

Geschäftsverlauf und rechtliche Struktur 2004

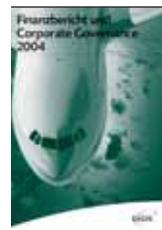


The step beyond

Der vollständige EADS-Geschäftsbericht für 2004 umfasst drei Dokumente:



Das Unternehmen im Jahr 2004 (1)



Finanzbericht und Corporate Governance 2004 (2)



Geschäftsverlauf und rechtliche Struktur 2004 (auf Anfrage)



Die Online-Version des EADS-Geschäftsberichts 2004 ist unter www.eads.com in der Rubrik „Investor Relations“ abrufbar.



Dieses Referenzdokument wurde auf Französisch bei der *Autorité des Marchés Financiers* am 19. April 2005 gemäß Artikel 211-1 bis 211-42 der Allgemeinen Bestimmungen der *Autorité des Marchés Financiers* eingereicht. Es kann nur dann zur Unterstützung einer Finanztransaktion herangezogen werden, wenn es durch einen von der *Autorité des Marchés Financiers* zugelassenen Abschlusschein ergänzt wird.

Hinweis

Die AMF macht die Öffentlichkeit darauf aufmerksam, dass:

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

Dieses Dokument enthält Informationen, die einen wesentlichen Bestandteil des Referenzdokuments von EADS darstellen, das bei der *Autorité des Marchés Financiers* am 19. April 2005 eingereicht wurde. Zur Verwendung als Referenzdokument muss es im Zusammenhang mit dem als „Finanzbericht und Corporate Governance – 2004 (Referenzdokument Teil 1)“ betitelten Dokument gelesen werden.

Buch 3 (Geschäftsverlauf und rechtliche Struktur)



Dieses Referenzdokument wurde auf Französisch bei der *Autorité des Marchés Financiers* am 19. April 2005 gemäß Artikel 211-1 bis 211-42 der Allgemeinen Bestimmungen der *Autorité des Marchés Financiers* eingereicht. Es kann nur dann zur Unterstützung einer Finanztransaktion herangezogen werden, wenn es durch einen von der *Autorité des Marchés Financiers* zugelassenen Abschlussschein ergänzt wird.

Hinweis

Die AMF macht die Öffentlichkeit darauf aufmerksam, dass:

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

Dieses Dokument enthält Informationen, die einen wesentlichen Bestandteil des Referenzdokuments von EADS darstellen, das bei der *Autorité des Marchés Financiers* am 19. April 2005 eingereicht wurde. Zur Verwendung als Referenzdokument muss es im Zusammenhang mit dem als „Finanzbericht und Corporate Governance – 2004 (Referenzdokument Teil 1)“ betitelten Dokument gelesen werden.

Referenzdokument (Teil 2)

Geschäftsjahr 2004

3	Informationen über die Aktivitäten von EADS	Kapitel 1	77	Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital	Kapitel 3
3	Darstellung der EADS-Gruppe	1.1	77	Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	3.1
3	Übersicht	1.1.1	77	Firma der Gesellschaft und eingetragener Sitz der Gesellschaft	3.1.1
9	Airbus	1.1.2	77	Rechtsform	3.1.2
20	Militärische Transportflugzeuge	1.1.3	77	Geltendes Recht – Niederländische Vorschriften	3.1.3
25	Luftfahrt	1.1.4	81	Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	3.1.4
31	Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	1.1.5	81	Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	3.1.5
42	Raumfahrt	1.1.6	81	Handels- und Gesellschaftsregister	3.1.6
49	Beteiligungen	1.1.7	81	Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	3.1.7
50	Jüngster Geschäftsgang	1.2	81	Geschäftsjahr	3.1.8
51	Soziale Verantwortung des Unternehmens	Kapitel 2	81	Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	3.1.9
52	Schaffung eines gemeinsamen Verständnisses zur sozialen Verantwortung des Unternehmens	2.1	82	Aktionärsversammlung	3.1.10
52	Ziele der CSR-Initiative im Jahr 2004 für die soziale Verantwortung des Unternehmens	2.1.1	83	Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	3.1.11
52	Methodischer Ansatz	2.1.2	85	Obligatorisches Übernahmeangebot	3.1.12
54	Verhaltenskodex der EADS	2.2	88	Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	3.2
55	Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens	2.3	88	Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	3.2.1
55	Geschäftsethik	2.3.1	88	Ausgegebenes Grundkapital	3.2.2
59	Nachhaltiges Wachstum	2.3.2	88	Genehmigtes Kapital	3.2.3
65	Umweltschutz	2.3.3	88	Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	3.2.4
68	Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgeber	2.3.4	90	Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	3.2.5
74	Gesellschaftliches Engagement	2.3.5			

Referenzdokument (Teil 2) (Fortsetzung)

Geschäftsjahr 2004

91	Aktienbesitz und Stimmrechte	3.3	110	Für das Referenzdokument Verantwortliche und für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche	Kapitel 5
91	Aktionärsstruktur	3.3.1			
93	Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	3.3.2	110	Für das Referenzdokument Verantwortliche	5.1
99	Art der Aktien	3.3.3	110	Erklärung der für das Referenzdokument Verantwortlichen	5.2
99	Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	3.3.4	110	Für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche	5.3
101	Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	3.3.5	110	Für die Prüfung des Jahresabschlusses von EADS Verantwortliche	5.3.1
101	Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe	3.3.6	110	Erklärung der Abschlussprüfer	5.3.2
101	Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	3.3.7	113	Informationspolitik	5.4
103	Börseninformation	3.4	113	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	5.5
106	Dividenden	3.5	114	Themenübersicht zum Referenzdokument	
106	Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	3.5.1			
106	Dividendenpolitik von EADS	3.5.2			
106	Nicht eingeforderte Dividenden	3.5.3			
106	Besteuerung	3.5.4			
109	Informationen über emittierte Wertpapiere (nicht zutreffend)	Kapitel 4			

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

1.1.1 Übersicht

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

Mit Konzernumsatzerlösen von € 31,8 Mrd. im Jahr 2004 ist EADS das führende Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das zweitgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen und Flugkörpern und zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2004 entfielen rund 76 % der Gesamtumsätze auf den zivilen und 24 % auf den militärischen Bereich.

Highlights im Jahr 2004

2004 zeichnete sich das Geschäftsumfeld von EADS durch einen Aufschwung im internationalen Flugverkehr aus. Während der Aufschwung für den zukünftigen Umsatz mit Verkehrsflugzeugen eine vielversprechende Perspektive darstellt, haben sich die weiterhin instabile Lage im Nahen Osten, die anhaltende Gefahr von Terroranschlägen und die hohen Ölpreise in 2004 auf den Gewinn der Fluggesellschaften ausgewirkt. Der Umsatz im Verteidigungssektor war weiterhin durch die engen Budgetvorgaben in den Heimatmärkten von EADS gekennzeichnet.

Im Verlauf des Jahres positionierte sich EADS weiterhin als Unternehmen mit anhaltendem Wachstum und Rentabilität, entsprechend ihrer Strategie, ein führendes Unternehmen in wichtigen globalen Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsmärkten zu sein. Der Rekordauftragsbestand in Höhe von € 184,3 Mrd. Ende 2004 stellt für EADS einen beträchtlichen Vermögenswert dar. Er repräsentiert rund fünf Jahre des derzeitigen Umsatzniveaus im Verkehrsflugzeuggeschäft und mehr als sechs Jahre im Bereich Verteidigung.

Im zweiten Jahr in Folge lieferte Airbus mehr Flugzeuge aus und nahm mehr Bestellungen entgegen als Boeing. Airbus erhielt in 2004 370 Bestellungen (brutto), das sind mehr als 57 % der Bruttoaufträge für neue Flugzeuge im Geschäftsjahr. Airbus lieferte im Jahr 2004 320 Flugzeuge (gegenüber 305 Flugzeugen in 2003). Im Jahr 2004 verzeichnete das A380-Programm wichtige kommerzielle und technische Erfolge mit insgesamt 139 Festaufträgen von dreizehn Kunden zum Jahresende. Mit der Absicht, die Langstreckenfamilie des Airbus zu ergänzen, bewilligte das Board of Directors von EADS im Dezember 2004 den kommerziellen Start des Flugzeugs A350.

Obwohl das Jahr 2004 durch Differenzen zwischen den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union hinsichtlich der Finanzierung von Verkehrsflugzeugprogrammen durch Regierungen geprägt war, wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen. EADS geht davon aus, dass eine Lösung schließlich zu ausgeglichenen Bedingungen auf beiden Seiten des Atlantiks führen wird.

Für die EADS-Gruppe (die „Gruppe“) zählt der Ausbau der Fähigkeiten von EADS und der Geschäftsumsätze im Verteidigungssektor zu den strategischen Kernprioritäten. Der Auftragsbestand im Bereich Verteidigung wuchs von € 46 Mrd. zum Jahresende 2003 auf € 49 Mrd. zum Jahresende 2004, während der Umsatz im Verteidigungssektor um 8 % auf € 8 Mrd anstieg. Beigetragen zu diesem Wachstum in 2004 haben die Verträge für die zweite Eurofighter-Tranche und den M51 (französischer ballistischer Flugkörper), der Auftrag für Tankflugzeuge durch die australischen Streitkräfte, der integrierte Grenzsicherheitssystem-Vertrag mit dem rumänischen Innenministerium und die ersten nichteuropäischen Aufträge für den NH90 aus Oman und Australien.

2004 wurde bei EADS Space eine Trendwende erreicht, was sich durch die Ergebnisse der laufenden Umstrukturierungsaktivitäten in diesem Bereich widerspiegelt. Der Bereich EADS Space beendete das Jahr mit einem positiven EBIT* von € 10 Mio. (im Vergleich zu minus € 400 Mio. in 2003).

Strategie

Um den Wert für ihre Aktionäre zu maximieren und das Portfolio auszugleichen, beabsichtigt das Management von EADS (das „Management“), EADS als ein führendes Unternehmen in wichtigen globalen Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsmärkten weltweit zu positionieren. Die Strategie besteht aus vier Schlüsselementen:

– Weitere Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von EADS

EADS hat seine Rolle als Weltmarktführer im Bereich zivile Flugzeuge durch Airbus, für Hubschrauber durch Eurocopter, für Lenkflugkörper durch MBDA und LKF und für zivile Raumfahrzeuge durch EADS Space Transportation etabliert und möchte diese beibehalten.

Im jährlichen Umsatzziel von etwa € 10 Mrd. für den Bereich Verteidigung und innere Sicherheit bis 2006, basierend auf einem Auftragsbestand im Bereich Verteidigung zum Jahresende 2004 von rund € 49 Mrd., spiegeln sich die laufenden Bemühungen von EADS wider, weiteren Boden gegenüber seinen größten Mitbewerbern in den Sektoren Verteidigung und Raumfahrt zu gewinnen. Unterstützt

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

werden diese Anstrengungen durch das junge und konkurrenzfähige Produktportfolio mit Programmen wie das A400M Militärtransportflugzeug, der Eurofighter, die Hubschrauber Tiger und NH90, die Lenkflugkörperprogramme Meteor und Aster und das sichere Kommunikationsnetzwerk Skynet 5/Paradigm.

Zur weiteren Stärkung der Wettbewerbsposition im Verteidigungssektor weitet EADS seinen Geschäftsbereich aus und integriert die Bereiche innere Sicherheit, militärische Transportflugzeuge, große Verteidigungssysteme und Dienstleistungslösungen; zudem werden anvisierte Akquisitionsmöglichkeiten in Schlüsselmärkten aktiv untersucht.

– Das Ziel, ein weltweiter Industriekonzern zu werden

Die Gesellschaft strebt an, ihren anerkannten Ruf als führender Technologieanbieter und ihre wachsende Glaubhaftigkeit als Systemintegrator zu nutzen. Im Vordergrund steht der Übergang von einem europäischen Industriekonzern mit weltweitem Exportumsatz zu einem weltweit tätigen Industriekonzern, der auf der lokalen Industrie und auf Technologie-Kooperationen in wichtigen Märkten, allen voran die Vereinigten Staaten, Asien und Russland basiert.

EADS wird energisch alle Gelegenheiten wahrnehmen, in der lokalen Industrie grundlegend Fuß zu fassen, eine echte Voraussetzung für einen Eintritt in diese Märkte. Weltweite Programmpartnerschaften, an denen lokale Industriepartner beteiligt sind und Akquisitionen in Zielmärkten sind nicht nur ausschlaggebend für den Eintritt in internationale Märkte, sondern auch ein Mittel zur Ausweitung des Technologieportfolios von EADS und erlauben dem Unternehmen Kosteneinsparungen und erweiterte Möglichkeiten für Währungsabsicherungen. Zudem wird die Konkurrenzfähigkeit und Kosteneffizienz von EADS durch die konzernweiten Investitionen im Bereich Sourcing-Unterstützung, vor allem im Hinblick auf die Budgetbedingungen der US-Konkurrenten, unterstützt.

Die Erfahrung der Gruppe in Australien veranschaulicht die erfolgreiche Umsetzung dieser Strategie. Nach Ansicht des Managements schuf die lokale Verankerung in der Industrie durch die Akquisition von Australian Aerospace im Jahr 2001 einen Wettbewerbsvorteil in Bezug auf den Tiger-Vertrag und unterstützte die Vertragsunterzeichnung für das A330 Tankflugzeug und den NH90.

