von zivilen staatlichen Organisationen wie der ESA eine erhöhte Nachfrage nach Erdbeobachtungssatelliten erwartet. EADS geht davon aus, dass der Markt für Forschungssatelliten mittelfristig stabil bleiben wird.

Auf dem militärischen Markt für Satelliten erwartet EADS eine erhöhte Nachfrage nach Telekommunikationssatelliten und, als Folge des Kosovo-Konflikts, nach militärischen Beobachtungssatelliten. Ein nennenswertes Merkmal des Militärmarktes besteht darin, dass Aufträge und Verkäufe über einen langen Zeitraum verhältnismäßig vorhersehbar sind.

Das Segment Navigationssatelliten befindet sich in Europa noch im frühen Entwicklungsstadium. Eine Entscheidung über die Entwicklung des europäischen Navigationssystems Galileo soll im Laufe des Jahres 2001 fallen. Die GalileoSat-Konstellation wird voraussichtlich zwischen 2006 und 2008 in Betrieb genommen und sendet dann Navigationsdaten an Benutzer wie Autofahrer, Mobilfunk-Betreiber, Flottenbetreiber oder Notdienste.

Der Markt für die Herstellung kommerzieller Telekommunikationssatelliten ist von starkem Wettbewerb geprägt. Die Entscheidung zum Kauf richtet sich hauptsächlich nach dem Preis, technologischer Expertise und nachgewiesener Zuverlässigkeit. Die Hauptkonkurrenten von EADS sind Boeing, Loral und Lockheed Martin in den USA und Alcatel Space in Frankreich.

Auf dem institutionellen Markt für Beobachtungs- und Forschungssatelliten wird EADS weiterhin mehreren Konkurrenten gegenüberstehen, die als Hauptauftragnehmer in Frage kommen. Es kann auch vorkommen, dass eine Raumfahrtorganisation oder ein anderes Forschungsinstitut als alleiniger oder gemeinsamer Hauptauftragnehmer die Konzeption eines Projekts leitet.

Produkte

EADS fertigt Satellitenplattformen sowie Nutzlast- und andere wichtige Teilsysteme und ist somit in der Lage, ihren Kunden schüsselfertige Satellitensysteme anzubieten.

Telekommunikationssatelliten

EADS stellt Kommunikationssatelliten für Festleitungs- und mobile Telekommunikationsdienste sowie Satellitenradio- und -fernsehdienste her. Die geostationären Telekommunikationssatelliten von EADS beruhen auf der Plattformfamilie EUROSTAR, von denen der EUROSTAR 3000 das neueste Modell ist — eine leistungsmäßig marktführende Plattform. Im Jahr 2000 hat INMARSAT drei auf der EUROSTAR 3000-Plattform beruhende, für ihr mobiles Netzdaten-Übertragungssystem gedachte INMARSAT 4-Satelliten in Auftrag gegeben; INTELSAT hat zwei Satelliten bestellt; und EUTELSAT hat einen weiteren Hot Bird-Satelliten in Auftrag gegeben. Die Satelliten NILESAT 102, EUTELSAT W1 und ASTRA 2B sind erfolgreich ins All gebracht worden.

Im Bereich militärischer Telekommunikationssatelliten hat EADS die vierte Serie von Satelliten für die NATO geliefert und ist in Großbritannien als Hauptauftragnehmer der militärischen Kommunikationssatelliten der Serie Skynet dabei, die Nachstart-Arbeiten an der letzten, Anfang 2001 eingesetzten Skynet 4-Satelliten abzuschließen. Ein von Astrium (Paradigm) und ein von Lockheed Martin geleitetes Konsortium steht im Wettbewerb um den Auftrag Skynet 5 zur Bereitstellung von Telekommunikationsdienstleistungen für das britische Verteidigungsministerium.

Beobachtungs- und Forschungssatelliten

EADS ist der in Europa führende Hersteller von Erdbeobachtungssatelliten für militärische und zivile Anwendungen. Auf diesem Gebiet zieht EADS bedeutende Vorteile aus den gemeinsamen Elementen ziviler und militärischer Projekte.

EADS ist der Hauptauftragnehmer der folgenden zivilen Erdbeobachtungsprojekte: (1) ENVISAT, ein europäischer Umweltbeobachtungssatellit; (2) METOP, ein polar-orbitaler Wettersatellit, und (3) SPOT 5, ein Beobachtungssatellit mit hoher Auflösung und größerer Abdeckung. EADS liefert auch hochleistungsfähige Instrumente für das MSG, ein Wettersatellitensystem der zweiten Generation.

Zusätzlich wurde EADS von der französischen Raumfahrtorganisation (*Centre National d'Etudes Spatiales*) — „CNES“ zum Hauptauftragnehmer für Pleiades, eine auf der Leostar-Plattform basierende Serie kleiner Erdbeobachtungssatelliten.

EADS ist der Hauptauftragnehmer von HELIOS, dem bisher einzigen militärischen Beobachtungssatelliten Europas. Gegenwärtig arbeitet EADS an der zweiten HELIOS-Generation, dem HELIOS 2. Auch mit der Essaim-Machbarkeitsstudie für die militärische Beobachtung elektromagnetischer Aktivität wurde EADS als Hauptauftragnehmer beauftragt. Das Management ist der Ansicht, dass EADS sich außerdem in einer günstigen Position befindet, um bei der Entwicklung militärischer Radarbeobachtungssatelliten wie dem Sar Lupe-Projekt in Deutschland und dem Cosmo Skymed/Pleiades-Projekt in Italien und Frankreich, die von mehreren europäischen Staaten als Ergänzung der vorhandenen optischen Systeme als notwendig erachtet werden, eine führende Rolle übernehmen zu können.

Bei der Herstellung von Forschungssatelliten, wie zum Beispiel dem Röntgensatelliten (XMM), konnte EADS einen ausgezeichneten Leistungsnachweis erbringen. Außerdem ist EADS der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung der interplanetaren Sonden Mars Express und Rosetta.

Navigationssatelliten

EADS hat zusammen mit Alcatel Space und Alenia Spazio ein Unternehmen gegründet, das speziell dem Bau und der Inbetriebnahme des europäischen Navigationssystems Galileo dienen wird, soweit die notwendige Genehmigung erteilt wird. Galileo würde aus einer Konstellation von 24 Satelliten bestehen.

RAUMFAHRT-INFRASTRUKTUR

Überblick

Das Segment Raumfahrt-Infrastruktur umfasst bemannte und unbemannte Raumfahrtsysteme. Die International Space Station (ISS) bildet zusammen mit den Entwicklungsprogrammen und -dienstleistungen für entsprechende Raumfahrzeuge und Ausrüstungen den wichtigsten Teil der Aktivitäten dieses Segments.

Markt

Die Nachfrage nach Raumfahrt-Infrastruktur-Systemen stammt ausschließlich von öffentlich finanzierten Raumfahrtorganisationen, insbesondere der ESA, der NASA, der RKA (Russland) und der NASDA (Japan). Solche Systeme werden normalerweise in Kooperation mit internationalen Partnern gebaut. Der europäische Beitrag zur

ISS wird aus (1) der Columbus Orbital Facility, einem an die ISS angeschlossenen Raumlabor, (2) Fahrzeugen für den Transport von Fracht und Besatzung und (3) der Bereitstellung von Logistik und sonstigen Dienstleistungen für die ISS bestehen.

Die gesamte Arbeit für die Entwicklung und den Bau der ISS wurde bereits an Unternehmen vergeben; darum werden für dieses Projekt in Zukunft keine wesentlichen Aufträge mehr vergeben werden. Sobald die ISS jedoch betriebsbereit ist, wird für eine Reihe von Raumfahrt-Infrastruktur Produkten ein allgemeiner Wettbewerb beginnen, so z. B. für die Beschaffung der Ausrüstung für wissenschaftliche Experimente. Nach Inbetriebnahme der ISS wird sich ein weiterer Markt für die Nutzung und den Betrieb der Raumstation eröffnen. EADS bewirbt sich zurzeit um einen Zwölfjahresvertrag als Dienstleister für die ISS ab dem Zeitpunkt, an dem die Station in Betrieb genommen worden ist.

Produkte

Bemannte Laboratorien oder Habitate

EADS ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Integration der Columbus Orbital Facility und ist für die bordseitige Datenverarbeitungseinrichtung verantwortlich. EADS ist am Bau des European Robotic Arm beteiligt und liefert Konstruktionsteile für die ISS.

Raumfahrzeuge

EADS ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV (Automatisiertes Transfervehikel), das für den Frachttransport zur ISS eingesetzt werden soll. Acht ATVs sind geplant und werden von der Ariane 5 in die Umlaufbahn gebracht. Aufgrund der Erfahrung der Gesellschaft mit dem atmosphärischen Wiedereintrittsdemonstrator, dem ARD (Atmospheric Re-entry Demonstrator) — beteiligt sich EADS auch an der technologischen Entwicklung des US-amerikanischen, bemannten Wiedereintrittsfahrzeugs für die ISS, des CRV (Crew Return Vehicle).

TRÄGERRAKETEN UND TRÄGERDIENSTE

Überblick

Raumfahrtsysteme (Satelliten und Raumfahrt-Infrastrukturelemente) werden von Trägerraketen mit mehreren Stufen in die Umlaufbahn gebracht. Bei einem normalen Raketenstart wird der Satellit auf eine Erdumlaufbahn gebracht und die Trägerrakete wird im Verlauf des Transports zerstört. EADS ist hier in zwei getrennten Geschäftsbereichen aktiv: (1) der Herstellung von Trägerraketen für zivile und für militärische Zwecke und (2) der Bereitstellung von Trägerdiensten durch seine Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurocot.

Markt

Die Entwicklung des Trägerraketenmarktes hängt in hohem Maß von der Nachfrage nach Satelliten und Raumfahrt-Infrastruktur ab. Der offene Markt für Trägerdienste wird von der Unternehmensführung auf jährlich etwa 30 Satelliten (ausgenommen Satellitenkonstellationen) geschätzt, von denen die meisten GEO-Telekommunikationssatelliten sein werden. Dieser Markt umfasst nicht die Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russland und China.

Der Markt für Trägerraketen weist hohe Zugangsbarrieren auf, da er technologisch komplex ist und die nationalen Behörden nur wenigen Firmen die Entwicklung finanzieren. Aus diesem Grunde beschränkt sich der Wettbewerb auf eine geringe Anzahl Firmen.

Die wachsende, gewinnorientierte Privatkundenbasis für Satelliten hat die Entwicklung von Anbietern von Trägerdiensten gefördert, welche über Preis und Qualität ihres Services konkurrieren. Unter ihnen sind Organisationen entstanden, die den Zugriff auf billige, verlässliche Raketen von Firmen in der ehemaligen Sowjetunion, die nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion keinen militärischen Markt mehr vorfanden, mit dem Marketing-Know-how und dem Zugang zum offenen Satellitenmarkt der westlichen Firmen verbinden.

Frankreich verfolgt eine unabhängige strategische Verteidigungspolitik, die sich gegenwärtig auf von U-Booten startenden ballistische Raketen stützt. Im Jahr 1998 beschloss die französische Regierung, eine neue Generation ballistischer Raketen zu entwickeln. Zusätzlich zu neuen Verkäufen und staatlich finanzierten Entwicklungsarbeiten bringen ballistische Raketensysteme einen beträchtlichen Wartungsaufwand mit sich, um sicherzustellen, dass sie über die Lebensdauer des Gerätes, die mehrere Jahrzehnte betragen kann, einsatzbereit bleiben. Die Aktivitäten von EADS im Segment ballistischer Raketen werden über ELV abgewickelt, dem alleinigen Lieferanten ballistischer Raketen an den französischen Staat, welcher gleichzeitig alleiniger Kunde auf diesem Gebiet ist.

Produkte

Trägerdienste

EADS ist auf dem Gebiet der Trägerdienste aktiv durch Beteiligungen an Arianespace mit Trägerraketen für hohe Nutzlasten, an Starsem mit Trägerraketen für mittelschwere Nutzlasten und an Eurockot mit Trägerraketen für geringe Nutzlasten.

Arianespace. EADS kontrolliert direkt und indirekt 24,5 % der Stimmrechte und ist wirtschaftlicher Eigentümer von 22,9 % an Arianespace Participation, was 23,2 % der Stimmrechte und 21,7 % der wirtschaftlichen Beteiligung an Arianespace entspricht. Damit ist EADS nach CNES der zweitgrößte Gesellschafter und der größte industrielle Gesellschafter. Entsprechend dem Gesamtumsatz des Jahres 2000 ist Arianespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten mit 137 kommerziellen Raketenstarts seit 1984. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft Arianespace europäische Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch Guyana Raketenstarts durch. Ihr Marktanteil am zugänglichen Markt beträgt rund 50 %. Die Arianefamilie profitiert von dem großen Erfahrungsschatz, den Arianespace über die Jahre sammeln konnte, und bietet darum Flexibilität und Zuverlässigkeit, zwei Qualitätsmerkmale, die für die Kunden auf diesem Markt von entscheidender Wichtigkeit sind. Die Ariane 5 hat die Kapazität, eine oder mehrere Nutzlasten mit einer Gesamtmasse von bis zu 6 t in eine geostationäre Erdumlaufbahn zu bringen. Um dem Trend zu schwereren Telekommunikationssatelliten entgegenzukommen, werden zurzeit neue Versionen der Ariane 5 entwickelt, die bis zu 11 oder 12 t in entsprechende Umlaufbahnen tragen können. Arianespace startete zehn Ariane 4 Raketen im Jahr 1998, neun im Jahr 1999 und acht im Jahr 2000. Der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte im Jahr 1999 und vier Ariane 5-Raketen sind im Jahr 2000 erfolgreich auf eine Erdumlaufbahn geschossen worden. Das Management geht davon aus, dass die geplante Erhöhung des Produktionstakts bei der Ariane 5 dazu führen wird, dass EADS durch Skaleneffekte Effizienzsteigerungen erzielen wird.

Starsem. EADS besitzt eine direkte Beteiligung von 35 % an Starsem, einem französischen Unternehmen, und das restliche Kapital gehört Arianespace (15 %), der russischen Raumfahrtbehörde (25 %) und dem im Besitz des russischen Staats befindlichen „Zentral spezialisierten Konstruktionsbüro ‚Progress‘“ (25 %). Starsem vermarktet Trägerdienste der Soyus-Trägerraketen für auf niedrigen und mittleren Erdumlaufbahnen eingesetzte Satelliten. Im Jahr 1999 brachte Starsem erfolgreich sechs kommerzielle Globalstar-Satelliten in den Orbit, und im Jahr 2000 testete das Unternehmen seine Hochleistungsrakete Soyus Fregat, mit der es vier erfolgreiche Raketenstarts durchgeführt hat. Starsem hat auch zwei Starts mit Cluster-Satelliten der ESA zu verzeichnen.

Eurockot. Eurockot wird gemeinsam von EADS (51 %) und Khrunichev (49 %) beherrscht und bietet preiswerte Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rockot-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19. Der Qualifikationsstart in kommerzieller Konfiguration hat erfolgreich im Mai 2000 stattgefunden.

Kommerzielle Trägerraketen

EADS stellt Trägerraketen her und führt für das Ariane-Programm Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durch. Die ESA ist für die Entwicklungsprogramme der Ariane verantwortlich. Sie finanziert die Entwicklungskosten und die dazugehörige Technologie für die Ariane-Trägerraketen. Unter Mitwirkung von EADS hat sie diese Verantwortlichkeit an die CNES übertragen. Sobald eine Trägerrakete von ESA zertifiziert wird, vermarktet und verkauft Arianespace die entsprechenden Trägerdienste weltweit.

EADS ist der industrielle Führer der Trägerraketen Ariane 4 und Ariane 5. Gegenwärtig konzentriert sich EADS auf die Herstellung der Ariane 5, da die Produktion der Ariane 4 bis 2003 graduell auslaufen wird. Zusätzlich liefert das Unternehmen Raketenstufen und Starttriebwerke für Ariane 4 und 5, produziert die Steuerungssysteme, Flugsoftware und zylindrische Inter-Stufen-Strukturen für Arianespace. Diese Aktivitäten im Ariane-Programm unterstreichen die Schlüsselrolle, die EADS im europäischen Trägerraketengeschäft spielt. Weiterhin liefert EADS Trägerraketenrüstung an nicht-europäische Kunden, insbesondere in den USA.

Ballistische Raketen

EADS entwickelt, fertigt, testet und wartet ballistische Raketen, darunter die M4/M45, eine see-gestützte, ballistische Interkontinentalrakete. Gemäß ihrem Vertrag mit dem französischen Staat wird EADS die industrielle Wartung des M4/M45-Systems bis zum Ende seiner Betriebszeit wahrnehmen. EADS erhielt den Auftrag, die von U-Booten getragene strategische Rakete M51 mit verbesserten technischen und operationellen Eigenschaften zu entwickeln. Die erste Entwicklungsphase soll im Jahre 2008 beendet sein. Nach Meinung des Managements wird die Entwicklung und Produktion der M51 durch die damit verbundene, nachfolgende Produktions- und Entwicklungsarbeit EADS langfristig eine technologisch anspruchsvolle Tätigkeit verschaffen.

Da die Entwicklung ballistischer Raketen relativ gut vorhersehbar ist und die gegenwärtigen Aufträge mit dem Einstieg in die Produktionsphase von Ariane 5 zusammenfallen, können die Entwicklungskapazitäten optimal genutzt werden.

BETRIEB UND DIENSTE

EADS untersucht zurzeit Möglichkeiten, sich in neuen Unternehmungen zu engagieren, um auf Raumfahrtssystemen beruhende, mehrwertorientierte Dienstleistungen anzubieten, die nach Auffassung des Managements erhebliche Erträge mit hohen Gewinnaussichten erzielen können.

Es gehört zur Geschäftspolitik von EADS, in Marktnischen aktiv zu werden und nicht mit Stammkunden in Konkurrenz zu treten.

EADS hat Beteiligungen an einer Reihe von Unternehmen, die Telekommunikations- und Erdbeobachtungsdienste anbieten. Der Markt für Telekommunikationsdienste konnte in den vergangenen Jahren ein starkes Wachstum verzeichnen. Die gegenwärtigen Beteiligungen von EADS auf diesem Gebiet lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

Nahuelsat S.A. Gegenwärtig hält EADS eine Beteiligung von 21 % an Nahuelsat S.A. Nahuelsat betreibt den ersten lateinamerikanischen Satelliten, der mit hoher Leistung den gesamten Kontinent im Ku-Band abdeckt. Nahuelsat erwägt zurzeit den Kauf eines zweiten Satelliten.

Globalstar. EADS hält Beteiligungen von rund 2,1 % an Globalstar L.P. und rund 26 % an Globalstar do Brasil. Die Satellitenkonstellation von Globalstar ist seit Januar 2000 voll in Betrieb. Jedoch nimmt die Anzahl der Abonnenten sehr viel langsamer zu als zunächst angenommen, wodurch das Risiko besteht, dass die vorhandene Finanzierung drastisch restrukturiert werden muss. EADS hat sich entschieden, sowohl seine Beteiligungen an Globalstar als auch seine Forderungen an Globalstar abzuschreiben und eine Rückstellung für damit verbundene Risiken zu schaffen.

Weiterhin hält EADS Beteiligungen an Gesellschaften wie SpotImage, Eurimage und NRSC, die Bilder hauptsächlich mit Hilfe von Erdbeobachtungssatelliten und durch Luftaufklärung erstellen und diese und damit zusammenhängende mehrwertorientierte Dienstleistungen anbieten.

Sofern es genehmigt und durchgeführt wird, könnte das Galileo-System in der Zukunft eine Gelegenheit für EADS-Dienstleistungen bedeuten.

Produktion und Zulieferer

EADS unterhält zurzeit Produktionsstätten in Frankreich (Vélizy, Les Mureaux, Bordeaux, Toulouse), Deutschland (Bremen, Friedrichshafen, Lampoldshausen, Ottobrunn, Rostock, Stuhrbaum, Trauen), Spanien (Madrid) und Großbritannien.

4.1.6. Verteidigung und Zivile Systeme¹⁾

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme (der **“Geschäftsbereich DCS”**) ist auf den Gebieten Lenkflugkörpersysteme, Verteidigungselektronik, Telekommunikation und Dienstleistungen aktiv. Gemessen an den im Jahr 2000 erzielten Umsatzerlöse ist EADS durch Matra BAe Dynamics (**“MBD”**) der größte Hersteller taktischer Lenkflugkörpersysteme in Europa und der zweitgrößte weltweit. EADS ist der drittgrößte Lieferant von Verteidigungselektronik in Europa und zusammen mit ihrem Partner Nortel Networks (**“Nortel”**) ein multinationales Telekommunikationsunternehmen, das eine bedeutende Rolle auf den militärischen und zivilen Märkten spielt. Auf konsolidierter Proforma-Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DCS im Jahr 2000 Umsatzerlöse in Höhe von Euro 2,9 Mrd., was einem Anteil von 11 % an den Proforma-Umsatzerlösen von EADS entspricht.

In den ersten sechs Monaten nach der Gründung von EADS entwickelte der Geschäftsbereich DCS ein Programm, das die Schaffung einer Basis für rentables Wachstum und die Vermeidung von Verlusten vorsah, die im Wesentlichen durch die zu starke Abhängigkeit von stagnierenden oder rückläufigen Verteidigungsausgaben auf dem deutschen und französischen Markt entstehen. Für das defizitäre Segment ihrer Verteidigungsaktivität hat EADS mittlerweile einen umfassenden Umstrukturierungsprozess eingeleitet, der einen Abbau von Arbeitsplätzen und Schließungen von Standorten vorsieht.

Der Geschäftsbereich DCS betreibt derzeit die zügige Integration seiner Aktivitäten in vier neu definierte Geschäftsfelder: Lenkflugkörpersysteme, Verteidigungselektronik, Telekommunikation und Dienstleistungen. Das Management will dadurch eine effizientere Nutzung der Ressourcen, die Senkung der Kosten des Geschäftsbereichs und die Verkaufsförderung für die angebotenen Produkte und Dienstleistungen erreichen, gleichzeitig aber auch den Anforderungen der Kunden in Frankreich und Deutschland, vor allem im Hinblick auf die geheimen nationalen Verteidigungsprogramme und Informationen gerecht werden.

Strategie

Die neuen strategischen Prioritäten des Geschäftsbereichs DCS können wie folgt zusammengefasst werden:

- **Schwerpunkt Wachstumsmärkte**

Lenkflugkörpersysteme. Die Gründung von MBDA soll die führende Position von EADS auf dem Markt für taktische Lenkflugkörpersysteme stärken. MBDA wird in MBD, ein 50-50 Joint Venture zwischen EADS und BAE SYSTEMS, Aerospatiale Matra Missiles (**“AMM”**), die hundertprozentige Tochtergesellschaft von EADS, sowie die Lenkflugkörperaktivität von Alenia Marconi Systems (**“AMS”**), selbst ein Joint Venture zwischen BAE SYSTEMS und Finmeccanica, zusammenfassen. EADS möchte über MBDA von einem erweiterten Zugang zum Markt, insbesondere in Italien, vom fortschrittlichen Management für das Aster-Programm und der vertikalen Integration von Untersystemen, vor allem Funkfrequenzsuchsystemen, profitieren. EADS bereitet sich ferner auf die Integration der LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH (**“LFK”**), an der EADS mit 74,3 % beteiligt ist, in MBDA vor. Eines der vorrangigen kurzfristigen Ziele von MBDA ist die erfolgreiche Entwicklung des Luft-Luft-Abwehrlenkflugkörpers Meteor (BVRAAM-Programm).

Verteidigungselektronik. Das Geschäftsfeld Verteidigungselektronik fasst das französische und deutsche Verteidigungselektronikgeschäft in einem Segment zusammen, um von der wachsenden Nachfrage auf den Märkten für luftgestützte, C4ISR- (Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance) und boden- sowie schiffsgestützte Systeme zu profitieren. Der Geschäftsbereich Verteidigungselektronik wird sich auf die breite Auswahl von Plattformen stützen können, die von den anderen EADS-Geschäftsbereichen zur Verfügung gestellt werden, um sich auf diesen Märkten eine solide Basis zu schaffen.

Telekommunikation. EADS Defence and Security Networks (**“EDSN”**), ein 2000 zusammen mit Nortel gegründetes Joint Venture, an dem EADS die Kapitalmehrheit hält, wird als Basis für die Telekommunikationsaktivitäten von EADS dienen. EDSN, ein Anbieter von auf zivilen Technologien beruhenden schlüsselfertigen Netzlösungen, will seinen Zugang zum Technologie-Pool von Nortel nutzen, um sich einen bedeutenden Anteil am wachsenden Weltmarkt für sichere Anwendungen und Verteidigungsanwendungen zu sichern. Durch zwei weitere Joint Ventures, Matra Nortel

¹⁾ Der im Referenzdokument als „Verteidigung und Zivile Systeme“ bezeichnete Geschäftsbereich entspricht im „Meilensteine 2000“ der Bezeichnung „Division Defence and Civil Systems“.

Communications (“MNC”) und Nortel Networks Germany (“NNG”) möchte der Geschäftsbereich DCS seine Beziehungen zu Nortel ausbauen.

Dienstleistungen. Der Geschäftsbereich DCS ist davon überzeugt, dass Dienstleistungen zunehmend ein wesentliches Entscheidungskriterium für Kunden sein werden, die eine Plattform wählen. Dienstleistungen sind darüber hinaus ein hervorragendes Instrument, um den ständigen Zugang zum Kunden sicherzustellen. Deshalb wird sich der Geschäftsbereich DCS in Frankreich und Deutschland auf seine bewährte Erfahrung stützen, um Geschäftsmöglichkeiten auf dem expandierenden Markt für das Outsourcing von Dienstleistungen für Militär und Regierungen zu entwickeln und zu nutzen.

- **Stärkung der internationalen Marktpräsenz**

Um seine Abhängigkeit von seinen Stammmärkten zu reduzieren, plant der Geschäftsbereich DCS eine Neustrukturierung seines Aktivitäten-Portfolios durch Übernahmen, Partnerschaften und Abspaltungen, die die Expansion seiner internationalen Aktivitäten maßgeblich vorantreiben sollen. In diesem Rahmen strebt der Geschäftsbereich DCS vor allem Kooperationen mit US-amerikanischen Unternehmen wie Northrop Grumman, Raytheon, Lockheed Martin und Boeing an.

LENKFLUGKÖRPERSYSTEME

Einführung und Überblick

Das gemeinsame Lenkflugkörpersysteme-Produkt-Portfolio von EADS umfasst international anerkannte Namen wie Exocet, PAAMS, Aster, Kormoran, Roland, Milan, Mistral, Rapier, ASRAAM, ALARM, Mica, Seawolf, RAM, Polyphem, Stinger, Taurus, AFDS, ASMP, Apache und Scalp EG/Storm Shadow. EADS liefert die industrielle Basis für die dringend erforderliche Standardisierung der Waffen der wichtigsten europäischen Länder. Das Kundenportfolio von EADS ist geografisch gut diversifiziert. Über ein multinationales Netz aus Tochtergesellschaften verfügt EADS über direkten Zugang zu den wichtigsten europäischen Heimatmärkten für Lenkflugkörpersysteme in Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien.

Die Konsolidierung der Luft- und Raumfahrt- bzw. Verteidigungsindustrie in den USA und Europa fördert eine stärkere Integration der europäischen Hersteller von Lenkflugkörpersystemen. Am 26. April 2001 unterzeichneten EADS, BAE SYSTEMS und Finmeccanica das Abkommen über die Gründung von MBDA, die die Geschäftsaktivitäten von MBD, AMM und die Lenkflugkörpersystem-Aktivitäten von AMS vereinigt. Diese Transaktion steht noch unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen im zweiten Halbjahr 2001. EADS und BAE SYSTEMS werden jeweils eine Beteiligung von 37,5 % und Finmeccanica 25 % an MBDA halten. Diese Fusion wird zu einer Weiterentwicklung der bestehenden Produkt-Portfolios, vor allem in den Sektoren für land- und seegestützte Flugabwehr-Lenkflugkörper führen, einen direkten Zugang zum italienischen Markt eröffnen und die führende Marktposition von EADS in Europa und als weltweite Nummer Zwei stärken. Ferner plant EADS derzeit ein weiteres Joint Venture oder eine andere Form der Konsolidierung ihres deutschen Lenkflugkörpergeschäfts. MBDA dürfte rund die Hälfte ihrer Umsatzerlöse außerhalb von ihren Stammmärkten erzielen.

Märkte

Für den Lenkflugkörperbereich stehen Marktdaten nur in begrenztem Umfang zur Verfügung, da diese Daten gewöhnlich der Geheimhaltung unterliegen und es sich sowohl für Käufer als auch Verkäufer von Lenkflugkörpersystemen um geheim zu haltende Informationen handelt. Die in diesem Abschnitt angegebenen Zahlen beruhen deshalb lediglich auf Schätzungen von EADS und nicht auf offiziellen, öffentlich zugänglichen Informationen.

Der weltweite Markt für Lenkflugkörpersysteme wird auf Euro 12 Mrd. geschätzt. Man geht davon aus, dass diese Zahl bis zum Jahr 2005 auf Euro 14,5 Mrd. steigen wird, was einer Zunahme von etwa 20 % entspräche. Dieser Trend wird sich voraussichtlich nach dem Jahr 2005 fortsetzen, vor allem durch (1) die Entwicklung neuer Produkte (wie der Systeme zur Abwehr taktischer ballistischer Flugkörper und gelenkter Abstandswaffen), (2) neue Trägersysteme für Flugkörper, die in die Produktionsphase kommen (Mirage 2000-5/9, Rafale, Eurofighter, Gripen, Tiger-Hubschrauber, neue Fregatten und Flugzeugträger) und (3) neue Anforderungen, die sich aus veränderten operativen Richtlinien, Änderungen des geopolitischen Umfelds und den Erfahrungen aus den jüngsten Konflikten ergeben.

Der Kosovo-Konflikt bestätigte die Bedeutung von Luft-Boden-Waffen, die aus größerer Entfernung abgefeuert werden. Solche Konflikte verdeutlichen auch die Schlüsselrolle, die der Beherrschung des Luftraums zukommt, weshalb den Luft-Luft- und Luft-Boden-Lenkflugkörpern der neuen Generation in den europäischen Staatshaus-

halten eine größere Bedeutung beigemessen werden sollte. In diesen Segmenten ist EADS mit ihrer erneuerten Produktpalette gut positioniert.

Gegenwärtig ist es für europäische Unternehmen nicht leicht, auf dem US-amerikanischen Markt Fuß zu fassen. Aufgrund politischer Unterstützung wird dieser Markt größtenteils von nationalen Unternehmen wie Raytheon, Lockheed Martin und Boeing beherrscht. Andere Länder wie Russland und China sind aus politischen Gründen ebenfalls nicht zugänglich.

Auf dem Weltmarkt für taktische Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind im Wesentlichen vier große Verteidigungsunternehmen tätig: EADS/BAE SYSTEMS (durch MBD, und demnächst durch MBDA), Raytheon (USA), Lockheed Martin (USA) und Boeing (USA). Abgesehen von politischen Überlegungen und Budgeterwägungen spielen bei der Kaufentscheidung der Kunden vor allem der Preis, die Leistungsfähigkeit einzelner Produkte, die Einhaltung von Spezifikationen, Trägerplattformen und Systemunterstützung eine maßgebliche Rolle.

Produkte

Lenkflugkörpersysteme können je nach Trägerplattform und Ziel in acht Hauptkategorien unterteilt werden: (1) Luft-Luft, (2) Luft-Boden, (3) Boden-Luft, landgestützt, (4) Boden-Luft, seegestützt, (5) Lenkflugkörper-Lenkflugkörper, (6) Anti-Schiff, (7) Panzerabwehr und (8) Boden-Boden. EADS ist in sämtlichen Kategorien vertreten.

In der nachstehenden Tabelle sind die Programme aufgeführt, an denen EADS entweder selbst oder durch Joint Ventures als Hauptunternehmer oder Unterauftragnehmer beteiligt ist. In Klammern stehen die Produkte, für die das Ausschreibungsverfahren noch läuft.

<u>Lenkflugkörpertypen</u>	<u>Spezifikationen</u>	<u>Schlüsselprodukte oder -projekte</u>
Luft-Luft	Kurze Reichweite Mittlere Reichweite	Magic 2 — ASRAAM MICA — Meteor (BVRAAM Programm)
Luft-Boden.....	Kurze Reichweite Abstandswaffe mit Submunitionen Abstandswaffe mit Punktzielgefechtskopf Prästrategische Abstandswaffe Anti-Radar	BGL-AS 30L — AFDS Apache — DWS39/AFDS Scalp EG/Storm Shadow — Taurus ASMP — ASMP A/VESTA ALARM
Boden-Luft, landgestützt...	Sehr kurze Reichweite Kurze Reichweite Mittlere Reichweite	Mistral — Stinger (unter Lizenz) Roland — Papier Aster SAMP/T — (MEADS) — Patriot PAC 3
Boden-Luft, seegestützt.....	Sehr kurze Reichweite Kurze Reichweite Mittlere Reichweite	Mistral Seawolf RAM Aster/PAAMS — Aster/SAAM — ESSM
Lenkflugkörper- Lenkflugkörper		Aster
Anti-Schiff	Leicht Schwer	Sea Skua — AS 15 TT — NSM — (Triton) und (Polyphem S) Exocet — (ANF/VESTA) — Kormoran 2
	Anti-U-Boot	Milas
Panzerabwehr.....	Kurze Reichweite Mittlere Reichweite Große Reichweite	Eryx Milan — Trigat MR (Trigan) HOT — Trigat LR
Boden-Boden	Mittlere Reichweite	G-MLRS (Trifom)

Im Geschäftsjahr 2000 erhielt der Geschäftsbereich DCS mehrere Großaufträge, darunter Aufträge (1) von Frankreich, Italien und Großbritannien für den Mittelstrecken-Boden-Luft-Lenkflugkörper Aster, (2) von Frankreich für die prästrategische Luft-Boden-Abstandswaffe ASMP-A, (3) von Großbritannien für den Kurzstrecken-Boden-Luft-Lenkflugkörper Seawolf, (4) von Griechenland für die Luft-Boden-Abstandswaffe Scalp und die Mittelstrecken-Luft-Luft-Abstandswaffe Mica und (5) von Griechenland und Südafrika für den Anti-Schiff-Lenkflugkörper Exocet.