Vereinigte Staaten

In den Vereinigten Staaten strebt EADS an, als ein im weltgrößten Markt für Verteidigung und innere Sicherheit anerkanntes Unternehmen wahrgenommen zu werden. Zu diesem Zweck verfolgt das Unternehmen einen auf vier Säulen basierenden strategischen Ansatz: Schaffung einer Industriepräsenz in den Vereinigten Staaten (Eurocopter Mississippi, Airbus-Konstruktionszentrum in Wichita), Entwicklung transatlantischer Beziehungen mit den wichtigsten Akteuren im amerikanischen Markt für Luft-, Raumfahrt und Verteidigung (Eurohawk®), die Akquisition kleinerer und mittelgroßer Rüstungsunternehmen (Racal Instruments) und die Zusammenarbeit mit ersten Adressen in den USA.

Durch Konsolidieren der verschiedenen Bereiche seines in den Vereinigten Staaten ansässigen Verteidigungsgeschäfts in der EADS-Tochter North America Defense Company (die im Rahmen einer speziellen Sicherheitsvereinbarung mit der US-Regierung tätig ist) im Jahr 2004, schuf EADS die organisatorische Grundlage, auf der es die notwendige lokale Verankerung aufbauen will, um US-amerikanische Militärfkunden erfolgreich anzuziehen.

Das Unternehmen profitiert vom technologisch fortgeschrittenen Produkt-Portfolio von EADS, insbesondere von seinen Hubschraubern sowie den Transport- und Tankflugzeugen. Dabei verfolgt EADS Nordamerika mehrere Schlüsselkampagnen in den Vereinigten Staaten, die alle im Rahmen einer Partnerschaft mit einem US-Unternehmen aus dem Bereich Verteidigung abgewickelt werden. Zu den Projekten gehören das KC-330 Tankflugzeug, der Versorgungshubschrauber sowie das zukünftige Frachtflugzeug und MEADS.

Asien

Das Management betrachtet Asien, und insbesondere China und Indien, als einen vielversprechenden Markt für zukünftiges Wachstum. Das schnelle Wirtschaftswachstum in diesen Ländern steigert die Nachfrage nach Flugreisen und trägt zu steigenden Budgets der Regierungen bei. EADS strebt an, im Jahr 2015 30 % der Umsatzerlöse in Asien zu erzielen.

2003 unternahm EADS mit seiner Beteiligung an AviChina und der Ansiedlung einer Eurocopter-Fertigungsstätte im Nordosten Chinas einen wichtigen Schritt für den Eintritt in den chinesischen Markt. Airbus hat bis 2010 ein Sourcing-Ziel von US\$ 120 Mio. in China festgelegt und verfügt über Pläne für die Errichtung eines Engineering-Zentrums. EADS fasst weitere gemeinsame Partnerschaften zur Programmentwicklung mit chinesischen Partnern nach dem Modell der jüngsten Vereinbarung über die gemeinsame Entwicklung und

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Produktion eines neuen Mehrzweckhubschraubers mit AviChina (AVIC II) ins Auge. Insgesamt hat sich EADS der Entwicklung langfristiger strategischer Partnerschaften mit Chinas Industrie und Regierung verschrieben, um deren globaler Ansprechpartner zu werden.

Russland

Das Management erachtet die Entwicklung der russischen Wirtschaft als vielversprechende Gelegenheit. Die russische Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie gewinnt neue Stärke durch Umstrukturierungen und Konsolidierungen. In einem ersten Vorstoß in den russischen Markt nimmt EADS durch eine Kooperation mit IRKUT an diesem Umstrukturierungs- und Konsolidierungsprozess teil. Im Mittelpunkt des gemeinsamen Interesses von EADS und seinen russischen Industriepartnern stehen gemeinschaftliche neue Programmentwicklungen mit einem besonderen Fokus auf Exportmärkte und Technologie-Partnerschaften.

- Lieferung von Systemen und Erbringen von Dienstleistungslösungen

Die Umstellung der US-amerikanischen und europäischen Verteidigungskräfte und anderer öffentlicher Stellen, die sich mit der öffentlichen Sicherheit befassen und die Notwendigkeit, die bestehenden Verteidigungshaushalte so effizient wie möglich zu nutzen, veranlasst die Kunden von EADS, vollständige Systeme und Dienstleistungslösungen zu fordern. Im Gegenzug zielt EADS darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit seines derzeitigen Programmangebots durch die Betonung seiner Fähigkeiten als führender Systemintegrator und Anbieter von Dienstleistungslösungen zu steigern.

Insbesondere strebt EADS eine klare Führungsposition in neuen Wachstumsbereichen mit netzwerkfähigen Funktionen an, was sich in seiner erweiterten Luftverteidigung, C4ISR¹, der unbemannten Luftfahrt und den militärischen Raumfahrtprogrammen manifestiert.

Der in 2004 EADS zugesprochene Vertrag für die Bereitstellung eines integrierten Grenzüberwachungssystems für Rumänien stellt einen wesentlichen Schritt in diese Richtung dar. Der Umstellungsvertrag der NATO, der zusammen mit der in den USA ansässigen SAIC verfolgt wird und die führende Rolle von EADS im AGS-Team der NATO sind weitere Beispiele für die substanzielle Entwicklung im Bereich Systeme und Dienstleistungslösungen.

Zusätzlich zu den Systemen hat sich EADS der Ausweitung ihrer Führungsrolle bei Programmen und dem Angebot von Dienstleistungslösungen, was auch Auslagerungen (outsourcing) mit einschließt, für Verteidigungskräfte und öffentliche Sicherheitsbehörden verschrieben. Beispiele hierfür sind die Sicherheits-Kommunikationsdienstleistungen von Paradigm und die vom Eurofighter Systemsupport-Center erbrachten Flottendienste.

- Fokus auf Innovation und Technologie

Durch die Kombination aus einer breiten Produktpalette und Fachwissen zu integrierten Systemen mit erhöhtem Mehrwert wird sich EADS bemühen, in neue Märkte einzutreten, die Margen zu maximieren und stark differenzierte Lösungen zu bieten, die den immer komplexeren Bedürfnissen der Kunden sowohl im zivilen Bereich als auch im Verteidigungsbereich angepasst werden. Neue Geschäfte, wie vollständige Systeme für den Bereich innere Sicherheit, Galileo-Navigationssatelliten und auf den bestehenden Airbus-Plattformen basierende militärische Spezialflugzeuge veranschaulichen die Fähigkeit von EADS, Know-how und Produkte bei der schrittweisen Entwicklung neuer Geschäfte zu kombinieren.

In der Vergangenheit bildete die kontinuierliche Innovation die Grundlage des Erfolgs von EADS. Das Management erwartet, dass diese in Zukunft sogar noch wichtiger sein wird. Die Innovationszyklen werden kürzer, und in allen Geschäftsfeldern von EADS tauchen neue Wettbewerber auf. EADS beabsichtigt, sich als marktführender Anbieter innovativer Lösungen zu positionieren, der ein breites Spektrum von Technologien abdeckt, einschließlich neue Materialien, Produktionstechniken, Störtechniken, Systemintegration und Qualitätskontrolle.

In absoluten Zahlen und auch vom Anteil des Umsatzes aus betrachtet, verwendet EADS seit jeher mehr eigene Ressourcen für Forschung und Entwicklung als seine Wettbewerber. Das Management ist fest davon überzeugt, dass diese kontinuierlichen Investitionen in Forschung und Entwicklung sich hinsichtlich der Wettbewerbsposition auszahlen und zu einer positiven Rentabilität führen. Der Shareholder Value basiert auf dieser langfristigen Sicht.

¹ Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Organisation der EADS-Geschäftsbereiche

Das Geschäft von EADS entfällt auf fünf Geschäftsbereiche: (1) Airbus, (2) Militärische Transportflugzeuge, (3) Luftfahrt, (4) Verteidigungs- und Sicherheitssysteme sowie (5) Raumfahrt. Die Aufteilung der Geschäftstätigkeit innerhalb dieser fünf Geschäftsbereiche zeigt das Schaubild in Abschnitt 3.3.6.

Airbus

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Seit der Gründung der Gesellschaft im Jahr 1970 und bis Ende des Jahres 2004 hat Airbus 5.252 Aufträge für Flugzeuge von 204 Kunden weltweit erhalten. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15 % im Jahr 1990 auf 53 % im Jahr 2004 gestiegen, womit sie ihre Rivalin Boeing zum ersten Mal überholen konnte. Zum 31. Dezember 2004 belief sich ihr Auftragsbestand (1.500 Flugzeuge) auf 74 % des gesamten Auftragsbestands von EADS weltweit. Nach Abzug von Stornierungen betrug der Nettoauftragseingang für das Jahr 2004 366 Flugzeuge. Der erzielte Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Airbus von EADS belief sich im Jahr 2004 auf € 20,2 Mrd., also 64 % des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „- 1.1.2 Airbus“.

Militärische Transportflugzeuge

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „**Geschäftsbereich MTF**“) fertigt und vermarktet leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für die Entwicklung des schweren europäischen militärischen Transportprojekts A400M zuständig. Ferner werden im Geschäftsbereich MTF Missionsflugzeuge hergestellt und vermarktet, die auf bereits bestehende Plattformen aufbauen und für militärische Sonderaufgaben wie etwa Seeüberwachung, U-Boot-Abwehr und Luftbetankung bestimmt sind. Der Geschäftsbereich MTF entwirft und produziert zudem Flugzeugkomponenten. Der Geschäftsbereich MTF erwirtschaftete einen Konzernumsatz in Höhe von € 1,3 Mrd., also 4 % des gesamten Konzernumsatzes von EADS für das Jahr 2004. Der Vertrag über € 19,7 Mrd. zur Herstellung und Lieferung der A400M wurde im Jahr 2003 unterzeichnet, was zu einer erheblichen Steigerung des zukünftigen Umsatzes bei EADS beitragen sollte. Siehe „- 1.1.3 Militärische Transportflugzeuge“.

Luftfahrt

Der Geschäftsbereich Luftfahrt umfasst eine Reihe von zivilen und militärischen luftfahrtbezogenen Geschäftseinheiten, u.a. Hubschrauber, Regional- und allgemeine Verkehrsflugzeuge sowie Flugzeugumrüstung und -wartung. Der Geschäftsbereich Luftfahrt ist außerdem an der Fertigung von Flugzeugkomponenten für Airbus beteiligt. Das Management sieht die Kombination aus jungen und ausgereiften zivilen und

militärischen Programmen und Dienstleistungen als ein effektives Mittel zur Sicherstellung anhaltend positiver Ergebnisse an Märkten, die einer zyklischen oder fluktuierenden Nachfrage unterliegen. Im Jahr 2004 betragen die konsolidierten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Luftfahrt € 3,9 Mrd., also 12 % der Gesamteinnahmen von EADS. Siehe „- 1.1.4 Luftfahrt“.

Verteidigung und Sicherheitssysteme

Der Geschäftsbereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme (der „**Geschäftsbereich DS**“) ist auf den Gebieten integrierte Systeme einschließlich Lenkflugkörpersysteme, Kampfflugzeuge, Verteidigungselektronik, Militärkommunikation und Dienstleistungen tätig. Gemessen an den im Jahr 2004 erzielten Umsatzerlösen wurde die EADS-Tochter MBDA zum zweitgrößten Hersteller taktischer Lenkflugkörpersysteme weltweit. Der Geschäftsbereich Militärflugzeuge, der im Jahr 2003 aus dem Geschäftsbereich Luftfahrt ausgegliedert wurde, ist ein führender Partner im Eurofighter-Konsortium. EADS ist der drittgrößte Lieferant von Verteidigungselektronik in Europa und spielt eine bedeutende Rolle auf dem Markt für sichere und verschlüsselte militärische Kommunikation. Auf konsolidierter Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DS im Jahr 2004 Umsatzerlöse in Höhe von € 5,4 Mrd., was einem Anteil von 17 % an den gesamten Umsatzerlösen von EADS entspricht. Siehe „- 1.1.5 Verteidigungs- und Sicherheitssysteme“.

Raumfahrt

EADS ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen. Der Geschäftsbereich Raumfahrt konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen größtenteils durch seine Tochtergesellschaften EADS Astrium und EADS Space Transportation („**EADS ST**“) und bietet RaumfahrtDienstleistungen durch seine Tochtergesellschaft EADS Space Services an. Der Geschäftsbereich Raumfahrt bietet zudem Dienstleistungen im Zusammenhang mit Starts von Trägersystemen über ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurockot sowie über zweckbestimmte Firmen, wie Paradigm im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten an. Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs EADS Raumfahrt beliefen sich im Jahr 2004 auf € 2,6 Mrd. oder 8 % der gesamten konsolidierten Umsatzerlöse von EADS. Siehe „- 1.1.6 Raumfahrt“.

Beteiligungen

Zu den wichtigen Beteiligungen von EADS zählt ein Anteil von 46,03 % an Dassault Aviation, ein bedeutender Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Siehe „- 1.1.7 Beteiligungen“.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Zusammenfassung der Finanz- und Betriebsdaten

Die folgenden Tabellen zeigen eine Zusammenfassung der Finanz- und Betriebsdaten für EADS für das zum 31. Dezember 2004 beendete Geschäftsjahr und das zum 31. Dezember 2003 beendete Geschäftsjahr.

Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2004 und 2003 nach Geschäftsbereich

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003	
	Betrag in Mrd. €	in Prozent*	Betrag in Mrd. €	in Prozent*
Airbus	20,2	60	19,0	61
Militärische Transportflugzeuge	1,3	4	0,9	3
Luftfahrt	3,9	12	3,8	12
Verteidigung und Sicherheitssysteme	5,4	16	5,2	16
Raumfahrt	2,6	8	2,4	8
Bereichsumsatzerlöse insgesamt	33,4	100	31,3	100
Zentrale/Eliminierungen**	(1,6)		(1,2)	
Konzernumsatzerlöse insgesamt	31,8		30,1	

* Prozentualer Anteil an den Bereichsumsatzerlösen insgesamt vor Zentrale/Eliminierungen.

** Enthält unter anderem Eliminierungen um konzerninterne Umsätze und Erträge aus der Vermietung von Immobilien.

Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2004 und 2003 nach geografischen Bereichen

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003	
	Betrag in Mrd. €	in Prozent*	Betrag in Mrd. €	in Prozent*
Europa	14,6	46	14,0	46
Nordamerika	8,7	27	8,1	27
Asien/Pazifik	7,2	23	6,9	23
Übrige Welt	1,3	4	1,1	4
Gesamt	31,8	100	30,1	100

* Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

Konsolidierte, verbuchte Aufträge für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2004 und 2003

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003	
	Betrag in Mrd. €	in Prozent***	Betrag in Mrd. €	in Prozent***
Festaufträge:*				
Airbus**	25,8	57	39,9	52
Militärische Transportflugzeuge	1,2	2	20,3	27
Luftfahrt	4,3	9	3,7	5
Verteidigung und Sicherheitssysteme	8,5	19	6,3	8
Raumfahrt	5,7	13	6,1	8
Bereichsaufträge insgesamt	45,5	100	76,3	100
Zentrale/Eliminierungen**	(1,4)		(15,1)	
Gesamt	44,1		61,2	

* Ohne Optionen.

** Es werden die Listenpreise zu Grunde gelegt.

*** Vor Zentrale/Eliminierungen.

Konsolidierter Auftragsbestand für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2004 und 2003***

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003	
	Betrag in Mrd. €	in Prozent***	Betrag in Mrd. €	in Prozent***
Auftragsbestand:*				
Airbus**	136,0	70	141,8	73
Militärische Transportflugzeuge	19,9	10	20,0	11
Luftfahrt	10,2	5	9,8	5
Verteidigung und Sicherheitssysteme***	17,3	9	14,3	7
Raumfahrt	11,3	6	7,9	4
Bereichsauftragbestände insgesamt	194,7	100	193,8	100
Zentrale/Eliminierungen	(10,4)		(14,5)	
Gesamt	184,3		179,3	

* Ohne Optionen.

** Es werden die Listenpreise zu Grunde gelegt.

*** Vor Zentrale/Eliminierungen.

**** Für nähere Erläuterungen zur Berechnung des Auftragsbestands siehe „Teil 1/1.1.4 Bewertung der Leistung des Managements – Auftragsbestand“.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Beziehung Zwischen EADS N.V. und der EADS-Gruppe

EADS N.V. selbst ist nicht an den Kernbereichen Luftfahrt, Verteidigung und Raumfahrt der Gruppe beteiligt, koordiniert jedoch damit verbundene Aktivitäten, setzt Ziele fest, überwacht diese und genehmigt wichtige Entscheidungen für die Gruppe. Als Muttergesellschaft leitet EADS N.V. Aktivitäten, die für die Geschäftstätigkeit der Gruppe von wesentlicher Bedeutung sind und die einen wichtigen Bestandteil des Managements der Gruppe insgesamt darstellen. Insbesondere dienen die von EADS N.V. ausgeführten Finanzaktivitäten der Unterstützung der Geschäftstätigkeit und der Strategie der Gruppe. Im Zusammenhang damit stellt EADS N.V. für die Tochtergesellschaften der Gruppe Dienstleitungen bereit bzw. sorgt für deren Bereitstellung. Es wurden mit den Tochtergesellschaften General Management – Dienstleistungsverträge abgeschlossen. Diese Dienstleistungen werden auf einer Cost-Plus-Basis in Rechnung gestellt.

Für Management-Zwecke handelt EADS N.V. gemäß den in „Teil 1/Kapitel 2 – Corporate Governance“ aufgeführten Richtlinien und Verfahren der Gesellschaft durch ihr Board of Directors, das Executive Committee und die Chief Executive Officers.

Innerhalb des von EADS definierten Rahmens handelt jeder Geschäftsbereich, jede Geschäftseinheit („**Geschäftseinheit**“) und jede Tochtergesellschaft in voller unternehmerischer Eigenverantwortung.

Nach bestem Wissen des Managements gibt es keine Pfandrechte an irgendwelchen Vermögenswerten von EADS N.V.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

1.1.2 Airbus

Einführung und Überblick

Airbus ist der führende Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15 % im Jahr 1990 auf 53 % im Jahr 2004 gestiegen. Zum 31. Dezember 2004 belief sich ihr Auftragsbestand (1.500 Flugzeuge) auf 74 % des gesamten Auftragsbestands von EADS weltweit. Nach Abzug von Stornierungen betrug der Nettoauftragseingang für das Jahr 2004 366 Flugzeuge. Der erzielte Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Airbus von EADS belief sich im Jahr 2004 auf € 20,2 Mrd., also 64 % des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Auf Grund der Auslieferungen für das Jahr 2004 war Airbus der größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit und übertraf den Konkurrenten Boeing zum zweiten Mal in Folge. Von der Gründung 1970 bis zum 31.12.04 sind bei Airbus von zirka 204 Kunden aus aller Welt 5.252 Flugzeuge bestellt worden.

Zum Erfolg von Airbus haben mehrere Faktoren beigetragen: seine Produktpalette moderner Flugzeuge, seine stetige technologische Innovation, seine stabile Belegschaft bestehend aus hochqualifizierten Mitarbeitern und sein 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 einen Wettbewerbsvorteil auf dem Weltmarkt darstellt.

Die Airbus-Gruppe wird von EADS (80 %) und BAE SYSTEMS (20 %) gemeinsam gehalten.

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 in Höhe der Hälfte des Weltmarkts für Verkehrsflugzeuge ermöglicht werden. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

– **Vollendung der umfangreichsten, auf den Bedarf der Kunden zugeschnittenen Produktlinie**

Dies bringt (i) einen Schwerpunkt bei der Entwicklung, Prüfung, Herstellung und Lieferung der A380 bis Anfang 2006, (ii) die allmähliche Ausweitung maßgeblicher Frachtflugzeug-Anwendungen innerhalb der Palette von Airbus-Flugzeugen und (iii) die ununterbrochene Erhaltung des Wettbewerbsvorteils vorhandener Modelle in den jeweiligen Märkten mit sich.

– **Ausrichtung auf wichtige geografische Märkte**

Airbus strebt ein Eindringen in bestimmte Schlüsselmärkte wie China und Russland und eine Konsolidierung ihrer Position im schwierigen US-Markt für Luftfahrtgesellschaften an.

– **Verbreiterung ihres Kundendienstangebots**

Die Verbreiterung des Kundendienstangebots wird Airbus in die Lage versetzen, in ihrer Branche weiterhin eine führende Position einzunehmen, 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.

– **Perfektionierung ihres industriellen Betriebs**

Das Ziel des Managements besteht darin, von der Integration zu profitieren, ihre Reaktionsfähigkeit auf Veränderungen bei Mengen und Angebot zu verbessern und sich bei den Investitionen im Zusammenhang mit dem A380 auf Flexibilität und Effizienz zu konzentrieren.

Markt

Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts
Die wichtigsten Faktoren, welche die Nachfrage am Flugzeugmarkt bestimmen, sind die Nachfrage nach Flugreisen, nationale und internationale Regulierung (und Deregulierung) sowie die Geschwindigkeit, mit der bestehende Flotten veralten und erneuert werden. Die Leistungsfähigkeit, Wettbewerbsposition und Strategie von Luftfahrtgesellschaften, Frachtflug- und Leasingunternehmen, Kriege, politische Unruhen und außerordentliche Ereignisse können als Katalysator wirken, zu Veränderungen der Nachfrage führen und den Markt kurzfristig aus dem Gleichgewicht bringen.

Highlights auf dem Markt für Luftfahrtgesellschaften im Jahr 2004.

Der Marktrückgang, der 2001 seinen Anfang nahm und der von den sich abschwächenden Volkswirtschaften geprägt sowie von den Terroranschlägen am 11. September 2001, dem folgenden Krieg im Irak und dem Ausbruch von SARS in Asien verschärft wurde, stand im Fokus der Branche. Aber 2004 kam es in allen Regionen zu einer Markterholung mit einem besonders positiven Trend im Mittleren Osten und in Asien, teilweise aufgrund der Erholung nach dem SARS-Ausbruch. In Europa, Lateinamerika und den Vereinigten Staaten ist der Verkehr zurückgekehrt und übersteigt jetzt das Niveau vor dem 11. September. Dennoch wirkten sich die höheren Kosten aufgrund der erhöhten Treibstoffpreise negativ auf die Finanzen der Fluggesellschaften aus, und die Renditen in den Vereinigten Staaten blieben verhalten.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Im Gegensatz dazu breiten sich Billigfluggesellschaften als wichtiger Sektor auf den Binnenmärkten weiter aus. In den USA und Europa haben sie sich dadurch entwickelt, dass sie Geschäftsmodelle verfolgen, welche die Vorteile der maximalen Kostenreduzierung nutzen, während sie gleichzeitig durch Billigangebote für Kurz- und Mittelstrecken zu Zielorten, für die häufig ein nicht ausreichendes Angebot besteht, die Nachfrage anheizen. Dieses Geschäftsmodell, das sich im Zuge der Markt deregulierung besonders in den USA bewährt hat, wird jetzt auch von einer wachsenden Anzahl von Fluggesellschaften in Europa und Asien angewendet, was zu einer gesteigerten Nachfrage und einem höheren Marktanteil von Billigfluggesellschaften führt. Die Airbus-Familie moderner „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf dem A320 basiert, ist gut positioniert, um die Betriebskostenbasis und Flexibilität zu bieten, die für dieses Marktsegment gefordert wird. Airbus hat mit JetBlue, America West und Frontier bereits eine starke Präsenz im US-Markt der Billigfluggesellschaften. Zudem zeigte sich das Unternehmen erfolgreich im Durchdringen von Fluggesellschaften im wachsenden Billigflugsektor in Asien mit Verkäufen und Zusagen beispielsweise von Cebu Pacific, Air Deccan, Kingfisher und Air Asia.

Gesamtwachstum. Der Markt für Verkehrsflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits vor allem durch das Wachstum der Wirtschaft oder des Brutto-Inlandsprodukts sowie die Höhe der Flugpreise und das Bevölkerungswachstum bestimmt wird. In umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen hat der Flugreiseverkehr von 1967 bis 2000 jedes Jahr (außer 1991 auf Grund des Golfkriegs) zugenommen, das heißt, er ist in diesem Zeitraum um durchschnittlich 7,9 % pro Jahr gewachsen. Laut Airbus-Hochrechnungen aus dem Jahr 2004 soll der Flugreiseverkehr im Zeitraum 2004-2023 um durchschnittlich 5,3 % jährlich wachsen.

Konjunkturschwankungen. Obwohl Industrieexperten der Meinung sind, dass das langfristige Wachstum des Flugverkehrs gesichert ist, hat sich der Flugzeugmarkt auf Grund der schwankenden Rentabilität von Fluggesellschaften und auf Grund der Konjunkturzyklen in der Weltwirtschaft als zyklisch erwiesen. In der Vergangenheit haben Flugzeughersteller bei zyklischen Konjunkturabschwächungen in der Regel einen Rückgang der Flugzeugaufträge und der Auslieferungen verzeichnet, dem eine Periode anhaltend lebhafter Auftrags- und Lieferaktivitäten folgte. Nach dem letzten Abschwung während des Golfkrieges im Jahr 1991 folgte dieser Periode verringerter Aufträge und Auslieferungen ein Zeitraum von sechs Jahren mit starker Aktivität – einschließlich dem Jahr 2000, in dem ein neuer

Branchenrekord für neue Bestellungen von Passagierflugzeugen erzielt wurde. Trotz des derzeitigen Geschäftszyklus haben sich die Auslieferungen als stabil erwiesen bzw. sind seit dem Jahr 1994 auf Grund des wachsenden Kundenstamms, Marktanteils und expandierenden Produktportfolios von Airbus gewachsen.

Das Management ist davon überzeugt, dass es die Auswirkungen des aktuellen Konjunkturrückgangs durch effektives Management, einschließlich der Vergabe von Aufträgen an Fremdunternehmen, abmildern konnte und weiter abmildern kann. Siehe „- Produktion - Anpassungsfähigkeit an Nachfrageschwankungen“. 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 ihre Geschäftstätigkeit abfangen. Ein Rückgang der Aufträge und des Auftragsbestands muss keinen sofortigen Rückgang der Lieferungen im selben Maße bedeuten.

Regulierung/Deregulierung. Die jeweilige in- und ausländische Regulierung (und Deregulierung) internationaler Flugverkehrsdienste und wichtiger inländischer Flugverkehrsmärkte wirkt sich auf die Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen aus. 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 Federal Aviation Authority („FAA“) hatten zur 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 Jahren bis zur Implementierung der Vorschriften und danach erheblich gestiegen ist.

Entwicklung der Airline-Flugnetze: Drehkreuze. Infolge der Deregulierungsmaßnahmen adaptieren die großen Fluggesellschaften laufend ihre Flotte, ihre Flugnetze und ihre kommerziellen Strategien. 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 ermöglicht eine Normierung der Flotte in Bezug auf kleinere, für kurze, hochfrequentierte Zubringerstrecken zu den Drehkreuzen

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

(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. Somit hat die weltweite Deregulierung zur Diversifikation der Strategien von Fluglinien beigetragen. Dies wiederum hatte zur Folge, dass Fluglinien für die Umsetzung dieser Strategien eine breitere Palette an Maschinen benötigen.

Fragmentierung. Der Begriff „Fragmentierung“ beschreibt Märkte, in denen Direktflüge den Platz von traditionellem Drehkreuz- und Speichen-/Anschlussverkehr einnehmen oder anteilig verdrängen. Eine Fragmentierung dieser Art ist hauptsächlich bei Kurz- und Mittelstreckenflügen innerhalb der USA zu beobachten, und zwar als Reaktion auf Wettbewerb und als ein Mittel der Fluggesellschaften, ihre Dienstleistungen von denen anderer Anbieter zu differenzieren.