Ferner entschied sich die britische Regierung für die Ausrüstung ihrer Eurofighter mit Meteor. Durch diesen Beschluss wird Meteor in die Eurofighter-Plattform integriert und ermöglicht Marketingsynergien zwischen diesem Kampfflugzeug und seinen Lenkflugkörpersystemen. Damit erhöht sich die ferner Wahrscheinlichkeit, dass der Eurofighter auch im Export erfolgreich sein wird. Meteor ist ferner für die Ausrüstung der Rafale und Gripen ausgelegt. Darüber hinaus wurde ein Kooperationsvertrag für die Integration von Meteor in Boeing-Plattformen wie z.B. die F/A-18 abgeschlossen. Der Gesamtmarkt für Meteor wird somit für einen Zeitraum von 20 Jahren auf Euro 15 Mrd. geschätzt, davon Euro 8 Mrd. in Europa und im Export (ohne USA) und Euro 7 Mrd. in den USA.

Zu den wichtigsten Programmen, die sich derzeit in der Produktionsphase befinden, gehören Aster, Scalp EG/Storm Shadow und Meteor, wobei ein Großteil der Lieferungen zwischen 2001 und 2005 geplant ist.

Die transatlantischen Kooperationsprogramme konzentrieren sich auf Luftabwehrsysteme durch die Teilnahme am Patriot-Programm und dem zukünftigen Luftabwehrsystem mittlerer Reichweite (MEADS). Darüber hinaus ist LFK der Hauptlieferant für das Eurostinger-Projekt und Partner von Raytheon für schiffsgestützte Luftverteidigungssysteme wie RAM.

EADS ist an den folgenden Joint Ventures und Konsortien beteiligt:

<u>Joint Venture, Konsortium</u>	<u>Hauptaktivitäten und -produkte</u>
EMDG.....	Industrielle Koordination und Vermarktung von Trigat LR (und wahrscheinlich Trigan)
EUROMISSILE.....	Industrielle Koordination und Vermarktung von Milan, Hot, Roland und damit verbundenen Produkten
EUROMEADS	Beteiligung an der Entwicklung eines Luftverteidigungssystems
RAMSYS	Produktion von Boden-Luft-Lenkflugkörpern RAM (seegestützt) unter Lizenz von Raytheon
GLVS.....	Produktion von Patriot PAC3
COMLOG.....	Instandsetzung und Wartung von Patriot-Lenkflugkörpern
TAURUS.....	Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Taurus- Lenkflugkörpern
MILAS	Träger von Anti-U-Boot-Torpedos
UKAMS.....	Entwicklung und Produktion von UK PAAMS
EUROSAM.....	Entwicklung, Produktion und Vermarktung der see- und landgestützten Aster-Lenkflugkörper-Systeme
EUROPAAMS.....	Entwicklung, Produktion und Vermarktung der seegestützten Aster-System-Familie

Zusätzlich zu den Schlüsselaktivitäten in den Bereichen Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme befasst sich EADS selbst und durch Beteiligungen an Unternehmen auch mit der Entwicklung und Produktion von wichtigen Untersystemen für Lenkflugkörper wie Gefechtsköpfen, Antriebseinrichtungen, Annäherungszündern und Steuerungssystemen. Mehr als die Hälfte der Kosten für einen Lenkflugkörper entfallen auf diese Untersysteme. Über drei Viertel der von EADS produzierten Untersysteme sind für Lenkflugkörper von EADS selbst bestimmt. Des Weiteren befasst sich EADS mit anderen Lenkflugkörper-Untersystemen wie Startvorrichtungen und Thermobatterien.

Kunden und Marketing

Aufträge für Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme werden von nationalen Verteidigungsministerien oder Abteilungen der nationalen Streitkräfte erteilt. Kürzungen der Verteidigungsbudgets haben dazu geführt, dass sich diese Hauptkunden zunehmend auf standardisierte Produkte konzentrieren, die von einer gemeinsamen Struktur beschafft werden können. Das Management geht davon aus, dass EADS von diesem Trend profitieren kann, da es bei Lenkflugkörpern und Lenkflugkörpersystemen ein komplettes Produkt-Portfolio anbietet.

VERTEIDIGUNGSELEKTRONIK

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich DCS ist davon überzeugt, dass das zukünftige Gefechtsfeld-Management und die Erfassung eines Gesamtbildes der netzzentrischen Kriegsführung robuste C4ISR-Lösungen, Radargeräte, luftgestützte sowie Avionik-Systeme erfordern. Das Geschäftsfeld Verteidigungselektronik trägt zur Sicherung des Informationsflusses durch die Verarbeitung von Sensor-Daten sowie Entscheidungshilfe- und Verwaltungssysteme bei (Command, Control, Communication & Intelligence — C3I). C3I-Systeme werden sowohl als einzelne Geräte und Systeme

oder auch als integrierte Gesamtsysteme vermarktet, die dem Kunden als schlüsselfertige Lösung zur Verfügung gestellt werden. EADS deckt fast alle Teilbereiche und Komponenten dieser Systeme ab. EADS bietet beispielsweise komplette Aufklärungssysteme einschließlich Plattformen, Sensoren, Bodenstationen und damit verbundene Führungssysteme oder vollständige Aufklärungssysteme mit kombinierter Bild- und Signalaufklärung an.

Markt

Nach Schätzungen eines externen Analytikers ist zu erwarten, dass für Verteidigungssysteme und Verteidigungselektronik weltweit jährlich eine Summe von Euro 50 Mrd. ausgegeben wird, wobei dieser Betrag zukünftig noch zunehmen dürfte.

EADS geht davon aus, dass das Segment Verteidigungssysteme und Verteidigungselektronik mittel- bis langfristig wachsen wird, auch wenn die europäischen Verteidigungshaushalte insgesamt rückläufig sein sollten. Jüngste Konflikte wie im Kosovo, zeigten, dass es in zunehmendem Maß notwendig sein wird, spezielle Verteidigungselektronikausrüstung in die C3I-Systeme der Streitkräfte zu integrieren, um die Interoperabilität zu gewährleisten.

Zu den wichtigsten Konkurrenten im Bereich der Verteidigungselektronik gehören große US-amerikanische oder europäische Unternehmen wie Raytheon, Lockheed Martin, Thales und BAE SYSTEMS, sowie Konkurrenten aus Israel.

Produkte

C3I-Systeme

C3I-Systeme bilden einen wesentlichen Teil des heutigen und zukünftigen Gefechtsfeld-Managements. Diese computergestützten Systeme erfassen ein Gesamtbild des Kampfgeschehens und unterstützen Führungsvorgänge auf allen Führungsebenen, von der taktischen Gefechts- bis zur übergeordneten strategischen Befehlsebene. Sie können ferner im Simulations- und Testmodus verwendet werden.

Die Hauptziele von C3I-Systemen sind die rechtzeitige Bereitstellung von Informationen sowie des zuverlässigen und schnellen Datenaustauschs zwischen verbündeten und koalierenden Streitkräften. Als Antwort auf die zunehmende Nachfrage nach Interoperabilität und verbessertem Datenaustausch integriert EADS standardisierte Protokolle und elektronische Dokumente. EADS ist einer der wichtigsten Entwickler und Hersteller von C3I-Systemen für die drei Teilstreitkräfte in Frankreich und Deutschland und die militärischen Führungsstäbe in Deutschland, Frankreich und der NATO.

Informationsgewinnungs-, Überwachungs- und Aufklärungssysteme (ISR)

Die Systeme von EADS verfügen über beträchtliche Fähigkeiten im Bereich der strategischen und taktischen luft- und satellitengestützten Aufklärung und Überwachung. Die Aktivitäten von EADS umfassen die Entwicklung und Herstellung von Systemen und Sensoren, Nutzlastintegration auf Plattformen, Bodenstationen sowie Bildauswertung und Datenverarbeitung. EADS bietet Einsatzgerät und Sensoren, insbesondere Radare mit synthetischer Apertur für unbemannte und bemannte Plattformen an.

EADS hat die Systemverantwortung (einschließlich Aktualisierungen) für das operative Drohnenaufklärungssystem CL289 des französischen und deutschen Heeres. Das CL289-Drohnensystem wurde bei den Operationen im ehemaligen Jugoslawien erfolgreich eingesetzt. Derzeit befasst sich EADS ferner mit der Entwicklung von mehreren unbemannten, fliegenden Trägersystemen (Unmanned Air Vehicle Systems — UAV) wie dem Marine-Drohnensystem Seamos für schiffsgestützte Seeaufklärung. Da EADS ein europäischer Marktführer im Bereich Satellitenbildverarbeitung und Bodenstationen ist, wurde sie von der US-Luftwaffe als Lieferant für die Eagle Vision-Bodenstation, die an mehrere Beobachtungssatelliten angeschlossen ist, ausgewählt. EADS ist darüber hinaus ein Hauptlieferant für Bildverarbeitungsstationen für den militärischen Beobachtungssatelliten Helios und den zivilen Beobachtungssatelliten SPOT in Frankreich.

EADS wird eine Schlüsselrolle im Bereich der zukünftigen integrierten ISR-Systeme spielen, zu denen bemannte Flugzeuge, Drohnen und satellitengestützte Ressourcen einschließlich des luftgestützten Bodenüberwachungsprogramms der NATO gehören. EADS ist ein führendes Unternehmen in dem von fünf Nationen gemeinsam getragenen Programm für das europäische Demonstrationsprojekt SOSTAR-X und die gemeinsame Bodenstation. Im Rahmen der integrierten ISR-Systeme hat EADS bereits einen Vertrag über die Lieferung eines Bodensystems zur Integration heutiger und zukünftiger Aufklärungs- und Überwachungssysteme auf der Basis von Internet-Technologien abgeschlossen.

Darüber hinaus haben EADS und Northrop Grumman im Juli 2000 ein *Memorandum of Understanding* geschlossen, das die Zusammenarbeit für ein UAV-System für große Flughöhen und mit hoher Lebensdauer vorsieht, um dem dringenden Bedarf an luftgestützten ISR-Systemen in Europa gerecht zu werden.

Luftgestützte Systeme

EADS ist der deutsche Partner für eine Reihe von luftgestützten Multifunktions-Radargeräten wie dem ECR 90 des Eurofighters und ist auch wesentlich in den Sparten Systemdienste, -wartung und Nachrüstung engagiert. Jedes Kampfflugzeugsystem wird normalerweise im Laufe der Lebensdauer des Flugzeugs mehrfach nachgerüstet. Zu den Projektbeispielen jüngerer Datums gehören die Verbesserungen am Radar des Kampfflugzeugs Phantom-4 und das Geländefolge-Radar-Programm für den Tornado.

Über das deutsch-französisch-britische Konsortium AMSAR beteiligt sich EADS an der Entwicklung eines Technologieprogramms für die nächste Generation von Bordradaren für Kampfflugzeuge.

United Monolithic Semiconductors („**UMS**“) ist zurzeit ein 50/50 Joint Venture von EADS und Thales. Es sichert den Zugang zur Gallium-Arsenid-Technologie, die in Radargeräten der nächsten Generation — zum Beispiel Active Phased Array Radar und Synthetic Aperture Radar — zum Einsatz kommt.

EADS liefert passive Systeme für die elektronische Kampfführung, wie den Radar-Warnempfänger für Tornado und Transall und aktive Systeme für elektronische Gegenmaßnahmen, wie das Selbstschutz-Störsystem am Tornado und geschleppte Tauschkörper. Das deutsche Verteidigungsministerium bestellte im Jahr 2000 eine spezielle elektronische Kriegsführungssuite für die erste Gruppe der Tiger Kampfhubschrauber.

Das EADS-Portfolio umfasst ferner digitale Kartengeräte für fliegende Plattformen und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber. Des Weiteren ist EADS nach ihrer Entwicklung des Freund-Feind-Erkennungssystems („IFF-Subsystem“) für den Eurofighter über ein mit Thales Communications 50/50 betriebenes Joint Venture ein Produktionsauftrag für ein IFF-System der nächsten Generation vonseiten des deutschen Amtes für Wehrtechnik und Beschaffung erteilt worden. EADS entwickelt auch Multisensor-Integrations- und Datenfusionstechnologie, die in diesem Bereich im Hinblick auf die Zukunft von entscheidender Bedeutung sind.

See- und bodengestützte Systeme

Das Geschäftsfeld Verteidigungselektronik liefert elektronische Ausrüstung für Militärschiffe. Dazu gehören Radarsysteme, Ausrüstung zur elektronischen Kampfführung, Kampfführungssysteme und Marinekommunikationsanlagen, die in vollständige „Gefechtssysteme“ integriert sind. Das Kampfführungssystem für die neue deutsch-niederländische Fregatte F124 wird zurzeit in Zusammenarbeit mit europäischen Partnern entwickelt.

EADS exportiert außerdem optische (im infraroten und sichtbaren Bereich arbeitende) Feuerleitgeräte für Lenkflugkörpersysteme und Bordgeschütze.

Zur Produktpalette von EADS gehören Systeme für stationäre und mobile, bodengestützte Luftabwehr, Radaranlagen, elektronische Kampfführungs- und Identifikationssysteme für Bodentruppen sowie Radarsysteme für die militärische Flugüberwachung. Hierzu gehören Sensoren für Panzer-Selbstschutzeinrichtungen und Steuerungssysteme für Waffen und Panzertürme. EADS liefert ferner Küstenüberwachungs- und Küstenschutzsysteme an.

Die Signalaufklärungsprodukte von EADS überwachen das elektromagnetische Spektrum, um Informationen über die Streitkräfte von Feinden sowohl vom Boden als auch aus der Luft sammeln zu können. Diese Produkte spielen eine Schlüsselrolle, wenn es darum geht, Informationsüberlegenheit zu gewinnen. EADS produziert ferner Systeme für Gegenmaßnahmen (Störsender), um die feindliche Kommunikationen zu stören.

Kunden und Marketing

Die wichtigsten Kunden der EADS auf dem Gebiet der Verteidigungselektronik sind die Verteidigungsministerien, vor allem in Frankreich und Deutschland. Über verschiedene Joint Ventures und Kooperationen hat EADS Zugang zu den Verteidigungsministerien anderer Kunden innerhalb der NATO, insbesondere in Großbritannien, in Spanien und Italien durch Projekte, die allgemeine transnationale Strukturen einsetzen. Auch Exportmärkte bieten Wachstumschancen.

TELEKOMMUNIKATION

Einführung und Überblick

EDSN

Zur Stärkung der Position von EADS im Telekommunikationsgeschäft mit dem Ziel, stärker von den erheblichen Wachstumsraten in diesem Marktsegment zu profitieren, entschied die Gesellschaft Ende 2000, alle ihre Aktivitäten in dem Geschäftsfeld Telekommunikation in einer einzelnen Einheit zusammenzufassen. EDSN, ein Joint Venture von EADS (55 %) und Nortel Networks (45 %), bildet den Kern des Telekommunikationsangebots von EADS für den militärischen Einsatz. Zur Produktpalette von EDSN gehören sichere Mobilfunkgeräte („PMRs“) und militärische Netzwerk-Technologien für diejenigen Kunden im Bereich Verteidigung und Sicherheit, die bereits die Norm Tetrapol einsetzen, wobei die Erfahrung von Nortel Network in der Paketvermittlung und in zwei Bereichen einsetzbare Technologien zum Tragen kommen.

Nortel Joint Ventures, Intecom, Sycomore

Die Aktivitäten von EADS im Geschäftsfeld Telekommunikation umfassen (1) die ehemalige Dasa Communications Networks, die auf militärische Netze spezialisiert ist, (2) Intecom, deren Geschäft in Bereich Call-Center angesiedelt ist, und (3) Sycomore, eine französische Gesellschaft für Systemintegration und Software. Im Jahr 2000 unterzeichnete Sycomore Verträge mit Auchan, einer führenden französischen Vertriebsgesellschaft, im Hinblick auf die Lieferung von Informationssystem-Struktur und mit Europol zur Einrichtung eines sicheren Telekommunikationsnetzes zwischen allen europäischen Ländern. Weitere EADS-Aktivitäten im Bereich Telekommunikation betreffen ihre Beteiligung an MNC (45 %) und NNG (42 %).

Durch seine Telekommunikations-Beteiligungen beabsichtigt EADS ihre kommerziellen und Internet-Technologien (einschließlich der Internet-Protokoll („IP“)-Technologie) voranzutreiben, um militärischen Kunden sichere Telekommunikationslösungen anbieten zu können. Zudem zeigen Analysen der jüngsten friedenserhaltenden Einsätze den zunehmenden Bedarf für interoperable Anwendungsmöglichkeiten. Hierbei bietet die bereits bei EADS vorhandene zivile Telekommunikation eine kostengünstige und innovative Basis für die Anforderungen militärischer Telekommunikation.

Märkte

EADS ist sowohl in der Sparte sichere und militärische Telekommunikation als auch im Bereich der Telekommunikation für zivile und gewerbliche Zwecke tätig.

Im Bereich sichere und militärische Telekommunikation deckt EADS sichere Mobilfunknetze und militärische Kommunikation ab. Sichere Mobilfunknetze bieten verschiedene Formen der drahtlosen Kommunikation, die mit Hilfe von Verschlüsselung Geheimhaltung sicherstellen: Gruppenkommunikation, Kommunikation einzelner Personen mit unterschiedlicher Priorität und Walkie-Talkie-Funktionen. Im Jahr 2000 hielt EADS im Bereich sichere Mobilfunknetze über EDSN weltweit einen Marktanteil von 12 % und in Europa einen Marktanteil von 45 %. Auf diesem Markt ist Motorola der Hauptkonkurrent von EDSN zusammen mit Thales, General Dynamics und Raytheon.

Im Bereich zivile und kommerzielle Telekommunikation kann das Geschäft von EADS in die folgenden Hauptschwerpunkte unterteilt werden: Betreibernetze, Unternehmensnetze, Satellitenkommunikation, neue Internet-Dienste und Anwendungen.

Die Kommunikationsnetzwerke großer Unternehmen organisieren und übertragen Daten und Sprache über ihre internen Computer- und Telefonsysteme. Lösungen für Unternehmensnetze bestehen aus Vermittlungsanlagen und Verbindungsleitungen, über die der zentral gesteuerte Sprach- und Datenverkehr zwischen den lokalen Netzen und Anwender-Endgeräten privater Firmennetze abgewickelt wird. Aktuelle Markttrends liegen in der auf der zunehmenden Nutzung von Internet-Protokollen basierenden Integration von Sprach- und Datennetzen. Betreibernetze sind öffentliche, externe Netze mit einem hohen Übertragungsvolumen für Sprache und Daten. Die gleichen technologischen Trends, die in Bezug auf Unternehmensnetze gelten, sind auch hier festzustellen.

Es wird erwartet, dass die Nachfrage nach Datenvermittlung durch öffentliche Netzbetreiber in Frankreich und Deutschland, die bereits vor 1999 aufgrund des zunehmenden Volumens der Datenübertragung im Wachstum begriffen war, in den nächsten Jahren noch deutlich zunimmt. Dies beruht auf der zunehmenden Anzahl öffentlicher Telefongesellschaften, nachdem die nationalen Telekommunikationsmärkte in Frankreich und Deutschland für den freien Wettbewerb geöffnet wurden.

Produkte

EDSN: militärische und sichere Telekommunikation

Das Management von EADS ist der Auffassung, dass die bei der zivilen Telekommunikation eingesetzte Technologie eine zunehmend wichtige Rolle im Bereich der sicheren Mobilfunknetze und der militärischen Telekommunikation spielen wird. EADS ist gut positioniert, um aus diesem Trend Vorteile zu ziehen, indem sie das Technologie-Portfolio ihrer Tochtergesellschaften und deren besonders guten Zugang zu Kunden im öffentlich-rechtlichen Bereich nutzt. Die Gründung von EDSN stellt ein wirksames Mittel zur Ausnutzung dieser Chancen dar.

Zur Produktpalette von EADS gehören militärische Kommunikationsnetze, Festnetze und Funkkommunikationszubehör. Diese Netze ermöglichen die Übertragung von Informationen zwischen verschiedenen Posten auf allen Kommandoebenen. EADS ist der Hauptauftragnehmer für Autoko 90, dem halbmobilen, technischen Netzwerk der deutschen Armee.

EADS liefert ferner Produkte und Systemlösungen mit dem Schwerpunkt im Hochfrequenzbereich für Streitkräfte und zivile Behörden, die sich mit nationaler Sicherheit befassen.

Die Produktlinie sicheres Mobilfunknetz von EADS stützt sich auf den voll digitalen Matracom 9600. Das System stützt sich auf den *de facto* Standard Tetrapol, der inzwischen von über 25 Organisationen in aller Welt eingesetzt wird. Die Tetrapol-Technologie ist von der International Telecommunications Union und der Schengener-Gruppe (Europäischer Rat für polizeiliche Kooperationen) anerkannt. Im Jahr 2000 war das Matracom 9600 unter den digitalen, sicheren, professionell zu nutzenden und standortunabhängigen Mobilfunknetzen das in Bezug auf den Gesamtumsatz weltweit meistverkaufte Netz. Verglichen mit seinen aktuellen Hauptkonkurrentprodukten am Markt bietet das System überragende Leistungen in Bezug auf Funkreichweite, Tonqualität und Datenkapazität. Das Angebot von EADS enthält außerdem Anwendungen zur sicheren Informationsübertragung von einkommenden Meldungen (wie etwa das französische Sicherheits-Nachrichtenübermittlungssystem MUSE).

Nortel Joint Ventures, Intecom, Sycomore: Zivile und kommerzielle Kommunikation

EADS ist ein führender Anbieter von Internet-Protokoll-Netzen („IP-Netzen“), Hochgeschwindigkeits- und Fernverbindungsnetzen, Vermittlungsanlagen, Ortsnetzanlagen sowie Glasfaser- und Mobilfunktelekommunikationsnetzen. EADS vertreibt von Nortel gelieferte Anlagen für öffentliche Netze, unterhält aber diesbezüglich keine eigenen Produktionsstätten.

Der Bereich Unternehmenslösungen bietet daten- und sprachorientierte Kommunikationslösungen, Call-Center-Lösungen sowie IP-gestützte Lösungen an. Durch MNC und Nortel Dasa vertreibt EADS eine große Auswahl von Nortel's Daten-Netzwerk-Systemen. MNC und Nortel Dasa vertreiben auch eine breite Produktpalette für Local Area Networks und decken damit den gesamten Datenübertragungsmarkt von lokalen Netzen bis zu Netzen mit Fernzugriff ab.

MNC stellt PBX-Systeme her und sowohl MNC als auch NNG vertreiben PBX-Systeme für Nortel. Durch seine 100 %-ige US-Tochtergesellschaft Intecom ist EADS auch auf dem Markt für große PBX-Systeme und Call-Center-Dienste in den Vereinigten Staaten tätig.

EADS ist ein führender Hersteller und Vertrieber von Bodenstationen und schlüsselfertigen, satelliten-gestützten Kommunikations-Netzen für weltweit operierende Unternehmen und Organisationen. Zur Produkt- und Dienstleistungspalette gehören unter anderem TV-Uplink- und TV-Downlink-Stationen, SNG-Rundfunkeinrichtungen, TV-Verteilernetzwerke, Satellitensteuerungsstationen und satellitengestützte Breitband- und Unternehmensnetze sowie IP-Netzwerke. Zusätzlich bietet EADS Dienstleistungen zur Gestaltung und Verwaltung der vertriebenen Informationssysteme an, die sich auf die IP-Technologie für den zivilen Markt stützen.

DIENSTLEISTUNGEN

Einführung und Überblick

Im Markt für Verteidigung und zivile Systeme hat EADS ihre Dienstleistungstätigkeit in fünf Hauptbereiche unterteilt: (1) an Dritte vergebene Dienstleistungen, (2) Tests und damit verbundene Dienstleistungen, (3) technische Dienstleistungen, (4) Internet- und Betreiber-Dienstleistungen und (5) Industriedesign und Produktion.

Die zunehmende Komplexität moderner Systeme und technischer Hilfsmittel sowie die Forderung nach Kosteneffizienz führen dazu, dass Kunden zunehmend schlüsselfertige Lösungen und nicht nur den Kauf einzelner Geräte anstreben. Aufgrund ihrer technischen und organisatorischen Fähigkeiten befindet sich die EADS in

einer guten Ausgangsposition, um den Kunden durch die Zusammenlegung der technischen Ressourcen und Produkte ihrer verschiedenen Einheiten entsprechende schlüsselfertige Lösungen anzubieten.

Für Streitkräfte bietet Outsourcing eine wirksame Lösung des Problems der Entlastung der öffentlichen Staatshaushalte und der Reduzierung des militärischen Personals aufgrund der Konzentration auf militärische Kernaufgaben. Um ihre Stellung als Hauptauftragnehmer für militärische Kunden zu behaupten und um ein profitables Wachstum in stagnierenden Verteidigungsmärkten zu erwirtschaften, strebt EADS eine Schlüsselrolle beim Outsourcing von Dienstleistungen im Verteidigungsbereich an.

Ferner befasst sich EADS mit der Produktion, dem Hosting und der Verteilung von Internet-, Intranet- und E-Commerce-Dienstleistungen für Unternehmen und bietet Firewall- und Wartungssoftware für das Internet und Dienstleistungen im Rahmen der Breitband-Satellitenübertragung an.

Produkte

An Dritte vergebene Dienstleistungen

EADS ist zurzeit dabei, in Zusammenarbeit mit den französischen Streitkräften Projekte vorzubereiten, denen zufolge EADS (1) Teile des Verteidigungskommunikationsnetzes als umfassender, für Kommunikation, Erhaltung und Entwicklung der Netze zuständiger Dienstleister und (2) deren Lieferkette für militärische Flugzeugsatzteile betreibt. EADS ist außerdem an vom deutschen Verteidigungsministerium gestarteten Pilotprojekten beteiligt, bei denen es um Outsourcing in den Bereichen Logistik, Kampfausbildung und Telekommunikation bei friedenssichernden militärischen Operationen geht.

Tests und damit verbundene Dienstleistungen

Die zunehmend komplexer werdende Elektronik, die in Flugzeugen und Waffensystemen eingesetzt wird, schafft einen gleichbleibenden Bedarf für Routinetests der Ausrüstung.

EADS hat weltweit eine führende Position in Bezug auf den Marktanteil für Mehrzweck-Testsysteme und -dienstleistungen für Zivilflugzeuge und ist in Europa der größte Anbieter für Mehrzweck-Testeinrichtungen im Verteidigungssektor. Zudem bietet EADS mobile Testeinrichtungen für luftgestützte Sensoren wie Radare an.

Technische Dienstleistungen

EADS bietet Großkunden aus dem öffentlichen und privaten Bereich technische Unterstützung, Unterstützung in Fragen der Produktentwicklung sowie Dienstleistungen hinsichtlich Software-Engineering in den Bereichen Sicherheitstechnologie und Programm-Management an.

Internet- und Betreiber-Dienstleistungen

EADS bietet Dienstleistungen im Zusammenhang mit Anwendungen für Internet/Extranet, E-Business und Hochgeschwindigkeitskommunikation an, die Netzwerke von Unternehmen verbinden.

Industriedesign und Produktion

EADS ist international führend bei technischen Lösungen und Dienstleistungen für den Bereich Entwicklung bis Produktion, der Erfahrung in computer-gestützter Entwicklung, Produktion und Konstruktion sowie in der Produktdatenverwaltung und der technischen Zusammenarbeit erfordert.

4.1.7. Beteiligungen

Dassault Aviation

Die Anteile an Dassault Aviation — einem an dem *Premier Marché* der Pariser Börse notierten Unternehmen — werden von EADS (45,76 %) zusammen mit der Group Industriel Marcel Dassault („GIMD“) (49,90 %) und der Öffentlichkeit (4,34 %) gehalten.

Dassault Aviation ist ein wichtiger Anbieter auf dem Weltmarkt für Kampfflugzeuge und Firmenjets. Das im Jahr 1945 gegründete Unternehmen hat bisher über 7.000 Militär- und Zivilflugzeuge an Käufer in über 70 Länder ausgeliefert.

Auf Grundlage der im Unternehmen vorhandenen Erfahrungen als Konstrukteur und industrieller Architekt von komplexen Systemen befasst sich Dassault Aviation mit Konstruktion, Entwicklung und Produktion einer breiten Palette von militärischen Flugzeugen und Firmenjets.

Um möglichen Interessenkonflikten bei den militärischen Produkten von Dassault und EADS (Rafale und Eurofighter) vorzubeugen und die Bereiche voneinander abzuschirmen („Chinese Wall“), untersteht die Beteiligung von EADS an Dassault Aviation dem Bereich Strategische Koordination, während das Eurofighter-Projekt dem Geschäftsbereich Luftfahrt zugeordnet ist.

Militärflugzeuge

Dassault Aviation bietet zwei Mehrzweck-Kampfflugzeuge an, die Rafale und die Mirage 2000-Familie.

- *Rafale*. Zum Rafale-Projekt gehören drei Versionen eines zweimotorigen Mehrzweck-Kampfflugzeuges, das sowohl für Anwendungen der Luftstreitkräfte als auch der Marine konstruiert wurde. Entsprechend den Haushaltsplänen der Regierung erwägt Frankreich den Kauf von 294 Rafale-Maschinen, 234 für die Luftstreitkräfte und 60 für die Marine. Die Gesamtkosten des Programms belaufen sich auf Euro 31,6 Mrd., davon entfallen Euro 9,1 Mrd. auf Entwicklungskosten. 41 Flugzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben, mit der Option auf 20 weitere.
- *Mirage 2000*. Flugzeuge der Mirage 2000-Familie werden in zwei Versionen angeboten.
 - (1) Die Mirage 2000-5, die neueste Version, ist ein Mehrkampf-Kampfflugzeug, das für Luftangriffe auf Mehrfach-Ziele und auch für Luft-Boden-Missionen konstruiert wurde. Die Mirage 2000-5 kann mit MBD MICA Luft-Luft-Abfang- und Gefechtsraketen ausgerüstet werden.
 - (2) Die Mirage 2000-D, ein Allwetter-Offensiv-Flugzeug, das gegenwärtig von den französischen Luftstreitkräften eingesetzt wird, soll für den Abschuss der neuen Luft-Bodenrakete MBD SCALP EG und für die AASM (modulare Luft-Bodenrakete) umgerüstet werden.

Bisher wurden über 600 Flugzeuge vom Typ Mirage 2000 bestellt, fast die Hälfte davon von fremden Staaten. Im Jahr 2000 wurden 25 Bestellungen für die Mirage 2000 verzeichnet, davon 15 von Griechenland bestellte Mirage 2000-5 Mark 2, kombiniert mit einem Aufwertungsprogramm auf 10 bestehende Mirage, und 10 von Indien bestellte Mirage 2000-D.

Firmenjets

Dassault Aviation bietet eine breite Palette von Produkten in der oberen Leistungs- und Preisklasse des Firmenjet-Sektors. Mehr als 1400 Falcon-Firmenjets sind seit der ersten Falcon 20-Lieferung im Jahr 1965 ausgeliefert worden. Falcon-Jets stehen zur Zeit in 60 Ländern in aller Welt im Dienst und transportierten Unternehmensangehörige, VIPs und Regierungsvertreter. Zur Zeit gehören drei Tri-Jets zur Falcon-Familie: Die Jets Falcon 50EX, 900C und 900EX; der zweimotorige Falcon 2000-Jet und das neueste Modell, der Falcon 2000EX, der seit Oktober 2000 ausgeliefert wird. Zum Jahrtausendwechsel hat sich der Dassault Falcon klar als Branchenführer in seinem Marktsegment etabliert. Die im Jahr 2000 eingegangenen 90 Festbestellungen und 73 Auslieferungen von Falcon-Jets stellen die Verlängerung der bisher längsten Periode anhaltenden Umsatzes in der Firmengeschichte von Dassault Aviation dar.

Dasa-Dornier Luftfahrt

DADC, an der EADS zu 75 % beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 58,4 % an der Dornier GmbH, die wiederum eine 3 %-ige Kapitalbeteiligung an der Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH hält, die ihrerseits alleinige Gesellschafterin der Dornier Luftfahrt GmbH ist. Durch diese Minderheitsbeteiligung ist EADS nicht an operativen Entscheidungen betreffend der Dornier Luftfahrt GmbH beteiligt.

4.2. Geistiges Eigentum

Geistiges Eigentum, einschließlich der Patente, Marken und des Know-hows, spielt eine wichtige Rolle in der Produktion und bei dem Schutz der Produkte und Technologien von EADS. Durch die Nutzung der Rechte an geistigem Eigentum ist EADS in der Lage, ihre Produkte ungehindert herzustellen und zu verkaufen sowie Wettbewerber daran zu hindern, die geschützten Technologien für sich zu nutzen.

Die Aerospatiale Matra, Dasa und CASA und deren Tochtergesellschaften gehörenden Rechte an geistigem Eigentum wurden auf die EADS-Gruppe übertragen. Diese Rechte werden zusammen mit denen, die erst nach der Gründung von EADS erworben werden, direkt von EADS oder ihren Tochtergesellschaften gehalten.

Jede Tochtergesellschaft der EADS-Gruppe wird von dem Recht, die geistigen Eigentumsrechte aufgrund nicht-exklusiver, nicht-übertragbarer Lizenzen nutzen zu können, profitieren, die von der Gesellschaft oder Tochtergesellschaften der Gruppe vergeben werden. Die mit diesen Lizenzen verbundenen Bedingungen werden von Fall zu Fall ausgehandelt, wobei die Rechte Dritter und insbesondere die vertraglichen Rechte, die die Beziehungen der EADS und ihrer Tochtergesellschaften mit ihren Partnern regeln, streng eingehalten wurden und auch in Zukunft werden.

Geplante gruppenübergreifende Integration von geistigem Eigentum

Innerhalb der EADS-Gruppe wurde ein gruppenübergreifendes Integrationsprojekt zur Vereinheitlichung der Regeln und Verfahren im Hinblick auf geistiges Eigentum eingeleitet. Der Projektbeginn war Anfang 2001.

4.3. Außergewöhnliches und Rechtsstreitigkeiten

EADS ist in eine Reihe von Klagen und Schiedsverfahren involviert, die sich aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ergeben. EADS ist der Auffassung, dass ausreichende Rückstellungen gebildet wurden, um derzeitige und vorhersehbare allgemeine und spezielle Prozessrisiken abdecken zu können.

EADS sind keine anderen außergewöhnlichen Elemente bzw. anhängigen oder drohenden gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Verfahren bekannt, die sich wesentlich nachteilig auf die im Folgenden dargelegte Finanzlage, die Aktivitäten, die Ergebnisse oder die Gruppe auswirken oder in jüngster Zeit ausgewirkt haben könnten.

EADS (genauer gesagt DADC und Dornier GmbH) ist in mehrere Gerichts- und Schiedsverfahren mit Mitgliedern der Dornier-Familie, die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH sind, involviert. Diese Verfahren betreffen in erster Linie die Gültigkeit von Beschlüssen der Gesellschafterversammlung der Dornier GmbH betreffend die Einbringung von Satellitenaktivitäten in die Astrium GmbH (die frühere Dornier Satellitensysteme GmbH) und Lenkflugkörperaktivitäten in die LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH. Das Landgericht Stuttgart entschied am 7. Februar 2001, dass die Beschlüsse, auf denen die Einbringung basiert, gültig sind. Dieses Urteil ist rechtskräftig. Für die oben genannten Einbringungen sind jedoch darüber hinaus zwei Schiedsverfahren anhängig. Darüber hinaus gibt es einen Rechtsstreit mit einigen Mitgliedern der Dornier-Familie im Zusammenhang mit der Gültigkeit eines Beschlusses bezüglich der Einbringung der Geschäftsanteile der Dornier Luftfahrt GmbH seitens der Dornier GmbH in die Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs-GmbH.

Bislang gibt es keine rechtskräftigen gerichtlichen Urteile zu Gunsten der Gesellschafter der Dornier-Familie. EADS ist der Auffassung, dass sie alle anhängigen Verfahren gewinnen wird. Deutsche Gerichte könnten die angefochtenen Beschlüsse jedoch mit Urteil für nichtig erklären. Obwohl EADS es für höchst unwahrscheinlich hält, könnten solche Urteile zu einer Unwirksamkeit der Einbringungen führen. Es kann somit nicht ausgeschlossen werden, dass solche Gerichtsurteile zu einer Änderung der Beteiligungen der EADS Deutschland GmbH und Dornier GmbH an der EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH und der LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH führen. Die Möglichkeit, dass daraus dann eine größere indirekte Beteiligung der Familie Dornier an den Raumfahrt- und Lenkflugkörperaktivitäten von EADS resultiert, kann nicht ausgeschlossen werden.

4.4. Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2000 umfasste die Belegschaft von EADS 88,879 Mitarbeiter. Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Anzahl der Mitarbeiter von EADS, aufgeschlüsselt nach Geschäftsbereichen und geografischen Regionen. Mitarbeiter von Unternehmen, die nach der Verhältnismethode bilanziert werden (wie z.B. Airbus, ATR-Konsortien, MBD und Astrium), sind auf derselben proportionalen Grundlage enthalten. Die Mitarbeiterzahlen von MNC und NNG werden aufgrund der geringeren prozentualen Beteiligung nicht mehr berücksichtigt.

EADS-Mitarbeiter nach Geschäftsbereichen

	<u>31. Dezember 2000</u>	<u>31. Dezember 1999</u>
Airbus	33.927	31.534
Militärische Transportflugzeuge	3.548	3.201
Luftfahrt.....	23.091	22.716
Raumfahrt.....	9.400	9.545
Verteidigung und Zivile Systeme	17.485	20.085
Zentrale Verwaltung und Forschungszentrum	<u>1.428</u>	<u>1.550</u>
Summe EADS	<u><u>88.879</u></u>	<u><u>88.631</u></u>

EADS-Mitarbeiter nach geografischen Gebieten⁽³⁾

	<u>31. Dezember 2000</u>
Frankreich	40.123
Deutschland.....	36.065
Spanien.....	7.454
Restliches Europa.....	2.945
USA.....	1.530
Sonstige.....	<u>762</u>
Summe EADS	<u><u>88.879</u></u>

(3) Aufgrund der Änderung in der Mitarbeitererfassung steht keine Aufschlüsselung der Mitarbeiter nach geografischen Gebieten zum 31. Dezember 1999 zur Verfügung.

4.5. Forschung und Entwicklung

Die Forschungs- und Entwicklungsprogramme von EADS werden derzeit integriert, um ihre Effizienz in den Bereichen Luft- und Raumfahrt, Lenkflugkörper und Telekommunikation zu steigern.

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten beruhen auf den folgenden Grundsätzen: (i) Jeder Geschäftseinheit wird die volle Verantwortung für die Produktentwicklung gewährt, um die optimale Markt- und Kundennähe sicher zu stellen und ein hohes Maß an Autonomie für die Gestaltung von Forschungsprogrammen einzuräumen; (ii) die Forschungs- und Technologieaktivitäten in den verschiedenen Geschäftseinheiten werden durch ein Technologienetzwerk („**R&T-Netzwerk**“) koordiniert, das die Verbreitung und den Austausch von Informationen und Forschungsergebnissen innerhalb des Konzerns bezweckt, und (iii) Teilen von Ressourcen, Kompetenzen und Forschungsmitteln durch ein gemeinsames Forschungszentrum auf europäischer Ebene („**Corporate Research Center**“ oder „**CRC**“), das sich auf drei Standorte (Suresnes, Ottobrunn und Getafe) verteilt.

Mit gruppenübergreifenden Projekten werden folgende Hauptziele verfolgt:

- Die Standardisierung des R&T-Netzwerks und seine Erweiterung auf alle Geschäftseinheiten der Gruppe anhand der Verbreitung der und der Unterstützung durch das CRC und die optimale Nutzung des Potenzials in Arbeitsgebieten wie Materialien, Verbundstoffe, Elektronik, Antriebsenergie, Aerodynamik, Flugkontrolle, Bildverarbeitung und Informationstechnologie.
- Neuverteilung und Integration der Kompetenzen und Aktivitäten der vorhandenen Labors

Siehe auch 5.1 — Erläuterungen des Managements und Analyse der Finanzausweise und Ergebnisse — Ungeprüfter konsolidierter Proforma-Jahresabschluss

4.6. Versicherungen

Das Versicherungsmanagement wird von einem Team auf Geschäftsführungsebene am EADS Hauptsitz koordiniert, das für die Konsolidierung und Verbesserung des Versicherungsmanagementsystems der EADS-Gruppe verantwortlich ist.

EADS verfolgt strikt die Politik, für alle versicherbaren Risiken eine externe Versicherungsdeckung zu angemessenen Prämien zu vereinbaren. Die Versicherungspolizen decken die üblicherweise bei Industriekonzernen vorhandenen Hauptrisiken, sowie die spezifischen Risiken der Luft- und Raumfahrtindustrie. Der derzeitige Versiche-

rungsschutz umfasst Sachversicherung und Betriebsunterbrechungsversicherung sowie eine Industriehaftpflichtversicherung, einschließlich für durch Unfälle eingetretene Umweltschäden. Gesonderte Versicherungsdeckungen bestehen für Risiken aus dem Eigentum, dem Betrieb und der Produktion von Luft- und Raumfahrtprodukten. Der Versicherungsschutz umfasst auch eine Produkthaftpflicht für den Fall, dass Schadenersatzansprüche Dritter gegen EADS geltend gemacht werden.

Der bestehende Versicherungsschutz der EADS wird durch ein konsequentes Risikomanagementprogramm ergänzt.

Dieses Risikomanagementprogramm umfasst strikte Vorschriften für Fertigungsprozesse, Programme für die Produktintegrität in den Geschäftseinheiten sowie den Einsatz fortschrittlicher Überwachungs- und Sicherheitssysteme in allen Betriebsstätten von EADS, die die umfassende Feststellung von Risiken und wohlüberlegte Entscheidungen zu deren Deckung ermöglichen.

Es wurden Rückstellungen für Entschädigung und Freistellung gebildet (hauptsächlich für militärische und Regierungsaufträge), die von den verschiedenen Versicherungspolicen der EADS gedeckt werden.

Die bei der Gründung von EADS bestehenden Versicherungsprogrammelaufen am 31. Dezember 2001 aus, so dass die Versicherungsdeckung für die Hauptrisiken von EADS auf Konzernebene harmonisiert und bessere Konditionen vereinbart werden können.

4.7. Umwelt

EADS ist sich ihrer Verantwortung für die Umwelt bewusst. Deshalb wurde für alle Industrieaktivitäten der Gruppe auf Konzernebene eine Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltpolitik festgelegt, die sich die folgenden Ziele gesetzt hat:

- Einhaltung der Gesetze und Vorschriften in jedem Land, in dem die Gesellschaft tätig ist;
- Investitionen in Forschungs- und Entwicklungsprogramme zur Optimierung der auf diesen Gebieten erzielten Fortschritte;
- Gewährleistung der Umweltverträglichkeit industrieller Prozesse durch den Einsatz von Technologien auf dem neusten Stand der Technik, soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist.

4.8. Anlageerwägungen

Konjunkturabhängigkeit des Flugzeugmarktes

Im Jahr 2000 entfielen mehr als 60 % der Proforma-Konzernumsatzerlöse von EADS auf die kombinierten Proforma-Umsatzerlöse aus den EADS-Aktivitäten Airbus und ATR. In der Vergangenheit war der Markt für Verkehrsflugzeuge stets zyklischen Schwankungen unterworfen, die zum Teil auf die Sensibilität der Passagiernachfrage im Flugreisenmarkt gegenüber dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) zurückzuführen sind. Infolgedessen war das Wachstum des Verkehrsflugzeugsektors von EADS mit dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts verbunden. Allerdings spielen andere Faktoren ebenfalls eine wesentliche Rolle, wie zum Beispiel das Durchschnittsalter und die technische Veralterung der Flugzeugflotten im Verhältnis zu neuen Flugzeugen, Passagierlastfaktoren, die Preispolitik der Fluggesellschaften und Liberalisierungsmaßnahmen. EADS geht davon aus, dass der Markt für Verkehrsflugzeuge auch in Zukunft zyklischen Schwankungen und rückläufigen Konjunktorentwicklungen unterworfen sein wird, die sich negativ auf ihre künftige Finanz- und Ertragslage auswirken können.

Abhängigkeit von Verteidigungsausgaben

Im Jahr 2000 wurden 20 % der Proforma-Konzernumsatzerlöse von EADS im Verteidigungsbereich erzielt. Auf jedem einzelnen Markt hängen die Verteidigungsausgaben von einer komplexen Mischung aus geopolitischen Erwägungen, Haushaltsvorgaben und der Fähigkeit der Streitkräfte ab, spezifischen Bedrohungen begegnen und bestimmte Aufgaben erfüllen zu können. Die Verteidigungsausgaben können daher von Jahr zu Jahr erheblichen Schwankungen unterliegen. Infolgedessen können ungünstige wirtschaftliche und politische Bedingungen oder rückläufige Konjunktorentwicklungen auf dem Gebiet der Verteidigung einen negativen Einfluss auf die künftige Finanz- und Ertragslage von EADS ausüben.

Wettbewerb und Zugang zum Markt

In den meisten ihrer Geschäftsbereiche ist EADS einem intensiven Wettbewerb ausgesetzt, insbesondere auf dem Markt für Verkehrsflugzeuge, wo Airbus in der Vergangenheit infolge dieses Wettbewerbs unter einem starken

Preisdruck stand. EADS ist der Auffassung, dass die Ursache dieses Preiswettbewerbs durch die derzeitigen Umstrukturierungen in der Industrie entschärft wurde. Seit 1998 konnte EADS einen Anstieg der Stückpreise für Flugzeuge bei neuen Lieferverträgen verzeichnen, und Boeing und Airbus kündigten wiederholt Erhöhungen ihrer jeweiligen Listenpreise an. Allerdings kann nicht garantiert werden, dass der Preiswettbewerb früherer Jahre nicht erneut einsetzen wird.

Des Weiteren werden bei der Auftragsvergabe für zahlreiche Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsprodukte implizit oder explizit Unternehmen aus dem eigenen Land bevorzugt. Obwohl der EADS-Zusammenschluss einen erweiterten Stammmarkt schafft, kann EADS in bestimmten Ländern, vor allem außerhalb Europas, gegenüber nationalen Anbietern bei bestimmten Produkten Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt sein. Bedingt durch die strategische Bedeutung und die politische Sensibilität der Luft- und Raumfahrt- sowie der Verteidigungsindustrien werden politische Erwägungen in absehbarer Zukunft bei zahlreichen Produkten auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

Exportkontrollen und sonstige Regulierungsinstrumente

Der Exportmarkt ist für EADS von erheblicher Bedeutung. Darüber hinaus werden zahlreiche der von EADS für militärische Einsätze entwickelten und gefertigten Produkte als Gegenstand nationalen strategischen Interesses eingestuft. Infolgedessen ist der Export derartiger Produkte außerhalb der EADS-Stammmärkte eingeschränkt oder Lizenzen und Exportkontrollen unterworfen. Dies gilt insbesondere für Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Spanien, wo der Schwerpunkt der Aktivitäten von EADS im Verteidigungsbereich liegt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Exportkontrollen, denen EADS unterliegt, weiter verschärft werden, dass neue Generationen von EADS-Produkten ebenfalls ähnlichen oder noch strengeren Kontrollen unterworfen sein werden oder dass geopolitische Faktoren die Erteilung von Ausfuhrgenehmigungen für einen oder mehrere Kunden verhindern werden. Der eingeschränkte Zugang zu den Exportmärkten für militärische Produkte kann sich in erheblicher Weise negativ auf die Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken.

EADS unterliegt ferner einer Vielzahl anderer staatlicher Gesetze und Vorschriften, die sich nachteilig auf die Geschäftstätigkeit und Finanzlage auswirken können, unter anderem Gesetzen und Vorschriften im Hinblick auf den Umweltschutz, den Einsatz der Produkte und Arbeitsmethoden und Verhandlungen mit ausländischen Mandatsträgern. Des Weiteren kann die Fähigkeit von EADS, neue Produkte zu vermarkten und neue Märkte zu erschließen, von der rechtzeitigen Erteilung behördlicher Bescheinigungen und Genehmigungen abhängen.

Risiken im Hinblick auf Wachstumsmärkte

EADS vertreibt einen erheblichen Anteil ihrer Produkte auf einer Reihe von Wachstumsmärkten und ist auf bestimmten Wachstumsmärkten selbst aktiv. Die wichtigsten Wachstumsmärkte, welche die Ertragslage von EADS beeinflussen können, befinden sich in Asien und im Nahen Osten. Zwar konnten diese Märkte in der Vergangenheit insgesamt hohe Wachstumsraten verzeichnen, jedoch war diese Wachstumsentwicklung sehr sprunghaft und häufig über bestimmte Zeiträume hinweg rückläufig. Im Vergleich zu den US-amerikanischen und europäischen Märkten von EADS sind die Wachstumsmärkte verstärkt wirtschaftlichen Risiken ausgesetzt, wie z.B. Inflation, Währungsabwertung und Einschränkungen der Devisenein- und -ausfuhr, die sich auf den Wert der Aktiva, Passiva und Erträge von EADS in Euro auf diesen Märkten auswirken können. Weitere, mit Geschäften auf diesen Märkten verbundene Risiken beinhalten mögliche Probleme beim Import von Rohstoffen und Unsicherheitsfaktoren, die aus den dortigen Steuer- und Arbeitsgesetzen entstehen.

Fremdwährungsrisiko

Während ein Großteil der Proforma-Konzernumsatzerlöse von EADS in US-Dollar erzielt wird, fällt ein erheblicher Teil der Kosten und Aufwendungen von EADS in Euro an, wodurch ein Fremdwährungsrisiko entsteht. Zur Kontrolle und Minimierung dieses Risikos hat EADS eine Wechselkursstrategie entwickelt und umgesetzt. Um die auf US-Dollar lautenden Forderungen und sonstigen Risiken — vor allem in Verbindung mit Airbus — abzusichern, hat EADS ein Portfolio aus langfristigen Sicherungsinstrumenten aufgebaut, das sich in der Hauptsache aus Termingeschäften und synthetischen Termingeschäften zusammensetzt. Die Absicherungspolitik von EADS ist ausschließlich auf die Deckung eindeutig ermittelter Nettorisikopositionen ausgerichtet. Es kann nicht gewährleistet werden, dass die Strategie von EADS zur Absicherung von Wechselkursrisiken einen vollständigen Schutz vor starken Wechselkursänderungen des US-Dollar gegenüber dem Euro bietet, und dass sich derartige Änderungen nicht auf die Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken werden.

Die Proforma-Konzernumsatzerlöse, Kosten, Aktiva und Passiva von EADS, die auf andere Währungen als Euro lauten, werden zur Erstellung des Jahresabschlusses in Euro umgerechnet. In der Vergangenheit haben Änderungen des US-Dollarkurses im Verhältnis zu den Währungen, in denen die Rechnungslegung der verschiedenen, in

EADS zusammengeschlossenen Unternehmen erfolgte, die Vermögenslage und Rentabilität, die operativen Ergebnisse und Cash-flows wie sie in den Abschlüssen dieser Unternehmen ausgewiesen wurden, beeinflusst. Künftige Änderungen können sich bei EADS ebenfalls sehr nachteilig auf diese Positionen auswirken.

Nach den IAS-Standards werden Währungssicherungsgeschäfte, die nicht der Sicherung bestimmter Vermögensgegenstände, Verbindlichkeiten oder Bestellungen von Kunden zugeordnet werden, mit dem Wechselkurs zum Bilanzstichtag ("Mark-to-Market-Methode") bewertet und alle daraus resultierenden unrealisierten Gewinne oder Verluste werden im Finanzergebnis gezeigt. Für die Zukunft beabsichtigt EADS, nur wenige Währungssicherungsgeschäfte beizubehalten. Bis zur Fälligkeit dieser Währungssicherungsgeschäfte, könnte die Mark-to-Market-Methode Schwankungen der Finanzergebnisse in den Jahresabschlüssen von EADS bewirken.

Wechselkursschwankungen zu anderen Währungen als dem Dollar, auf welche die meisten Produktionskosten von EADS lauten (hauptsächlich in Euro), können den Wettbewerb zwischen EADS und ihren Wettbewerbern, deren Kosten auf andere Währungen lauten, verzerren. Dies gilt insbesondere für Schwankungen in Bezug auf den Dollar, da viele der Produkte von EADS und ihren Wettbewerbern in US-Dollar fakturiert werden. Die Wettbewerbsfähigkeit von EADS kann leiden, wenn die Hauptwährungen von EADS gegenüber den Hauptwährungen ihrer Wettbewerber aufgewertet werden.

Gewährung staatlicher Zuschüsse

In der Vergangenheit kamen EADS und ihre Hauptwettbewerber in den Genuss staatlicher Zuschüsse für die Produktforschung und -entwicklung. Obwohl die Höhe der staatlichen Zuschüsse in den Märkten von EADS seit Beginn der neunziger Jahre zurückgegangen ist, verzeichnete EADS in jüngster Zeit positive Signale bestimmter Regierungen in Bezug auf die Finanzierung neuer Produkte. Mehrere Regierungen gaben ihre Absicht bekannt, in das A380-Programm zu investieren, und es wird erwartet, dass auf die Unterzeichnung industrieller Verträge Zusagen von Regierungen folgen. Es kann jedoch nicht garantiert werden, dass derartige Finanzierungshilfen auch in Zukunft weiterhin zur Verfügung stehen. Die Europäische Union und die Vereinigten Staaten haben im Jahr 1992 ein Abkommen geschlossen, das die Bedingungen für Finanzierungshilfen der Regierungen an die Hersteller von Verkehrsflugzeugen festlegt.

Technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen

Die meisten der von EADS entwickelten und gefertigten Produkte sind technologisch fortschrittliche und in manchen Fällen neuartige Systeme, die unter anspruchsvollen Betriebsbedingungen einwandfrei funktionieren müssen. Obwohl EADS der Ansicht ist, dass die von ihr eingesetzten Entwicklungs-, Fertigungs- und Testmethoden zuverlässig sind, kann nicht gewährleistet werden, dass die Produkte von EADS erfolgreich entwickelt und vertrieben werden oder dass sie wie geplant entwickelt oder vertrieben werden. Bestimmte von EADS abgeschlossene Verträge sehen vor, dass EADS auf einen Teil des erwarteten Gewinns verzichtet, dass Minderungen akzeptiert werden müssen, dass ein weiterer Start durchgeführt oder ein anderes Produkt geliefert bzw. eine andere Dienstleistung erbracht wird oder dass die Preise für eventuelle künftige Lieferungen an denselben Kunden gemindert werden, wenn die Produkte mangelhaft sind. Auch können in Fällen, in denen EADS Liefertermine oder sonstige vertragliche Leistungsanforderungen nicht einhält, Vertragsstrafen fällig werden. Wie bei anderen Unternehmen haben sich auch bei EADS gelegentlich Produkte als mangelhaft erwiesen und sind sonstige Probleme aufgetreten, darunter bei einigen Satelliten und Trägerraketen. Es kann nicht gewährleistet werden, dass derartige Probleme in Zukunft nicht auftreten werden. Neben den Kosten für Gewährleistung, Vertragserfüllung und erforderliche Abhilfemaßnahmen können derartige Probleme zu erhöhten Kosten oder zu einer Verringerung der Umsatzerlöse führen und sich in schwerwiegender Form nachteilig auf die Reputation der EADS-Produkte auswirken.

Produkthaftung und Gewährleistungsansprüche

EADS konzipiert, entwickelt und produziert eine Reihe höchst anspruchsvoller Produkte mit einem hohen Einzelwert, insbesondere zivile und militärische Flugzeuge und Ausrüstungen für die Raumfahrt. Sollte eines dieser Produkte nicht bestimmungsgemäß funktionieren, unterliegt EADS dem entsprechenden Produkthaftungs- und Gewährleistungsrisiko. Auch wenn EADS der Auffassung ist, dass ein ausreichender Versicherungsschutz für derartige Haftungsfälle besteht, und dass bislang keine nennenswerten Ansprüche gegen EADS erhoben wurden, kann nicht gewährleistet werden, dass in Zukunft keine Ansprüche geltend gemacht werden oder dass der Versicherungsschutz in jedem Fall ausreichend sein wird.

Zunehmende Konsolidierung in verschiedenen Industrien

Die Flugzeug-, Verteidigungs- und Raumfahrtindustrien weisen einen hohen Konzentrationsgrad auf, wobei diese Märkte jeweils von einer kleinen Anzahl großer internationaler Wettbewerber beherrscht werden. In diesen Branchen ist derzeit ein beträchtlicher Konsolidierungsprozess in Form von Fusionen, Joint Ventures und Allianzen zu verzeichnen, zu denen auch der Zusammenschluss der EADS gehört. Die Konsolidierung innerhalb dieser Industrien ist zum Teil auf den zunehmenden Wettbewerbsdruck und den Rückgang bestimmter Märkte zurückzuführen. EADS geht davon aus, dass sich dieser Trend auch in absehbarer Zukunft fortsetzen wird. Daher beabsichtigt EADS die sorgfältige Prüfung aller Möglichkeiten für Beteiligungen an solchen Fusionen, Joint Ventures und Allianzen. Die weitere Strategie von EADS auf diesem Gebiet sowie die Anzahl und Qualität der Gelegenheiten, die sich für EADS diesbezüglich ergeben, werden durch die Schnelligkeit, mit der die Umstrukturierung der Flugzeug-, Raumfahrt- und Verteidigungsbranchen in Zukunft erfolgt, beeinflusst.

Abhängigkeit von Konsortien Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen

EADS erzielt einen wesentlichen Anteil ihrer Umsatzerlöse über verschiedene Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen und geht davon aus, dass diese Allianzen und Partnerschaften zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von EADS führen. Zu diesen Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen zählen in erster Linie (i) zwei Haupt-Konsortien: das ATR-Konsortium (ein *Groupement d'Intérêt Economique* (GIE) französischer Rechts), an dem EADS eine Beteiligung von 50 % hält, und das Eurofighter-Konsortium, an dem EADS mit 46 % beteiligt ist; (ii) drei wichtige Joint Ventures: Airbus, an dem EADS mit 80 % beteiligt ist, Astrium, an dem EADS Beteiligungen von insgesamt 66,1 % hält und MBD, an der die EADS-Beteiligung insgesamt 50 % beträgt; (iii) Mehrheitsbeteiligungen: (a) Dornier GmbH: DADC, an der EADS mit 75 % beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 58,4 % an der Dornier GmbH; (b) EDSN, an dem die Beteiligung von EADS 55 % beträgt und (c) LFK, an der EADS mit 74,3 % beteiligt ist; sowie (iv) Minderheitsbeteiligungen: Dassault Aviation, an der EADS eine Beteiligung von 45,8 % hält, MNC, an der EADS mit 45 % beteiligt ist; NNG, an der EADS zusammen mit Dornier eine Beteiligung von 42 % besitzt und Embraer, an der die Beteiligung von EADS 5,7 % beträgt. Die Schließung von Partnerschaften und Allianzen mit anderen Marktteilnehmern gehört zur Gesamtstrategie von EADS, wobei der Umsatzanteil, der aus Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen erzielt wird, in den kommenden Jahren steigen könnte. Diese Strategie kann zu gegebener Zeit zu Änderungen der Organisationsstruktur oder einer Neuordnung der Mehrheitsverhältnisse an den derzeitigen Joint Ventures von EADS führen.

In den Konsortien und Joint Ventures, an denen EADS beteiligt ist, oder Kapitalbeteiligungen, die sie hält, übt EADS unterschiedliche und sich ändernde Kontrollbefugnisse aus. Zwar strebt EADS ausschließlich Beteiligungen an Unternehmen an, bei denen ihre Interessen mit denen ihrer Partner im Einklang stehen, jedoch besteht bei gemeinsam geführten Unternehmen, vor allem bei solchen Unternehmen, bei denen wichtige Entscheidungen die einstimmige Zustimmung aller Mitglieder erfordern und bei denen der Ausstieg nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist, stets das Risiko von Meinungsverschiedenheiten oder einer Pattsituation. Die Partner von derartigen Unternehmen können gleichzeitig Wettbewerber von EADS sein, weshalb ihre Interessen von denen von EADS möglicherweise abweichen.

Des Weiteren verfügt EADS im Vergleich zu Unternehmen, in denen sie Mehrheitsgesellschafter ist oder an der Führung des Tagesgeschäfts beteiligt ist, bei solchen Gesellschaften, bei denen EADS nur ein Minderheitsaktionär ist (vor allem bei Dassault Aviation und Embraer), nur über einen eingeschränkten Zugang zu den Geschäftsbüchern und Aufzeichnungen dieser Gesellschaften und infolgedessen nur über eine begrenzte Kenntnis von ihrer Geschäftstätigkeit und Ertragslage.

Integrations- und Rationalisierungsprozess

Der EADS-Zusammenschluss erfordert die Integration und Rationalisierung umfangreicher und komplexer Geschäftsbereiche in EADS und ist mit Unsicherheiten verbunden, die sich z.B. aus der neuen Organisation und der Fähigkeit des Managements, sich um alle Aktivitäten zu kümmern und die Personalangelegenheiten der zusammen geschlossenen Unternehmen zu verwalten und gleichzeitig potenzielle Synergien zwischen diesen Unternehmen aufzubauen und zu nutzen, ergeben. Es kann nicht garantiert werden, dass EADS bei der Zusammenlegung der Aktivitäten nicht auf Schwierigkeiten stoßen oder dass EADS in der Lage sein wird, ihre Gewinnmargen zu verbessern und ihre Kosten zu senken. Der Integrations- und Rationalisierungsprozess wird zahlreiche Herausforderungen mit sich bringen, wie z.B. die Entwicklung von EADS-übergreifenden internen Kontrollmechanismen, die Verlängerung der Vereinbarungen hinsichtlich der Tarifverhandlungen, die Harmonisierung von Pensionsplänen und Sozialleistungen für Mitarbeiter sowie der Unternehmenskulturen und nationaler kultureller Elemente. Wesentliche Verzögerungen oder unvorhergesehene Kosten, die gegebenenfalls im Rahmen dieses

Integrations- und Rationalisierungsprozesses auftreten, könnten sich in maßgeblicher Weise nachteilig auf die Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken.

Kontrolle von EADS — Mehrheitsaktionäre

60,58 % des Kapitals von EADS werden zu gleichen Teilen von DaimlerChrysler und SOGEADE gehalten, die ihre Stimmrechte in einem niederländischen Contractual Partnership gebündelt haben. Gemäß den Bestimmungen einer Vereinbarung kann kein maßgeblicher Beschluss ohne die Zustimmung dieser beiden Aktionäre gefasst werden. Des Weiteren wurde dem französischen Staat ein Einspruchsrecht bei bestimmten strategischen Entscheidungen gewährt, unter anderem bei der Übertragung oder Bestellung eines Sicherungsrechtes für Vermögenswerte, die den Status als Hauptauftragnehmer betreffen, sowie bei der Planung, Entwicklung oder Integration von ballistischen Raketen oder Mehrheitsbeteiligungen von EADS an Cilas, Sodern, Nuclétudes und dem GIE Cosyde. Ferner wurde SEPI ein Einspruchsrecht bei Entscheidungen gewährt, die erhebliche Abweichungen vom oder Änderungen am Industriepan von CASA und/oder seiner Umsetzung während eines Dreijahreszeitraums nach dem Abschluss der Transaktion zur Folge haben können. Diese und ähnliche Bestimmungen, die in den Verträgen über die Beziehungen zwischen den Hauptaktionären enthalten sind, bezwecken unter anderem die Bildung einer stabilen Aktionärsgruppe, die EADS während eines Zeitraums von mindestens drei Jahren nach Abschluss der Transaktion kontrolliert.

Forschung und Entwicklung

Das geschäftliche Umfeld, in dem zahlreiche der Hauptgeschäftsbereiche von EADS tätig sind, ist durch einen hohen Forschungs- und Entwicklungsaufwand gekennzeichnet, der bedeutende Investitionen erfordert. Die dieser Investitionstätigkeit zugrundeliegenden Geschäftspläne sehen lange Zeiträume für die Amortisierung dieser Aufwendungen vor. Es kann nicht gewährleistet werden, dass die Annahmen hinsichtlich der Marktentwicklung zutreffen und somit die in diesen Geschäftsplänen vorgesehenen Amortisierungszeiträume bzw. Erträge erreicht werden können.

Gesetze, Vorschriften und Verpflichtungen im Hinblick auf den Umweltschutz

Ebenso wie andere Unternehmen aus den wichtigsten Branchen ihrer Geschäftstätigkeit unterliegt auch EADS zahlreichen Umweltschutzgesetzen und -vorschriften der Europäischen Union und der einzelnen Länder, Regionen und Gemeinden bezüglich der Emission von Schadstoffen in die Atmosphäre, der Ableitung von Flüssigkeiten in den Boden und in das Grundwasser und der Entsorgung und Wiederaufbereitung von Abfällen. EADS unternimmt intensive Anstrengungen zur Einhaltung dieser Gesetze und Vorschriften und tätigt die entsprechenden Investitionen und betrieblichen Aufwendungen. EADS ist der Auffassung, dass im Rahmen der Geschäftstätigkeit grundsätzlich alle geltenden Umweltschutzbestimmungen eingehalten werden. EADS ist ferner der Ansicht, der aus geltenden Gesetzen oder Vorschriften resultierenden erwarteten Verschärfung der Umweltschutzaufgaben, die im Lauf der kommenden Jahre insbesondere eine Verschärfung der Qualitätsstandards von Produkten im Hinblick auf ihre Umweltverträglichkeit beinhalten werden, derzeit ohne wesentliche Investitionen gerecht werden zu können. Allerdings kann nicht gewährleistet werden, dass sich steigende Investitions- und betriebliche Aufwendungen, die sich aus künftigen Verschärfungen der Umweltschutzbestimmungen ergeben, nicht in negativer Weise auf die Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken werden.

KAPITEL 5 — NETTOVERMÖGEN — VERMÖGENSLAGE — ERTRAGSLAGE

5.1. Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — Ungeprüfter Proforma-Konzernabschluss

Einleitung

Die folgenden Erläuterungen basieren auf den ungeprüften Proforma-Konzernabschlüssen von EADS für die Jahre 1999 und 2000, die auf folgender Grundlage erstellt wurden:

- den Konzernabschlüssen von Aerospatiale Matra für 1999 und von EADS für 2000, angepasst an die IAS, wie von EADS angewandt;
- den Proforma-Effekten der Transaktionen des Jahres 1999, durch die Aerospatiale mit MHT vereinigt und der Anteil von 45,8 % an Dassault Aviation nach der Equity-Methode konsolidiert worden ist, sowie den Proforma-Effekten der Transaktionen des Jahres 2000, durch die Aerospatiale Matra, Dasa und CASA vereinigt worden sind (nachstehend die „Transaktionen“ genannt); und
- den Proforma-Abschlüssen von Dasa und den Proforma-Abschlüssen von CASA für 1999 sowie für den dem Zusammenschluss zu EADS am 10. Juli 2000 vorausgehenden Zeitraum abzüglich der von Dasa und CASA vor dem Zusammenschluss zu EADS an ihre jeweiligen Aktionäre ausgeschütteten Barbeträge, wobei beide Abschlüsse nach den von EADS angewandten IAS erstellt wurden.

In der hier enthaltenen ungeprüften Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung und Kapitalflussrechnung des Konzerns werden die Transaktionen so berücksichtigt, als ob sie zum 1. Januar 1999 eingetreten wären. In der ungeprüften konsolidierten Proforma-Bilanz zum 31. Dezember 1999 werden die Transaktionen so berücksichtigt, als ob sie zum 31. Dezember 1999 eingetreten wären. In der ungeprüften konsolidierten Proforma-Konzernbilanz zum 31. Dezember 2000 werden die Transaktionen so berücksichtigt, als ob sie zum 1. Juli 2000 eingetreten wären.