Der Tendenz in Richtung Fragmentierung bei langen und sehr weiten Strecken, die durch die Entwicklung neuer Strecken zwischen sekundären Städten verstärkt wird, kann durch die Verfügbarkeit moderner, effizienter Flugzeuge Rechnung getragen werden. Von der Einrichtung neuer Nonstop-Services im transatlantischen Markt zwischen sekundären Städten wird erwartet, dass sie die Nachfrage nach mittelgroßen „Wide-Body“-Flugzeugen, wie dem A330, anheben.

Airbus hat die steigende Nachfrage der Fluggesellschaften nach Flugzeugen mit noch mehr Reichweite und Kapazität erkannt und hat darauf mit der Entwicklung des A340-500/600-Flugzeugs für sehr weite Strecken, die vor acht Jahren begonnen wurde, reagiert. Diese Flugzeuge bieten eine gesteigerte betriebliche Rentabilität und zwar nicht nur in Märkten, in denen die Nachfrage nach Direktflügen bereits vorhanden ist, sondern auch in Märkten, die bisher auf Grund von Beschränkungen hinsichtlich Reichweite und Kosten durch ältere Flugzeugtypen nicht bedient werden konnten. Die Marktdynamik deutet darauf hin, dass die Zukunft durch eine Kombination aus neuen Strecken (ermöglicht durch Liberalisierung, Fragmentierung und den Bedarf nach Drehkreuzen, die sich auf dichte Bevölkerungszentren konzentrieren) und traditionelle Märkte bestimmt wird. Airbus ist der Meinung, dass das Unternehmen mit seiner kompletten Produktfamilie – vom A318 mit 107 Sitzen bis zum A380 mit 555 Sitzen – gut positioniert ist, um den zukünftigen Anforderungen des Marktes gerecht zu werden.

Allianzen. Die Entwicklung von Allianzen zwischen weltweit tätigen Fluggesellschaften untermauert diese Strategien. Laut Daten von Airclaims, einer in Großbritannien ansässigen Luftfahrtberatungsfirma, wurde per Dezember 2002 die Hälfte

der weltweit verkehrenden Flotte von Düsenverkehrsflugzeugen mit über 100 Sitzen von den 22 größten Fluggesellschaften betrieben. In den 90er Jahren begannen die großen Fluggesellschaften, Allianzen zu bilden, die jedem Mitglied Zugang zu den Drehkreuzen und Strecken der anderen Mitglieder gewähren, wodurch die Fluggesellschaften ihre Investitionen in Drehkreuze konzentrieren und ihr Produktangebot erweitern konnten.

Staatliche Finanzierung. In einem im Jahr 1992 abgeschlossenen bilateralen Abkommen zwischen der EU und den USA wurde die Höchstgrenze der rückvergütbaren Startinvestitionen (deren Verwendung seitens 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 bildete die Grundlage für einen Ausgleich bezüglich staatlicher Unterstützungsleistungen und entsprach den europäischen wie auch den amerikanischen Bedürfnissen.

Nach ihrem unilateralem Rücktritt vom 1992 abgeschlossenen Abkommen zwischen der EU und den USA über den Handel mit Großverkehrsflugzeugen reichte die US-Regierung am 6. Oktober 2004 bei der Welthandelsorganisation („WTO“) ein Ersuchen um die Einleitung eines Schlichtungsverfahrens gegen die EU hinsichtlich der Unterstützung von Airbus ein. Tags darauf unternahm die EU rechtliche Schritte gegen die Vereinigten Staaten wegen deren Unterstützung von Boeing. Am 11. Januar 2005 kamen die Parteien überein, ihre Differenzen über die Unterstützung der Industrie während einer dreimonatigen Verhandlungsperiode außerhalb des WTO-Rahmens zu bereinigen. Ziel ist der Abschluss einer neuen Vereinbarung, worin ein fairer Marktwettbewerb für die Entwicklung und Herstellung von Großverkehrsflugzeugen in den Vereinigten Staaten und der EU geregelt wird. Bis zum 11. April 2005 waren die Parteien jedoch nicht in der Lage, eine zufriedenstellende Vereinbarung zu treffen. Aus diesem Grund besteht die Gefahr, dass das gerichtliche Verfahren vor der WTO wieder aufgenommen wird.

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente. Derzeit konkurriert Airbus in allen drei Hauptsegmenten des Marktes: „Single-Aisle“-Flugzeuge wie die A320-Familie mit 100 bis 210 Sitzplätzen in zwei Reihen und durch einen Gang getrennt, die hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt werden. „Twin-Aisle“ (oder

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

„Wide-Body“-Flugzeuge wie die A300/A310-Familien und die A330/A340-Familien mit einem breiterem Rumpf, die in drei Reihen und durch zwei Gänge getrennt über 210 Sitzplätze haben. Sowohl die A300/310 als auch die A330/340-Familie werden auf Kurz- und Mittelstreckenflügen eingesetzt, wobei die A330/340-Familie auch im Ultralangstreckenbereich eingesetzt werden kann. „Sehr große („very large“) Flugzeuge“ wie die A380-Familie sind dazu konzipiert, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg mit besonderem Komfort zu befördern und ermöglichen den Fluggesellschaften deutliche Kosteneinsparungen pro Sitz. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe „1.1.4 Luftfahrt – Flugzeugumrüstungen und technische Serviceleistungen für Flugzeuge“. Die A300-600F ist darüber hinaus ein erfolgreiches, nur für den Frachtverkehr vollständig neu gebautes Frachtflugzeug, das vor allem bei den großen Kurierdiensten und Fluggesellschaften wie Federal Express, UPS und Air Hong Kong immer mehr Anklang findet. Airbus konkurriert mit dem vom A319 abgeleiteten Corporate Jetliner ACJ, der sich als Firmenjet und für Regierungs- und VIP-Zwecke bewährt hat, auch im Markt für Jets für Unternehmen und VIPs.

Laut einer Studie von Airbus waren im Dezember 2004 insgesamt 10.800 Flugzeuge mit über 100 Sitzen in Betrieb.

Der hohe Anteil der „Single-Aisle“-Flugzeuge sowohl in Nordamerika als auch Europa spiegelt die Vorherrschaft inländischer Kurz- und Mittelstreckenflüge wider, insbesondere in Nordamerika, wo sich infolge der Deregulierung die Drehkreuze entwickelt haben. Im Vergleich mit Nordamerika und Europa ist der Anteil der „Twin-Aisle“-Flugzeuge in der Region Asien-Pazifik größer, da die Bevölkerung in dieser Region in weniger großstädtischen Zentren konzentriert ist als in den Vereinigten Staaten. Dieser Unterschied wird noch durch die Tatsache verstärkt, dass viele der Flughäfen dort die Anzahl der Flüge beschränken – entweder aus Umweltgründen oder auf Grund von Infrastrukturproblemen –, was eine Erhöhung der Flugfrequenz schwierig macht. Diese Einschränkungen machen eine höhere durchschnittliche Passagierkapazität pro Flug notwendig.

Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge wurden im Jahr 2004 insgesamt 605 neue Flugzeuge mit über 100 Sitzen ausgeliefert. Davon waren 76 % „Single-Aisle“- und 24 % „Twin-Aisle“-Flugzeuge.

Die Verkäufe an Leasing-Gesellschaften bilden einen separaten Marktsektor, der zu ca. 28 % der Auslieferungen von Flugzeugen im Jahr 2004 beitrug, da die den geleasten 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 Airbus und Boeing aufgeteilt. Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge entfielen im Jahr 2004 auf Airbus und Boeing jeweils 53 % bzw. 47 % der Auslieferungen insgesamt, 57 % und 43 % der Brutto-Bestellungen insgesamt und je 58 % und 42 % 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 naher Zukunft wirksam mit den beiden etablierten Unternehmen in diesem Markt in Wettbewerb treten kann.

Kunden

Zum 31.12.04 verfügte Airbus über ca. 204 Kunden. Seit der Gründung von Airbus sind 3.752 Flugzeuge an Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und 1.500 Flugzeuge sind bestellt. Die nachstehende Tabelle zeigt die wichtigsten Festaufträge (brutto) für Airbus im Jahr 2004.

Kunden	Festaufträge*
Air Berlin	60
Etihad Airways	24
Turk Hava Yollari	36
Jet Blue	30
China Southern Airlines	21
China Eastern Airlines	20
American West Airlines	17

* Optionen sind in den gebuchten Aufträgen oder im Jahresbestand unerledigter Aufträge nicht mit enthalten

Quelle: Airbus

Organisation von Airbus

Integration der Aktivitäten von Airbus

Am 11. Juli 2001 stellten EADS und BAE SYSTEMS ihre mit Airbus im Zusammenhang stehenden Konstruktions-, Engineering, Herstellungs- und Produktionsaktivitäten in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien sowie ihre sämtlichen Mitgliedsrechte an GIE Airbus Industrie unter

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

die gemeinsame Leitung von Airbus S.A.S. und unter die tagtägliche Leitung eines Managementteams. Das Managementteam von Airbus ist auch für Marketing und Kundenbetreuung verantwortlich. Der Grund für diese Maßnahmen war, dass das Geschäft von Airbus, das der Konsortiumsstruktur *groupement d'intérêt économique* („GIE“) – die gut geeignet war, um Kompetenzen und Ressourcen zusammenzulegen, um eine gewisse Marktposition zu erlangen – entwichen war. Eine neue gesellschaftsrechtliche Organisation wurde benötigt, in der das Management die zentrale Kontrolle über alle Aspekte der Aktivität übernimmt.

EADS hält einen 80 %igen Anteil an Airbus S.A.S. und übt die effektive Management-Kontrolle über die Geschäftsaktivitäten aus, während BAE SYSTEMS, die die restlichen 20 % hält, spezielle Minderheiten-Rechte genießt. Gewisse strategische Entscheidungen, wie z.B. Akquisitionen und Abspaltungen im Wert von über US\$ 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 Beteiligungsinteressen von BAE SYSTEMS an Airbus S.A.S. schwächen würden, können nur einstimmig gefasst werden.

BAE SYSTEMS wurde eine Option gewährt, seine Anteile an Airbus S.A.S. an EADS zum Marktwert entweder gegen Zahlung in bar oder gegen EADS-Aktien – wie von EADS bestimmt – zu verkaufen. Wenn jedoch die Ausgabe von Aktien von EADS zuvor aufwendige Genehmigungsverfahren erforderlich machen würde, die die Verteilung von EADS-Aktien erheblich beeinflussen würde, kann BAE SYSTEMS sich für die Barzahlung entscheiden. Während des ersten Dreijahreszeitraums kann diese Verkaufsoption nur dann ausgeübt werden, wenn BAE SYSTEMS mit bestimmten strategischen Entscheidungen nicht übereinstimmt. Danach ist sie ohne besonderen Grund ausübbar. EADS profitiert von einer Kaufoption hinsichtlich der Airbus S.A.S.-Aktien zum Marktwert für den Fall des Wechsels der Kontrollverhältnisse bei BAE SYSTEMS unter bestimmten Umständen. Umgekehrt kann BAE SYSTEMS unter bestimmten Umständen von EADS verlangen, die Anteile von BAE SYSTEMS an Airbus S.A.S. zum Marktwert zu erwerben, sollte ein Wechsel der Kontrollverhältnisse bei BAE SYSTEMS oder EADS eintreten.

Ab dem Geschäftsjahr 2003 erhielt BAE SYSTEMS einen Anspruch auf eine zusätzliche Dividende für seinen Anteil, wenn eine vereinbarte Mindestauslieferungsmenge von

Flugzeugen des Typs A340-500/600 überschritten wird. Die zusätzliche Dividende, die am zukünftigen Wachstum von Airbus gemessen wird, kann einen nicht-indexierten Wert in Höhe von € 0 bis zu einer Höhe von maximal € 237,5 Mio. (entsprechend der aktuellen wirtschaftlichen Lage) über die nächsten zehn Jahre erreichen.

Ein Gremium der Anteilseigner (das sog. Shareholder Committee), bestehend aus fünf von EADS und zwei von BAE SYSTEMS benannten Mitgliedern, entscheidet über die Belange der Anteilseigner und über alle strategischen Angelegenheiten von Airbus S.A.S. Chairman des Shareholder Committees ist Rainer Hertrich, Co-CEO von EADS. Für das operative Geschäft von Airbus verantwortlich ist Noël Forgeard als President und CEO 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 President und CEO von Airbus S.A.S. abgestimmt sind und die vom Shareholder Committee ernannt werden.

Auf Grund der Mehrheitsbeteiligung an Airbus S.A.S. und der Kontrolle, die sich aus dem auf Airbus S.A.S. bezogenen Aktionärsvertrag ergibt, konsolidiert EADS seit dem 1. Januar 2001 100 % der neu integrierten Gruppe in ihrem Jahresabschluss.

Produkte und Dienstleistungen

Technologische Meilensteine
Seit der Gründung von Airbus 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 A300 war das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug der Welt. Diese Neuerung verschaffte diesem Flugzeug im Kurz- und Mittelstreckenbereich gegenüber der Konkurrenz, die dreistrahlige oder vierstrahlige Flugzeuge einsetzte, einen deutlichen Vorteil hinsichtlich Treibstoffverbrauch und Wartungskosten. Der A300 B4, ein Derivat des ursprünglichen A300, war das erste „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug, das für eine Zwei-Mann Cockpit Crew zugelassen war, woraus sich Betriebskosteneinsparungen im Vergleich zu den Drei-Mann Cockpit Crews ergaben, die zu dieser Zeit Marktstandard waren.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

- **A310** – Der 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 verbesserten Flug- und Navigationsanzeigen und ermöglichten eine einzigartige zentralisierte und leicht erfassbare Überwachung des Flugzeugs. Die Implementierung automatischer Systeme sowie die Integration einer digitalen Flugführung trugen zur Gewährleistung eines weiter verbesserten Sicherheitsgrades bei.