Die hier enthaltenen ungeprüften Proforma-Konzernfinanzinformationen von EADS dienen nur der Veranschaulichung und haben nicht den Zweck, die Vermögenslage, die Ertragslage oder den Cash Flow von EADS darzustellen, so wie sie tatsächlich gewesen wären, wenn die Transaktionen zum angegebenen Datum vorgenommen worden wären oder eine Prognose der Vermögenslage, der Ertragslage oder des Cash Flow des Konzerns für zukünftige Zeitpunkte oder Zeiträume darzustellen.

Berichtigungen des Jahresabschlusses

Nach dem Zusammenschluss zu EADS und als Teil des Konsolidierungsprozesses überprüfte die Gesellschaft noch einmal den Wert bestimmter Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Daraufhin revidierte EADS den Wert ihres Netto-Vermögens um Euro 1.254 Mio. gegenüber der im Zusammenhang mit dem Börsengang der Gesellschaft im Juli 2000 von EADS erstellten Proforma-Bilanz des Jahres 1999 nach oben.

Diese Neueinschätzung resultierte in der Änderung von Marktwertanpassungen bestimmter Posten des Sachanlagevermögens, der Vorräte und Forderungen sowie des Goodwill, der sich aus dem zum Zeitpunkt des Börsengangs geschätzten Überschuss der Kaufpreise von Dasa und CASA über den Marktwert ihrer jeweiligen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten ergibt. Der Wert des Goodwill wurde um Euro 619 Mio. erhöht und der Wert der Vorräte und Forderungen wurden zusammengenommen um Euro 130 Mio. erhöht, während der Wert der Sachanlagen um Euro 257 Mio. verringert wurde. Darüber hinaus führte die Harmonisierung der Bilanzierungsmethoden bezüglich der latenten Steuern aufgrund der höher geschätzten Verwendbarkeit der Verlustvorträge nach der aktuellen Steuerstrategie der Gesellschaft zum Ansteigen der aktiven latenten Steuern um einen Wert von Euro 1.087 Mio. Die Auswirkung der Anpassungen bestand außerdem in einer Erhöhung der Minderheitsbeteiligungen um Euro 53 Mio. und einer Erhöhung der Verbindlichkeiten um Euro 272 Mio., was insgesamt eine Erhöhung des Eigenkapitals von EADS um Euro 1.254 Mio gegenüber der im Zusammenhang mit dem Börsengang der Gesellschaft im Juli 2000 von EADS erstellten Proforma-Bilanz des Jahres 1999 zur Folge hatte.

Diese Anpassungen wirkten sich in der berichtigten Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung 1999 durch eine Erhöhung der Umsatzkosten und der Goodwill-Abschreibungen in Höhe von insgesamt Euro 46 Mio. (vor Steuern) im Vergleich zu der von der Gesellschaft im Zusammenhang mit dem Börsengang im Juli 2000 erstellten Proforma- Gewinn- und Verlustrechnung, aus.

Erläuterungen zur Bilanzierung

Änderungen im Konsolidierungskreis

Unter anderem sind in den Jahren 1999 und 2000 folgende Beteiligungen verkauft und erworben worden:

- **ATEV.** Anfang 1999 übertrug Aerospatiale Matra seine Beteiligung an ATEV, der Muttergesellschaft von Sextant Avionique. Der aus dem Verkauf dieser Beteiligung im Jahr 1999 erzielte Gewinn vor Steuern belief sich auf Euro 182 Mio. und wurde in der Gewinn- und Verlustrechnung unter „Sonstige betriebliche Erträge“ ausgewiesen.
- **Telekommunikation.** Nach der Einbringung der französischen und deutschen Unternehmen von Bay Network seitens Nortel in Matra Nortel Communications (nachstehend „MNC“ genannt) und in Nortel Networks Germany (nachstehend „NNG“ genannt) in der ersten Hälfte des Jahres 2000 verringerte Aerospatiale Matra ihre Beteiligung an MNC von 50 % auf 45 %, und Dasa verringerte ihre Beteiligung an NNG von 50 % auf 42 %; infolgedessen wurden MNC und NNG im Jahr 2000 nach der Equity-Methode bilanziert. Zudem brachte MNC am 1. Juni 2000 ihre Aktivitäten in den Bereichen sichere Mobilfunknetze und militärische Kommunikation in die Gesellschaft EADS Defense and Security Networks (nachstehend „EDSN“ genannt) ein, an der EADS nach einer Kapitalerhöhung mit 55 % beteiligt ist; aufgrund dessen wurde EDSN in den letzten Monaten des Jahres 2000 voll konsolidiert.

Keiner der oben beschriebenen Verkäufe stellt eine „Einstellung von Bereichen“ nach IAS dar.

Forschungs- und Entwicklungskosten

EADS weist intern finanzierte Forschungs- und Entwicklungskosten in dem Jahr als Aufwand aus, in dem sie entstanden sind. Wenn Forschungs- und Entwicklungskosten teilweise intern und teilweise vom Kunden finanziert werden, wird der extern finanzierte Teil mit Hilfe der *Percentage-of-Completion*-Methode als Ertrag ausgewiesen. Während die Kosten der intern finanzierten Forschung und Entwicklung von EADS in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Forschungs- und Entwicklungskosten ausgewiesen werden, sind die Kosten der extern finanzierten Forschung und Entwicklung in der Gewinn- und Verlustrechnung als Umsatzkosten ausgewiesen.

Die von EADS angewandte Bilanzierungsmethode für Forschungs- und Entwicklungskosten deckt sich nicht mit den IAS, denen die Gesellschaft ansonsten bei der Erstellung ihrer Konzernabschlüsse folgt. Laut IAS müssen Entwicklungskosten in dem Zeitraum, in dem sie entstanden sind als immaterielle Anlagewerte aktiviert werden, wenn bestimmte Kriterien für den Ansatz als Vermögensgegenstände erfüllt sind. Durch diese Abweichung von den IAS ist EADS direkter mit US-Firmen in derselben Branche vergleichbar, und vertritt einen konservativeren Standpunkt für die bilanzielle Behandlung von Forschungs- und Entwicklungskosten als der in den IAS vertretene Ansatz.

Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (Currency Hedging)

Entsprechend den Vorschriften der IAS werden Kurssicherungsgeschäfte, wenn sie eine Bewertungseinheit mit Kundenaufträgen bilden, auf die sie ausdrücklich bezogen sind, als „*micro hedging*“ bezeichnet. Erlöse aus diesen Kundenaufträgen werden nach Auslieferung des Produkts zum Wechselkurs des damit verbundenen Sicherungsgeschäftes in Euro ausgewiesen, was sich auf das Bruttoergebnis und das Betriebsergebnis auswirkt.

Kurssicherungsgeschäfte, die sich nicht auf einen bestimmten Kundenauftrag beziehen, werden als „*macro hedging*“ bezeichnet. Bei Fälligkeit, werden sie im Finanzergebnis erfasst, also getrennt von den nach der Auslieferung von Produkten ausgewiesenen Erlösen, obwohl sie den zugehörigen Geldzufluss sichern sollten. Am Ende jeder Rechnungslegungsperiode wird der Wert des Portfolios ausstehender „*macro hedges*“ mit dem Wechselkurs zum Bilanzstichtag auf der Grundlage des Terminkurses bewertet, der am Ende der maßgeblichen Rechnungslegungsperiode geschätzt wird. Die Änderung des Werts gegenüber der vorhergehenden Periode wird im Finanzergebnis ausgewiesen.

Erträge in anderen Währungen als Euro, die nicht zu einer Bewertungseinheit gehören, werden mit dem Wechselkurs des Tages in Euro umgerechnet, an dem der zugrundeliegende Verkauf stattfindet.

Ab dem 1. Januar 2001 und unter Einhaltung von IAS 39 wurden die meisten ausstehenden „*macro hedges*“ zu einem implizierten, dem Terminkurs zwischen Euro und US-Dollar zum 31. Dezember 2000 entsprechenden Umwandlungskurs mit spezifischen Kundenaufträgen verbunden und als „*micro hedges*“ zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Aufgrund dessen erwartet EADS, dass die in früheren Jahren zu beobachtenden erheblichen Schwankungen im Finanzergebnis deutlich reduziert werden, und dass Änderungen im Konzernergebnis eher den Veränderungen im Betriebsergebnis entsprechen als das in der Vergangenheit der Fall war.

Währungsmanagement

Die Umsatzerlöse von EADS werden in erster Linie in Dollar erzielt. Daher wirkt sich ein gegenüber dem Euro starker Dollar positiv auf die Ergebnisse von EADS aus, während ein sinkender Wechselkurs des Dollars gegenüber dem Euro negative Folgen haben kann.

Während die Umsatzerlöse von EADS in erster Linie in Dollar erzielt werden, fällt ein erheblicher Teil der Kosten in Euro an. Folglich sind die Gewinne in dem Ausmaß, in dem EADS es unterlässt, sein Währungsrisiko vom Zeitpunkt des Auftragseingangs bis zur Auslieferung durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Schwankungen des Dollar/Euro-Wechselkurses abhängig. In Übereinstimmung mit der Politik von EADS, Gewinne vor allem aus ihren operativen Geschäften zu ziehen, nutzt EADS Hedging-Strategien, um die Auswirkung eines schwächeren Dollar-Kurses gegenüber dem Euro auf diese Gewinne besser zu steuern und zu minimieren.

EADS unterhält zurzeit ein langfristig angelegtes Hedging-Portfolio mit Fälligkeitsterminen bis zum Jahr 2008, vorwiegend aus den Geschäften von Airbus. EADS sichert nur das tatsächliche Netto-Dollarrisiko im Hinblick auf Festaufträge ab, vor allem mit Hilfe von Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften. Die von EADS angewendete Währungsoptionsstrategie nutzt vor allem Devisentermingeschäfte, die den Kauf einer auf Dollar lautenden Put-Option und den Verkauf einer auf Dollar lautenden Call-Option mit jeweils demselben fiktiven Betrag und Fälligkeitstermin umfassen.

Angesichts der Tatsache, dass Hedging über langfristige Zeiträume in der Umsetzung teurer ist, beabsichtigt EADS, den Teil seines Netto-Wechselkursrisikos der zeitlich weiter entfernt liegt weniger abzusichern. Die Deckungsquoten können gegebenenfalls zur Berücksichtigung makroökonomischer Einflüsse auf die Devisenkassakurse und Zinsen angepasst werden.

Im Jahr 2000 wurden Sicherungsgeschäfte fällig, die ca. USD 7,2 Mrd. der Erträge von EADS in Dollar deckten. Zum März 2001 hat EADS den folgenden Anteil vorhandener Festaufträge abgesichert: 98 % im Jahr 2001, 98 % für das Jahr 2002, 82 % für das Jahr 2003 und 62 % für das Jahr 2004, was jeweils Erträgen von USD 8,1 Mrd., USD 8,0 Mrd., USD 6,1 Mrd. und USD 3,4 Mrd. entspricht. Für die Zeit nach 2004 hat EADS einen wesentlich kleineren Anteil an Festaufträgen abgesichert. Unter Berücksichtigung der als Ergebnis der Marktbewertung von Options- und Termingeschäften gebildeten Rückstellungen wird der Teil der Erträge, auf den die obigen, zum 31. Dezember 2000 ausstehenden Hedges sich beziehen, zu den folgenden Wechselkursen umgerechnet: (1) 0,99 Dollar pro Euro im Jahr 2001; (2) 1,00 Dollar pro Euro für das Jahr 2002; (3) 0,98 Dollar pro Euro für das Jahr 2003 und (4) 0,95 Dollar pro Euro für das Jahr 2004. Im Jahr 2000 wurde für die Umrechnung der Erträge in Dollar ein Kurs von 0,98 Dollar für 1 Euro zugrunde gelegt.

Eventualverbindlichkeiten

Bestimmte Verkaufsverträge für Airbus und ATR-Flugzeuge haben für Airbus Industrie und ATR GIE Finanzverpflichtungen erzeugt, die entweder gesamtschuldnerisch von den Konsortialpartnern getragen, auf bestimmte Parteien (wie zum Beispiel Zulieferer für Triebwerke) spezifisch umgelegt werden können oder für deren Betrag eine Obergrenze festgesetzt werden kann.

Es gibt drei grundsätzliche Arten solcher Verpflichtungen: (1) Garantien für Lease-Zahlungen, (2) Garantien für den Restwert von Flugzeugen oder Rückzahlung geschuldeter Darlehen und (3) Vereinbarungen zur Beteiligung an der Finanzierung des Kaufs von Flugzeugen durch Kunden.

Es werden auch Verpflichtungen zur Bereitstellung von Finanzgarantien im Zusammenhang mit Aufträgen eingegangen, die sich bei Airbus und ATR noch im Auftragsbestand befinden. Diese Garantien werden jedoch nicht als Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen, bis die Garantie ausgestellt worden ist, was bei Auslieferung des Flugzeugs der Fall ist. Dies hängt damit zusammen, dass (1) aller Wahrscheinlichkeit nach nicht alle derartigen Garantien ausgestellt werden, (2) Airbus bzw. ATR bis zur Auslieferung des Flugzeuges sich dessen Eigentum und dadurch dessen Wert vorbehält und die Garantien nicht ausstellt und (3) Garantien zum Teil von Dritten geleistet werden.

Zur Deckung voraussichtlich anfallender zukünftiger Aufwendungen werden Rückstellungen gebildet, unabhängig davon, ob die Flugzeugfinanzierung vom Konsortium oder einer seiner Tochtergesellschaften garantiert worden ist.

Die von EADS gemäß diesen Finanzierungsgarantien übernommenen Nettoverpflichtungen werden als Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen und entsprechen im Allgemeinen dem Anteil (80 % bezüglich Airbus und 50 % bezüglich ATR) (1) des Gesamtbetrages der von den GIE geleisteten Garantien, abzüglich (2) eines Prozentsatzes des Marktwertes des jeweils von der Garantie erfassten Flugzeugs (der unter der Verwendung von unabhängigen

Marktwertschätzungen ermittelt wird) und abzüglich (3) der Rückstellungen, die bereits bilanziert wurden. Die große Mehrheit dieser Garantien und das gesamte diesbezügliche Risiko entfällt auf Airbus-Garantien.

Am 31. Dezember 2000 beliefen sich die Netto-Eventualverbindlichkeiten von EADS hinsichtlich ausgelieferter Flugzeuge auf insgesamt Euro 313 Mio. gegenüber Euro 496 Mio. am 31. Dezember 1999. Die nachstehende Tabelle zeigt diese Verbindlichkeiten von EADS zum 31. Dezember 2000.

	<u>Summe</u> (in Mio. Euro)
Anteil von EADS an Finanzgarantien.....	3.868
Anteil des Marktwerts des damit verbundenen Flugzeugs	<u>(2.607)</u>
Verpflichtungen von EADS, netto	1.261
Rückstellungen	<u>(948)</u>
Eventualverbindlichkeiten (ohne Rückstellungen).....	<u>313</u>

Restrukturierung und andere Kosten

Nach dem Zusammenschluss zu EADS wurden bestimmte Restrukturierungspläne umgesetzt, die sich zum Teil aus der Integration der verschiedenen Gesellschaften und aus bestimmten Strukturveränderungen in einigen der wichtigsten Märkte der Gesellschaft ergaben. Insgesamt wurden im Jahr 2000 Restrukturierungsaufwendungen von Euro 152 Mio. ausgewiesen, für den Abbau von 3.000 Mitarbeitern unternehmensweit zwischen 2000 und 2002. Eingeschlossen sind hierin Rückstellungen in Höhe von Euro 52 Mio., die aufgrund der Entscheidung Funktionen zu rationalisieren und Aufgaben auszulagern, um Redundanzen zu beseitigen, die nach der Zusammenlegung der drei Hauptverwaltungen entstanden sind, bilanziert wurden. Kosten von Euro 37 Mio. im Geschäftsbereich Raumfahrt hingen mit dem Personalabbau bei Astrium und im EADS-Bereich Trägerraketen zusammen, und Rückstellungen von Euro 63 Mio. im Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme sind zur Rationalisierung von Defence Electronics, LFK und SST bestimmt.

Ferner ist eine einmalige Rückstellung von Euro 28. Mio. für den Geschäftsbereich Raumfahrt im Zusammenhang mit der Verkäuferfinanzierung für Globalstar ausgewiesen und weitere Vorsorgen von Euro 82 Mio. wegen der Abschreibung der Beteiligung an Globalstar gebucht worden.

Überblick

EADS ist das führende Unternehmen für Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigungsprodukte in Europa und das drittgrößte Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen weltweit. In Marktanteilen ausgedrückt gehört EADS zu den zwei größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, Hubschraubern zur zivilen Nutzung, kommerziellen Trägerraketen und Lenkflugkörpern und ist ein anerkannter Anbieter von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik.

EADS hat seine Tätigkeit organisatorisch wie folgt in fünf Geschäftsbereiche und im Hinblick auf die folgenden fünf Märkte unterteilt:

- **Airbus:** Verkehrsflugzeuge mit einer Kapazität von über 100 Sitzen;
- **Militärische Transportflugzeuge:** militärische Transportflugzeuge und Missionsflugzeuge;
- **Luftfahrt:** Hubschrauber für zivile und militärische Nutzung, militärische Kampf- und Trainingsflugzeuge, regionale Turboprop-Flugzeuge und leichte Verkehrsflugzeuge sowie Dienstleistungen für die Umrüstung und Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen;
- **Raumfahrt:** Satelliten, orbitale Infrastrukturen und Trägerraketen sowie die Bereitstellung von Trägerdiensten und
- **Verteidigung und Zivile Systeme:** Lenkflugkörpersysteme, Verteidigungselektronik und militärische und kommerzielle Telekommunikationslösungen, Logistik, Schulung, Tests sowie technische und andere Dienstleistungen.

Im Allgemeinen sind diese Fertigungstätigkeiten von langen Produktionszyklen geprägt und unterliegen den mittel- und langfristigen Trends in der zivilen Luftfahrt, Raumfahrt, Verteidigung und Telekommunikation. Ein weiteres wichtiges Merkmal vieler dieser Geschäfte ist das Ausmaß der Abhängigkeit von nationalen Budgets.

Ertragslage

Die folgende Tabelle zeigt die ungeprüfte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns für die jeweiligen 12-Monats-Zeiträume.

Ungeprüfte Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 1999 und 2000

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	1999	2000
	(in Mio. Euro)	
Umsatzerlöse	22.553	24.208
Umsatzkosten	(18.298)	(20.072)
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>4.255</u>	<u>4.136</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen	(2.213)	(2.510)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.324)	(1.339)
Sonstige betriebliche Erträge	475	342
Goodwill-Abschreibungen	<u>(424)</u>	<u>(429)</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	769	200
Finanzergebnis	<u>(1.846)</u>	<u>(1.315)</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern	(1.077)	(1.115)
Ertragsteuern	33	220
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	<u>(2)</u>	<u>(14)</u>
Konzernergebnis	<u>(1.046)</u>	<u>(909)</u>

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung vom Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern von EADS zum EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten, was nach Ansicht des Managements die Leistung von EADS widerspiegelt.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	1999	2000
	(in Mio. Euro)	
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	769	200
Einmalige Abschreibungen auf Marktwertanpassungen von:		
Sachanlagen	169	176
Vorräten	0	483
Goodwill-Abschreibung	424	429
Beteiligungserträge	<u>83</u>	<u>111</u>
EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten	<u>1.445</u>	<u>1.399</u>

Proforma-Konzernumsatzerlöse und EBIT nach Geschäftsbereichen

Die Tabelle unten zeigt eine Gliederung der Proforma-Konzernumsatzerlöse von EADS in den letzten zwei Jahren nach Geschäftsbereichen sowie den Proforma-Konzernaufwand für Forschung und Entwicklung sowie das Proforma-EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 1999				Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2000			
	Umsatzerlöse	Umsatzerlöse in % ⁽¹⁾	Forschung & Entwicklung	EBIT PGE ⁽²⁾	Umsatzerlöse	Umsatzerlöse in % ⁽¹⁾	Forschung & Entwicklung	EBIT PGE ⁽²⁾
Airbus	12.639	53,8	870	925	14.856	58,7	920	1.412
Militärische								
Transportflugzeuge	241	1,0	15	(20)	316	1,2	59	(63)
Luftfahrt.....	4.280	18,2	121	202	4.704	18,6	128	296
Raumfahrt.....	2.518	10,7	69	97	2.535	10,0	61	67
Verteidigung und Zivile								
Systeme.....	<u>3.830</u>	<u>16,3</u>	<u>197</u>	<u>86</u>	<u>2.909</u>	<u>11,5</u>	<u>161</u>	<u>(110)</u>
Zwischensumme	23.508	100,0	1.272	1.290	25.320	100,0	1.329	1.602
Eliminierungen und								
Sonstiges ⁽²⁾	<u>(955)</u>		<u>52</u>	<u>155</u>	<u>(1.112)</u>		<u>10</u>	<u>(203)</u>
EADS.....	<u>22.553</u>		<u>1.324</u>	<u>1.445</u>	<u>24.208</u>		<u>1.339</u>	<u>1.399</u>

(1) Vor Eliminierungen und Sonstigem.

(2) „EBIT PGE“ bezieht sich auf das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerplanmäßigen Kosten.

(3) Dazu gehören insbesondere Proforma-Anpassungen und -Eliminierungen von konzerninternen Transaktionen und Erträge aus der Vermietung von Büroräumen

Airbus

Die Proforma-Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Airbus stiegen von Euro 12.639 Mio. im Jahr 1999 um 17,5 % auf Euro 14.856 Mio. im Jahr 2000, vor allem infolge der erhöhten Flugzeugauslieferungen. Der Großteil dieser Zunahme fiel bei den „Single-Aisle“ – Flugzeugen der A319/A320/A321 – Familie an, die einen relativ niedrigen Kaufpreis haben. Im Jahr 2000 lieferte Airbus Industrie 241 Maschinen diese Typs aus, verglichen mit 222 Maschinen im Jahr 2000. Ferner kam es zu einer leichten Abnahme von 64 auf 62 bei den Auslieferungen von „Twin-Aisle“ – Flugzeugen der Typen A330/A340, während sich die Auslieferungen bei den „Twin-Aisle“ – Flugzeugen der Typen A300/A310 auf dem Vorjahresniveau hielten. Auf die Umsatzerlöse zwischen 1999 und 2000 wirkte sich außerdem die Stärkung des Dollar gegenüber dem Euro positiv aus. Ebenso signifikant waren die Auswirkungen einer Erhöhung der Preisleitindices, die es EADS ermöglichten, den Preis von Flugzeugen in der Zeit zwischen Auftrag und Liefertermin zu erhöhen, um in dieser Zeit entstandene höhere Personal- und Materialkosten weiterzugeben. Eine Darstellung der Auswirkung der Währungsschwankungen auf das operative Ergebnis von EADS und die Hedging-Politik von EADS findet sich unter „Erläuterungen zur Bilanzierung – Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (currency hedging)“ und „Währungsmanagement“.

Proforma-Forschungs- und Entwicklungskosten stiegen von Euro 870 Mio. im Jahr 1999 um 5,7 % auf Euro 920 Mio. im Jahr 2000, vor allem aufgrund der Fortsetzung der Projekte A340-500 und A340-600 und den Vorstadien des A380-Entwicklungsprojekts.

Das Proforma-EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten stieg von Euro 925 Mio. im Jahr 1999 um rund 52,6 % auf Euro 1.412 Mio. im Jahr 2000. Dieser Anstieg geht vor allem auf die Steigerung bei den Flugzeug-Auslieferungen, die positive Auswirkung des Wechselkurses von Dollar zu Euro, die Überarbeitung der Preisleitindices und auf Produktivitätssteigerungen zurück, Faktoren, die teilweise durch eine ungünstige Produktmischung aufgehoben werden.

Militärische Transportflugzeuge

Die Proforma-Umsatzerlöse im Geschäftsbereich MTA stiegen vor allem aufgrund der Zunahme der Verkäufe an den Geschäftsbereich Airbus von Euro 241 Mio. im Jahr 1999 um 31,1 % auf Euro 316 Mio. im Jahr 2000.

Die Proforma-Aufwendungen für Forschung und Entwicklung stiegen vor allem infolge der Kosten für das A400M-Projekt im Vorfeld der Entwicklung und für die Weiterführung des C-295-Entwicklungsprojekts von Euro 15 Mio. im Jahr 1999 um rund 290 % auf Euro 59 Mio. im Jahr 2000.

Das Proforma-EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten zeigte im Jahr 1999 einen Verlust von Euro 20 Mio. und im Jahr 2000 einen Verlust von Euro 63 Mio., was in erster Linie auf eine ungünstige Produktmischung und weniger Auslieferungen militärischer Flugzeuge zurückzuführen ist.

Luftfahrt

Die Proforma-Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Luftfahrt stiegen vor allem aufgrund der erhöhten Umsatzerlöse bei Eurocopter und anderen Projekten für Militärflugzeuge, darunter das Eurofighter-Entwicklungsprogramm und der Bau von Produktionsstätten für den Eurofighter, von Euro 4.280 Mio. im Jahr 1999 um 9,9 % auf Euro 4.704 Mio. im Jahr 2000.

Der Proforma-Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg von Euro 121 Mio. im Jahr 1999 um 5,8 % auf Euro 128 Mio. im Jahr 2000.

Das Proforma-EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten stieg vor allem aufgrund der größeren Anzahl ausgelieferter Flugzeuge, einer Verbesserung der Gewinnspanne und der positiven Effekte der Wechselkursentwicklung von Euro 202 Mio. im Jahr 1999 um 46,5 % auf Euro 296 Mio. im Jahr 2000.

Raumfahrt

Die Proforma-Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Raumfahrt stiegen von Euro 2.518 Mio. im Jahr 1999 um 0,7 % auf Euro 2.535 Mio. im Jahr 2000, vor allem aufgrund der Ariane V, ATV und Telekommunikationssatelliten-Lieferungen. Dieses Ergebnis wurde jedoch teilweise vermindert durch die Herausnahme von Sodern aus dem Konsolidierungskreis. Sodern ist ein Unternehmen, das optische Sensorgeräte für Satelliten herstellt.

Die Proforma-Forschungs- und Entwicklungskosten sanken von Euro 69 Mio. im Jahr 1999 um 11,6 % auf Euro 61 Mio. im Jahr 2000.

Das Proforma-EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten sank vor allem wegen der mit den Trägerraketen von EADS und der mit Astrium verbundenen Restrukturierungskosten sowie einer mit der Verkäuferfinanzierung für Globalstar zusammenhängenden Rückstellung, die teilweise durch Produktivitätssteigerungen ausgeglichen wurde, von Euro 97 Mio. im Jahr 1999 um 30,9 % auf Euro 67 Mio. im Jahr 2000.

Verteidigung und Zivile Systeme

Die Umsatzerlöse sanken im Bereich Verteidigung und Zivile Systeme von Euro 3.830 Mio. im Jahr 1999 um 24,0 % auf Euro 2.909 Mio. im Jahr 2000. Dieser Rückgang ist vor allem auf die Änderung der Konsolidierungsmethode von MNC und NNG zurückzuführen, der aber durch die Mitte 2000 wirksam gewordene Konsolidierung von EDSN teilweise ausgeglichen wurde, und auf die Folgen des rückläufigen deutschen Verteidigungshaushalts.

Die Proforma-Forschungs- und Entwicklungskosten sanken vor allem aufgrund der oben erwähnten Faktoren von Euro 197 Mio. im Jahr 1999 um 18,3 % auf Euro 161 Mio. im Jahr 2000.

Das Proforma-EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten entwickelte sich aufgrund eines Umsatzrückgangs und Restrukturierungsrückstellungen von einem Gewinn von Euro 86 Mio. im Jahr 1999 zu einem Verlust von Euro 110 Mio. im Jahr 2000. Die Ergebnisse von 1999 wurden unter anderem durch den Einmaleffekt des Verkaufs von Nortel Matra Cellular und bestimmter anderer Vermögenswerte beeinflusst.

Ertragslage von EADS: Geschäftsjahr 2000 im Vergleich zu 1999

Proforma-Konzernumsatzerlöse

Die Proforma-Konzernumsatzerlöse von EADS stiegen von Euro 22.553 Mio. im Jahr 1999 um 7,3 % auf Euro 24.208 Mio. im Jahr 2000. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf eine Steigerung der Umsatzerlöse aus Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen durch Airbus von 294 im Jahr 1999 ausgelieferten Maschinen gegenüber 311 Maschinen im Jahr 2000 sowie den Auswirkungen der überarbeiteten Preisleitindices zurückzuführen. Ebenfalls von Bedeutung war die Steigerung der Umsatzerlöse im Geschäftsbereich Luftfahrt. Diese Faktoren wurden teilweise durch niedrigere Umsatzerlöse im Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme vermindert.

Eine stark positive Wirkung auf die Umsatzerlöse hatte angesichts der Bedeutung der von EADS in Dollar erzielten Umsätze die Stärke des Dollar gegenüber dem Euro im Verlauf des Jahres 2000.

Eine Darstellung der Auswirkungen der Währungsschwankungen auf die Ertragslage von EADS und der von EADS ergriffenen Hedging-Maßnahmen findet sich auch unter „— Währungsmanagement“ und „Erläuterungen zur Bilanzierung — Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (Currency Hedging)“.

Proforma-Konzernumsatzkosten

Die Proforma-Konzernumsatzkosten stiegen von Euro 18.298 Mio. im Jahr 1999 um 9,7 % auf Euro 20.072 Mio. im Jahr 2000. Dieser Anstieg ist zum größten Teil auf eine Steigerung der Auslieferungen von Airbus-Flugzeugen sowie auf einmalige Kosten in Höhe von Euro 483 Mio. infolge der Abschreibung von Marktwertanpassungen auf Vorräte, die im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss zu EADS bilanziert wurden. Ebenso war der mit Restrukturierungen in den Geschäftsbereichen Verteidigung und Zivile Systeme sowie Raumfahrt verbundene Aufwand von Bedeutung.

Proforma- Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Proforma- Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Konzerns stiegen von Euro 2,213 Mio. im Jahr 1999 um 13,4 % auf Euro 2,510 Mio. im Jahr 2000. Die Steigerung ist auf verstärkte Geschäftstätigkeit der Gesellschaft sowie auf mit der Rationalisierung der Hauptverwaltungsaufgaben verbundene Rückstellungen und einmaligen, mit einer Verkäuferfinanzierung für Globalstar verbundenen Kosten.

Proforma-Forschungs- und Entwicklungskosten

Die Proforma-Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns stiegen von Euro 1.324 Mio. im Jahr 1999 um 1,1 % auf Euro 1.339 Mio. im Jahr 2000, was vor allem auf die Steigerung der mit den A340-500, A340-600 und A380 Projekten verbundenen Kosten zurückzuführen ist und teilweise durch die geänderte Konsolidierungsmethode von MNC und NNG aufgehoben wurde.

Proforma sonstige betriebliche Erträge

Die Proforma sonstigen betrieblichen Erträge des Konzerns repräsentieren hauptsächlich Erträge aus dem Verkauf von Beteiligungen und Sachanlagen und Mieterträge. Die Proforma sonstigen betrieblichen Erträge von EADS beliefen sich im Jahr 1999 auf Euro 475 Mio. gegenüber Euro 342 Mio. im Jahr 2000, ein Rückgang um 28,0 %. Ein großer Teil dieses Rückgangs ist mit der einmaligen Wirkung des 1999 erfolgten Verkaufs von ATEV, der Muttergesellschaft von Sextant Avionique, verbunden.

Proforma Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern

Das Proforma Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern des Konzerns sank von Euro 769 Mio. im Jahr 1999 um 74,0 % auf Euro 200 Mio. im Jahr 2000, was auf die oben erläuterten Faktoren, insbesondere die einmaligen Kosten im Zusammenhang mit den Marktwertanpassungen zurückzuführen ist.

Proforma-Konzernfinanzergebnis

Das Proforma-Konzernfinanzergebnis umfasst in erster Linie Beteiligungsergebnisse (darunter Gewinne oder Verluste von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden), Netto-Zinsaufwand und Wechselkursgewinne oder -verluste. Das für 1999 auf einer Proforma-Basis ermittelte Finanzergebnis von EADS zeigte einen Nettoverlust von Euro 1.846 Mio. gegenüber einem Nettoverlust von Euro 1.315 Mio. im Jahr 2000. Diese Schwankung hängt hauptsächlich mit der Stichtagsbewertung der Finanzinstrumente der Gesellschaft zusammen, die wiederum eine Auswirkung des Einsatzes der Makro-Hedging-Bilanzierung war. Im Verlauf des Jahres 2000 nahm der Wert des US-Dollars gegenüber dem Euro in geringerem Maße zu als im Jahr 1999. Darüber hinaus wurde das Makro-Hedging-Portfolio im Jahr 2000 teilweise genutzt. Beide Effekte trugen zur Verringerung der Verluste im Finanzbereich bei. Ab 2001 werden die meisten dann ausstehenden Makro-Hedging-Geschäfte, wie von IAS 39 gefordert, mit bestimmten Aufträgen im Auftragsbestand verbunden und als Mikro-Hedges ausgewiesen. Siehe „Erläuterungen zur Bilanzierung — Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (Currency Hedging)“.

Proforma Ergebnis vor Ertragsteuern

Der Proforma Verlust vor Ertragsteuern des Konzerns stieg von Euro 1.077 Mio. im Jahr 1999 um 3,5 % auf einem Verlust von Euro 1.115 Mio. im Jahr 2000.

Proforma-Ertragsteuern

Im Jahr 1999 wies EADS einen Proforma-Steuerertrag von Euro 33 Mio. aus gegenüber einem Ertrag von Euro 220 Mio. im Jahr 2000. Dies hing in erster Linie mit im Jahr 2000 in Kraft getretenen Änderungen von Ertragsteuersätzen zusammen.

Proforma-Konzernergebnis

Aufgrund der oben beschriebenen Faktoren erlitt EADS im Jahr 2000 einen Proforma-Verlust von Euro 909 Mio., während der Proforma-Verlust im Jahr 1999 Euro 1.046 Mio. betrug.

Liquidität und Mittelherkunft/-verwendung

Die folgende Tabelle stellt eine Zusammenfassung der ungeprüften Kapitalflussrechnung des Konzerns für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 1999 und 2000 dar.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	1999	2000
	(in Mio. Euro)	(in Mio. Euro)
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.538	3.159
<i>Davon Veränderungen bei Posten des Umlaufvermögens und sonstigen betrieblichen Passiva</i>	785	1.460
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(1.340)	(1.628)
Proforma freier Cash Flow	198	1.531
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(275)	1.635
<i>Davon Kapitalerhöhung</i>	69	1.540
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel	(27)	6
Erhöhung (Verminderung) der liquiden Mittel	<u>(104)</u>	<u>3.172</u>

Durch Geschäftstätigkeit geschaffener Proforma-Cash Flow in Höhe von Euro 3.159 Mio. ist hauptsächlich durch den Verkauf von Flugzeugen seitens Airbus Industrie, verbesserte Betriebsleistungen und einer vor allem den höheren Beträgen von Vorauszahlungen der Kunden zuzurechnenden Verminderung des notwendigen Betriebskapitals erzeugt worden.

Proforma-Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von Euro 1.628 Mio. ergaben sich in erster Linie aus dem weiterhin hohen Umfang der mit der Modernisierung und Vergrößerung von Fabriken und Maschinen verbundenen Investitionsausgaben.

Proforma-Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von Euro 1.635 Mio. stammt in erster Linie aus einer Kapitalerhöhung, die zum Zeitpunkt der Emission der Aktien der Gesellschaft im Juli 2000 stattfand.

Investitionsausgaben

Im Verlauf des Geschäftsjahrs zum 31. Dezember 2000 wurden die jeweils entstandenen Proforma-Investitionsausgaben durch Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit und aus externer Finanzierung, vor allem der Kapitalerhöhung im Juli 2000, gedeckt. Diese Investitionsausgaben dienten vor allem den verschiedenen Flugzeugentwicklungsprojekten.

Für den Zeitraum von 2001 bis 2003 wird angenommen, dass über die Hälfte der Investitionsausgaben von EADS im Zusammenhang mit dem Airbus-Geschäft anfallen werden, wie etwa die Einrichtung und Erweiterung von Produktionsstätten für Airbus-Flugzeuge. Insbesondere das Entwicklungsprojekt für das Großraumflugzeug A380 wird erhebliche Investitionsausgaben erfordern. Siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS – Airbus – Produkte und Meilensteine“. Weitere Investitionsausgaben werden im Zusammenhang mit der Ausweitung und Fertigstellung von Produktionsstätten für vorhandene Airbus-Modelle als Teil der geplanten Beschleunigung der Airbus-Produktionsquoten bis einschließlich 2003 anfallen.

Mittelherkunft und Sonstige Finanzierung

EADS finanziert ihre Produktionstätigkeit und Produktentwicklungsprojekte im Allgemeinen und insbesondere die Entwicklung neuer Verkehrsflugzeuge durch eine Kombination von Mitteln, die sich aus der Geschäftstätigkeit, Anzahlungen von Kunden, Partnerschaften mit Subunternehmern zur gemeinsamen Risikoübernahme und

rückzahlbaren Zuschüssen zusammensetzen. Ferner kommen den militärischen Aktivitäten von EADS die von Regierungsseite finanzierten Forschungs- und Entwicklungsaufträgen zugute. Im Juli 2000 führte EADS eine Kapitalerhöhung durch, deren Mittelzufluss erheblich zur Verbesserung der Position der Gesellschaft bezüglich liquider Mittel beigetragen hat. Aufgrund ihres hohen Netto-Zahlungsmittelbestands in Höhe von Euro 2.143 Mio. zum 31. Dezember 2000 und des hohen erwarteten Cash Flows aus der Geschäftstätigkeit plant EADS zurzeit nicht, in den kommenden Jahren ihr Fremdkapital an den Finanzmärkten zu erhöhen oder neues Eigenkapital zu emittieren. Dennoch erhielt EADS kürzlich Ratings von Standard & Poor's (A/A1) und von Moody (A2), die ihr — sollte EADS ihre Pläne ändern — den Zugang zu den Finanzmärkten erleichtern würden. All dies sollte der Gesellschaft zusätzliche Flexibilität für zukünftige strategische Initiativen verschaffen.

Ungeprüfter Pro Forma Konzernabschluss für die Geschäftsjahre 1999 und 2000

Pro Forma Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2000 Pro Forma ungeprüft Mio. €	1999 Pro Forma ungeprüft Mio. €
Umsatzerlöse	24.208	22.553
Umsatzkosten	<u>(20.072)</u>	<u>(18.298)</u>
Bruttoergebnis vom Umsatz	4.136	4.255
Vertriebs-, allg. Verwaltungs- und sonstige betriebliche Aufwendungen	(2.510)	(2.213)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.339)	(1.324)
Sonstige betriebliche Erträge	<u>342</u>	<u>475</u>
Abschreibung Goodwill	<u>(429)</u>	<u>(424)</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	200	769
Finanzergebnis	<u>(1.315)</u>	<u>(1.846)</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern	<u>(1.115)</u>	<u>(1.077)</u>
Ertragsteuern	220	33
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	<u>(14)</u>	<u>(2)</u>
Konzernergebnis	<u><u>(909)</u></u>	<u><u>(1.046)</u></u>

Pro Forma Konzernbilanz

	31. Dezember 2000 <u>Pro Forma ungeprüft</u> Mio. €	31. Dezember 1999 <u>Pro Forma ungeprüft</u> Mio. €
AKTIVA		
Anlagevermögen	20.894	19.952
Immaterielle Vermögensgegenstände.....	8.165	8.329
Sachanlagevermögen.....	8.120	7.693
Finanzanlagen	4.609	3.930
Umlaufvermögen	16.745	13.794
Vorräte (netto)	2.081	1.218
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	4.118	4.509
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.....	2.624	3.317
Wertpapiere.....	4.682	1.575
Zahlungsmittel	3.240	3.175
Latente Steuern	3.151	2.821
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>654</u>	<u>651</u>
Summe Aktiva	<u><u>41.444</u></u>	<u><u>37.218</u></u>
PASSIVA		
Eigenkapital	10.250	9.377
Anteile im Fremdbesitz	221	212
Rückstellungen	8.684	7.432
Verbindlichkeiten	18.247	16.117
Finanzverbindlichkeiten.....	5.779	5.696
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....	4.268	3.856
Übrige Verbindlichkeiten	8.200	6.565
Latente Steuern	1.128	1.345
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>2.914</u>	<u>2.735</u>
Summe Passiva	<u><u>41.444</u></u>	<u><u>37.218</u></u>

Pro Forma Konzern-Kapitalflußrechnung

	2000 <u>Pro Forma</u> ungeprüft (in Mio. EUR)	1999 <u>Pro Forma</u> ungeprüft
Konzernergebnis	(909)	(1.046)
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis.....	14	2
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen.....	(77)	(290)
Abschreibung auf das Anlagevermögen.....	1.540	1.272
Bewertungsänderungen bei Vorräten.....	483	0
Veränderung der Rückstellungen.....	1.259	838
Veränderung der latenten Steuern.....	(611)	(23)
Veränderung der übrigen Aktiva und Passiva.....	<u>1.460</u>	<u>785</u>
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.159	1.538
Investitionen im Anlagevermögen.....	(1.590)	(1.456)
Veränderung liquider Mittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises.....	<u>(38)</u>	<u>116</u>
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(1.628)	(1.340)
Ergebnisabführungen an Anteilseigner.....	0	(1.305)
Gezahlte Dividenden.....	(31)	0
Kapitalerhöhung.....	1.540	69
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten.....	83	1.012
Sonstiges.....	<u>43</u>	<u>(51)</u>
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	1635	(275)
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel.....	<u>6</u>	<u>(27)</u>
Veränderungen der liquiden Mittel	3.172	(104)
Zahlungsmittelbestand		
Liquide Mittel zum Jahresanfang.....	4.750	4.854
Liquide Mittel zum Jahresende.....	7.922	4.750

5.2 Jahresabschlüsse

5.2.1 Konzernabschluss

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Jahre 2000 und 1999

	<u>Anmerkung</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
		<u>(in Millionen €)</u>	
Umsatzerlöse	3, 21	19.427	12.236
Umsatzkosten	4	<u>(16.004)</u>	<u>(9.624)</u>
Bruttoergebnis vom Umsatz		<u>3.423</u>	<u>2.612</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	4	(2.144)	(1.358)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(1.077)	(689)
Sonstige betriebliche Erträge	5	251	312
Abschreibung Goodwill		<u>(277)</u>	<u>(127)</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden		<u>176</u>	<u>750</u>
Finanzergebnis	6	<u>(1.320)</u>	<u>(1.724)</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden		<u>(1.144)</u>	<u>(974)</u>
Ertragsteuern	7	264	352
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis		<u>(23)</u>	<u>(22)</u>
Konzernergebnis		<u>(903)</u>	<u>(644)</u>

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Für 1999 wurden die Beträge gemäß des offiziell festgelegten Umrechnungskurses von französischen Francs in Euro umgerechnet.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernbilanz
zum 31. Dezember 2000 und 1999

	<u>Anmerkung</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
		(in Millionen €)	
Aktiva			
Immaterielle Vermögensgegenstände	8	8.165	2.446
Sachanlagen.....	8	8.120	3.428
Finanzanlagen	9	<u>4.609</u>	<u>2.401</u>
Anlagevermögen		<u>20.894</u>	<u>8.275</u>
Vorräte	10	2.081	142
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	11	4.118	2.915
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.....	12	2.624	1.251
Wertpapiere	13	4.682	1.574
Zahlungsmittel.....		<u>3.240</u>	<u>759</u>
Umlaufvermögen		<u>16.745</u>	<u>6.641</u>
Latente Steuern	7	3.151	1.379
Rechnungsabgrenzungsposten		<u>654</u>	<u>635</u>
Summe Aktiva		<u>41.444</u>	<u>16.930</u>
Passiva			
Gezeichnetes Kapital.....		807	1.231
Rücklagen		9.359	992
Kumuliertes übriges Comprehensive Income		<u>84</u>	<u>87</u>
Eigenkapital	14	<u>10.250</u>	<u>2.310</u>
Anteile in Fremdbesitz		221	196
Rückstellungen	15	8.684	2.399
Finanzverbindlichkeiten	16	5.779	3.681
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....	17	4.268	2.439
Übrige Verbindlichkeiten.....	17	<u>8.200</u>	<u>3.947</u>
Verbindlichkeiten		<u>18.247</u>	<u>10.067</u>
Latente Steuern	7	1.128	16
Rechnungsabgrenzungsposten		<u>2.914</u>	<u>1.942</u>
Summe Passiva		<u>41.444</u>	<u>16.930</u>

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Für 1999 wurden die Beträge gemäß des offiziell festgelegten Umrechnungskurses von französischen Francs in Euro umgerechnet.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzern-Kapitalflußrechnung
für die Jahre 2000 und 1999

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	(in Millionen €)	
Konzernergebnis.....	(903)	(644)
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	23	22
Überleitungsposten vom Konzernergebnis zum Cash Flow aus Geschäftstätigkeit		
Abschreibungen auf das Anlagevermögen.....	1.121	523
Bewertungsänderung bei Vorräten.....	483	0
Veränderung der latenten Steuern.....	(694)	(423)
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen.....	48	(267)
Veränderung der Rückstellungen.....	1.019	316
Ergebnisse der at equity bilanzierten Beteiligungen.....	(110)	(56)
Veränderung der übrigen Aktiva und Passiva.....	<u>1.594</u>	<u>1.309</u>
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit.....	<u><u>2.581</u></u>	<u><u>780</u></u>
Investitionen:		
— Erwerb von Anlagevermögen.....	(1.546)	(1.092)
— Erlöse aus Abgängen von Anlagevermögen.....	487	833
Veränderung liquider Mittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises.....	<u>2.671</u>	<u>35</u>
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit.....	<u><u>1.612</u></u>	<u><u>(224)</u></u>
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten.....	(103)	329
Gezahlte Dividenden.....	(31)	0
Kapitalerhöhung.....	1.540	0
Sonstiges	(16)	(17)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit.....	<u><u>1.390</u></u>	<u><u>312</u></u>
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel.....	<u>6</u>	<u>(27)</u>
Veränderung der liquiden Mittel.....	<u><u>5.589</u></u>	<u><u>841</u></u>
Liquide Mittel		
zum Jahresanfang.....	<u><u>2.333</u></u>	<u><u>1.492</u></u>
zum Jahresende.....	<u><u>7.922</u></u>	<u><u>2.333</u></u>

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Für 1999 wurden die Beträge gemäß des offiziell festgelegten Umrechnungskurses von französischen Francs in Euro umgerechnet.

Im Bestand der liquiden Mittel sind auch Wertpapiere enthalten.

Die folgenden Zusatzangaben sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Gezahlte Zinsen.....	239	121
Gezahlte Ertragsteuern.....	206	4

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
für die Jahre 2000 und 1999

	<u>Gezeichnetes Kapital</u>	<u>Rücklagen</u>	<u>Kumuliertes übriges Comprehensive Income</u>	<u>Gesamt</u>
	(in Millionen €)			
Stand am 1. Januar 1999	<u>703</u>	<u>(1.131)</u>	<u>82</u>	<u>(346)</u>
Abgang der Thomson-CSF Anteile		(203)		(203)
Einlage der Anteile an Dassault Aviation durch den französischen Staat (Verkehrswert).....	141	842		983
Einlage der Anteile an MHT durch Lagardère SCA (Verkehrswert).....	387	2.128		2.515
Konzernergebnis.....		(644)		(644)
Übriges Comprehensive Income.....			5	5
Stand am 31. Dezember 1999	<u>1.231</u>	<u>992</u>	<u>87</u>	<u>2.310</u>
EADS N.V. (Fünzigtausend €)				
Einlage von ASM in EADS N.V. (Buchwert).....	(827)	827		0
Einlage von Dasa in EADS N.V. (Verkehrswert).....	266	5.969		6.235
Einlage von Casa in EADS N.V. (Verkehrswert)	45	1.002		1.047
Kapitalerhöhung	80	1.366		1.446
Kapitalerhöhung ESOP (einschließlich Discount)	12	193		205
IPO Kosten.....		(56)		(56)
Konzernergebnis.....		(903)	—	(903)
Dividende		(31)		(31)
Übriges Comprehensive Income.....			(3)	(3)
Stand am 31. Dezember 2000	<u>807</u>	<u>9.359</u>	<u>84</u>	<u>10.250</u>

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Für 1999 wurden die Beträge gemäß des offiziell festgelegten Umrechnungskurses von französischen Francs in Euro umgerechnet.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang (in Millionen €)

ENTSTEHUNG DER EADS IN 2000

Die **European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.** („EADS“ oder der „Konzern“), eine niederländische Kapitalgesellschaft mit Sitz in Amsterdam, gehört zu den führenden Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen, Lenkflugkörpern, Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Der Konzern entstand durch die Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra S.A. („ASM“), der Luft- und Raumfahrt- sowie der Verteidigungsaktivitäten der DaimlerChrysler AG („Dasa“), sowie von Construcciones Aeronauticas S.A. („Casa“).

In Folge der Verträge zum Unternehmenszusammenschluss vom 14. Oktober 1999 und 2. Dezember 1999 („**Business Combination Agreements**“) wurden die Vermögensgegenstände und Schulden der ASM am 8. Juli 2000 im Wege der Sacheinlage in die EADS eingebracht. Gleichzeitig wurde jede ihrer 403.687.775 ausstehenden Aktien in je eine Aktie der EADS umgetauscht. Da EADS N.V. vor der Einlage nicht operativ tätig war, wurden sowohl für den Vergleichszeitraum 1999 als auch für den Zeitraum bis zum 8. Juli 2000 die historischen, konsolidierten Abschlüsse der ASM herangezogen. Eine Beschreibung zur Bildung der ASM ist in Anmerkung 2 dargestellt.

In Übereinstimmung mit den „**Business Combination Agreements**“ übernahm EADS zum 10. Juli 2000 sämtliche Vermögensgegenstände und Schulden der Dasa durch Ausgabe von 266.625.182 Aktien, sowie der Casa durch Ausgabe von 44.690.871 Aktien. Gleichzeitig mit dem Erwerb von Dasa und Casa boten die Gruppe und ihre Gesellschafter 146.454.136 Inhaberaktien (einschließlich 11.769.259 Aktien in einem Angebot an Mitarbeiter) im Rahmen eines Börsengangs zu € 19,00 (€ 18,00 für Privatanleger) pro Aktie an.

Konsolidierungstechnisch wurden die Transaktionen als ein Unternehmenszusammenschluss unter Anwendung der Erwerbsmethode behandelt, in dem ASM als Erwerber auftritt. Es wurden Anpassungen vorgenommen, um bestimmten identifizierbaren erworbenen Vermögensgegenständen und Schulden von Dasa und Casa den Überhang der Verkehrswerte über ihre Buchwerte (€ 5.860 bzw. € 1.095) auf der Basis der endgültig festgelegten Marktwerte, zuzuordnen:

<u>Dasa:</u>	<u>Juli 2000</u>
Anlagevermögen	1.347
Umlaufvermögen	408
Goodwill.....	5.002
Latente Steuern und Schulden.....	(897)
	<u>5.860</u>
 <u>Casa:</u>	 <u>Juli 2000</u>
Anlagevermögen	208
Umlaufvermögen	185
Goodwill.....	839
Latente Steuern und Schulden.....	(137)
	<u>1.095</u>

Der Goodwill aus dem Kauf wird über die erwartete Nutzungsdauer von 20 Jahren abgeschrieben. Der beiliegende Konzernabschluss der EADS enthält die Ergebnisse von ASM für den gesamten Zeitraum, sowie von Dasa und Casa seit dem Erwerb.

Zur Bildung von ASM in 1999 verweisen wir auf Anmerkung 2.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

GRUNDLAGEN UND METHODEN

Der Konzernabschluss der EADS wurde erstmals in Übereinstimmung mit den Rechnungslegungsgrundsätzen des International Accounting Standards Committee („IASC“) und den vom Standing Interpretations Committee des IASC (SIC) herausgegebenen Interpretationen aufgestellt, mit der Ausnahme, dass Entwicklungskosten zum Zeitpunkt des Anfalls als Aufwand behandelt werden (vgl. Anmerkung 1). EADS hat bestimmte Vereinfachungen in Übereinstimmung mit SIC-8 in Anspruch genommen. Diese Vereinfachungen beziehen sich grundsätzlich auf Anhangsangaben für 1999 zu Cash Flow, Leasing und zum Anlagespiegel. Die folgenden International Accounting Standards („IAS“) wurden bereits vor ihrem Inkrafttreten freiwillig im Konzernabschluss des Jahres 1999 angewandt:

- IAS 16 (überarbeitet 1998) Sachanlagen
- IAS 22 (überarbeitet 1998) Unternehmenszusammenschlüsse
- IAS 28 (überarbeitet 1998) Bilanzierung von Anteilen an assoziierten Unternehmen
- IAS 31 (überarbeitet 1998) Rechnungslegung über Anteile an Joint Ventures
- IAS 36 Wertminderung von Vermögenswerten
- IAS 37 Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualverbindlichkeiten
- IAS 38 Immaterielle Vermögensgegenstände

Bis zur Bildung der EADS wurde der Konzernabschluss der ASM in Übereinstimmung mit den französischen Rechnungslegungsgrundsätzen („**French GAAP**“) aufgestellt. In Zusammenhang mit dem Unternehmenszusammenschluss wurden die Konzernabschlüsse der ASM für 1999 und für den Zeitraum in 2000 vor dem Zusammenschluss von „**French GAAP**“ auf IAS übergeleitet.

1. Grundsätze der Rechnungslegung

Konsolidierung — Alle wesentlichen Tochterunternehmen unter der Kontrolle der EADS sind in den Konzernabschluss einbezogen. Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn EADS zwischen 20% und 50% der Anteile hält („**assoziierte Unternehmen**“). Wesentliche Joint Ventures, bei denen eine gemeinschaftliche Leitung vorliegt, werden quotal konsolidiert (vgl. Anmerkung 2). Übrige Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten angesetzt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem auf das Mutterunternehmen entfallenden anteiligen Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt („**Erwerbsmethode**“). Eine Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital wird ganz oder teilweise den Vermögensgegenständen und Schulden des Tochterunternehmens zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Goodwill aktiviert und über die voraussichtliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert.

Währungsumrechnung

Transaktionen in Fremdwährung — Transaktionen in Fremdwährung werden zu dem Kurs in Euro umgerechnet, der am Tag der Transaktion gültig war. Monetäre Vermögensgegenstände und Schulden in Fremdwährung werden zum Wechselkurs am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Gewinne und Verluste aus Währungsumrechnungen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Nicht-monetäre Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung, die zu historischen Kosten angesetzt sind werden mit dem Wechselkurs am Tag der Transaktion in Euro umgerechnet.

Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen — Die Vermögensgegenstände und Schulden ausländischer Tochterunternehmen, deren lokale Währung nicht der Euro ist, werden grundsätzlich mit dem Stichtagskurs umgerechnet, die Gewinn- und Verlustrechnungen hingegen mit Jahresdurchschnittskursen. Umrechnungsdifferenzen aus der Währungsumrechnung bei den Vermögens- und Schuldposten gegenüber der

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

Umrechnung des Vorjahres werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst („**Accumulated Other Comprehensive Income**“, unter Berücksichtigung latenter Steuern).

Umsatzrealisierung — Umsätze werden nach dem Gefahrenübergang bzw. nach Leistungserbringung realisiert. Bei langfristiger Auftragsfertigung werden die Umsätze nach der Percentage-of-Completion-Methode entsprechend dem Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine bzw. dem Leistungsfortschritt erfasst. Änderungen der Gewinnmargen werden im Ergebnis des laufenden Jahres berücksichtigt. Zu jedem Bilanzstichtag werden die bestehenden Verträge bezüglich möglicher Risiken überprüft. Bei sich abzeichnenden Verlusten werden entsprechende Rückstellungen gebildet.

Leistungsabhängige Incentives werden in den geplanten Gewinnmargen berücksichtigt, wenn ausreichende Informationen über die erreichten Leistungsfortschritte vorliegen. Vertragsstrafen werden dann erfolgswirksam berücksichtigt, wenn eine Inanspruchnahme wahrscheinlich erscheint.

Flugzeugverkäufe, die gegebene Wertgarantien beinhalten, werden als „**Operating Lease**“ bilanziert, wenn das Risiko, das mit der Wertgarantie verbunden ist, als wesentlich betrachtet wird.

Produktbezogene Aufwendungen — Aufwendungen für Werbung und Absatzförderung sowie sonstige absatzbezogene Aufwendungen werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung — Aufwendungen für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam behandelt. Fremdfinanzierte Forschungs- und Entwicklungsverträge führen zu Umsatzerlösen.

Ertragsteuern — Latente Ertragsteuern werden im Konzernabschluss der EADS in Übereinstimmung mit IAS 12 — Income Taxes- bilanziert. Aktive und passive latente Steuern spiegeln zukünftig entstehende Steuer- oder -minderbelastungen wider, die sich aus temporären Bewertungsunterschieden zwischen den Buchwerten und den steuerlichen Werten sowie aufgrund steuerlicher Verlustvorträge und Steuervergünstigungen ergeben. Latente Steuern werden mit dem Ertragsteuersatz berechnet, der nach gegenwärtiger Rechtslage zu dem Zeitpunkt anzuwenden ist, zu dem sich die zeitlichen Differenzen voraussichtlich wieder ausgleichen. Zukünftige Steuersatzänderungen dürfen erst im Jahr der Gesetzesänderung berücksichtigt werden.

Latente Steuern werden im EADS-Konzernabschluss nur dann aktiviert, wenn die Wahrscheinlichkeit, dass die Entlastungseffekte tatsächlich realisiert werden, mehr als 50% beträgt.

Behandlung von Aufwendungen in Zusammenhang mit dem Börsengang — Externe Aufwendungen, die direkt im Zusammenhang mit dem Börsengang der EADS anfielen, wurden unter Berücksichtigung darauf entfallender Steuererminderungen von den Rücklagen abgesetzt.

Immaterielle Anlagewerte — Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und im allgemeinen linear über ihre Nutzungsdauer von 3 bis 10 Jahren abgeschrieben. Goodwills werden aktiviert und über einen Zeitraum von 5 bis 20 Jahren abgeschrieben. Die Goodwills werden regelmäßig auf der Basis geschätzter zukünftiger Cash Flows auf ihre Werthaltigkeit überprüft.

Sachanlagen — Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Abschreibungen werden grundsätzlich linear vorgenommen. Die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Es wird von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen: 6 bis 50 Jahre für Gebäude, 6 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Langfristiges Vermögen — Der Konzern überprüft langfristig genutztes Vermögen auf Werthaltigkeit, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes dessen beizulegenden Wert überschreiten könnte.

Leasing — Die EADS nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen. Die IAS enthalten Regeln, nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob dem Leasingnehmer (sog. „**Finance Lease**“) oder dem Leasinggeber (sog. „**Operating Lease**“) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

Flugzeug-Leasing — EADS tritt in verschiedenen Flugzeugleasingaktivitäten, die entweder als „**Finance Lease**“ oder als „**Operating Lease**“ einzuordnen sind, als Leasingnehmer bzw. als Leasinggeber auf (*headlease, sublease*). Die Bilanzierung erfolgt entsprechend.

Umlaufvermögen — Das Umlaufvermögen umfasst die Vorräte, Forderungen, Wertpapiere und Zahlungsmittel einschließlich Beträgen, die nach einem Jahr fällig werden. In den Anmerkungen sind jeweils die Beträge mit einer Fälligkeit von über einem Jahr vermerkt.

Vorräte — Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Marktpreisen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen neben den direkten Kosten für Fertigungsmaterial und -löhne anteilige Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.

Wertpapiere — Wertpapiere werden mit Marktpreisen bewertet, sofern diese verfügbar sind. Unrealisierte Gewinne und Verluste dieser Wertpapiere werden unter Berücksichtigung darauf entfallender latenter Ertragsteuern als eigene Position im Eigenkapital („**Accumulated Other Comprehensive Income**“) ausgewiesen. Die sonstigen Wertpapiere werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet.

Zahlungsmittel — Die flüssigen Mittel bestehen aus Kassenbeständen, Bankguthaben, Schecks und kurzfristig liquidierbaren Festgeldern mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Finanzinstrumente — EADS nutzt derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken. Finanzinstrumente, die im Rahmen von Micro-Hedging dazu dienen, Risiken aus bestimmten Verpflichtungen abzusichern, werden als Bewertungseinheit mit dem Grundgeschäft bilanziert („**Hedge-Accounting**“). Gewinne und Verluste aus Devisentermin- und -optionsgeschäften, mit denen fest vereinbarte Fremdwährungsverpflichtungen gesichert werden, werden unterhalb der Bilanz ausgewiesen und erst zusammen mit der zugrundeliegenden Transaktion realisiert („**Deferral Method**“).

Im Falle einer vorzeitigen Beendigung eines Devisensicherungsgeschäftes, für das eine Bewertungseinheit bestanden hat, wird das Ergebnis realisiert.

Finanzinstrumente, die von EADS bisher im Rahmen des sogenannten „Macro Hedging“ verwendet wurden, berechtigen nicht zum „Hedge Accounting“ und werden demzufolge in der jeweiligen Berichtsperiode zu Marktwerten bewertet; die unrealisierten Gewinne und Verluste hieraus sind im sonstigen Finanzergebnis berücksichtigt.

Sobald die Anforderungen für ein „Hedge Accounting“ erfüllt sind und das Finanzinstrument einem Grundgeschäft als Sicherung zugeordnet ist, werden später anfallende unrealisierte Gewinne und Verluste erst bei Fälligkeit des Grundgeschäfts realisiert.

Rückzahlbare Zuschüsse für Entwicklungskosten — Rückzahlbare Zuschüsse für Entwicklungskosten werden unter den „Übrigen Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

Rückstellungen

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften — Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden berücksichtigt, sobald es wahrscheinlich ist, dass die geschätzten Gesamtkosten des Auftrags die gesamten Umsatzerlöse des Auftrags übersteigen. Solche Vorsorgen werden für den Teil des Auftrags, der bereits angearbeitet ist, als Wertberichtigung von den „Unfertigen Erzeugnissen“ abgesetzt, der übersteigende Teil wird als Rückstellung ausgewiesen.

Verluste werden aufgrund geplanter Ergebnisse bis zur Beendigung des Auftrags ermittelt und regelmäßig aktualisiert.

Rückstellungen für Garantien im Zusammenhang mit Flugzeugverkäufen — Kaufverträge für Flugzeuge können finanzielle Garantien für Leasingzahlungen, den Restwert von Flugzeugen, die Rückzahlung ausstehender Ausleihungen oder die Finanzierung des Verkaufs bestimmter Flugzeuge im Namen der Gruppe enthalten. Garantien können allein, gemeinsam (z. B. mit Triebwerksherstellern) oder bis zu einem vertraglich beschränkten Höchstbetrag abgegeben werden. Rückstellungen werden gebildet, wenn das Management den Eintritt des Garantiefalls für wahrscheinlich hält.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

Pensionsverpflichtungen — Konzern-Mitarbeiter erhalten nach Eintritt in den Ruhestand Pensionszahlungen entsprechend den bestehenden Pensionsplänen bzw. Tarifverträgen. Deren Inhalt richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und Gepflogenheiten derjenigen Länder (v.a. Deutschland und Frankreich) in denen der Konzern tätig ist. Dabei erfolgen in Frankreich die Pensionszahlungen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen auf Basis der gesamten Beschäftigungszeit und in Deutschland entsprechend der Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen. Bestimmte Pensionspläne basieren auf dem im letzten Beschäftigungsjahr oder auf dem im Durchschnitt der letzten drei Jahre bezogenen Gehalt, wohingegen andere auf festen Plänen beruhen, die sowohl vom erreichten Gehaltsniveau als auch von der Position im Unternehmen abhängen.

Pensionsgutachten werden regelmäßig erstellt, um die Höhe der Pensionsverpflichtungen des Konzerns zu bestimmen. Diese beinhalten Annahmen bezüglich Gehaltsveränderungen, Pensionseintrittsalter und langfristiger Zinssätze und umfassen alle Auszahlungsverpflichtungen des Konzerns.

Die sich hieraus ergebende Verpflichtung wird in der Bilanz als Rückstellung ausgewiesen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden ratierlich über die verbleibende Dienstzeit der Mitarbeiter verteilt.

Schätzungen — Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Erträgen und Aufwendungen während der Berichtsperiode beeinflussen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Neue Rechnungslegungsvorschriften — Im März 1999 verabschiedete das International Accounting Standards Committee den International Accounting Standard (IAS) 39 „Financial Instruments: Recognition and Measurement“. Dieser Standard ist anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2001 beginnen. Nach diesem neuen Standard wird der Konzern Hedge-Accounting für bestimmte, auf die Absicherung qualifizierter zukünftiger Transaktionen (forecasted transactions) gerichtete Devisensicherungsgeschäfte anwenden.

Für die überwiegende Mehrheit derivativer Sicherungsinstrumente zum 31. Dezember 2000 erfüllt EADS die Kriterien des IAS 39 für Hedge-Accounting. Zukünftige Kursschwankungen erscheinen somit nur noch in der Bilanz als spezielle Komponente des Eigenkapitals und berühren nicht die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung. Folglich wird die Anwendung von IAS 39 in künftigen Perioden zu geringeren Schwankungen des Ergebnisses führen.

Bis zum 31. Dezember 2000 wurden bestimmte Sicherungsinstrumente des Konzerns als Macro-Hedges bilanziert. Um dieselbe Behandlung wie für die bestehenden Micro-Hedges zu erreichen, konnte EADS für die meisten dieser Instrumente dokumentieren, dass ein Sicherungszusammenhang zwischen jeder gesicherten Position und jedem Sicherungsinstrument vorliegt. EADS legte das Vorhandensein der notwendigen Voraussetzungen für die formelle Zuordnung der Sicherungsbeziehung ebenso dar wie die Anwendung der Regeln zur Effektivität der Sicherungsbeziehung.

Die Rückstellung, die für die Marktbewertung der derivativen Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2000 gebildet wurde, wird bis zum vertraglichen Ende der entsprechenden Finanzinstrumente bestehen bleiben.

Ergebnis je Aktie — Aufgrund der stark angestiegenen Zahl von Aktien durch den Börsengang am 10. Juli 2000 und der gleichzeitigen Akquisition von Dasa und Casa, deren Aufwendungen und Erträge in der Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2000 nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung der EADS berücksichtigt wurden, wird das Ergebnis je Aktie für das Jahr 2000 angesichts fehlender Vergleichbarkeit und Aussagekraft dieser Zahlen ausgewiesen.

2. Konsolidierungskreis

Umfang des Konsolidierungskreises (31. Dezember 2000) — Der konsolidierte Jahresabschluss enthält zusätzlich zu EADS N.V.:

- 151 Gesellschaften, die voll konsolidiert sind
- 76 Gesellschaften, die quotal konsolidiert sind
- 24 Beteiligungen, die at equity konsolidiert sind

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

Die bedeutenden Tochtergesellschaften, Joint Ventures und assoziierten Unternehmen sind in der Anlage „**Informationen zu wesentlichen Beteiligungen**“ aufgeführt.

FORMIERUNG DER EADS

Die EADS entstand am 10. Juli 2000. Der Zusammenschluß von ASM, Dasa und Casa wurde konsolidierungstechnisch als ein Unternehmenszusammenschluss unter Anwendung der Erwerbsmethode behandelt. Die Bilanzen von Dasa und Casa wurden folglich neu bewertet, um den Verkehrswert erworbener Vermögensgegenstände und Schulden widerzuspiegeln, während die Bilanz von ASM zu Buchwerten in EADS enthalten ist.