Ferner wurden neue effiziente aerodynamische Konzepte wie eine 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 durch die Optimierung der Bedingungen während des Fluges geführt.

- **A320** – Airbus hat als erster Hersteller im Jahr 1988 mit dem 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 Flugzeugen der Airbus A320-Familie und den Flugzeugen der A330/A340-Familie eingebaut. Die amerikanischen Wettbewerber von Airbus haben diese Steuerung für zivile Flugzeuge erst später eingeführt. Verbundwerkstoffe finden bei der A320 ebenfalls verstärkt Verwendung, insbesondere für das Höhenleitwerk.
- **A330/A340** – Vier Typen dieser Familie von Twin-Aisle-Flugzeugen sind mit einer für eine zweistrahlige und vierstrahlige Variante gemeinsam verwendbaren Flügelkonstruktion bei einem ansonsten ähnlichen Flugwerk ausgestattet – ein einzigartiges Konzept, das es erlaubt, jedes Modell für unterschiedliche Marktanforderungen zu

optimieren. Die Ultra-Langstrecken-Version A340-500/-600 zeichnet sich vor allem durch einen größeren Flügel und den Einsatz von gewichtssparenden Verbundwerkstoffen zum Bau eines großen Primärelements (des 15 m langen Kielbalkens und der Druckwand der rückwärtigen Kabine) aus.

- **A350** – Der A350 wird als „Schwesterschiff“ zum A330 wahrgenommen, da er sämtliche Gemeinsamkeiten mit der restlichen Airbus-Flugzeugfamilie teilt, während er von einigen für den A380 entwickelten Technologien profitiert. Mit seinen zwei Versionen (245 und 285 Sitze) soll der A350 mehr Sitze, längere Reichweite, einen niedrigeren Treibstoffverbrauch je Sitz und tiefere Betriebskosten je Sitz bieten als Konkurrenzflugzeuge. Airbus erhielt im Dezember 2004 die „Autorisierung zum Angebot“ (ATO) für den A350. Das Flugzeug soll in der ersten Hälfte 2010 in Betrieb gehen.
- **A380** – Bei diesem „Very large“-Flugzeug werden bereits voll entwickelte Technologien weiter entwickelt und auf breiterer Basis angewandt. Etwa 25 % der Flugzeugstruktur wird unter Einsatz von Kohlefaserverbundstoffen und fortgeschrittenen Metall-Mischwerkstoffen gefertigt, während innovative Produktionstechniken wie Laserstrahl-Schweißen Schrauben eliminieren, das Gewicht verringern und für verbesserte Toleranz gegenüber Materialverschleiß sorgen.

Das Familien-Konzept – Gemeinsamkeit der Flotte
Die vier Airbus-Flugzeugfamilien begünstigen die Gemeinsamkeiten der Flotte. Diese Philosophie nimmt sich ein zentrales Flugzeug vor, ändert es und entwickelt je nach Bedarf Variationen für die spezifischen Marktsegmente. Dieser Ansatz bedeutet, dass alle neuen Airbus-Flugzeug-Generationen (d.h. ausschließlich A300/310) über ein identisches Cockpitdesign und eine Fly-by-Wire-Steuerung verfügen und identische Bedienungscharakteristika aufweisen. Die Piloten können innerhalb der Airbus-Familie mit einer minimalen zusätzlichen Schulung zwischen jedem Flugzeug wechseln. Die Qualifizierung der Cockpit Crew für Flugzeuge verschiedener Familien (Cross-Crew Qualification, „CCQ“) ermöglicht den Fluggesellschaften eine höhere Einsatzflexibilität.

Diese Gemeinsamkeits-Philosophie zur Verringerung der Entwicklungskosten reduziert überdies bei den Betreibern der Flugzeuge in erheblichem Maße die Kosten bei der Ausbildung der Crews, bei der Ersatzteilbeschaffung sowie bei der Wartung und Aufstellung der Flugpläne.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Weitgehende Gemeinsamkeit 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 einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil darstellt.

Single-Aisle-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: die A320-Familie. Zu der Airbus-Familie der „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf dem A320 basieren (der nach vierjährigem Entwicklungsprogramm 1988 in Betrieb genommen wurde), gehören die Derivate A318, A319 und A321 sowie der auf dem A319 basierende Airbus Corporate Jetliner, ein abgeleiteter Firmenjet, den Airbus seit Juni 1997 einsetzt.

Mit 3,96 m hat die A320-Familie den breitesten Rumpf von allen konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Dies macht die Fluggastkabine geräumig und bietet hohen Komfort, und der Unterflur-Frachtraum ist größer als bei allen Konkurrenztypen. Die A320-Familie hat eine digitale Fly-by-Wire-Steuerung, ein ergonomisches Cockpit und ein Höhenleitwerk aus leichtem Kohlefaserverbundstoff, das von dem A310-300 Modell abgeleitet wurde. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge B737, B757 und B717.

Die A318. Die A318 ist eine gekürzte Version der A319, die den Bedarf an Maschinen mit 100 bis 120 Sitzplätzen befriedigen soll.

Technische Merkmale der „Single-Aisle“-Flugzeuge

Modell	Inbetriebnahme	Passagierkapazität*	Maximalreichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A318	2003	107	6.000	31,4	34,1
A319	1996	124	6.800	33,8	34,1
A320	1988	150	5.700	37,6	34,1
A321	1994	185	5.600	44,5	34,1

* Ausführung für zwei Klassen.

Quelle : Airbus 2003

In 2004 erhielt Airbus 279 Aufträge über A318, A319, A320 und A321 und lieferte 233 Flugzeuge der A320-Familie aus.

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: die A300/A310. 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 A300-600 ist auch als Frachtflugzeug und umrüstbares Passagier-Frachtflugzeug erhältlich und wird bei Federal Express und UPS eingesetzt.

Im Jahr 1988 führte Airbus die A300-600R für größere Reichweiten ein, die über das leichte horizontale Leitwerk aus Kohlefaserverbundstoff verfügt, welches für die A310 entwickelt wurde. Die A310, die nach dem Prinzip 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 elektronischen Cockpit.

Technische Merkmale der A300/A310

Modell*	Inbetriebnahme	Passagierkapazität**	Maximalreichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A300	1974	266	7.500	54,1	44,8
A310	1983	220	9.600	46,7	43,9

* Alle Versionen der A300/A310 einschließlich Frachtflugzeuge.

** Ausführung für zwei Klassen.

Quelle: Airbus

In 2004 erhielt Airbus 2 Aufträge über A300 und A310 und lieferte 12 A300 und A310 aus.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Mittel- bis Ultralangstreckenbereich: die 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 Rumpfes der bestehenden A300/A310 beibehalten wurde, um vollständig und ökonomisch den Bedarf für alle Routen im Mittel- bis Ultralangstreckenbereich abzudecken.

Im Jahr 1997 begann Airbus mit der Entwicklung der Ultralangstreckenflugzeuge A340-500 und der großräumigen A340-600 Derivate. Die A340-500 soll mehr Direktflüge über extrem lange Strecken anbieten können. Sie wurde für Nonstop-Flüge beispielsweise von Los Angeles nach Singapur oder von Chicago nach Auckland entwickelt. Die A340-600 absolvierte ihren ersten Flug im April 2001 und die ersten Auslieferungen begannen im Juli 2002.

Die Konkurrenztypen dieser Familie sind die Boeing-Flugzeuge 767, 777 und 747.

Technische Merkmale der A330/A340

Modell*	Inbetriebnahme	Passagierkapazität	Maximalreichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A330-200	1998	253	12.500	59,0	60,3
A330-300	1994	295	10.500	63,7	60,3
A340-200	1993	240	14.800	59,4	60,3
A340-300	1992	295	13.700	63,7	60,3
A340-500	2002	313	16.700	67,8	63,6
A340-600	2002	380	14.600	75,3	63,6

* Ausführung für drei Klassen.
Quelle: Airbus

In 2004 erhielt Airbus 79 Bestellungen für A330- und A340-Flugzeuge und lieferte 75 A330- sowie A340-Flugzeuge aus.

„Very large“-Flugzeuge: die A380-Familie. Im Jahr 2004 schätzte Airbus, dass das weltweite Passagieraufkommen im Zeitraum zwischen 2004 und 2022 pro Jahr gleichmäßig um 5 % wachsen würde, was zu zwei parallelen Trends führt: 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. Siehe „- Markt“. Nach fünf Jahren intensiver Vorgespräche mit Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugaufsichtsbehörden in der ganzen Welt hat Airbus eine „Very large“ Maschine, die A380, konzipiert, um den Bedürfnissen eines von Drehkreuzen beherrschten, konsolidierten Markts optimal entgegenzukommen.

2004 war aus Sicht der Branche und des Programms mit dem Beginn der Endmontage der ersten Flügelkonstruktion im Mai ein besonderes Jahr. Vier A380, die als Testflugzeuge bestimmt waren, sind jetzt montiert und die Produktion wichtiger Komponenten für weitere Flugzeuge an Airbus-Standorten in ganz Europa schreiten wie geplant voran.

Der erste für den Flug vorgesehene A380 hat viele der erforderlichen Boden- und System-Tests abgeschlossen und wird bald der Airbus-Flug-Testabteilung zur Flugprüfung übergeben.

Drei weitere Flugzeuge haben die Endmontage-Station an dem für diesen Zweck gebauten Werk in Toulouse durchlaufen, wo große Komponenten, wie Flügel, vertikale und horizontale Höhenflossen und Rumpfabschnitte verbunden werden.

Die Installation und Prüfung der Systeme wird am zweiten und dritten Flugzeug abgeschlossen.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Ende Januar 2005 erreichten eine Paar Flügel und die horizontale Höhenflosse für den fünften A380 (der einer des ersten A380 sein wird, die 2006 in Betrieb genommen werden) die Endmontagelinie in Toulouse. Die Ankunft der drei Rumpfabschnitte des fünften Flugzeuges in Toulouse im Februar war das erste Mal, dass ein „vollständiges“ A380-Flugzeug im Konvoi an die Endmontagelinie geliefert wurde.

Die Endmontagelinie für den A380 wird zurzeit ausgebaut, damit pro Monat vier A380 produziert werden können, mit der Kapazität, bei Bedarf auch mehr Flugzeuge herzustellen.

Zum Jahresende 2004 hat Airbus Festaufträge über insgesamt 139 Flugzeuge für den A380 von führenden Luftfahrtgesellschaften der Welt erhalten. Kaufverträge mit Lufthansa, Emirates, Federal Express, Malaysia Airlines, Korean Air, Qatar Airways, Etihad und Thai Airways, die sich auf insgesamt 91 Flugzeuge belaufen, wurden nach dem 11. September 2001 unterzeichnet, was die starke und solide Nachfrage nach diesem Flugzeugtyp sowohl im Passagier- als auch Frachtbetrieb unterstreicht.

Die Kosten der Entwicklung des Typs A380, die ursprünglich auf etwa US\$ 10,7 Mrd. geschätzt wurden, decken sowohl die F&E-Kosten als auch die Werkzeugbestückung für verschiedene Versionen der A380 ab. Diese Schätzung berücksichtigt weder bestimmte infrastrukturelle Elemente noch Kosten im Allgemeinen und im Verwaltungsbereich.

Zurzeit beabsichtigt das Management, das Projekt wie folgt zu finanzieren:

- vorbehaltlich des Abschlusses von Verhandlungen durch die Maximierung von Einbringungen seitens das Risiko mittragender Partner, die in Höhe von US\$ 3,1 Mrd. einmaliger Projektkosten gefunden wurden; zurzeit haben sich etwa zehn Hersteller im Prinzip dazu verpflichtet, sich an der Entwicklung und Produktion der A380 als 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 US\$ 2,5 Mrd. einbringen sollte; Frankreich, Großbritannien und Spanien haben sich bereits mit diesen Investitionen einverstanden erklärt und Deutschland hat sich prinzipiell bereit erklärt. Siehe „- Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Marktes - Staatliche Finanzierung“.

Auf Grund dessen beläuft sich der von EADS selbst finanzierte Teil des A380-Projekts auf rund US\$ 4,2 Mrd. und derjenige von BAE SYSTEMS auf rund US\$ 1 Mrd. Bei der Entscheidung, das Projekt zu starten, hat das Management sich zusammen mit einer Rentabilitätsschwelle von etwa 250 Flugzeugen ein internes Rendite-Ziel von 20 % vor Steuern gesetzt. Es sieht sich davon überzeugt, dass die bisher mit den Kunden vereinbarten Bedingungen die wirtschaftliche Rechnung stützen.

Die Endmontage der A380 findet in Toulouse statt, während die Innenausstattung und die kundenspezifische Anpassung in Hamburg erfolgen. Die Abschnitte des Rumpfs werden an denselben Standorten in Frankreich und Deutschland produziert wie die der derzeitigen Airbus-Maschinen. Die Flügel werden in Werken im Vereinigten Königreich und die Höhenflosse sowie andere Teile in Spanien gefertigt.

Entwicklung neuer Produkte: A400M

Das Militärprogramm-Direktorium von Airbus, das Francisco Fernandez leitet, der ebenfalls der Executive Vice-President des Geschäftsbereiches Militärische Transportflugzeuge ist, führt als Outsourcing-Anbieter für Airbus Military S.L. Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Rahmen des A400M-Projekts durch. Das militärische Transportflugzeug A400M ist in dem Abschnitt „1.1.3 Militärische Transportflugzeuge - Produkte - Schweres militärisches Transportflugzeug - Airbus A400M Programm“ beschrieben.