BILDUNG VON ASM IM JAHR 1999

Im Dezember 1998 übertrug der französische Staat auf Aerospatiale (die Vorgängerin von ASM) eine Beteiligung von 45,76% an Dassault Aviation, die sowohl Militärflugzeuge entwickelt und herstellt (einschließlich der Rafale und Mirage 2000) als auch die Falcon Business Jet Familie. Zum Zeitpunkt der Ausgabe von Aktien durch diese Transaktion übertrug Lagardère Matra Hautes Technologies („MHT“) auf Aerospatiale. MHT ist ein weltweiter Anbieter von komplexen Raumfahrt- und Verteidigungssystemen und ist darüber hinaus in den Bereichen Telekommunikation, Informations- und Bildtechnologie tätig.

Die Dassault Aviation Transaktion

Am 24. Dezember 1998 schloß der französische Staat ein Abkommen, seine Beteiligung von 45,76% an Dassault Aviation auf Aerospatiale zu übertragen. In Folge dessen wurde die Beteiligung des französischen Staates an Dassault Aviation schließlich per 30. Dezember 1998 auf Aerospatiale übertragen im Austausch für 9.267.094 neue Aktien an Aerospatiale, die am 6. Mai 1999 ausgegeben wurden.

Die MHT Transaktion

Am 26. März 1999 schlossen Lagardère und Aerospatiale ein Abkommen (das „**Contribution Agreement**“), in Folge dessen Lagardère 100 % des Stammkapitals von MHT auf Aerospatiale übertrug. Im Tausch für diese Einbringung gab Aerospatiale 126.959.805 neue Aktien an Lagardère aus, die einen Anteil von 31,45 % an den ausgegebenen Aktien von Aerospatiale darstellten. Zusätzlich erwarb Lagardère zu einem Preis von € 130 zusätzliche Aktien des französischen Staates, die 1,55 % an den ausgegebenen Aktien von Aerospatiale darstellten, wodurch Lagardère insgesamt einen Anteil von 33 % an Aerospatiale hielt.

Sonstige bedeutende Veränderungen

Am 18. Mai 1999 gab ASM ihre Anteile an Thomson-CSF an den französischen Staat zurück, die sie am 22. Juni 1998 als Vergütung für die Übertragung ihrer zuvor ausgegliederten Satelliten-Aktivitäten erhalten hatte. Der Marktwert dieser Transaktion in Höhe von € 203 wurde aus den Rücklagen entnommen. Mit Zustimmung der französischen Steuerbehörden wurde diese Transaktion nach den Bestimmungen von Artikel 115.2 des französischen Steuergesetzbuches als steuerfrei behandelt.

Im Februar 1999 veräußerte ASM ihre 50 prozentige Beteiligung an ATEV (die wiederum 99,71 % des Kapitals von Avionique Sextant hält) zum Preis von € 340 an Thomson-CSF und realisierte dabei einen Buchgewinn vor Steuern von € 182.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

3. Umsatzerlöse

Im Gesamtumsatz des Jahres 2000 sind € 2.856 Umsätze aus langfristiger Auftragsfertigung enthalten, die nach der Percentage-of-Completion Methode bilanziert werden.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

4. Funktionskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen

In den Umsatz- und übrigen Funktionskosten sind die folgenden Materialaufwendungen enthalten:

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	8.759	6.303
Aufwendungen für bezogene Leistungen.....	<u>3.268</u>	<u>2.161</u>
	<u>12.027</u>	<u>8.464</u>

Die Position Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und Sonstige betriebliche Aufwendungen setzt sich in 2000 aus € 567 Vertriebskosten, € 1.001 allgemeinen Verwaltungskosten und € 576 Sonstigen betrieblichen Aufwendungen zusammen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Jahres 2000 enthalten mit € 49 Verluste aus dem Verkauf von Sachanlagen und mit € 112 Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.

Die Personalaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Löhne, Gehälter und soziale Abgaben.....	3.971	2.769
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 15 a).....	<u>144</u>	<u>46</u>
	<u>4.115</u>	<u>2.815</u>

Zum 31. Dezember 2000 waren im Konzern 88.879 Mitarbeiter beschäftigt.

5. Sonstige betriebliche Erträge

In den Sonstigen betrieblichen Erträgen sind in 2000 Mieteinnahmen (€ 32) und übrige sonstige betriebliche Erträge (€ 219) enthalten, in 1999 Gewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen, einschließlich dem Verkauf der Beteiligung an Sextant (€ 287).

6. Finanzergebnis

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Beteiligungsergebnis	110	56
Zinsergebnis	(42)	(96)
Übriges Finanzergebnis	<u>(1.388)</u>	<u>(1.684)</u>
	<u>(1.320)</u>	<u>(1.724)</u>

Das Beteiligungsergebnis resultiert in 2000 im wesentlichen aus Erträgen aus den at equity bilanzierten Beteiligungen an Dassault Aviation (€ 116), Matra Nortel Holding (€ 35) und Nortel Dasa Network Systems (€ 10), denen ein Aufwand von € 68 aus Globalstar gegenübersteht.

Das negative übrige Finanzergebnis resultiert im wesentlichen aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten. In 1999 waren hier zusätzlich € 401 Aufwendungen aus der Neustrukturierung des Risikomanagements für Fremdwährungen enthalten.

7. Ertragsteuern

Das Ergebnis vor Ertragsteuern und Fremddanteilen beläuft sich für das zum 31. Dezember 2000 endende Geschäftsjahr auf € (1.144) (1999: € (974)).

Die Ertragsteuern des Konzerns teilen sich wie folgt auf:

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Laufender Steueraufwand.....	(430)	(55)
Latenter Steuerertrag	<u>694</u>	<u>407</u>
	<u>264</u>	<u>352</u>

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)

Im Jahr 2000 beschloss der deutsche Bundestag mit Wirkung zum 1. Januar 2001 eine Änderung derzeit geltender Steuergesetze, die den Steuersatz für die deutschen Gesellschaften des Konzerns von 40% auf einbehaltene Gewinne und 30% auf ausgeschüttete Gewinne auf einheitliche 25% reduziert. Die aktiven und passiven latenten Steuern für die deutschen Gesellschaften des Konzerns wurden auf der Grundlage des beschlossenen neuen Steuersatzes von 26,375% (einschließlich eines Solidaritätszuschlages von 5,5% auf die Körperschaftsteuer) und eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 12,125% ermittelt. Die aus der Steuersatzreduzierung resultierenden Effekte auf die zum Jahresende auszuweisenden aktiven und passiven latenten Steuern sind in der nachfolgenden Überleitungsrechnung dargestellt.

In Frankreich betrug in 2000 der Ertragsteuersatz 33 $\frac{1}{3}$ % zuzüglich eines Zuschlages von 10%. Die französische Regierung hat für das Jahr 2001 den Zuschlag auf 6% und für das Jahr 2002 auf 3% gesenkt. Entsprechend wurden die aktiven und passiven latenten Steuern für die französischen Konzerngesellschaften für temporäre Differenzen, die sich voraussichtlich in 2001 umkehren mit einem Steuersatz von 36,43% und für solche, die sich voraussichtlich in 2002 umkehren mit einem Steuersatz von 35,43% ermittelt. Die Effekte aus der Steuersatzreduzierung für die zum Jahresende bestehenden aktiven und passiven latenten Steuern sind in der nachfolgenden Überleitung wiedergegeben.

Die Überleitung der Ertragsteuern für das Jahr 2000 ausgehend vom niederländischen Ertragsteuersatz von 35% (in 1999: vom französischen Ertragsteuersatz von 40%) zum gebuchten Steuerertrag gestaltet sich wie folgt:

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Erwarteter Steuerertrag.....	400	390
Auswirkung Steuersatzänderung.....	88	(20)
Steuereffekt abweichende ausländische Steuersätze.....	15	0
Goodwill-Abschreibung.....	(123)	(47)
Änderung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern.....	(133)	27
Steuervergünstigungen für F&E-Aufwendungen.....	25	0
Sonstige.....	(8)	2
Ausgewiesener Steuerertrag.....	<u>264</u>	<u>352</u>

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich aus Buchungsunterschieden in den folgenden Bilanzpositionen:

	<u>31. Dezember</u>	
	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Immaterielle Vermögensgegenstände.....	20	0
Finanzanlagen.....	12	0
Vorräte.....	193	20
Aktive Rechnungsabgrenzung.....	203	33
Steuerliche Verlustvorträge und Steuervergünstigungen.....	343	133
Pensionsrückstellungen.....	473	0
Sonstige Rückstellungen.....	1.059	381
Verbindlichkeiten.....	743	787
Passive Rechnungsabgrenzung.....	594	307
	<u>3.640</u>	<u>1.661</u>
Wertberichtigungen.....	(360)	(282)
Aktive latente Steuern.....	<u>3.280</u>	<u>1.379</u>
Sachanlagevermögen.....	975	0
Forderungen.....	259	0
Sonstige.....	23	16
Passive latente Steuern.....	<u>1.257</u>	<u>16</u>
Latente Steuern (netto).....	<u>2.023</u>	<u>1.363</u>

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

**Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)**

Zum 31. Dezember 2000 wies der Konzern niederländische körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von € 91, ausländische körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von € 791 und ausländische gewerbesteuerliche Verlustvorträge von € 478 aus. Die Höhe der auf aktive latente Steuern vorgenommenen Wertberichtigungen basiert auf einer Einschätzung des Managements über den Grad der Realisierbarkeit. Die heutige Einschätzung der Höhe der als realisierbar betrachteten aktiven latenten Steuern kann sich in Abhängigkeit von der zukünftigen Ertragslage des Konzerns ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Nach Saldierungen werden die aktiven und passiven latenten Steuern wie folgt ausgewiesen:

	31. Dezember 2000		31. Dezember 1999	
	Summe	davon langfristig	Summe	davon langfristig
Aktive latente Steuern.....	3.151	2.419	1.379	86
Passive latente Steuern	(1.128)	(691)	(16)	(16)
Aktive latente Steuern (netto).....	<u>2.023</u>	<u>1.728</u>	<u>1.363</u>	<u>70</u>

Aktive latente Steuern von € 30 auf die angefallenen IPO-Kosten wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr direkt in die Rücklagen eingestellt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ

8. Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Anlagewerte enthalten im wesentlichen Goodwill. Die Brutto- und Nettowerte der immateriellen Vermögensgegenstände haben sich wie folgt entwickelt:

	31. Dezember 2000		
	Brutto	Kumulierte Abschreibungen	Netto
Goodwill.....	8.442	(393)	8.049
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände.....	<u>305</u>	<u>(189)</u>	<u>116</u>
	<u>8.747</u>	<u>(582)</u>	<u>8.165</u>
Nettowert zum 31. Dezember 1999.....			2.446
Zugänge			140
Abgänge.....			(13)
Abschreibungen			(324)
Konsolidierungskreisänderungen und Wechselkursdifferenzen			5.916
Nettowert zum 31. Dezember 2000.....			<u>8.165</u>

Konsolidierungskreisänderungen und Wechselkursdifferenzen beinhalten insbesondere die jeweiligen Goodwills von Dasa und Casa.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)

Sachanlagen

Die Brutto- und Nettowerte der Sachanlagen haben sich wie folgt entwickelt:

	31. Dezember 2000		
	<u>Brutto</u>	<u>Kumulierte Abschreibungen</u>	<u>Netto</u>
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.523	(1.038)	2.485
Technische Anlagen und Maschinen	3.295	(1.875)	1.420
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.279	(1.496)	3.783
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	443	(11)	432
	<u>12.540</u>	<u>(4.420)</u>	<u>8.120</u>
Nettowert zum 31. Dezember 1999			3.428
Zugänge			816
Abgänge			(268)
Abschreibungen			(687)
Konsolidierungskreisänderungen und Wechselkursdifferenzen			4.831
Nettowert zum 31. Dezember 2000			<u>8.120</u>

Konsolidierungskreisänderungen und Wechselkursdifferenzen beinhalten überwiegend die Verkehrswerte der Sachanlagen von Dasa und Casa.

Flugzeuge aus Leasinggeschäften, die als Operating Leases klassifiziert sind, werden unter der Position „**Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung**“ ausgewiesen.

Unter den Sachanlagen werden auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen in Höhe von € 195 (1999: € 198) ausgewiesen, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrundeliegenden Leasing-Verträge (sogen. „**Finance Leases**“) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden.

Der Wert der als „**Operating Leases**“ ausgewiesenen Sachanlagen beträgt € 2.816, hiervon sind € 610 durch „**Finance Lease**“-Verträge finanziert. In dieser Position sind auch Flugzeuge enthalten, für die durch die abgegebenen Restwertgarantien noch keine Umsatzrealisierung stattgefunden hat.

Die zukünftigen Zahlungen von Kunden aus nicht kündbaren Operating Lease-Verträgen für Anlagen belaufen sich zum 31. Dezember 2000 auf:

2001	195
2002	191
2003	190
2004	153
2005	130
in den Folgejahren	279

9. Finanzanlagen

Die Position enthält Beteiligungen an assoziierten Unternehmen in Höhe von € 1.318. Die Beteiligungen des Konzerns an assoziierten Unternehmen umfassen im wesentlichen einen Anteil von 45,76% an Dassault Aviation, von 42% an Nortel Dasa Network Systems sowie einen Anteil von 45% an Matra Nortel Communications. Eine Aufstellung der Beteiligungen an assoziierten Unternehmen ist der Anlage „**Informationen zu wesentlichen Beteiligungen**“ zu entnehmen. Alle wesentlichen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen werden at equity bilanziert.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

**Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)**

Die Zusammensetzung der Finanzanlagen aus Finance Lease-Geschäften gestaltet sich wie folgt:

	31. Dezember 2000
Mindestleasingzahlungen	921
Nicht garantierte Restwerte	121
Unrealisierte Finanzerträge	<u>(312)</u>
	<u>730</u>

Die zukünftig zu erwartenden Zahlungseingänge aus Finance Lease-Geschäften ergeben sich wie folgt:

2001	93
2002	109
2003	104
2004	100
2005	120
in den Folgejahren	395

10. Vorräte

	31. Dezember	
	2000	1999
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe.....	749	406
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen.....	5.045	2.661
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren.....	2.027	1.289
Geleistete Anzahlungen.....	<u>1.125</u>	<u>711</u>
	8.946	5.067
Erhaltene Anzahlungen.....	<u>(6.865)</u>	<u>(4.925)</u>
	<u>2.081</u>	<u>142</u>

11. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember	
	2000	1999
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.494	3.165
Wertberichtigungen	<u>(376)</u>	<u>(250)</u>
	<u>4.118</u>	<u>2.915</u>

Von den gesamten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2000 € 940 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

12. Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In den gesamten übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen sind die an die deutsche Bundesregierung geleisteten Abgeltungszahlungen mit einem Betrag von € 771 aktiviert. Diese werden entsprechend der Auslieferungskadenz für die betreffenden Flugzeugprogramme ergebniswirksam abgeschrieben. Des weiteren sind darin mit € 183 Forderungen gegen verbundene Unternehmen und mit € 398 Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen enthalten (nach Abzug von € 25 Wertberichtigungen).

Zum 31. Dezember 2000 weisen von den gesamten übrigen Forderungen € 681 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)

13. Wertpapiere

Der Wertpapierbestand (€ 4.682) umfasst im wesentlichen „Available-for-sale“-Wertpapiere (€ 4.655).

14. Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital des Konzerns ist in 807.157.667 Aktien eingeteilt. Das genehmigte Kapital besteht aus 3.000.000.000 Aktien. Der Nennwert der Aktien beträgt € 1,00.

15. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	<u>Zum 31. Dezember</u>	
	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Rückstellungen für Pensionen (vgl. Anmerkung 15 a) und ähnliche Verpflichtungen.....	2.986	468
Sonstige Rückstellungen (vgl. Anmerkung 15 b).....	5.698	1.931
	<u>8.684</u>	<u>2.399</u>

€ 2.836 der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und € 2.894 der sonstigen Rückstellungen weisen eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

<u>Entwicklung der Rückstellungen</u>	<u>Summe</u>
Stand zum 31. Dezember 1999	2.399
Änderungen des Konsolidierungskreises	4.720
Zuführungen/Verbrauch	<u>1.565</u>
Stand zum 31. Dezember 2000	<u>8.684</u>

a) Pensionsverpflichtungen

Konzern-Mitarbeiter erhalten nach Eintritt in den Ruhestand Pensionszahlungen entsprechend den bestehenden Pensionsplänen. Deren Inhalt richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und Gepflogenheiten derjenigen Länder (v.a. Frankreich und Deutschland) in denen der Konzern tätig ist. Dabei erfolgen in Frankreich die Pensionszahlungen entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen auf der Basis der Beschäftigungszeit und in Deutschland entsprechend der Höhe des Gehalts und der Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)

Die folgende Aufstellung zeigt die Zusammensetzung der Pensionsverpflichtungen des Konzerns.

	31. Dezember	
	2000	1999
Veränderung des Anwartschaftsbarwerts:		
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres.....	589	521
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche.....	55	21
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	114	25
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	2	0
Versicherungsmathematische (Gewinne) Verluste	(10)	6
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen.....	2.845	34
Pensionszahlungen.....	(83)	(18)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	<u>3.512</u>	<u>589</u>
Veränderungen des Fondsvermögens:		
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	0	0
Tatsächliche Erträge des Fondsvermögens.....	29	0
Zuwendungen	19	0
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen.....	653	0
Pensionszahlungen.....	(19)	0
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	<u>682</u>	<u>0</u>

ASM verfügte in 1999 über kein Fondsvermögen.

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus bis zu dem in der Bilanz ausgewiesenen Ansatz der Pensionsrückstellungen dargestellt:

	31. Dezember	
	2000	1999
Finanzierungsstatus 1)	2.830	589
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne (Verluste).....	129	(121)
Pensionsrückstellungen.....	<u>2.959</u>	<u>468</u>

1) Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

In den Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

<u>Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31. Dezember</u>	2000	1999
	in %	in %
Abzinsungsfaktor	5,0-6,0	5,0
Langfristige Gehaltssteigerungsraten.....	1,5-2,5	3,0
Inflationsrate.....	2,0-2,5	1,2

Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	2000	1999
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche.....	55	21
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	114	25
Erwartete Erträge des Fondsvermögens.....	(25)	0
Netto-Pensionsaufwendungen	<u>144</u>	<u>46</u>

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)

b) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten folgendes:

	31. Dezember	
	2000	1999
Flugzeugfinanzierungsrisiken.....	981	352
Nachlaufkosten.....	918	266
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften.....	338	168
Gewährleistungen.....	263	228
Übrige sonstige Rückstellungen.....	3.198	917
	<u>5.698</u>	<u>1.931</u>

In den „**Übrigen sonstigen Rückstellungen**“ sind Rückstellungen für die Marktbewertung von Finanzinstrumenten und für Restrukturierung enthalten. Diese umfassen Abfindungszahlungen an Beschäftigte und Aufwendungen, die in direktem Zusammenhang mit Kapazitätsanpassungen stehen.

16. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten beinhalten Anleihen (€ 869; davon € 599 mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr), Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (€ 1.826; davon € 1.447 mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr, davon wiederum € 1.031 mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (€ 182), Darlehen (€ 1.052; davon € 955 mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr, davon wiederum € 713 mit einer Fälligkeit in mehr als fünf Jahren), Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen (€ 1.636; davon € 1.561 mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr, davon wiederum € 1.150 mit einer Fälligkeit in mehr als fünf Jahren) und Schuldverschreibungen sowie andere (€ 214, die alle eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweisen). Zum 31. Dezember 2000 weisen Finanzverbindlichkeiten von € 1.002 (1999: € 553) eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr auf.

Die Finanzverbindlichkeiten werden in den nächsten 5 Jahren und danach wie folgt fällig:

	2001	2002	2003	2004	2005	danach
Finanzverbindlichkeiten.....	<u>1.002</u>	<u>710</u>	<u>438</u>	<u>250</u>	<u>269</u>	<u>3.110</u>

17. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember	
	2000	1999
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....	4.268	2.439
Übrige Verbindlichkeiten.....	<u>8.200</u>	<u>3.947</u>
	<u>12.468</u>	<u>6.386</u>

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2000 € 202 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf. In den übrigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten von € 1.136 mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren enthalten.

Zum 31. Dezember 2000 sind in den übrigen Verbindlichkeiten vor allem erhaltene Anzahlungen von € 3.811 und rückzahlbare Zuschüsse von € 2.088 enthalten. Des weiteren sind sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen (€ 103) und verbundenen Unternehmen (€ 39) enthalten.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

18. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche

Gegen Konzernunternehmen sind verschiedene Prozesse, behördliche Untersuchungen und Verfahren sowie andere Ansprüche anhängig oder könnten in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden. Rechtsstreitig-

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

keiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen, der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass für den EADS-Konzern aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, welche die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. Der Begriff „**nicht auszuschließen**“ ist in diesem Zusammenhang derart gemeint, daß die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines zukünftigen Ereignisses mehr als unwahrscheinlich, jedoch geringer als wahrscheinlich ist. Obwohl der Ausgang solcher Fälle in der Berichtsperiode der Rückstellungsanpassung einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der EADS haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung von EADS keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

19. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am 31. Dezember 2000 bestanden für EADS durch ihre Beteiligung am Airbus-bzw. am ATR-Konsortium Haftungsverhältnisse aus den von den Konsortien gegebenen, unwiderruflichen Zusagen zur Finanzierung bestellter oder optierter Flugzeuge, die zukünftig ausgeliefert werden. Zusätzlich ergibt sich eine Haftung in Verbindung mit Kreditgarantien und aus der Beteiligung an der Finanzierung von Forderungen der Konsortien im Rahmen von bestehenden Kundenfinanzierungsprogrammen. Solche Kundenfinanzierungen werden durch die Konsortien in der Regel durch Zugriffsrechte auf die finanzierten Flugzeuge abgesichert, deren Marktwert nach Einschätzung der Konsortien und der EADS eventuelle Verluste aus solchen Verpflichtungen abdecken würde. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen wird die Wahrscheinlichkeit von wesentlichen Verlusten aus diesen Kundenfinanzierungsprogrammen als gering angesehen.

EADS haftet für die vorstehenden Finanzierungsprogramme der Konsortien gesamtschuldnerisch mit dem jeweiligen Konsortialpartner. Sollten die Konsortien trotz der bestehenden Sicherheiten nicht ihren Verpflichtungen nachkommen können, würde jeder der Konsortialpartner gesamtschuldnerisch und unbeschränkt gegenüber Dritten haften. Im Innenverhältnis beschränkt sich die Haftung auf den Anteil an den Konsortien.

Weitere Haftungsverhältnisse (€ 299; 1999: € 283) ergeben sich im wesentlichen aus Patronatserklärungen, vertraglich vereinbarten Gewährleistungsverpflichtungen und Vertragserfüllungsgarantien.

Darüber hinaus ist die EADS gegenüber einigen europäischen Regierungen Durchführungsverpflichtungen im Zusammenhang mit Bestellungen eingegangen.

Verpflichtungen aus Operating Leases

Zukünftige Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr bestehen am 31. Dezember 2000 in einer Höhe von:

	<u>Operating leases</u>
2001	301
2002	309
2003	273
2004	278
2005	271
danach	2.107

Der Großteil der Verpflichtungen aus Operating Leases stammt aus dem Airbus-Bereich und ergibt sich aus *Headlease* und den korrespondierenden *Sublease*-Verträgen.

Zum 31. Dezember 2000 betragen die Verpflichtungen zum Kauf von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen € 48.

20. Finanzinstrumente

a) Einsatz von Finanzinstrumenten

Wechselkursrisiko — Die Umsatzerlöse von EADS werden vorwiegend in US-Dollar erzielt, wohingegen ein wesentlicher Teil der Herstellungskosten in Euro abgerechnet wird. Folglich wird in dem Maße, in dem EADS

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

keine Finanzinstrumente zur Absicherung seiner Fremdwährungsposition einsetzt, zwischen der Bestellung des Kunden und der Auslieferung, der Gewinn durch Veränderungen des Umrechnungskurses zwischen Dollar und Euro beeinflusst. Da EADS beabsichtigt, Gewinne nur aus dem operativen Geschäft und nicht aus Spekulationen auf Währungskursveränderungen zu erzielen, werden Kurssicherungsstrategien eingesetzt, um den Einfluss von Wechselkursveränderungen auf diese Gewinne zu steuern und zu minimieren. Die Währungsposition bei Entstehen von EADS setzte sich aus dem bestehenden Portfolio an Sicherungsgeschäften von ASM, Dasa und Casa zusammen.

EADS verwaltet ein langfristiges Kurssicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, durch das erwartete US-Dollar-Forderungen, die hauptsächlich aus dem Airbus-Geschäft stammen, gesichert werden. EADS sichert seine US-Dollar Fremdwährungsposition in erster Linie durch die Verwendung von Devisentermin- und Optionsgeschäften. Zum 31. Dezember 2000 werden Währungsrisiken hauptsächlich mit synthetischen forwards abgesichert. Dabei handelt es sich um eine Kombination von Käufen von US-Dollar Put-Optionen und Verkäufen von US-Dollar Call-Optionen, die dieselben Nominalwerte und dieselbe Fälligkeit haben.

EADS verfolgt die Absicht, den größten Teil seiner Nettoposition zu sichern, sobald feste Zusagen vorhanden sind, aber mit einem im Zeitablauf abnehmenden Sicherungsgrad. Der Sicherungsgrad kann angepasst werden, um volkswirtschaftliche Entwicklungen, welche die Wechselkurse und Zinssätze beeinflussen, so weit als möglich zu berücksichtigen.

Zinsrisiko — EADS verwendet mehrere Arten von Finanzinstrumenten, um das Zinsrisiko zu steuern und somit das Zinsergebnis zu optimieren sowie ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen fest und variabel verzinsten Schuldtiteln zu erreichen.

Sicherungsinstrumente, welche zur Sicherung von Verbindlichkeiten eingesetzt werden, haben maximal die gleichen Nominalwerte und die gleiche Fälligkeit wie das gesicherte Grundgeschäft. Davon ausgenommen sind einige wenige Positionen, die einen unwesentlichen positiven Marktwert haben.

b) Nominalwerte und Kreditrisiko

Die nachfolgend aufgeführten Kontraktvolumina bzw. die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten stellen nicht immer Volumina dar, die von den Kontrahenten ausgetauscht werden und spiegeln daher nicht zwingend das Risiko wider, dem EADS durch ihren Einsatz ausgesetzt ist. Die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten belaufen sich auf:

	31. Dezember	
	2000	1999
Währungskurs (in US\$)		
Devisentermingeschäfte.....	16.705	3.176
Kauf von firm put options	4.807	4.817
Kauf von puts spread	3.065	3.065
Verkauf von call options (in 1999: mit oder ohne knock-out options), netto	9.236	11.208
Zinssatz (in €)		
Zins-Swap	963	717
Zinsobergrenze („Caps“) — gekauft	144	85
Zinsobergrenze („Caps“) — verkauft	90	0
Zinsuntergrenze („Floor“) — gekauft.....	15	0
Zinsuntergrenze („Floor“) — verkauft	69	48

EADS ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch Nichterfüllung von vertraglichen Vereinbarungen aus Finanzinstrumenten seitens der Kontrahenten besteht. EADS hat allerdings ein Kreditliniensystem eingeführt, bei der jeder zugelassene Kontrahent (ausgewählt unter internationalen Finanzinstituten) eine Höchstgrenze für offene Markttransaktionen erhält. Die Höchstgrenzen werden nach den Ratings, die von angesehenen Rating-Agenturen durchgeführt werden, und nach der Eigenkapitalausstattung und der Gewinnsituation jedes Kontrahenten bemessen. Der Grad der Ausnutzung der jeweiligen Kreditlinien wird regelmäßig überwacht. Aufgrund

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)

der Qualität der ausgewählten Kontrahenten wird das Kreditrisiko hinsichtlich der Finanzinstrumente für sehr gering gehalten.

c) Marktwerte von Finanzinstrumenten

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer anderen Partei übernehmen würde. Die Marktwerte wurden auf der Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Bewertungsmethoden berechnet. Angesichts variierender Einflußfaktoren können die hier aufgeführten Werte von den später am Markt realisierten Werten abweichen.

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente des EADS Konzerns stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember 2000		31. Dezember 1999	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	(Mio. €)			
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	4.609	4.609	2.401	2.401
Wertpapiere	4.682	4.682	1.574	1.574
Zahlungsmittel	3.240	3.240	759	759
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	5.779	5.779	3.681	3.681
Derivative Finanzinstrumente				
Währungssicherungskontrakte	(1.746)	(2.352)	(1.275)	(1.275)
Zinssicherungskontrakte	0	0	15	15

Finanzverbindlichkeiten — Marktwerte basieren auf Schätzungen, wobei verschiedenartige Bewertungstechniken angewandt werden, wie etwa der Barwert künftiger Cash Flows. Die angewandten Methoden und befolgten Prämissen zur Offenlegung hier aufgeführter Daten sind naturgemäß subjektiv und unterliegen diversen Beschränkungen, wie zum Beispiel:

- bei den hier aufgeführten Marktwerten werden künftige Zinssatz- und Währungskursschwankungen nicht berücksichtigt.
- die zum 31. Dezember 2000 und 1999 zugrunde gelegten Annahmen sind nicht unbedingt ein Indikator für die Beträge, die bei künftiger Einlösung der Finanzinstrumente erzielt würden.

Die folgenden Methoden wurden angewandt:

Kurzfristige Investitionen, Zahlungsmittel, kurzfristige Kredite, Lieferantenverbindlichkeiten

Die Buchwerte im Jahresabschluss stellen zuverlässige Schätzungen der Marktwerte dar, weil die Zeitspanne zwischen Beginn und erwarteter Realisierung des Instruments relativ kurz ist.

Langfristige Schulden; kurzfristige Schulden

Marktwertberechnungen wurden nicht durchgeführt.

Währungssicherungskontrakte — Der Marktwert von Devisentermingeschäften ist der Betrag, den die Gesellschaft bezahlen müsste oder erhalten würde, wenn die Geschäfte am 31. Dezember 2000 bzw. 1999 fällig gewesen wären.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

21. Segmentberichterstattung

Der Konzern ist in 5 Divisionen eingeteilt. Die Divisionen generieren ihre Umsätze mit folgenden Produkten und Leistungen:

- *Airbus* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen.
- *Militärische Transportflugzeuge* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von leichten und mittelschweren militärischen Transport- und Spezialmissionsflugzeugen.
- *Luftfahrt* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern, militärischen Kampfflugzeugen und Trainern, Turboprop-Flugzeugen für die regionale Luftfahrt sowie leichten Verkehrsflugzeugen; Umrüstung und Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen.
- *Raumfahrt* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen; Bereitstellung von Trägerdiensten.
- *Verteidigung und Zivile Systeme* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörper-systemen; von Verteidigungselektronik, militärischen und kommerziellen Telekommunikationslösungen so-wie von Logistik, Schulungen, Tests, technischen und damit verbundenen Dienstleistungen.

Der Erfolg der jeweiligen Division bemisst sich durch das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentli-chen Posten. Grundlage zur Ermittlung des EBITs, sind analog zur Ermittlung für den Gesamtkonzern, die in der Zusammenfassung der grundlegenden Rechnungslegungsvorschriften enthaltenen Bilanzierungs- und Bewertungs-grundsätze. EBIT eines Segments ist definiert als Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern, wie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten, ohne die Abschreibung auf Geschäftswerte und außerordentli-che Posten und einschließlich der Erträge aus Beteiligungen.

Die Umsätze werden den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugeordnet. Wirtschaftsgüter der Divisio-nen werden nach dem Sitz der jeweiligen Einheit zugeordnet. Investitionen stellen den Erwerb von Anlagevermö- gen dar.

Informationen nach Divisionen:

	<u>Airbus</u>	<u>Militärische Transport- flugzeuge</u>	<u>Luftfahrt</u>	<u>Raumfahrt</u>	<u>Verteidigung und Zivile Systeme</u>	<u>Zentrale/ Eliminie- rungen</u>	<u>Konzern</u>
2000							
Umsatzerlöse.....	11.398	249	4.254	2.183	2.463	(1.120)	19.427
Anteiliges Ergebnis der nach der Equity Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen.....	0	0	0	(1)	45	48	92
EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten.....	1.173	(28)	238	64	(79)	(230)	1.138
Aktiva.....	18.042	435	5.492	2.365	3.263	11.847	41.444
Buchwert der nach der Equity Methode einbezogenen Unternehmen	0	0	0	29	125	1.164	1.318
Verbindlichkeiten.....	19.094	269	5.176	1.951	2.983	1.500	30.973
Investitionen in Sachanlagen	378	35	247	94	78	47	879
Abschreibungen.....	388	12	149	116	79	377	1.121
1999							
Umsatzerlöse.....	6.194	0	2.834	1.499	2.090	(381)	12.236
EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten.....	559	0	106	11	38	219	933
Aktiva.....	5.822	0	4.200	901	1.710	4.297	16.930

Die Abschreibungen auf immaterielle und materielle Vermögensgegenstände betragen für 1999 € 523.

Verkäufe zwischen Konzerneinheiten werden grundsätzlich zu Preisen berechnet, wie sie auch mit konzernfremden Dritten marktüblich sind und betreffen hauptsächlich die Divisionen Luftfahrt und Airbus.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

Überleitung vom Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern zum EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten:

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Minderheitsanteilen	176	750
Goodwill-Abschreibung und außerordentliche Posten.....	852	127
Beteiligungserträge	<u>110</u>	<u>56</u>
EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten.....	<u>1.138</u>	<u>933</u>

Die regionale Aufteilung der Umsatzerlöse im Jahr 2000 ergibt, dass die Umsätze hauptsächlich in Europa (€ 10.275), davon € 2.778 in Deutschland und € 2.735 in Frankreich, erzielt wurden. Nordamerika trägt € 5.339 und Lateinamerika € 798 zu den gesamten Umsatzerlösen bei.

22. Aktienorientierte Vergütung

Stock Option Plan

Das Board of Directors der EADS hat einem Stock Option Plan für die 11 Mitglieder des Executive Committees, sowie für das Senior Management des Konzerns zugestimmt. Stock Options zum Kauf von 5.214.884 EADS Aktien wurden am 8. Juli 2000 gewährt, davon 720.000 an die Mitglieder des Executive Committees. Etwa 850 Konzernmitarbeitern wurden Optionen gewährt, die erst nach Ablauf einer Sperrfrist ausgeübt werden können. Für 50% der Optionen beträgt diese Frist zwei Jahre und vier Wochen vom Tag der Gewährung an, für die übrigen beträgt sie drei Jahre. Die Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung.