Asset Management

Der Bereich Airbus Asset Management wurde im Jahr 1994 eingerichtet, um Gebrauchtflugzeuge, die von Airbus 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 eigene Mitarbeiter und verwaltet eine Flotte von Airbus Flugzeugen aller Typen. Durch seine Aktivitäten ermöglicht es der Bereich Asset Management Airbus, dem mittel- und langfristigen Bedarf ihrer Kunden hinsichtlich der Flugzeuge ihrer Flotte gerecht zu werden.

Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle Verwaltung und das Risiko-Management des Bestandes an Gebrauchtflugzeugen. Die meisten Flugzeuge können von den Kunden bar bezahlt werden, während einige Flugzeuge, je nach deren Finanzierung, nur im Rahmen eines Operating Leasing-Vertrags angeboten werden können. Zum Ende des Jahres 2004 enthielt das Asset Management-Portfolio von Airbus 47 Flugzeuge, was im Vergleich zum Vorjahresende einer Nettoerhöhung um 6 Flugzeuge gleichkam. Der Bereich

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Asset Management bietet auch umfassenden Service, darunter Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei den regelmäßigen Kontrollwartungen.

Absatzfinanzierung

Airbus zieht Barverkäufe vor und möchte ihre Aktivitäten nicht auf die Finanzierung ausweiten. Sie ist sich jedoch des Bedürfnisses bewusst, als Hersteller ihre Kunden bei der Finanzierung neuer Flugzeugkäufe zu unterstützen und sich in bestimmten Fällen an der eigentlichen Finanzierung zu beteiligen. Für die Verlängerung eines Kredits und bevor ein Risiko eingegangen wird, wird das betroffene Unternehmen gründlich untersucht und überwacht, wobei strenge Standards bezüglich Disziplin und Vorsicht einzuhalten sind. Das hierfür zugeordnete Finanzierungsteam von Airbus verfügt über langjährige einschlägige Erfahrung auf dem Gebiet der Flugzeugfinanzierung. Bei der Finanzierung eines Kunden durch Airbus dienen die finanzierten Flugzeuge im Allgemeinen als Sicherheit, wobei der Motorenhersteller an der Finanzierung beteiligt ist. Mit diesen Elementen wird das von Airbus eingegangene Risiko verringert. Die Absatzfinanzierung durch Airbus soll die spätere Abtretung der Schuld an Drittfinanzierungs- oder Leasingunternehmen an den Finanzmärkten erleichtern. Das Management ist auf Grund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass der Schutz vor Verzugschäden angemessen ist und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „Teil 1/1.1.6 Liquidität und Kapitalausstattung – Verkaufsfinanzierung“.

Kundenbetreuung

Airbus unterstützt die Kunden dabei, ihre Airbus-Flotte möglichst effizient zu betreiben. Im Hinblick auf den Betrieb der Flugzeuge leitet der Airbus Customer Service eine Gruppe für Unterstützung im Engineering- und technischen Bereich, eine Organisation für technische Unterlagen, ein Netz von Schulungszentren, Ersatzteillagern und Teams, die direkt bei den Fluggesellschaften tätig sind. Ziel dieser einen zentralen Schnittstelle ist es, sämtlichen Kundenbedürfnissen im Bereich der Betreuung vor Auslieferung und nach Inbetriebnahme, einschließlich (1) Engineering und technischer Betreuung, (2) Schulung und Betreuung hinsichtlich des Flugbetriebs und (3) Versorgung mit Ersatzteilen, gerecht zu werden.

Engineering und technische Betreuung versorgen die Airbus-Betreiber mit technischer Unterstützung auf 24-Stunden-Basis, um einen sicheren und zuverlässigen Betrieb ihrer Airbus-Flotte sicherzustellen. Auf den Kunden zugeschnittene

Kostensenkungsprogramme sind darauf ausgerichtet, die Unterhaltskosten des Kunden auf ein optimales Niveau zu bringen.

Für die Schulung und Betreuung des Flugbetriebs stehen mehr als 200 fest angestellte Ausbilder in allen Teilen der Welt zur Verfügung, um den Airbus-Luft- und Bodencrews aktuelle und kundenorientierte Schulungen anzubieten. Airbus hat vier Hauptschulungszentren, eines in Toulouse, Frankreich, ein zweites in Hamburg, Deutschland, ein drittes in Miami, USA, und ein viertes in Beijing (Peking), China. Durch eine Kooperationsvereinbarung mit CAE hat sich dieses Netzwerk weltweit um 13 weitere Schulungsstandorte vergrößert. Als Teil der Schulungsdienste bietet Airbus Cross Crew Qualification-Programme für Piloten an, die diesen ermöglichen, die starke Gemeinsamkeit unter den Airbus Flugzeugfamilien auszunutzen, was den Fluggesellschaften erhebliche Einsparungen bringt.

Der Bereich Ersatzteilversorgung von Airbus hat mehr als 120.000 Ersatzteile mit je eigenen Nummern auf Lager und versorgt ein weltweites Vertriebsnetz von Hamburg, Frankfurt, Washington D.C., Singapur und China aus. Der 24 Stunden in Bereitschaft stehende Bodenwartungsservice versendet ein im Lager vorrätiges Ersatzteil in der Regel binnen zwei Stunden nach Eingang der Bestellung. Eine Reihe modularer Ersatzteildienste wird den Fluggesellschaften angeboten, um ihnen zu helfen, Kosten zu senken, indem Mängel in der Lieferungskette eliminiert werden.

Produktion

Arbeitsteilung

Airbus-Flugzeuge werden nach einem effizienten und flexiblen System produziert, mit dem das in den letzten drei Jahrzehnten 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

Airbus Ingenieure arbeiten an spezifischen und nicht-spezifischen Flugzeug-Designs zur Erstellung von Lösungen, die sicherstellen, dass das Unternehmen Marktführer bleibt. Durch die Nutzung innovativer Arbeitspraktiken, bekannt unter dem Namen Airbus Concurrent Engineering („ACE“), können Teams, gleich an welchem geografischen Standort sie sich befinden, zeitgleich effektiv zusammen arbeiten.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Engineering-Innovationen erfolgen bei Airbus in fünf Kompetenzzentren (Centres of Competence – „CoCs“), wo allgemeine Flugzeug-Technologien entwickelt werden und die führende funktionelle Entwürfe für spezielle Flugzeugkomponenten liefern. Die CoCs arbeiten über die nationalen Grenzen hinweg mit Ingenieuren von jedem CoC an jedem Airbus-Standort zusammen.

Auf die Erfahrungen der CoCs aufbauend liefern die Engineering Integration Centers („EICs“) betriebliche Leitung für die Airbus Konstruktions-Teams, die auf die verschiedenen Sektionen eines Flugzeugs verteilt sind. Die Konstruktions-Teams, ansässig in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien, bestehen aus den geeignetsten Fachkräften mit dem besten Know-how und den größten Erfahrungen, um den Anforderungen der Produktionseinheiten gerecht zu werden und dazu beizutragen, spezielle Airbus-Programme zu liefern.

Airbus Ingenieure haben auch „Colleges of Experts“ entwickelt, bestehend aus Teams der in jeder Disziplin erfahrensten Spezialisten, die Führungs- und Beratungsfunktionen gehobenen Niveaus zur Verfügung stellen können. Dieser Ansatz bringt nicht nur Konstruktionslösungen mit sich, die den höchsten Anforderungen an technischer Qualität und Leistung gerecht werden, sondern gewährleistet auch, dass individuelle wie auch kollektive Kenntnisse innerhalb der CoCs entstehen.

Die Konstruktionsteams werden durch Systemerprobungen und Integrationslabors, durch Testzentren für Bauteile und das Airbus-Flugerprobungszentrum unterstützt.

Dieser Ansatz hat es Airbus ermöglicht, Engineering-Zentren in Wichita (Kansas), USA und in Moskau, Russland zu eröffnen und den großen Pool erfahrener Luftfahrtingenieure anzuzapfen, der in diesen beiden Regionen vorhanden ist. Das technische Zentrum in Wichita wurde Anfang des Jahres 2001 eröffnet und hat bereits einen wichtigen Beitrag zur Airbus-Flügelkonstruktion geleistet. Das technische Zentrum in Russland, das als Joint-Venture mit Kaskol eingerichtet wurde, wurde Ende des Jahres 2002 eingeweiht.

Betriebsstätten und Produktionsfluss

Airbus hat hochspezialisierte Leistungszentren (CoE) geschaffen, die auf den Kernkompetenzen jedes Standorts in dessen Fachgebiet basieren. Diese Zentren sind für das Design, die Beschaffung und Herstellung vollständig ausgerüsteter und getesteter Lieferobjekte, von spezifischen Teilen bis zu großen Flugzeugkomponenten, verantwortlich.

Diese acht Zentren sind (1) CoE Nase und Flugzeugrumpf in Toulouse, St. Nazaire, Nantes und Meaulte (Frankreich); (2) CoE Vorderer und hinterer Rumpf in Hamburg, Nordenham, Bremen und Varel, (Deutschland); (3) CoE Lastenträger und Rumpf in St. Eloi (Frankreich); (4) CoE Vertikale Höhenflosse (VTP) in Stade (Deutschland); (5) CoE

Kabinen- und Frachtraumausstattung in Hamburg, Bremen, Buxtehude und Laupheim (Deutschland) und Toulouse (Frankreich); (6) CoE Horizontale Höhenflosse und Rumpfverkleidung (und bestimmte Abschnitte des A380) in Getafe, Illescas und Puerto Real (Spanien); (7) CoE Elektronik in Filton (Großbritannien), Hamburg (Deutschland) und Toulouse (Frankreich) und (8) CoE Flügel in Broughton und Filton (Großbritannien mit einem Satelliten-Design-Büro in Wichita, Kansas (USA).

Die CoEs liefern ihre spezifischen Komponenten an eine der zwei Airbus-Endmontagelinien. Toulouse ist für die Endmontage der A300/310-Familie, A320, A330/340-Familie und der A380-Familie verantwortlich, während Hamburg für die Endmontage des A318, A319 und A321 und die Montage von großen Komponenten sowie die Kabinenausstattung des A380 zuständig ist.

Die Flugzeug-Komponenten werden mit Hilfe von fünf A300-600 ST „Beluga“ Super Transportern zwischen dem Netzwerk von CoE-Werken und den Endmontagelinien transportiert. Um den A380-Produktionsfluss zu unterstützen, hat Airbus den Straßen-, Fluss- und See-Transport integriert, einschließlich des speziell beauftragten Lastkahns „Ville de Bordeaux“.

Die typische Produktionslieferzeit für ein „Single-Aisle“-Flugzeug beträgt 8-9 Monate und für ein „Twin-Aisle“-Langstreckenflugzeug 12-15 Monate.

Anpassungsfähigkeit an Nachfrageschwankungen

Airbus lieferte im Jahr 2004 320 Flugzeuge aus (im Vergleich zu 305 in 2003) und hat sich zum Ziel gesetzt, im Jahr 2005 etwa 355 Flugzeuge auszuliefern. Eine erhebliche Marktstörung oder Konjunkturabschwächung könnte zu einer Korrektur dieser Zahlen nach unten führen.

Um das Lieferziel für das Jahr 2005 erfüllen zu können, begann Airbus verschiedene Elemente des anpassbaren Produktionsprozesses einzusetzen, zu denen die verbesserte integrierte Wahrnehmung von Kunden und Marktsituation zählen, um über ein Frühwarnsystem zu verfügen, sowie die Wiedereingliederung verschiedener ausgelagerter Aufgaben und die Anpassung von Kauf- oder Herstellungskriterien. Darüber hinaus nutzt Airbus auch die flexible Arbeitsstruktur durch die Einführung flexibler Arbeitszeit und Überstundenregelungen und die Optimierung von Zeitpersonal und zeitlich befristet eingestellten Arbeitskräften. Dadurch kann Airbus seine Anpassungsfähigkeit steigern, ohne sich von erfahrenen, geschulten Mitarbeitern zu trennen, die das Management für einen der wichtigsten Vermögenswerte von Airbus hält, die das langfristige Wachstum unterstützen.

Die einmalige flexible Produktion bei Airbus ist in ihrer Organisation verankert, die die Lektionen umsetzt, die aus den letzten Konjunkturabschwächungen gelernt wurden.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

1.1.3 Militärische Transportflugzeuge

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge („Geschäftsbereich MTF“) fertigt und vermarktet von bestehenden Transportflugzeug-Plattformen abgeleitete Militärflugzeuge, die für militärische Sonderaufgaben wie Seeüberwachung, U-Boot-Abwehr und Luftbetankung bestimmt sind. Ferner entwickelt, produziert und verkauft der Geschäftsbereich MTF leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für das Projekt des schweren europäischen militärischen Transportflugzeugs A400M zuständig. Der Geschäftsbereich MTF entwirft und produziert zudem Flugzeugkomponenten.

Der Geschäftsbereich MTF erwirtschaftete einen Konzernumsatz in Höhe von € 1,3 Mrd., also 4 % des gesamten Konzernumsatzes von EADS für das Jahr 2004.

Strategie

Der Geschäftsbereich MTF verfolgt die strategischen Ziele, sein Kerngeschäft auszubauen, den EADS-Technologiepool zu fördern und neue Anteile an seinen Märkten zu erwerben und die Profitabilität zu verbessern. Um diese Ziele zu erreichen, verfolgt der Geschäftsbereich MTF eine gezielte, zweiteilige Strategie:

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

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

- **Optimierung der Fähigkeiten von EADS, um sich als bedeutender Hersteller von aus ziviler Nutzung abgeleitetem Militärgerät zu etablieren.**

Der Geschäftsbereich MTF greift ebenso auf seine eigenen spezifischen Technologien wie auf die des Geschäftsbereichs Verteidigungs- und Sicherheitssysteme sowie auf die bei EADS vorhandene breite Palette von Flugzeugplattformen zurück, um Flugzeuge entsprechend dem aufgabenspezifischen Bedarf der Kunden voranzubringen.

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. Laut einer Studie der Teal Group, einer unabhängigen Beratungsfirma für die Bereiche Luftfahrt und Verteidigung, wird sich der Markt für militärische Transportflugzeuge von 2004 bis 2013 auf ca. US\$ 42,2 Mrd. belaufen.

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 war in diesem Marktsegment mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 15 % während der letzten zehn Jahre führend. Die Hauptkonkurrenten der C-212 werden von LET in der Tschechischen Republik und Raytheon in den USA hergestellt.

Mittelschwere 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 zehn Jahren bei 45 %, gefolgt von ihren Konkurrenten, der C-27J, die von LMATTS, einem Joint Venture von Alenia und Lockheed, produziert wird, und der von Antonov produzierten An-32.

Schwere militärische Transportflugzeuge – Dieses Marktsegment war historisch von den politischen und haushaltspolitischen Entscheidungen der Vereinigten Staaten geprägt und wurde somit von US-Herstellern und insbesondere von Lockheed Martin mit seiner C-130 Hercules dominiert. Während die USA ihre vorhandene Transportflotte reduzieren und nachrüsten, stellt das Bedürfnis nach Erneuerung und Vergrößerung der europäischen Transportflotte eine Gelegenheit für das neue Flugzeug A400M dar, um effektiv in diesem Markt zu konkurrieren.

Bisher hat sich EADS an dem separaten Markt für überschwere strategische Transportflugzeuge, zu denen die Boeing C-17 gehört, nicht beteiligt.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Spezialflugzeuge

Spezialflugzeuge sind Transportflugzeuge, die von existierenden Plattformen abgeleitet und für spezifische Missionen, in der Regel für militärische Kunden, angepasst werden. Laut einer Studie von Forecast International wird sich der Markt für militärische Transportflugzeuge von 2004 bis 2013 auf ca. US\$ 42,4 Mrd. belaufen. Es handelt sich dabei um einen Markt für fortschrittliche Technologien und Lösungen mit hohem Mehrwert, in dem Kunden zunehmend umfassende Systeme verlangen, die speziell auf ihre operativen Erfordernisse zugeschnitten sind. Die moderne Verteidigung und Kriegsführung erfordern auf verschiedenen Einsatzgebieten zunehmend unabhängigen Zugang zu Informationen in komplexer Form. Es wird erwartet, dass diese Entwicklung und der noch nicht zufriedengestellte Bedarf Europas im Verteidigungsbereich in nächster Zeit zu einer erhöhten Nachfrage nach in Europa hergestellten Missionsflugzeugen führen wird. Der Geschäftsbereich MTF ist in diesem Markt gut positioniert. Über Airbus besteht ein Zugang zu effizienten Plattformen, die im zivilen Markt bereits gut etabliert sind. Dieser Markt wird allerdings derzeit von US-Gesellschaften dominiert.

Da die Entwicklung mit erheblichen Kosten verbunden und jeder einzelne der europäischen Märkte vom Umfang her begrenzt ist, werden Programme für Missionsflugzeuge in Europa häufig multinational finanziert und entwickelt mit der Absicht, bewährte Technologien zu verwenden. EADS geht davon aus, dass ihre starke Position in Europa es ihr erlauben wird, Geschäftsmöglichkeiten auf weltweiter Ebene zu nutzen.

Produkte

Leichte militärische Transportflugzeuge – Mittlere und leichte sowie andere Spezialflugzeuge

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 eine neue Avionik und Triebwerke höherer Leistung für den Einsatz in heißen Klimazonen und in Höhenlagen sowie verbesserte Kurzstart- und -landeeigenschaften (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 sonstigen Lieferungen aus der Luft geeignet.

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.

C-295 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Die im Jahr 1999 zertifizierte C-295 hat die Grundkonfiguration der CN-235 mit einer gestreckten Kabine, um eine um 50 % schwerere Nutzlast mit größerer Geschwindigkeit über vergleichbare Entfernungen transportieren zu können. Die C-295 ist mit integrierter Avionik, mit digitalen Cockpitanzeigen und einem Flugmanagementsystem 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. Die CN-235 und die C-295 erfüllen die meisten ihrer Missionen mit niedrigeren Betriebskosten, so dass die C-130 nur noch für den Transport schwerer Frachten eingesetzt werden muss und dadurch ihre Nutzungsdauer verlängert wird. Der Geschäftsbereich MTF hat die notwendigen Arbeiten aufgenommen, um die sechs von Algerien bestellten C-295 für € 130 Mio. während 2005 ausliefern zu können.

Es wird erwartet, dass 2005 ein Vertrag mit der brasilianischen Luftwaffe für 12 C-295 Transportflugzeuge im Wert von € 230 Mio. in Kraft tritt, allerdings ist das staatliche Genehmigungsverfahren noch anhängig.

Zum 31. Dezember 2004 sind 758 leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge von 120 Betreibern in 54 Ländern bestellt worden.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Seeüberwachungsflugzeuge

Der Geschäftsbereich MTF bietet verschiedene Lösungen an, die von Seeüberwachung bis zur U-Boot-Abwehr durch Flugzeuge, die auf der C-212, CN-235, C-295 oder P-3 Orion-Plattform basieren, reichen und für die EADS bereits eine neue Generation eines Missionssystems mit offener Architektur namens Fully Integrated Tactical System (FITS) entwickelt hat. Im Jahr 2003 fand der erste Flug der modernisierten Version der spanischen P3-Orion statt.

Im Februar 2004 unterzeichnete EADS im Zusammenhang mit dem Deepwater-Programm für die US-Küstenwache einen Vertrag mit Lockheed Martin über den Verkauf von zwei CN-235 Seeüberwachungsflugzeugen (einschließlich Entwicklung) im Wert von US\$ 87,4 Mio. Der Vertrag enthielt auch Optionen für Ersatzteile und Unterstützung bei der integrierten Logistik sowie eine Option für sechs weitere Flugzeuge. Der Vertragswert liegt, samt allen Optionen, bei etwa US\$ 300 Mio. Am 30. November 2004 war eine der sechs Option ausgeübt.

Im Jahr 2003 wurde der Geschäftsbereich MTF von der brasilianischen Luftwaffe mit der Modernisierung ihrer Flotte von acht P-3 Orion-Flugzeugen beauftragt. Es wird erwartet, dass der Vertrag im Wert von € 325 Mio. während der ersten Jahreshälfte 2005 in Kraft tritt.

In 2004 hat sich die Seeüberwachungs- und Seerettungsagentur der spanischen Regierung (Spanish Government Maritime Surveillance and Rescue Agency, SASEMAR) zum Kauf von drei CN-235 Seeüberwachungsflugzeugen im Wert von € 82,5 Mio. für Seerettungs- und Umweltschutzmissionen verpflichtet.

Schwere militärische Transportflugzeuge

Airbus A400M. Die A400M ist entsprechend den von sieben europäischen Staaten festgelegten Anforderungen an ein „future large aircraft“ konzipiert und soll die älteren C-130 Hercules und C-160 Transall-Flotten ablösen. Neben dem schnellen, flexiblen Transport von Militärstreitkräften zwischen Kontinenten soll dieses neue Flugzeug den neuen geopolitischen Erfordernissen, insbesondere der zunehmenden Anzahl von humanitären und friedenserhaltenden Missionen, Rechnung tragen.

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 kommen der A400M die Wartungsverfahren und die weltweite Kundenbetreuung von Airbus zugute.

Airbus Military ist eine spanische *sociedad limitada* zu deren Aufgaben die Entwicklung, Herstellung und Lieferung des A400M zählen. Die Anteile an Airbus Military werden derzeit zu 69,44 % von Airbus S.A.S., zu 20,56 % von EADS CASA, zu 5,56 % von Tusas Aerospace Industries Incorporated of Turkey und zu 4,44 % von Flabel Corporation NVSA of Belgium gehalten. Der für den Geschäftsbereich MTA verantwortliche Executive Vice President fungiert zugleich als Chief Executive Officer von Airbus Military und bringt somit die Erfahrung des Geschäftsbereichs MTA im Management von militärischen Transportflugzeugprogrammen und dessen großer Stammkundschaft in das A400M-Programm mit ein.

Airbus Military hat Airbus mit der Gesamtprojektleitung des A400M-Programms betraut, die über eine zentrale Programm-Managementstelle (Central program management office, „CPMO“) mit Hauptsitz in Toulouse und Nebensitzen in Madrid ausgeübt werden wird. Für die Produktionsphase des A400M-Programms, die vom Geschäftsbereich MTF geleitet werden wird, wird die Hauptstelle des CPMO nach Spanien verlegt werden.

Im Mai 2003 unterzeichnete die *Organisation Conjointe en Matière d'Armement* („OCCAR“) im Auftrag von sieben Ländern einen Vertrag über 180 A400M mit Airbus Military. Belgien bestellte acht Flugzeuge (darunter eines für Luxemburg), Frankreich 50, Deutschland 60, Spanien 27, die Türkei 10 und Großbritannien 25.

Das Management ist der Auffassung, dass das A400M-Programm es EADS ermöglichen wird, ihrer neuesten Verkehrsflugzeug-Technologie einen neuen und attraktiven Markt zu öffnen und gleichzeitig den Einfluss der Geschäftszyklen des Marktes für Verkehrsflugzeuge zu dämpfen.

Alle geplanten vertraglichen und internen Meilensteine für 2004 wurden erreicht, einschließlich erster Metallarbeiten, dem Abschluss struktureller und System-Spezifikationen, eines digitalen Cockpit-Modells und dem Start des Motorentwicklungsprozesses. Die Entwicklung des Gesamtprogramms liegt im Plan. Der Bau der Endmontagelinie für die A400M in Sevilla hat begonnen, der Abschluss ist für Dezember 2006 vorgesehen.

Der Geschäftsbereich MTF hat begonnen sich auf den Exportmarkt für die A400M zu konzentrieren, der für die nächsten 20 Jahre auf mehr als 200 Flugzeuge veranschlagt wird.

Die Unterzeichnung einer Absichtserklärung mit der südafrikanischen Regierung am 15. Dezember 2004 stellt den ersten konkreten Schritt zum Kauf der A400M durch ein

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Land außerhalb der bestehenden Gruppe der sieben Lancierungsländer dar. Mit der Vereinbarung beabsichtigt die südafrikanische Regierung sich am A400M-Programm zu beteiligen, indem sie acht Flugzeuge bestellt, was einem Vertragswert von mindestens € 720 Mio. entspricht. Die Teilnahme am Programm unterliegt der Zuteilung von Arbeitspaketen an die südafrikanische Industrie, bei der die Zahl der schließlich gekauften Flugzeuge berücksichtigt wird.

Spezialflugzeuge auf Airbus-Plattformen
Spezialflugzeuge sind Transportflugzeuge, die von existierenden Airbus-Plattformen abgeleitet und für spezifische Missionen, in der Regel für militärische Kunden, angepasst werden. Modifikationen der Plattform verlangen eine solide Kenntnis des Flugwerks, die normalerweise nur der Hersteller des Flugzeugs besitzt. Insgesamt erfordert die Systemintegration in ein derartiges Flugzeug umfassende Fähigkeiten und Kenntnisse; deshalb ist die Zahl der Teilnehmer am Weltmarkt sehr gering.

Strategisches Tankflugzeug. EADS versucht eine konkurrenzfähige Alternative zu den Boeing-Produkten anzubieten, die am Markt für strategische Tankflugzeuge derzeit praktisch ein Monopol besitzen. Dies würde auch gewährleisten, dass Europa selbständig in der Lage ist, solche Projekte durchzuführen. Aufgrund des geschätzten Weltmarktes von etwa 550 Tankflugzeugen ist das Management der Auffassung, dass der Markt für strategische Tankflugzeuge günstige Gelegenheiten für EADS bietet.

Der Geschäftsbereich MTF implementiert ein technologisches Programm, um ein neues Luft-Luft-Betankungssystem mit Ausleger („**ARBS**“) zu entwickeln, das auf dem A330-Derivat basiert; eine risikoarme und kostengünstige Plattform, die eine größere Lieferkapazität anbietet als Lösungen anderer Konkurrenten.

Das ARBS ist darauf ausgelegt eine gegenüber der Konkurrenz zwei bis vier Mal schnellere Luftbetankungsleistung sicherzustellen – ein wesentlicher Vorteil, weil Flugzeuge während der Luftbetankung sehr anfällig sind. Nach einer Entwicklungszeit von fast drei Jahren wurde das Betankungssystem im November 2004 auf der Testvorrichtung installiert.

– **A330 MRTT (Royal Australian Air Force)** – Am 20. Dezember 2004 unterzeichnete die Royal Australian Air Force einen Vertrag mit EADS über € 728 Mio. für den Kauf von fünf A330 Mehrzwecktankflugzeugen („**MRTT**“), die mit ARBS ausgestattet sind, um die bestehende Boeing 707-Flotte zu ersetzen. Der Geschäftsbereich MTF ist der Hauptlieferant, um das vollständig ausgerüstete Flugzeug

anzubieten. Das erste Mehrzwecktankflugzeug MRTT wird in Europa produziert, die verbleibenden vier Flugzeuge werden durch Qantas in Australien zu Tankflugzeugen umgebaut. Die Lieferung des ersten A330 MRTT nach Australien ist für 2008, die Inbetriebnahme für 2009 geplant.