Der Preis, zu dem die Optionen ausgeübt werden können entspricht 110% des Preises für institutionelle Anleger zum Zeitpunkt des Börsenganges (€ 19,00). Die Optionen dürfen nicht im Zeitraum von drei Wochen vor der jährlichen Hauptversammlung oder der Bekanntgabe von Jahres-, Halbjahres- oder Quartalszahlen ausgeübt werden.

Am 20. Oktober 2000 hat das Board of Directors weitere 350.000 Optionen für Mitarbeiter zu einem Ausübungspreis von € 20,90 gewährt (102,53% des Marktpreises der Stammaktien des Konzerns am Tag der Gewährung).

Folgende Tabelle faßt die Entwicklung des Stock Option Planes für das zum 31. Dezember 2000 endende Geschäftsjahr zusammen:

	<u>Anzahl der Optionen</u>
Gewährt	5.564.884
Ausgeübt.....	—
Verfallen.....	<u>(189.484)</u>
Bestand am 31. Dezember 2000.....	<u>5.375.400</u>

Im Jahr 2000 fiel kein Aufwand in Zusammenhang mit der Gewährung von Konzern Stock Options an.

Mitarbeiteraktien (ESOP)

In Verbindung mit dem Börsengang hat EADS ihren Mitarbeitern ein Beteiligungsmodell mit zwei Varianten angeboten: ESOP Classic und ESOP Plus. Nach den Bedingungen von ESOP Classic, war es den berechtigten Mitarbeitern möglich, Aktien mit einem Nachlass von 15% auf den Emissionspreis für Privatanleger von € 18,00 zu erwerben. Innerhalb einer bestimmten Frist (18 Monate, drei Jahre, fünf oder sechs Jahre) ist es den Mitarbeitern untersagt, die Aktien zu verkaufen, sie erhalten jedoch alle Dividendenzahlungen und haben auf der Hauptversammlung das volle Stimmrecht. Die EADS hat im Rahmen von ESOP Classic 2.500.505 Stammaktien verkauft. In Verbindung mit ESOP Classic fiel im Jahr 2000 kein Aufwand an.

Nach den Bedingungen von ESOP Plus hatten die Mitarbeiter das Recht, in eine Kapitalanlagegesellschaft zu investieren, die von einer externen Bank verwaltet wird. Gleichzeitig mit der Einlage finanzierte die Bank eine

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

Konzernanhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

zusätzliche Einlage im Rahmen eines Swap-Vertrags, die dem Neunfachen der Einlage des Mitarbeiters entsprach. Der Gesamtbetrag wurde von der Kapitalanlagegesellschaft genutzt, um bis dahin noch nicht ausgegebene EADS-Aktien mit einem Nachlaß von 15% auf den Emissionspreis für Privatanleger zu erwerben. Die erworbenen Aktien werden in einer Kapitalanlagegesellschaft gehalten, deren Anteile wiederum von den Mitarbeitern gehalten werden. Alle Dividendenausschüttungen werden von der Bank einbehalten. Bei der Hauptversammlung wird die Kapitalanlagegesellschaft durch einen Aufsichtsrat repräsentiert.

Nach Ablauf der Sperrfrist von fünf Jahren, erhalten die Mitarbeiter ihre ursprüngliche Einlage und den Anteil des Gewinns aus dem den Emissionspreis übersteigenden Wertzuwachs der EADS-Aktien. Die Kapitalanlagegesellschaft für ESOP Plus hat 9.268.754 EADS-Stammaktien gezeichnet. Im Jahr 2000 betrug der Aufwand in Verbindung mit ESOP Plus € 2,5.

23. Transaktionen mit nahestehenden Parteien

Nahestehende Parteien — Der Konzern hat im Jahr 2000 verschiedene Geschäfte mit verbundenen Unternehmen abgeschlossen und abgewickelt, die alle im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit „**at arm's length**“, d. h. zu üblichen Marktbedingungen, durchgeführt wurden. Die Geschäfte mit nahestehenden Parteien betreffen u. a. den französischen Staat, DaimlerChrysler, Lagardère und SEPI (spanischer Staat). Mit Ausnahme der Geschäfte mit dem französischen Staat können die Geschäfte für den Konzern, sowohl einzeln als auch in Summe, als nicht wesentlich angesehen werden. Die Transaktionen mit dem französischen Staat betreffen hauptsächlich Umsätze der Divisionen Luftfahrt, Verteidigung und Zivile Systeme sowie Raumfahrt.

Vergütung — Die Vergütung für statutory directors sowie die Pensionsaufwendungen und andere Zahlungen an ausgeschiedene statutory directors betragen € 2,41 (1999: € 1,59). Außerdem bestehen Pensionsrückstellungen im Umfang von € 1,52. Die Vergütung für supervisory directors sowie Pensionsaufwendungen und Zahlungen an ausgeschiedene supervisory directors betragen € 0,16 (1999: € 0,14).

Die o.g. Vergütungen beinhalten nicht den Wert der Aktienoptionen, die zum Kauf von Anteilen an EADS berechtigen und den statutory directors oder supervisory directors gewährt wurden oder von diesen gehalten werden. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf Anmerkung 22 des Konzernanhangs.

Der Konzern hat keine Darlehen gewährt, Vorauszahlungen geleistet oder Garantien abgegeben zugunsten der statutory directors oder supervisory directors.

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

**Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)**

Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ — Konsolidierungsart

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>
<i>Airbus</i>				
Zugang	V	V	EADS Airbus S.A.S	Toulouse (Frankreich)
	V	V	EADS Airbus S.A	Toulouse (Frankreich)
Zugang	V	V	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA AIRBUS)	Madrid (Spanien)
	Q	V	SATIC G.I.E	Colomiers (Frankreich)
	E	V	Airbus Finance Company Holdings BV	Amsterdam (Niederlande)
	E	V	Airbus Finance Company	Dublin (Irland)
Zugang	V	V	EADS Airbus GmbH	Hamburg (Deutschland)
Zugang	V	V	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Deutschland)
Zugang	V	V	Aircabin GmbH	Laupheim (Deutschland)
Zugang	V	V	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Deutschland)
Zugang	V	V	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	München (Deutschland)
Zugang	V	V	EADS Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Deutschland)
	Q	Q	Airbus Industrie G.I.E	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	AVSA SARL	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	AI Participations S.A.R.L	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	Société Commerciale A-300 S.A.SOCA	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	Airbus Military Company S.A.S	Toulouse (Frankreich)
	Q	Q	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	Frankreich
	Q	Q	Airbus Mauritius limited	Mauritius
	E	E	Alexandra Bail G.I.E	Frankreich
	Q	Q	Airbus China limited	Hong-Kong
	Q	Q	Aircelle S.A.S	Frankreich
	Q	Q	Airbus Ré S.A	Luxemburg
	Q	Q	AVSA Canada Inc	Kanada
	Q	Q	Airbus North American Holdings Inc. (AINA)	U.S.A.
	Q	Q	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	U.S.A.
	Q	Q	AI leasing Inc	U.S.A.
	Q	Q	Norbus	U.S.A.
	Q	Q	AINA Inc	U.S.A.
	Q	Q	128829 Canada Inc	Kanada
	Q	Q	Airbus industrie B.V	Niederlande
	Q	Q	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Niederlande
	Q	Q	Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd.(AIFS)	Irland
	Q	Q	Airbus Industrie Financial Service Ltd. (AIFS)	Irland
	Q	Q	AIFS (Cayman) ltd	Cayman Isle
	Q	Q	AIFS Cayman Liquidity Ltd	Cayman Isle
	Q	Q	A 320 Financing limited	Irland
	Q	Q	AIFI LLC	Isle Of Man
Abgang	Q	Q	Frusco limited	Irland
Abgang	Q	Q	Shadyac Limited	Irland
<i>Weiterhin sind 30 sog. SPCs (Special Purpose Companies) konsolidiert.</i>				
<i>Defence & Civil Systems</i>				
Zugang	V	V	EADS Deutschland GmbH — Verkehrsleittechnik TB 67	Unterschleißheim (Deutschland)
Zugang	V	V	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Ulm (Deutschland)
Zugang	V	V	Hagenuk Marinekommunikation GmbH	Flintbek (Deutschland)
Zugang	V	V	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Deutschland)
Zugang	V	V	EADS Deutschland GmbH — Verteidigung und Zivile Systeme	Unterschleißheim (Deutschland)

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

**Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)**

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>
Zugang	V	V	EADS Deutschland GmbH — Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Deutschland)
Zugang	V	V	Dornier Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Deutschland)
Zugang	V	V	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Deutschland)
Zugang	V	V	Ewiation GmbH	Ulm (Deutschland)
Zugang	E	E	Nortel Networks Germany GmbH & Co KG	Friedrichshafen (Deutschland)
Zugang	V	V	EADS Services + Telecom S.A	Boulogne (Frankreich)
	V	V	Aerospatiale Matra Test & Services S.A	Velizy (Frankreich)
	V	V	Matra Systemes & Information	Velizy (Frankreich)
	V	V	APIC	Aiceuil (Frankreich)
	V	V	Matra Global Netservices	Boulogne (Frankreich)
	V	V	MATRAnet	Velizy (Frankreich)
Zugang	V	V	MATRAnet Inc	Redwood shores, CA (U.S.A.)
	V	V	M.C.N. SAT HOLDING	Velizy (Frankreich)
	V	V	MULTICOMS	Sèvres (Frankreich)
	V	V	Matra Communication USA Inc	Dallas, Texas (U.S.A.)
	V	V	Intecom Inc	Dallas, Texas (U.S.A.)
Zugang	V	V	Pyderion Contact Technologies Inc	Saint-Laurent (Quebec-Kanada)
	V	V	G 2 I	Velizy (Frankreich)
	V	V	M.P. 13	Paris (Frankreich)
	V	V	EADS Matra Datavision S.A	Paris (Frankreich)
	V	V	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (Frankreich)
	V	V	EADS Matra Datavision Ltd	Coventry (GB)
	V	V	EADS Matra Datavision AG	Danges (Schweiz)
	V	V	EADS Matra Datavision Benelux	Brüssel (Belgien)
	V	V	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong Kong)
	V	V	EADS Matra Datavision B.V	Leiden (Niederlande)
	V	V	EADS Matra Datavision GmbH	München (Deutschland)
	V	V	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (Spanien)
	V	V	EADS Matra Datavision Inc	Andover (U.S.A.)
	V	V	EADS Matra Datavision Kk	Tokyo (Japan)
	V	V	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italien)
Zugang	V	V	Open Cas Cade SA	Paris (Frankreich)
	V	V	Matra Nortel Holding (MNH)	Paris (Frankreich)
	Q	E	Matra Nortel Communications SAS	Bois d'Arcy (Frankreich)
	Q	E	Matra Communication EGT N.V	Brüssel (Belgien)
Disposal	Q		MNC Distribution Europe	Quimper (Frankreich)
	Q	E	MNCD Paris Ile-de-France	Malakoff (Frankreich)
Disposal	Q		MNCD Nord-Ouest	La Madeleine (Frankreich)
Disposal	Q		MNCD Centre-Est	Bron (Frankreich)
Disposal	Q		MNCD Sud	Toulouse (Frankreich)
	Q	E	Matra Communication Cellular Terminals	Ulm (Deutschland)
	Q	E	Matra Communication SPA	Mailand (Italien)
	Q	E	Matra Communication Business Systems GmbH	Frankfurt (Deutschland)
	Q	E	Matra Communication Danemark	Brondy (Dänemark)
	Q	E	Matra de Comunicaciones Espana	Madrid (Spanien)
Disposal	V		Matra Hautes Technologies	Paris (Frankreich)
Disposal	E		CMC	Montigny (Frankreich)
Disposal	V		Sofrimat 5	Les Ulis (Frankreich)
Disposal	E		Office General de l'Air (OGA)	Paris (Frankreich)
Disposal	E		Sofema	Paris (Frankreich)
	V	V	Matra Defense	Velizy (Frankreich)
	V	V	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Deutschland)
	V	V	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick Maryland (U.S.A.)
	V	V	Fairchild Controls Corporation	Frederick Maryland (U.S.A.)
	V	V	Germantown Holding Company	Frederick Maryland (U.S.A.)
	V	V	Manhattan Beach Holdings Co	Frederick Maryland (U.S.A.)
	Q	Q	Matra BAe Dynamics SAS	Velizy (Frankreich)
	Q	Q	Matra BAe Dynamics Management	Paris (Frankreich)

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

**Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)**

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>
	Q	Q	ALKAN	Valenton (Frankreich)
	Q	Q	Matra BAe Dynamics France	Velizy (Frankreich)
	Q	Q	Matra Bae Dynamics UK Ltd	Stevenage, Herts (GB)
	Q	Q	Matra Electronique	Paris (Frankreich)
	E	E	Bodenseewerk Gerätetechnik (B.G.T.)	Überlingen (Deutschland)
	V	V	Aerospatiale Matra Missiles	Chatillon sur Bagneux (Frankreich)
	Q	Q	Celerg	Le Plessis-Robinson (Frankreich)
	Q	Q	Celerg international	Le Plessis-Robinson (Frankreich)
	Q	Q	International de systemes propulsifs	Paris (Frankreich)
Disposal	Q		GIE Euromissile	Fontenay-aux-Roses (Frankreich)
Zugang	E	V	LFK — Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Deutschland)
Zugang		V	TDW — Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Deutschland)
Zugang		V	EADS Deutschland GmbH — VA (Restaktivitäten)	Unterschleißheim (Deutschland)
Zugang		V	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Deutschland)
Zugang		Q	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn
Zugang		Q	Propulsion Tactique S.A	La Ferte Saint Aubin (Frankreich)
Zugang		Q	TDA — Armements S.A.S	La Ferte Saint Aubin (Frankreich)
Zugang		Q	Forges de Zeebrugge S.A	Herstal-Liege (Belgien)
Zugang		V	EADS Defence & Security Networks (EDSN)	Bois d'Arcy (Frankreich)
	Q	V	Matra Radio Systems	Madrid (Spanien)
	Q	V	AEG Mobile Communication	Ulm (Deutschland)
	Q	V	Matra Communications Mexico	Mexiko City (Mexiko)
Space				
Zugang		V	Amanthea Holding B.V	(Niederlande)
	Q	Q	MMS Space Holdings N.V	Den Haag (Niederlande)
Zugang		V	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	München (Deutschland)
Zugang		E	Loral Dasa Globalstar L.P	New York (U.S.A.)
	Q	Q	ASTRIUM N.V	Den Haag (Niederlande)
Zugang		Q	ASTRIUM GmbH	Friedrichshafen (Deutschland)
Zugang		Q	ASTRIUM Ltd	Huffordshire (GB)
	Q	Q	ASTRIUM SAS	Velizy (Frankreich)
Zugang		V	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Space)	Madrid (Spanien)
Zugang		V	EADS Deutschland GmbH — Space Services	München (Deutschland)
Zugang		V	Global DASA LLC	New York (U.S.A.)
Zugang		E	Nahuelsat S.A	Buenos Aires (Argentinien)
	V	V	EADS Launch Vehicles	Paris (Frankreich)
Disposal		Q	Matra Space Systems Participations BV	Den Haag (Niederlande)
Disposal		E	Spot Image	Toulouse (Frankreich)
	V		Sodern	Limeil-Brevannes (Frankreich)
Military Transport Aircraft				
Zugang		V	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (Spanien)
Aeronautics				
Zugang		V	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresden (Deutschland)
	V	V	EADS Sogerma S.A	Mérignac (Frankreich)
	V	V	EADS Seca S.A	Le Bourget (Frankreich)
	V	V	Barfield B.C	Miami, Florida (U.S.A.)
	V	V	EADS Revima S.A	Tremblay en France (Frankreich)
	V	V	Composites Aquitaine S.A	Salaunes (Frankreich)
	V	V	Maroc Aviation S.A	Casablanca (Marokko)
	V	V	Noise Reduction Engineering B.C	Washington D.C. (U.S.A.)
Zugang		V	Aerobail GIE	Paris (Frankreich)
Zugang		V	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (U.S.A.)
	V	V	Eurocopter Holding S.A	Paris (Frankreich)
	V	V	Eurocopter S.A	Marignane (Frankreich)

EADS N.V. (vormals Aerospatiale Matra S.A.)

**Konzernanhang — (Fortsetzung)
(in Millionen €)**

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>
	V	V	Eurocopter Deutschland GmbH	München (Deutschland)
	V	V	American Eurocopter Corp	Dallas, Texas (U.S.A.)
	V	V	Eurocopter Canada Ltd	Ontario (Kanada)
	V	V	Eurocopter South East Asia	Singapore
	V	V	Helibras — Helicopteros do Brasil S.A	Itajuba (Brasil)
	V	V	EADS Socata S.A	Le Bourget (Frankreich)
Zugang		V	EADS Deutschland GmbH — Military Aircraft	München (Deutschland)
Zugang		V	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Deutschland)
Zugang		V	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Aircraft)	Madrid (Spanien)
	V	V	EADS ATR S.A	Toulouse (Frankreich)
	Q	Q	ATR GIE	Toulouse (Frankreich)
<i>Weiterhin sind 49 sog. SPCs (Special Purpose Companies) konsolidiert.</i>				
<i>Headquarters</i>				
	V	V	EADS France	Paris (Frankreich)
Zugang		V	EADS Deutschland GmbH — Zentrale	München (Deutschland)
Zugang		V	EADS Deutschland GmbH, LO — Liegenschaften OTN	München (Deutschland)
Zugang		V	EADS Deutschland GmbH, FO — Forschung	München (Deutschland)
Zugang		V	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Deutschland)
Zugang		V	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	München (Deutschland)
Zugang		V	Dornier Zentrale	Friedrichshafen (Deutschland)
Zugang		V	EADS CASA S.A. (Headquarters)	Madrid (Spanien)
	Q	E	Dassault Aviation	Paris (Frankreich)
	Q	E	Dassault International France	Vaucresson (Frankreich)
	Q	E	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro NJ (U.S.A.)
	Q	E	Sogitec Industries	Suresnes (Frankreich)
	Q	E	Dassault Falcon Service	
	Q	E	IPS	
	E	E	Dassault Aero Service	
	E	E	Dassault Assurances Courtage	
	E	E	Dassault International Inc	Paramus NJ (U.S.A.)
	E	E	Société Toulouse Colomiers	
Zugang		E	Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH	Oberpfaffenhofen (Deutschland)
	V	V	S.C.I. Matra Toulouse	Toulouse (Frankreich)

V: Vollkonsolidiert

Q: Quotalkonsolidiert

E: nach der Equity-Methode konsolidiert

5.2.2 Einzelabschluss

Jahresabschluss der EADS N.V.

Bilanz

	<u>Anmerkung</u>	<u>31. Dezember</u>	
		<u>2000</u>	<u>1999</u>
(in Millionen €)			
Aktiva			
Immaterielle Vermögensgegenstände	3	5.695	—
Finanzanlagen	3	<u>3.130</u>	—
Anlagevermögen		<u>8.825</u>	—
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4	254	—
Wertpapiere	5	2.482	—
Zahlungsmittel		<u>2.081</u>	—
Umlaufvermögen		<u>4.817</u>	—
Latente Steuern		<u>32</u>	—
Summe Aktiva		<u>13.674</u>	—
Passiva			
Gezeichnetes Kapital		807	—
Rücklagen		<u>9.443</u>	—
Eigenkapital	6	<u>10.250</u>	—
Sonstige Verbindlichkeiten	7	<u>3.424</u>	—
Verbindlichkeiten		<u>3.424</u>	—
Summe Passiva		<u>13.674</u>	—

Gewinn- und Verlustrechnung

	<u>Anmerkung</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
		(in Millionen €)	
Beteiligungsergebnis		(401)	—
Sonstige Aufwendungen/Erträge		<u>(149)</u>	—
Jahresergebnis	8	<u>(550)</u>	—

EADS N.V.

Anhang (in Millionen €)

1. Allgemeines

Am 3. April 2000 änderte die Gesellschaft ihren Namen von European Aerospace and Defence Company N.V. in European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.

1999 war die Gesellschaft inaktiv. Zum 31. Dezember 1999 betrug das Eigenkapital der Gesellschaft T€ 44.

EADS N.V. mit Sitz in Amsterdam, Niederlande, ist als Holdinggesellschaft in der Koordination und dem Management von Beteiligungen und sonstigen Anteilen an Unternehmen tätig; sie finanziert und übernimmt Schulden, gewährt Sicherheiten und gibt Schuldgarantien für rechtlich selbständige Einheiten, Partnerschaften, Allianzen und sonstige Unternehmungen, die in der Luftfahrt-, Verteidigungs-, Raumfahrt- und/oder Kommunikationsindustrie tätig sind bzw. deren Geschäftstätigkeit in einem ergänzenden, unterstützenden oder untergeordneten Zusammenhang zu den vorgenannten Branchen steht.

Die Ausführungen zur Geschäftstätigkeit der Gesellschaft und zur Konzernstruktur, die im Konzernanhang gemacht werden, treffen auch auf den Einzelabschluss zu. In Einklang mit Artikel 402, Buch 2 des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches wird die Gewinn- und Verlustrechnung in verkürzter Form dargestellt.

2. Grundsätze der Rechnungslegung

Die im Konzernanhang beschriebenen Grundsätze der Rechnungslegung gelten — wenn nichts Gegenteiliges erwähnt wird — auch für den Einzelabschluss.

3. Anlagevermögen

Im folgenden wird der Anlagespiegel dargestellt:

	<u>Goodwill</u>	<u>Anteile an Konzerngesellschaften</u>	<u>Summe</u>
Stand am 31. Dezember 1999	—	—	—
Goodwill aus dem Erwerb von Dasa und Casa	5.841	—	5.841
Einbringung von ASM, Dasa und Casa	—	3.679	3.679
Goodwillabschreibung	(146)	—	(146)
Beteiligungsergebnis	—	(401)	(401)
Umrechnungsdifferenzen/Sonstiges	—	33	33
Erhaltene Dividenden	—	(181)	(181)
Stand am 31. Dezember 2000	<u>5.695</u>	<u>3.130</u>	<u>8.825</u>

Weitere Informationen zum Goodwill sind im Konzernanhang unter dem Punkt „Entstehung der EADS in 2000“ angegeben.

4. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	159	—
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	21	—
Sonstige Vermögensgegenstände	74	—
Summe Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	<u>254</u>	<u>—</u>

5. Wertpapiere

Der Wertpapierbestand umfaßt im wesentlichen „Available-for-sale“ Wertpapiere.

EADS N.V.

Anhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

6. Eigenkapital

	<u>Gezeichnetes Kapital</u>	<u>Rücklagen aus Einbringungen</u>	<u>Sonstige Rücklagen</u>	<u>Summe</u>
Stand am 31. Dezember 1999	—	—	—	—
Einbringung ASM, Dasa, Casa.....	715	8.459	—	9.174
Kapitalerhöhung, Ausgabe von Aktien	92	—	1.503	1.595
Jahresergebnis.....	—	—	(550)	(550)
Sonstige.....	—	—	31	31
Stand am 31. Dezember 2000	<u>807</u>	<u>8.459</u>	<u>984</u>	<u>10.250</u>

Für weitere Informationen zum Eigenkapital siehe Punkt 14 im Konzernanhang.

In den sonstigen Rücklagen ist ein nicht ausschüttungsfähiger Betrag von € 340 enthalten, bei dem es sich um Anteile von Minderheitsgesellschaftern handelt. Die kumulierten Anpassungen aus Umrechnungsdifferenzen sind als Teil des kumulierten sonstigen „**comprehensive income**“ in den „**Sonstigen Rücklagen**“ enthalten.

7. Sonstige Verbindlichkeiten

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen.....	3.399	—
Sonstige Verbindlichkeiten	25	—
Gesamt	<u>3.424</u>	<u>—</u>

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ergeben sich hauptsächlich im Rahmen des Finanz- und Liquiditätsmanagements bei der EADS N.V..

8. Jahresergebnis

Der Jahresfehlbetrag von € 550 ist das Ergebnis des EADS-Konzerns im zweiten Halbjahr, das sowohl die Goodwillabschreibung beinhaltet als auch die Abschreibung auf die stillen Reserven, die durch die Einbringung von Dasa und Casa zu Verkehrswerten aufgedeckt wurden.

9. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Garantien von insgesamt € 789 wurden für Konzerngesellschaften gegeben.

10. Vergütung

Siehe Anmerkung 23 im Konzernanhang der EADS.

EADS N.V.

Anhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

ZUSATZANGABEN

1. Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss der EADS N.V., Amsterdam für das Geschäftsjahr 2000 Jahr geprüft. Der Jahresabschluss liegt in der Verantwortung der Geschäftsleitung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss abzugeben.

Mit der Ausnahme, die im folgenden Absatz dargestellt wird, haben wir unsere Prüfung unter Beachtung der internationalen Prüfungsstandards und der niederländischen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Jahresabschluss frei von wesentlichen Mängeln ist. Im Rahmen der Prüfung werden Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Jahresabschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsleitung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Aus geschäftlichen Gründen, die vom Management von Dassault Aviation vorgebracht wurden, war es uns nicht möglich, Einsicht in die Arbeitspapiere der Abschlussprüfer dieser Gesellschaft zu nehmen. Folglich konnten wir die berufsüblichen Prüfungshandlungen, die wir für die nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung an Dassault Aviation durchgeführt hätten, nicht vornehmen. Das Beteiligungsergebnis für die von der EADS gehaltenen Anteile an Dassault Aviation beläuft sich für das Geschäftsjahr 2000 auf € 116 Millionen, das bei EADS bilanzierte anteilige Eigenkapital an Dassault Aviation beträgt zum 31. Dezember 2000 € 1.164 Millionen.

EADS hat ihren Jahresabschluss in Übereinstimmung mit den allgemein anerkannten Grundsätzen der Rechnungslegung der Niederlande aufgestellt. Der Jahresabschluss entspricht auch den internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen („IAS“), mit der Ausnahme dass alle Entwicklungskosten im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden. Die IAS verlangen die Aktivierung von Entwicklungskosten als immaterielle Vermögensgegenstände, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Die Gesellschaft hält es für vorsichtiger diese Kosten sofort als Aufwand zu erfassen.

Aufgrund der unzureichenden Prüfungssicherheit bezüglich der Bilanzierung der Beteiligung an Dassault Aviation geben wir hierzu kein Urteil ab. In allen anderen Belangen, mit Ausnahme der Effekte aus der oben genannten Abweichung von den IAS, vermittelt der Jahresabschluss, nach unserer Überzeugung, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild des Unternehmens zum 31. Dezember 2000 und des Ergebnisses des Geschäftsjahres unter Beachtung der niederländischen Rechnungslegungsgrundsätze und der IAS und erfüllt die Anforderungen des niederländischen Rechts in Bezug auf Jahresabschlüsse.

Den Haag, 9. März 2001

Rotterdam, 9. März 2001

KPMG

Arthur Andersen

2. Ergebnisverwendung

In Artikel 30 und 31 der Satzung ist niedergelegt, dass der Board of Directors bestimmen soll, welcher Anteil des Ergebnisses den Rücklagen zugeführt werden soll. Die Hauptversammlung kann nur nach Vorschlag des Board of Directors und nur in dem von Gesetz und Satzung zulässigen Umfang über die Rücklagen verfügen. Ausschüttungen können erst dann erfolgen, wenn der Jahresabschluss angenommen ist, aus dem ersichtlich ist, dass das Eigenkapital des Unternehmens größer ist als die Summe aus eingezahltem und eingefordertem Kapital, erhöht um die gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen.

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Jahresfehlbetrag durch Rücklagen auszugleichen und aus den ausschüttungsfähigen Rücklagen eine Dividende auf die ausgegebenen Aktien in Höhe von 0,50 Euro pro Aktie zu zahlen.

EADS N.V.

Anhang — (Fortsetzung) (in Millionen €)

3. Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2000

EADS und BAe Systems haben im Jahr 2001 erklärt, dass alle wesentlichen Bedingungen (einschließlich genehmigungspflichtiger Vorgänge), die zur Integration von Airbus notwendig sind erfüllt wurden und Übereinstimmung über die gemeinsamen Entscheidungen, einschließlich des zukünftigen Geschäftsplans für Airbus, erzielt wurde. Die Airbus Integrated Company wird im Laufe des ersten Halbjahres 2001 rückwirkend zum 1. Januar 2001 formal gegründet werden.

Airbus agiert jetzt als einheitliches Unternehmen, das zu 80% von EADS und zu 20% von BAe Systems gehalten wird.

5.3 Konzernabschluss von Aerospatiale für das Geschäftsjahr 1998

Gemäß Règlement No. 98-01 der COB und zu Informationszwecken befindet sich hierunter der Konzernabschluss von Aerospatiale für das Geschäftsjahr 1998, so wie er von den Aktionären am 6. Mai 1999 in der Hauptversammlung festgestellt wurde. Dieser Konzernabschluss wurde nicht den Bilanzierungsrichtlinien von EADS angepasst.

Aerospatiale

Konzern-Bilanz

	31. Dezember 1998 <hr style="border-top: 1px solid black;"/> (in Millionen FRF)
AKTIVA	
Anlagevermögen	
Immaterielle Anlagewerte.....	587
Sachanlagen	9,080
Nach der Equity-Methode konsolidierte Beteiligungen.....	1,706
Finanzanlagen	<u>2,972</u>
	<u>14,345</u>
Umlaufvermögen	
Vorräte	29,639
Für Aufträge geleistete Anzahlungen.....	3,513
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	17,230
Sonstige Forderungen	7,523
Rechnungsabgrenzungsposten.....	2,841
Wertpapiere des Umlaufvermögens	7,918
Liquide Mittel.....	<u>2,939</u>
	<u>71,603</u>
Summe Aktiva	<u><u>85,948</u></u>
PASSIVA	
Eigenkapital	
Grundkapital	4,608
Rücklagen	551
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung.....	78
Jahresüberschuss	<u>1,037</u>
Eigenkapital: Anteile in Fremdbesitz	<u>6,274</u>
Sonstiges Eigenkapital	
In Eigenkapital umzuwandelnde Einbringung.....	<u>2,658</u>
	8,932
Minderheitsbeteiligungen	1,144
Summe	<u>10,076</u>
Rückstellungen für Risiken und Aufwendungen.....	9,069
Verbindlichkeiten	
Finanzverbindlichkeiten	10,813
Für Aufträge geleistete Anzahlungen.....	29,585
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....	20,191
Sonstige Verbindlichkeiten	4,493
Rechnungsabgrenzungsposten.....	<u>1,721</u>
	<u>66,803</u>
Summe Passiva.....	<u><u>85,948</u></u>

Aerospatiale

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	31. Dezember 1998
	(in Millionen FRF)
Umsatzerlöse	54,869
Umsatzähnliche Erträge.....	1,226
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren und Leistungen sowie Bestandsveränderungen	(38,432)
Wertschöpfung	17,663
Steuern, Gebühren und Ähnliches.....	(1,217)
Personalaufwand	(12,892)
Rohergebnis	3,554
Wertberichtigungen auf Anlagevermögen.....	(1,603)
Veränderung der Rückstellungen.....	(1,417)
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	(125)
Betriebsergebnis	409
Dividenden und Anteile am Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen.....	29
Aufwendungen und Erträge aus Finanzanlagen	(94)
Währungsgewinn/-verlust	7
Veränderung der finanziellen Vorsorgen, Aufwandsabgrenzungen	(6)
Finanzergebnis	(64)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	345
Außerordentliches Ergebnis.....	572
Ergebnis vor Steuern	917
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	152
Ergebnis der konsolidierten Gesellschaften	1,069
Ergebnis der nach der Equity-Methode konsolidierten Gesellschaften	100
Abschreibungen auf Firmenwert	(19)
Nettoergebnis	1,150
Konzernanteil.....	1,037
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis.....	113

Aerospatiale

Konzern-Kapitalflussrechnung

	1998
	(in Millionen FRF)
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	
Konzernergebnis	1,150
Beteiligungsergebnis der nach der Equity-Methode konsolidierten Gesellschaften abzüglich erhaltener Dividenden	(89)
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen	(1,115)
Veränderung der Rückstellungen und Abschreibungen	<u>2,621</u>
Cash Flow	<u>2,567</u>
Veränderung der Vorräte	(1,483)
Veränderung der geleisteten Anzahlungen	(326)
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(1,849)
Veränderung der sonstigen Forderungen	(2,099)
Veränderung der erhaltenen Anzahlungen	(822)
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1,486
Veränderung der sonstigen Verbindlichkeiten	1,690
Veränderung der Wertberichtigungen auf Vermögenswerte	190
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>6</u>
(Zunahme) oder Abnahme (+) des Working-Capital-Bedarfs	<u>(3,207)</u>
	<u>(640)</u>
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	
Erwerb von immateriellen Anlagewerten und Sachanlagen	(2,479)
Erwerb von Finanzanlagen	(2,172)
Abgänge oder Verminderung von Anlagewerten	2,983
Einfluss der Veränderung der liquiden Mittel	<u>75</u>
	<u>(1,593)</u>
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	
Einzahlungen aus langfristigen Darlehen	86
Tilgung von langfristigen Darlehen	(820)
Im Geschäftsjahr ausgeschüttete Dividenden	<u>(734)</u>
Veränderung des Zahlungsmittelbestands	<u>(2,967)</u>
Zahlungsmittelbestand am 1. Januar 1998	<u>8,864</u>
Veränderung des Zahlungsmittelbestands	(2,967)
Einfluss der Änderung des Konsolidierungskreises (Dassault Aviation zum 31. Dezember 1998) sowie der nicht-monetären Bewegungen	3,446
Zahlungsmittelbestand am 31. Dezember 1998	<u>9,343</u>
	<u>9,343</u>
	31/December 1998
	(in Millionen FRF)
Definition des Zahlungsmittelbestands	
Wertpapiere	7,918
Liquide Mittel (einschließlich der Darlehen an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften im Rahmen von Finanzierungsvereinbarungen i.H.v. FRF 100 Mio.)	3,039
abzüglich:	
Kurzfristige Kredite	(1,404)
Vorauszahlungen an nicht konsolidierte Konzerneinheiten im Rahmen von Finanzierungsvereinbarungen	<u>(210)</u>
Zahlungsmittelbestand (netto)	<u>9,343</u>

Aerospatiale

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (Ohne Anteile in Fremdbesitz) (in Millionen FRF)

	<u>Kapital</u>	<u>Gesetzliche Rücklagen</u>	<u>Agios</u>	<u>Konsolidierte Rücklagen</u>	<u>Jahres- überschuss</u>	<u>Umrechnungs- differenzen</u>	<u>Summe Eigenkapital</u>	<u>Anzahl der Aktien</u>
Eigenkapital am 31. Dezember 1997 vor Ergebnisverwendung.....	4,608	375	0	(1,242)	1,418	112	5,271	46,078,500
Ergebnisverwendung für das Geschäftsjahr 1997		86		1,332	(1,418)		0	
Veränderung der Umrechnungsdifferenzen						(34)	(34)	
Jahresergebnis 1998					1,037		1,037	
Eigenkapital am 31. Dezember 1998 vor Ergebnisverwendung.....	4,608	461	0	90	1,037	78	6,274	46,078,500

KAPITEL 6 — ORGANE DER GESELLSCHAFT

6.1. Geschäftsführung und Kontrolle

6.1.1. Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers

Gemäß der Satzung der Gesellschaft trägt der Board of Directors die Verantwortung für die Belange der Gesellschaft.

Der Board of Directors besteht aus höchstens elf Mitgliedern, die von der Hauptversammlung bestellt und abberufen werden. Der Board of Directors kann sich eine Geschäftsordnung geben. Eine derartige Geschäftsordnung (die „**Geschäftsordnung**“) wurde in ihrer aktuellen Form im Rahmen einer Sitzung des Board of Directors, die am 7. Juli 2000 stattfand, beschlossen. Die Parteien des Participation Agreement haben vereinbart, dass die mit den indirekten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte von EADS Participations B.V. so ausgeübt werden sollen, dass der Board of Directors von EADS die Mitglieder des Boards von EADS Participations B.V. und zwei weitere unabhängige Board-Mitglieder umfasst, die in keiner Beziehung zu den Konzernen DaimlerChrysler, SOGEPA oder Lagardère oder zum französischen Staat stehen. Laut Participation Agreement besteht der erste Board of Directors aus elf Mitgliedern, von denen:

- vier von DaimlerChrysler
- vier von SOGEADE
- eines von SEPI
- jeweils ein unabhängiges Mitglied von DaimlerChrysler und ein unabhängiges Mitglied von SOGEADE benannt werden.

Gemäß der Satzung endet die Amtszeit der Mitglieder des ersten Board of Directors mit der im Jahre 2005 abzuhaltenden ordentlichen Jahreshauptversammlung der Gesellschaft. Die Mitglieder des Board of Directors werden von dieser ordentlichen Hauptversammlung und danach durch jede fünfte ordentliche Hauptversammlung ernannt.

Die Hauptversammlung kann darüber hinaus einzelne Mitglieder des Board of Directors jederzeit suspendieren oder abberufen. Die Anzahl der Amtsperioden der Mitglieder ist nicht begrenzt.

Der erste Board of Directors ernennt zwei Chairmen, von denen einer aus den Reihen der von DaimlerChrysler benannten Mitglieder des Boards und einer aus den Reihen der von SOGEADE benannten Mitglieder stammen wird.

Die Chairmen gewährleisten die reibungslose Arbeitsweise des Board of Directors, insbesondere indem sie die Arbeit der Chief Executive Officers durch strategische Besprechungen mit externen Partnern auf höchster Ebene unterstützen.

Der Board of Directors ernennt ferner zwei Chief Executive Officers, die für die laufende Geschäftsführung verantwortlich sind. Einer von ihnen wird aus den Reihen der von DaimlerChrysler benannten Board-Mitgliedern und einer aus den Reihen der von SOGEADE benannten Board-Mitgliedern gewählt.

Die Gesellschaft wird vom Board of Directors oder von zwei Chief Executive Officers gemeinsam vertreten. Darüber hinaus hat die Gesellschaft den Chief Executive Officers allgemeine Vollmacht erteilt, die sie ermächtigt, die Gesellschaft einzeln zu vertreten.

In Fällen, in denen die beiden Chief Executive Officers keine Einigung erzielen können, wird die betreffende Angelegenheit den beiden Chairmen vorgelegt.

Die Chief Executive Officers dürfen keine Geschäfte tätigen, die in die Hauptverantwortungsbereiche des Board of Directors fallen, es sei denn, diesen Geschäften wurde vom Board of Directors zugestimmt.

Zu den Hauptverantwortungsbereichen des Board of Directors zählen unter anderem:

- Zustimmung zu grundlegenden Änderungen von Art und Umfang der Aktivitäten des EADS-Konzerns;
- Zustimmung zur Gesamtstrategie und dem Strategieplan des EADS-Konzerns;
- Genehmigung des Geschäftsplans und des Jahresbudgets des EADS-Konzerns;
- Festlegung der wichtigsten Leistungsziele des EADS-Konzerns;
- Ernennung der Mitglieder des Executive Committee (siehe unten);

- Zustimmung zu wesentlichen Änderungen der Organisationsstruktur des EADS-Konzerns;
- Zustimmung zu wichtigen Investitionen, Projekten oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen des EADS-Konzerns, die im Geschäftsplan enthalten sind und einen Wert von Euro 200 Millionen übersteigen;
- Zustimmung zu wichtigen strategischen Bündnissen und Kooperationsabkommen des EADS-Konzerns;
- Zustimmung zu allen maßgeblichen Entscheidungen, die sich auf die Geschäfte mit ballistischen Raketen des EADS-Konzerns auswirken;
- Zustimmung zu Angelegenheiten der Aktionärspolitik, wichtigen Maßnahmen oder wichtigen Ankündigungen für die Kapitalmärkte;
- Zustimmung zu anderen Maßnahmen und geschäftlichen Angelegenheiten, die für den EADS-Konzern von grundlegender Bedeutung sind, oder die ein ungewöhnliches Risikoniveau beinhalten.

Philippe Camus und Rainer Hertrich wurden von der am 10. Mai 2000 abgehaltenen Hauptversammlung von EADS zu Directors und in der am selben Tag abgehaltenen Sitzung des Board of Directors zu Chief Executive Officers ernannt. Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère wurden von der Hauptversammlung von EADS, die am 19. Juni 2000 stattfand, mit Wirkung vom 7. Juli 2000 zu Directors und in der am 7. Juli 2000 abgehaltenen Sitzung des Board of Directors zu Chairmen ernannt.

Jeder Director besitzt eine Stimme, wobei im Falle eines vakanten Sitzes im Board of Directors in Bezug auf ein von DaimlerChrysler benanntes Mitglied oder ein von SOGEADE benanntes Mitglied bei der Versammlung die von DaimlerChrysler benannten anwesenden oder vertretenen Mitglieder dieselbe Anzahl von Stimmen ausüben können wie die von SOGEADE benannten anwesenden oder vertretenen Mitglieder und umgekehrt. Alle Beschlüsse des Board of Directors, mit Ausnahme von CASA-Angelegenheiten (entsprechend der Definition in 3.3.2), erfordern eine Ja-Stimme von mindestens sieben Mitgliedern durch persönliche Abstimmung oder Stimmrechtsvollmacht. Eine CASA-Angelegenheit erfordert eine Ja-Stimme von mindestens sieben Mitgliedern, einschließlich des von SEPI benannten Board-Mitglieds.

Die Beschlussfähigkeit zur Behandlung einzelner Belange in einer Sitzung des Board of Directors erfordert die Anwesenheit von mindestens einem der von SOGEADE benannten Board-Mitglieder und eines der von DaimlerChrysler benannten Board-Mitglieder, es sei denn, es handelt sich um eine CASA-Angelegenheit, in welchem Fall das von SEPI benannte Board-Mitglied ebenfalls anwesend oder vertreten sein muss.

Die besonderen Bestimmungen bezüglich der Mehrheit und Beschlussfähigkeit im Zusammenhang mit CASA-Angelegenheiten enden am dritten Jahrestag nach dem Datum des Vollzugs des Zusammenschlusses zu EADS oder an dem Tag, an dem SEPI keine indirekten EADS-Aktien mehr hält, je nachdem, welches Ereignis zuerst eintritt.

Bei Uneinigkeit im Board of Directors, die nicht dazu führt, dass DaimlerChrysler die ihr von SOGEADE gewährte Verkaufsoption ausüben kann (siehe Abschnitt 3.3.2), wird die Angelegenheit an Jean-Luc Lagardère (oder eine andere von Lagardère benannte Person) als Vertreter von SOGEADE und an den Vorstandsvorsitzenden von DaimlerChrysler weitergeleitet. Falls es sich bei der betreffenden Angelegenheit um eine Sache handelt, die in den Kompetenzbereich der Hauptversammlung von EADS fällt, wird der Hauptversammlung die Angelegenheit zur Beschlussfassung vorgelegt, wobei SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI kein Stimmrecht zusteht. Dies gilt auch bei einer Uneinigkeit, bei deren Eintritt DaimlerChrysler die ihr von SOGEADE gewährte Verkaufsoption ausüben kann (in diesem Fall jedoch nur mit Zustimmung von SOGEPA und DaimlerChrysler).

Gemäß der Geschäftsordnung ist der Board of Directors befugt, aus den Reihen seiner Mitglieder Ausschüsse zu bilden. Neben dem Audit Committee und dem Personnel Committee darf der Board of Directors andere Ausschüsse bilden, auf die er gewisse untergeordnete Entscheidungsbefugnisse übertragen kann. Eine derartige Übertragung hebt die gemeinsame Verantwortung aller Direktoren jedoch nicht auf. Der Ausschuss ist nur beschlussfähig, wenn mindestens ein von SOGEADE und mindestens ein von DaimlerChrysler benanntes Mitglied bei der Ausschusssitzung anwesend ist. Alle Beschlüsse eines Ausschusses erfordern die einfache Mehrheit seiner Mitglieder. Beziehen sich die im Rahmen der Sitzung behandelten geschäftlichen Belange auf eine CASA-Angelegenheit, ist auch die Anwesenheit und Zustimmung des von SEPI benannten Direktors erforderlich.

6.1.2. Audit Committee

Das Audit Committee gibt dem Board of Directors Empfehlungen über die Bestellung der Abschlussprüfer, die Feststellung der Jahres- und Zwischenabschlüsse ab und überwacht die Übereinstimmung der internen Kontrollen des EADS-Konzerns, der Bilanzierungsgrundsätze und der Finanzberichterstattung. Vorsitzende des Audit

Committee sind Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère. Eckhard Cordes und Louis Gallois sind ebenfalls Mitglieder dieses Ausschusses, der sich im Jahr 2000 einmal versammelte, um die Proforma-Halbjahresrechnung der Gesellschaft zu prüfen.

6.1.3. *Personnel Committee*

Das Personnel Committee gibt dem Board of Directors Empfehlungen für die Ernennungen in das Executive Committee, Vergütungskonzepte und Langzeit-Vergütungspläne ab und entscheidet über die Arbeitsverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten in Bezug auf die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee. Vorsitzende des Personnel Committee sind Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère. Philippe Camus, Rainer Hertrich, Eckhard Cordes und Louis Gallois sind ebenfalls Mitglieder dieses Ausschusses, der im Jahr 2000 zwei Mal zusammen trat, um die Vergütung der Vorstandsmitglieder und Top-Manager der Geschäftsführung der Gesellschaft zu prüfen.

Zusammensetzung des Board of Directors

<u>Name</u>	<u>Alter</u>	<u>Ende des Amtszeit</u>	<u>Haupttätigkeit</u>
Manfred Bischoff	59	2005	Mitglied des Vorstands der DaimlerChrysler AG
Jean-Luc Lagardère	73	2005	Persönlich haftender Gesellschafter von Lagardère SCA
Philippe Camus	52	2005	Chief Executive Officer von EADS
Rainer Hertrich	51	2005	Chief Executive Officer von EADS
Axel Arendt	51	2005	Chief Financial Officer von EADS
Eckhard Cordes	50	2005	Mitglied des Vorstands der DaimlerChrysler AG
Pedro Ferreras	46	2005	Präsident von SEPI
Noël Forgeard	54	2005	Airbus Chief Executive Officer
Louis Gallois	57	2005	Präsident von SNCF
Jean-René Fourtou	61	2005	Stellvertretender Vorstandsvorsitzender von Aventis S.A.
Michael Rogowski	62	2005	Vorsitzender des Aufsichtsrates der J.M. Voith AG

6.1.4. *Executive Committee*

Die Chief Executive Officers sind mit Unterstützung des Executive Committee (das "**Executive Committee**") für die Abwicklung der täglichen Geschäfte der Gesellschaft verantwortlich. Das Executive Committee, dessen Vorsitz den Chief Executive Officers zukommt, umfasst auch die Leitung der wichtigsten und funktionellen Geschäftsbereiche der EADS-Gruppe.

Bei den Sitzungen des Executive Committee werden unter anderem die folgenden Angelegenheiten behandelt:

- Festlegung und Kontrolle der Umsetzung der Strategien für die EADS-Aktivitäten;
- Geschäftsführungs-, Organisations- und Rechtsstruktur des EADS-Konzerns; und
- Leistungskontrolle der einzelnen Gesellschaften des EADS-Konzerns und Unterstützungsfunktionen.

Die Zusammensetzung des Executive Committee wird durch die Aufteilung der Geschäfte unter den Mitgliedern unter Aufsicht der Chief Executive Officers bestimmt. Ungeachtet der oben definierten gemeinsamen Verantwortung ist jedes Mitglied des Executive Committee selbst für das Management seines Aufgabenbereichs verantwortlich und muss sich an die Entscheidungen der Chief Executive Officers und gegebenenfalls des Executive Committee halten.

Die Chief Executive Officers werden sich bemühen in Bezug auf die bei den Sitzungen des Executive Committee besprochenen Themen, eine Übereinstimmung unter den Mitgliedern des Executive Committee zu erzielen. Kommt es zu keiner Einigung, haben die Chief Executive Officers das Recht, die Sache zu entscheiden. Herrscht grundsätzlich oder wesentliche Uneinigkeit in Bezug auf eine noch nicht entschiedene Angelegenheit, können die widersprechenden Mitglieder des Executive Committee verlangen, dass die Chief Executive Officers die Angelegenheit den Chairmen zur Stellungnahme vorlegen.

Die Amtszeit für Mitglieder des Executive Committee beträgt fünf Jahre.

Zusammensetzung des Executive Committee

<u>Name</u>	<u>Alter</u>	<u>Ende der Amtszeit</u>	<u>Haupttätigkeit</u>
Philippe Camus	52	2005	Chief Executive Officer
Rainer Hertrich	51	2005	Chief Executive Officer
Axel Arendt	51	2005	Chief Financial Officer
François Auque	44	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Raumfahrt
Thomas Enders.....	42	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und Zivile Systeme
Alberto Fernández.....	52	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge
Noël Forgeard.....	54	2005	Airbus Chief Executive Officer
Jean-Louis Gergorin.....	55	2005	Leiter Strategische Koordinierung
Jean-Paul Gut	49	2005	Leiter Marketing
Gustav Humbert	51	2005	Airbus Chief Operating Officer
Dietrich Russell	59	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Luftfahrt

Philippe Camus wurde am 10. Mai 2000 zum Chief Executive Officer von EADS ernannt. Herr Camus ist seit Dezember 1999 Vorsitzender des Vorstands von Aerospatiale Matra. Er trat im Jahr 1982 als Direktor und Vorsitzender des Finanzausschusses der Matra-Gruppe ein. Im Mai 1998 wurde er zum Partner und Co-Chief Executive Officer der Lagardère-Gruppe ernannt. Herr Camus ist Absolvent der *Ecole Normale Supérieure* und hat einen Abschluss in Betriebswirtschaft und Finanzen des *Institut d'Etudes Politiques* in Paris. Er verfügt darüber hinaus über einen Abschluss in Physik und Versicherungstechnik.

Rainer Hertrich wurde am 10. Mai 2000 zum Chief Executive Officer von EADS ernannt. Seit März 2000 ist er Vorsitzender des Vorstands der Dasa AG. Zuvor war er seit Januar 1996 Leiter des Dasa-AG-Geschäftsbereichs Antriebe und damit Vorsitzender der Geschäftsführung der MTU München. Zudem war er seit April 1996 Mitglied der Gesamtgeschäftsleitung der Dasa AG. Herr Hertrich begann seine Tätigkeit bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm im Jahr 1977. Nachdem er Funktionen als Leiter Controlling und Leiter Finanzen und Controlling in Divisionen der MBB ausgeübt hatte, wurde er im Jahr 1990 zum Leiter des Bereichs Controlling der Dasa AG ernannt. Herr Hertrich hat Betriebswirtschaftslehre an der TU Berlin und der Universität Nürnberg studiert und ist Diplom-Kaufmann.

Axel Arendt, Chief Financial Officer von EADS, ist seit Februar 2000 Leiter Finanzen und Controlling der Dasa AG. Er begann seine Tätigkeit bei der Daimler-Benz AG im Jahr 1979 im Bereich Personalentwicklung. Nach mehreren Managementfunktionen wurde Herr Arendt 1994 Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-Benz Argentinien und 1998 Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-Benz Türkei. Herr Arendt hat einen Abschluss als Maschinenbauingenieur der TU Hannover und hat ein Aufbaustudium Wirtschaftswissenschaften an der TU München absolviert.

François Auque, Leiter des Geschäftsbereichs Raumfahrt, ist seit Januar 2000 Mitglied der Geschäftsleitung von Aerospatiale Matra und Leiter des Geschäftsbereichs Raumfahrt. Er trat 1991 in die Aerospatiale-Gruppe als stellvertretender Generaldirektor verantwortlich für Finanz- und Strategieraufgaben ein. Seit Juni 1999 war er Direktor für Finanzen und geschäftsführender Direktor für den Bereich Satelliten und seit Dezember 1999 war er Mitglied des Vorstands von Aerospatiale Matra. Herr Auque besitzt Abschlüsse der *Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC)*, des *Institut d'Etudes Politiques* in Paris und der *Ecole Normale d'Administration (ENA)*.

Thomas Enders, Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und Zivile Systeme, ist seit 1996 Leiter des Bereichs Unternehmensentwicklung und Technologie der Dasa AG. Er trat 1991 als Mitarbeiter im Konzept- und Studienbereich in die Dasa AG ein und war von 1992 bis 1995 Assistent des Marketingvorstands und nachfolgend Leiter Marketingstrategie Europa. Anschließend leitete er das Hauptsekretariat des Vorstandsvorsitzenden der Dasa AG. Dr. Enders hat Volkswirtschaft, Politik und Geschichte an den Universitäten Bonn und Los Angeles studiert und im Jahr 1987 promoviert.

Alberto Fernández, Leiter des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge, ist seit Juli 1997 Vorsitzender und Chief Executive Officer von CASA. Er begann seine Tätigkeit bei CASA 1973 als Produktionsleiter, Leiter des Luftfahrtbereichs und Projektleiter. Zwischen 1989 und 1997 war er als stellvertretender Geschäftsführer für die Bereiche Verwaltung, Finanzen und Einkauf bei Airbus Industrie verantwortlich und ist seit Juli 1997 Mitglied des Aufsichtsrats von Airbus Industrie. Herr Fernández ist Absolvent der spanischen offiziellen Schule für Luftfahrtingenieure (ETSIA).

Noël Forgeard, Leiter des Geschäftsbereichs Airbus, ist seit April 1998 Chief Executive Officer von Airbus Industrie. Er kam im Jahr 1987 als Senior Vice-President der Verteidigungs- und Raumfahrtaktivitäten zu Matra. Im Jahr 1992 wurde er zum Generaldirektor der Lagardère-Gruppe und zum geschäftsführenden Direktor von Matra Hautes Technologies ernannt. Herr Forgeard ist Absolvent der *Ecole Polytechnique* und der *Ecole des Mines* in Paris.

Jean-Louis Gergorin, Leiter Strategische Koordinierung, ist seit Juni 1999 stellvertretender Geschäftsführer von Aerospatiale Matra, verantwortlich für die strategische Koordination. Er war seit 1984 zunächst als Direktor für industrielle und internationale Strategie bei Matra tätig. Seit 1998 ist er Group Managing Director bei Lagardère, verantwortlich für die strategische Organisation und den Hochtechnologiebereich. Bevor er zu Matra kam, war er stellvertretender Leiter und Leiter des *Centre d'Analyse et de Prévision (CAP)* des französischen Außenministeriums und Mitglied des französischen *Conseil d'Etat*. Herr Gergorin ist Absolvent der *Ecole Polytechnique* (Paris) und der *Ecole Nationale d'Administration (ENA)*.

Jean-Paul Gut, Leiter Marketing, wurde im Juni 1999 zum Vorsitzenden der Geschäftsführung von Aerospatiale Matra Lagardère International bestellt und ist bei Aerospatiale Matra für den Bereich Verteidigung und Raumtransporte verantwortlich. Herr Gut trat 1983 bei Matra Defense ein, wo er zunächst für den Exportbereich zuständig war. Im Jahr 1998 wurde er geschäftsführender Direktor der Lagardère-Gruppe, verantwortlich für das Auslandsgeschäft und den Hochtechnologiebereich. Im Januar 2000 wurde er geschäftsführender Direktor des Bereichs Verteidigung, Militärflugzeuge und Raumtransporte von Aerospatiale Matra. Herr Gut ist Absolvent des *Institut d'Etudes Politiques* in Paris und besitzt einen Magister in Wirtschaftswissenschaften.

Gustav Humbert, Chief Operating Officer des Geschäftsbereichs Airbus, ist seit 1998 Mitglied des Vorstands der Dasa AG und Leiter des Geschäftsbereichs Verkehrsflugzeuge. Herr Humbert trat 1980 in die Messerschmitt Bölkow Blohm-Gruppe ein und wurde nach verschiedenen Managementfunktionen 1994 Vorsitzender der Geschäftsführung der Daimler Benz Aerospace Airbus GmbH. Dr. Humbert hat Maschinenbau und Produktionstechnik studiert und an der Universität Hannover promoviert.

Dietrich Russell, Leiter des Geschäftsbereichs Luftfahrt, ist seit April 1998 Chief Operating Officer bei Airbus Industrie. Er ist seit 1995 bei der Dasa tätig, wo er als Mitglied des Vorstands für den Geschäftsbereich Luftfahrt zuständig war. Dr. Russell hat Eisenhüttenwesen und Wirtschaftswissenschaften studiert und an der RWTH Aachen promoviert.

6.2. Bezüge der Mitglieder des Board of Directors

6.2.1. Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee

Vergütung der Mitglieder des Board of Directors

Die Non-Executive Directors erhalten für ihre im Geschäftsjahr ausgeübte Tätigkeit Gesamtbezüge in Höhe von Euro 900.000. Diese Gesamtvergütung besteht aus einem festen Anteil, Sitzungsgeld (auf der Grundlage der Teilnahme an 4 Sitzungen pro Jahr) sowie einer leistungsbezogenen Vergütung, die von der Höhe des EBIT des EADS-Konzerns abhängig ist.

Die Executive Directors, die auch Mitglieder des Executive Committee sind, erhalten abgesehen von ihrer Vergütung als Mitglieder des Executive Committee keine weitere direkte Vergütung für ihre Funktion als Mitglied des Board of Directors.

Vergütung der Mitglieder des Executive Committee

Die Mitglieder des Executive Committee erhalten für ihre im Geschäftsjahr ausgeübte Tätigkeit Gesamtbezüge in Höhe von Euro 9.183.000. Diese Gesamtvergütung besteht aus einem festen Anteil und einer leistungsbezogenen Vergütung, die von der Erreichung der persönlichen Zielvereinbarungen und der Höhe des EBIT des EADS-Konzerns abhängig ist.

Zum 10. April 2001 halten die Mitglieder des Board of Directors (einschließlich derjenigen, die auch Mitglieder des Executive Committee sind) insgesamt 27.222 EADS-Aktien und die Mitglieder des Executive Committee (ausschließlich derjenigen, die auch Mitglieder des Board of Directors sind) insgesamt 14.453 EADS-Aktien.

EADS hat ihren Direktoren oder Mitgliedern des Executive Committee keine Darlehen gewährt.

6.2.2. Direktoren und den wichtigsten Executive Officers eingeräumte Optionen

Siehe nachstehend unter Abschnitt 6.3.3

6.2.3. Mit Direktoren abgeschlossene Geschäfte

Nicht einschlägig.

6.2.4. Direktoren gewährte Darlehen und Garantien

Nicht einschlägig.

6.3. Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter

6.3.1. Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern

Die Vergütungspolitik von EADS ist eng an das Erreichen von individuellen- und Gesellschaftszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch die gesamte Gruppe gebunden. Für das Top-Management der Gruppe wurde ein Aktienoptionsplan aufgestellt (siehe 6.3.3 unten), und anlässlich des öffentlichen Angebots und der Börseneinführung von EADS hatten die Mitarbeiter die Möglichkeit, Aktien zu günstigen Bedingungen zu erwerben (siehe 6.3.2 unten).

Dem französischen Gesetz entsprechend verfügt EADS France über Gewinnbeteiligungspläne (*accords de participation*) und spezifische Incentive-Pläne (*accords d'intéressement*), durch die die Mitarbeiter bei Erreichen bestimmter Produktivitäts-, technischer- oder Verwaltungsziele Boni erhalten.

Die Vergütungspolitik von EADS Deutschland GmbH ist weitgehend flexibel und steht in engem Zusammenhang mit dem Betriebsgewinn der Gesellschaft, der Erhöhung des Firmenwerts und dem Erreichen individueller Ziele.

Bei EADS CASA existiert keine Gewinnbeteiligungspolitik. Techniker und Manager erhalten jedoch eine gewinnbezogene Vergütung, in Abhängigkeit vom Erreichen der allgemeinen Ziele für die Gesellschaft und individuellen Leistungen.

6.3.2. Mitarbeiterangebot

Im Rahmen ihrer Börseneinführung ermöglichte EADS ihren berechtigten Mitarbeitern die Zeichnung von rund 1,5 % des Kapitals der EADS nach Durchführung des Globalen Angebots. Das Mitarbeiterangebot umfasste insgesamt bis zu 12.222.385 Aktien und enthielt für berechnigte Mitarbeiter ferner eine Option für die Finanzierung des in die Zeichnung von Aktien investierten Betrags. Entsprechend dieser Option bestand die Investition aus dem gezahlten Zeichnungsbetrag und einem Betrag, der aus einer Tauschvereinbarung mit der Vermögensverwaltungsgesellschaft für diese Option stammte und sich auf 9/10 des investierten Betrags belief. Berechnigte Mitarbeiter konnten Aktien zum Preis von 15,30 Euro zeichnen, der dem Kaufpreis für Privatanleger abzüglich eines Preisnachlasses von 15 % entsprach.

Mitarbeiter waren berechnigt, am Mitarbeiterangebot teilzunehmen, wenn sie:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- einen französischen, deutschen oder spanischen Arbeitsvertrag hatten; und
- in einer nach französischem, deutschem oder spanischem Recht gegründeten Gesellschaft beschäftigt waren, an der EADS (i) entweder eine Kapitalmehrheit oder (ii) mindestens 10 % des Kapitals hielt und diese Gesellschaft von EADS zur Teilnahme am Mitarbeiterangebot ausgewählt wurde.

Je nachdem, ob die Mitarbeiter Aktien im Rahmen eines französischen, deutschen oder spanischen Programms, direkt oder über einen Investmentfonds erwarben, gilt für die Veräußerung der Aktien jeweils eine der folgenden Sperrfristen: 18 Monate, 3 Jahre, 5 Jahre oder 6 Jahre.

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 11.769.259 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 21. September 2000 geliefert.

6.3.3. Mitarbeitern gewährte Optionen

Der Board of Directors genehmigte in seinen Sitzungen am 26. Mai 2000 und 20. Oktober 2000 im Rahmen seiner von der Hauptversammlung vom 24. Mai 2000 erteilten Befugnisse die Gewährung von Aktienoptionen für die Zeichnung von Aktien der Gesellschaft. Die wichtigsten Merkmale dieser Optionen sind in der nachstehenden Aufstellung zusammengefasst:

	<u>Erste Tranche</u>	<u>Zweite Tranche</u>
Datum der Hauptversammlung	24. Mai 2000	24. Mai 2000
Datum der Board-Sitzung	26. Mai 2000	20. Oktober 2000
Anzahl der Aktien, die gezeichnet werden können	5.135.400	240.000
Davon Aktien, die von Führungskräften gezeichnet werden können	720.000	60.000
Zahl der berechtigten Mitarbeiter...	Ca. 850	34
Davon Führungskräfte.....	Mitglieder des Executive Committee (11 Mitglieder)	1
Datum, ab dem die Optionen ausgeübt werden können	50 % der Optionen können nach Ablauf von zwei Jahren und vier Wochen nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 50 % der Optionen können am dritten Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 3 Wochen vor jedem Hauptversammlungstermin oder dem Datum der Bekanntgabe der Jahres-, Halbjahres- oder Quartalsergebnisse dürfen keine Optionen ausgeübt werden.	50 % der Optionen können nach Ablauf von zwei Jahren und vier Wochen nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 50 % der Optionen können am dritten Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 3 Wochen vor jedem Hauptversammlungstermin oder dem Datum der Bekanntgabe der Jahres-, Halbjahres- oder Quartalsergebnisse dürfen keine Optionen ausgeübt werden.
Verfalltermin	Zehnter Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen	Zehnter Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen
Ausübungspreis.....	Euro 20,90	Euro 20,90
Anzahl der ausgeübten Optionen ...	0	0

KAPITEL 7 — JÜNGSTER GESCHÄFTSGANG UND AUSBLICK

Das Management ist der Auffassung, dass der Auftragsbestand von EADS zum 31. Dezember 2000 im Wert von Euro 131,9 Mrd.⁽⁴⁾, der, wenn man die heutigen Proforma-Konzernumsatzerlöse zugrunde legt, Umsatzerlösen von 5 Jahren entspricht, eine solide Basis dafür bildet, dass EADS ihre mittelfristigen Rentabilitätsziele erreichen und sich auf die Restrukturierung und Rationalisierung ihrer Aktivitäten konzentrieren kann, die in der Hauptverwaltung und in den Geschäftsbereichen Raumfahrt sowie Verteidigung und Zivile Systeme bereits durchgeführt werden.

Angesichts dieser vielversprechenden, auf die Gründung von EADS folgenden Integrationsleistungen und der Aufmerksamkeit, die die Gesellschaft durch ihren hohen Auftragsbestand auf sich gezogen hat, hat das Management seine Ziele für den EBIT bis zum Jahr 2004 (vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten, aber abzüglich der A380-Entwicklungskosten) von 8 % auf 10 % des Konzernumsatzerlöses erhöht.

Als Teil dieser Verbesserung erwartet das Management, dass sich aus der Kombination der Aktivitäten in der Gesellschaft Synergien ergeben, die bis 2004 zu Wertschöpfung von Euro 600 Mio. pro Jahr führen werden (nach der Gründung und Vollkonsolidierung der integrierten Airbus-Gruppe im Konzernabschluss von EADS). Dieses Wertschöpfungsziel wurde abzüglich der damit verbundenen Kosten definiert. Das Management erwartet, dass zunächst ein Betrag von Euro 60 Mio. aus der Wertschöpfung bis Ende 2001 realisiert wird, wovon sich über die Hälfte voraussichtlich aus der Implementierung der gemeinsamen Beschaffungsstrategie von EADS ergeben wird.

Das Management geht unter der Annahme einer Vollkonsolidierung der Airbus-Gruppe und abhängig vom Wechselkurs des Euro zum Dollar während des Jahres von einem Erlöswachstum zwischen 15 % und 20 % für das Jahr 2001 aus. Der untere Bereich dieser Spanne basiert auf einer konservativen Prognose des Euro/Dollar Wechselkurses von 1,03 Dollar für 1 Euro für den nicht abgesicherten Teil der Erlöse von EADS, während im oberen Bereich davon ausgegangen wird, dass sich der durchschnittliche Wechselkurs des Jahres 2000 in 2001 nicht ändert. Für die folgenden Jahre legt das Management ein jährliches Wachstum zwischen 6 % und 7 % zugrunde (auf der Basis eines Dollar/Euro Wechselkurses von 1,09 Dollar für 1 Euro im Jahr 2002 und 1,19 Dollar für 1 Euro im Jahr 2003), bzw. 10 % bei unverändertem Wechselkurs.

Ferner erwartet das Management unter der Annahme einer Vollkonsolidierung der Airbus-Gruppe und unter Berücksichtigung der stark steigenden Forschungs- und Entwicklungskosten (hauptsächlich für das A380-Projekt) ein Wachstum des EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten) von ca. 15 % für 2001.

Das Management schätzt, dass der freie Cash Flow in den Jahren 2001 und 2002 etwa am Break-even-point bleiben wird und damit die starken Abflüsse in das A380-Entwicklungsprojekt widerspiegelt. Im Jahr 2003 wird EADS voraussichtlich erheblichen freien Cash Flow aus dem gleichzeitigen Auslieferungsbeginn bei mehreren wichtigen Projekten des derzeitigen Auftragsbestands, wie dem A340-500/600, dem Eurofighter, dem Tiger-Kampfhubschrauber sowie den PAAMS und Storm Shadow-Lenkflugkörpern ziehen, obwohl die Abflüsse in die A380-Entwicklung gerade im Jahr 2003 ihren Höchststand erreichen. In den darauf folgenden Jahren werden sich voraussichtlich weitere Auslieferungen aus den oben genannten und neuen Programmen, wie dem NH90-Hubschrauber und den Meteor-Lenkflugkörpern, vorteilhaft auf die Ertragslage und den Cash Flow von EADS auswirken.

(4) Bezüglich des Geschäftsbereiches Airbus werden die Listenpreise zugrunde gelegt.