– **A330 Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) (Großbritannien Royal Air Force)** – EADS, Rolls Royce, Cobham, VT und Thales arbeiten im Rahmen des AirTanker-Konsortiums zusammen, um als ein Bieter für das Programm des britischen Verteidigungsministeriums Future Strategic Tanker Aircraft („**FSTA**“) aufzutreten. Wahrscheinlich 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. Das Programm sorgt für die Lieferung von 17 Flugzeugen, um den Luftbetankungsservice für 27 Jahre zu erbringen. Die Beteiligung des Geschäftsbereichs MTF am Programm wird sich auf € 2,2 Mrd. belaufen.

Zusätzlich ist das Management der Auffassung, dass das KC-X-Programm als Ersatz für die alternde US-Flotte strategischer Tankflugzeuge eine Marktchance hat. Es wurde ein Akquisitionsteam gebildet, das sich mit der Kampagne für Tankflugzeuge in den Vereinigten Staaten befasst.

– **A310 MRTT (Deutsche Luftwaffe/Kanadische Luftwaffe)** – Im September 2004 wurden zwei A310 MRTT geliefert, ein Mehrzwecktankflugzeug an die Deutsche und ein weiteres an die Kanadische Luftwaffe. Es wird erwartet, dass das zweite Flugzeug für die deutsche Luftwaffe Anfang 2005 fertig gestellt wird. Insgesamt umfasst das Programm vier Flugzeuge für die deutsche Luftwaffe und zwei Flugzeuge für die kanadische Luftwaffe.

Kundenspezifische und umgerüstete Plattformen. In dieser Kategorie kann EADS logistische Transportflugzeuge wie die Airbus Frachtflugzeugvarianten und Flugzeuge mit besonderem Schutzvorkehrungen für Regierungsmitglieder wie die A310 VIP anbieten.

*Luftgestützte 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

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Generation. EADS geht davon aus, dass derartige AEW-Systeme in Zukunft auf mehreren verschiedenen Plattformen angeboten werden könnten.

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 Verteidigungs- und Sicherheitssysteme gelieferte Systeme einbeziehen würden.

Flugzeugkomponenten

EADS-CASA hat die langjährigen Fachkenntnisse bei der Verwendung von Verbundwerkstoffen in der Fertigung von Flugzeugkomponenten und bei fortgeschrittenen Automationsprozessen von CASA übernommen. Diese Fachkenntnisse werden jetzt überall bei EADS angewandt.

Gestützt auf ihre Fachkenntnisse befasst sich die Geschäftseinheit Flugzeugkomponenten aktiv mit der Konstruktion, Fertigung und Zertifizierung komplexer Luftfahrtstrukturen. Während 2004 lieferte die Geschäftseinheit die ersten Lüfterhauben für die Trent900 und GP7200-Motoren und die Rumpfverkleidung für den A380. Die erste Phase der Baugruppenmontage für den Dassault Falcon FNX wurde im Werk Tablada abgeschlossen.

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. Flugzeugkomponenten werden in Puerto Real (Cadiz) und im Werk Tablada in Sevilla produziert. Die Endmontage der A400M erfolgt im Werk am Flughafen San Pablo.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

1.1.4 Luftfahrt

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Luftfahrt umfasst eine Reihe von zivilen und militärischen luftfahrtbezogenen Geschäftseinheiten, u.a. Hubschrauber, Regional- und allgemeine Verkehrsflugzeuge sowie Flugzeugumrüstung und -wartung. Der Geschäftsbereich Luftfahrt ist außerdem an der Fertigung von Flugzeugkomponenten für Airbus beteiligt. Das Management sieht die Kombination aus jungen und ausgereiften zivilen und militärischen Programmen und Dienstleistungen als ein effektives Mittel zur Sicherstellung anhaltend positiver Ergebnisse an Märkten, die einer zyklischen oder fluktuierenden Nachfrage unterliegen. Im Jahr 2004 betragen die konsolidierten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Luftfahrt € 3,9 Mrd., also 12 % der Gesamtumsätze von EADS.

Mit Eurocopter ist EADS einer der weltweit führenden Hersteller von Hubschraubern und die in Europa führende Herstellerin von Zivil- und Militärhubschraubern. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze von Eurocopter im Markt für Militärhubschrauber auf Grund des Beginns der Auslieferung des Kampfhubschraubers Tiger, auf Grund des großen Auftragsbestands für den militärischen Transporthubschrauber NH90 bei verschiedenen europäischen Regierungen und auf Grund der wachsenden Nachfrage in militärischen und paramilitärischen Exportmärkten erheblich zunehmen werden.

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

Strategie

Der Geschäftsbereich Luftfahrt will die Entwicklung solcher Geschäfte vorantreiben, die nach Ansicht des Managements gute Chancen für ein anhaltendes Wachstum auch in der Zukunft bieten:

- **Erhaltung der führenden Stellung im Markt für Zivilhubschrauber.**

Der Geschäftsbereich Luftfahrt hat die umfassende Produktlinie moderner Zivilhubschrauber erneuert und wird die Tätigkeit im Markt für Zivilhubschrauber verbessern, wobei vor allem die Synergien zwischen seinem Zivil- und Militärhubschraubergeschäft ausgenutzt werden sollen. Da über Customer Services ein bedeutender Teil der Umsatzerlöse erzielt wird und dies ein wichtiger Wertfaktor für Kunden ist, wird der Geschäftsbereich Luftfahrt sein Netz an Marketing- und Vertriebssystemen und

Unterstützungssystemen für derzeit ca. 9.320 Eurocopter Hubschrauber bei 2.400 Betreibern weltweit weiter ausbauen.

- **Ausnutzung der Rolle von EADS als Hersteller von Originalteilen (original equipment manufacturer, „OEM“), um von dem ständig wachsenden Umrüstungs- und Kundenbetreuungsmarkt zu profitieren.**

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 ausbauen. EFW bietet die einzige OEM-Lösung zur Umrüstung vorhandener Airbus-Passagierflugzeuge in Frachtflugzeuge. Der Geschäftsbereich Luftfahrt kann darüber hinaus auf seine starke Position in der industriellen Wartung für Luftstreitkräfte aufbauen, seine Dienstleistungen diversifizieren und die Schulung einbeziehen und die Wertschöpfungskette bei logistischer Unterstützung für seine staatlichen Kunden zu expandieren.

Eurocopter

Überblick

Eurocopter ist einer der weltgrößten Hersteller von Hubschraubern mit einem sehr großen Angebot an Zivil- und Militärhubschraubern. Im Jahr 2004 hat Eurocopter im Weltmarkt für zivile Hubschrauber einen Anteil von 52 % und 18 % des Exportmarktes für Militärhubschrauber erobern können. Über seine Hubschrauberfertigungs- und Wartungsaktivitäten sowie durch seinen Beitrag zum Geschäft für Flugzeugkomponenten generierte Eurocopter im Jahr 2004 72 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs Luftfahrt.

Markt

Der Wert der weltweit gelieferten Hubschrauber wurde für das Jahr 2002 auf über € 7 Mrd. geschätzt. Das Management erwartet, dass diese Zahl bis zum Jahr 2010 auf € 10 Mrd. wachsen wird. Für den Zeitraum zwischen 2005 und 2014 wird weltweit mit dem Bau von 5.300 Zivil- und 5.100 Militärhubschraubern gerechnet. Diese Prognose hängt besonders im Hinblick auf das Militärsegment weitgehend von der Zukunft großer US-Entwicklungsprogramme ab.

Die Nachfrage nach neuen Militärhubschraubern ist hauptsächlich von haushaltspolitischen und strategischen Erwägungen und der Notwendigkeit, ältere Flotten zu ersetzen, 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

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Militärhubschraubern beitragen wird. Jüngste umfassende Militärprogramme, wie z.B. die von Australien, Brasilien, Indonesien und Spanien eingeleiteten Programme und das Nordics Standard Helicopter Project haben diesen Trend bestätigt. Die Nachfrage im Militärssegment unterlag in der Vergangenheit infolge der Entwicklung strategischer Überlegungen von Jahr zu Jahr großen Schwankungen.

Militärhubschrauber, die in der Regel größer als Zivilhubschrauber sind und über kompliziertere Systeme verfügen, trugen 47 % zu den Gesamtlieferungen im Jahr 2004 bei. In 2004 erreichten die Helikopterbestellungen außerhalb Frankreichs, Deutschlands und Spaniens für den Exportmarkt 70 %.

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. Infolgedessen war der Anteil von Eurocopter im Weltmarkt für Militärhubschrauber bisher relativ klein. Mit der Einführung von Tiger und NH90 strebt EADS jedoch an, diesen Anteil in der Zukunft zu steigern.

Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter im Markt für Militärhubschrauber sind die vier weltweit tätigen Hubschrauberhersteller: Agusta-Westland in Europa und Bell Helicopter, Boeing und Sikorsky in den USA. Außerdem konkurrieren eine Reihe einheimischer Hersteller auf den nationalen Märkten mit diesen vier Herstellern.

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 Küstenwache, Polizei, Rettungsdienst und für die Feuerbekämpfung, eingesetzt. Das Management geht davon aus, dass der Wert der Auslieferungen an Zivilhubschraubern in den nächsten zehn Jahren um durchschnittlich 3 % steigen wird. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahre 2004 weltweit 493 Zivilturbinenhubschrauber geliefert wurden.

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 2004 allein auf Eurocopter und Bell Helicopter etwa 75 % des weltweiten Gesamtumsatzes von Zivilhubschraubern entfallen sind (d.h. grob wie folgt: EC 52 %; Bell 22 %; Agusta 10 %; Siko 10 %).

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, anzubieten hat. Zum Modellprogramm von Eurocopter gehören leichte einmotorige Hubschrauber, leichte zweimotorige Hubschrauber und mittlere und mittelschwere Hubschrauber. 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. Die nachstehende Tabelle stellt die vorhandene Produktlinie von Eurocopter dar:

Hubschraubertyp	Typische Verwendung	Inbetriebnahme
Leichtes einmotoriges Modell		
EC120	Firma/Privat	1998
Einmotoriges Modell		
AS350	Versorgungsunternehmen, Polizei, Firma/Privat	1975
EC130	Shuttle-Service, Tourismus, Offshore, Firma/Privat	2001
Leichtes zweimotoriges Modell		
AS355N	Halböffentlich*, Versorgungsunternehmen, Firma/Privat	1988
EC135	Rettungsdienst, Halböffentlich*	1996
EC 635		2003
EC145	Rettungsdienst, Halböffentlich* Shuttle-Service	2002
Mittleres Modell		
Dauphin	Offshore, Halböffentlich*	1977
EC155	Firma/Privat, Offshore, Halböffentlich*, Shuttle-Service	1999
Mittelschweres Modell		
Super Puma/ Cougar	Offshore, Shuttle-Service	1980
MK II	Offshore, Shuttle-Service	1993

* Halböffentlich umfasst Polizei, Brandbekämpfung, Grenzschutz, Küstenwache und Rettungsdienste öffentlicher Behörden.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

– *Tiger*. Im Jahr 1987 starteten die französische und die deutsche Regierung das Programm zur Entwicklung des Kampfhubschraubers Tiger. 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. Insgesamt wurde ein Bedarf von 215 Hubschraubern für Frankreich und 182 für Deutschland bestätigt. Im Jahre 2004 wurden die ersten beiden von insgesamt 22 Tiger-Angriffshubschraubern im Rahmen eines mit dem australischen Verteidigungsministerium im Jahr 2002 unterzeichneten Vertrags ausgeliefert und im Jahr 2003 unterzeichnete Spanien eine Absichtserklärung für den Ankauf von 24 Hubschraubern.

Eurocopter hat in den vergangenen Jahren in die Modernisierung ihrer zivilen Produktpalette investiert, so dass sich ihre Wettbewerbsposition im zivilen Sektor verbessert hat und ihr Anteil am Weltmarkt zurzeit mehr als 50 % beträgt. Eurocopter hat neu entwickelte Produkte wie den leichten einmotorigen EC120 und den leichten zweimotorigen EC135 sowie wesentlich verbesserte Produkte wie den EC155, der die neueste Fortentwicklung des Mittelklasse-Hubschraubers Dauphin ist, sowie den leichten Hubschrauber EC145, ein Derivat des BK117, mit Erfolg an den internationalen Märkten eingeführt. Die Auslieferung des EC130, des neuesten einmotorigen Hubschraubers aus der Ecureuil-Familie, hat im Jahr 2001 begonnen.

Produkte in Entwicklung. Zu den derzeitigen Entwicklungsprojekten im Militärgesamt zählen (1) der NH90, ein militärischer Transporthubschrauber mit verschiedenen Versionen zur Verwendung für taktische, Marine- sowie Gefechts-, Such- und Rettungseinsätze, (2) der Kampfhubschrauber Tiger und (3) der EC725, der neueste Vertreter der Cougar-Familie.

– *NH90*. Der NH90 wurde als Mehrzweckhubschrauber für den taktischen Transport und die 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 in der NATO Helicopter Industries („NHI“) im direkten Verhältnis zur zugesagten Beschaffungsmenge der vier beteiligten Länder entwickelt worden. Der Anteil von Eurocopter an NHI beträgt 62,5 %. Der bestätigte Bedarf liegt beim NH90 bei 325 Hubschraubern und 85 Optionen.

Die Produktion der ersten Serie von 243 Hubschraubern sowie von 55 optional bestellten Hubschraubern für die vier beteiligten Länder begann im Jahr 2000. Die ersten Hubschrauber werden voraussichtlich Ende 2005 ausgeliefert. Im Jahre 2001 bestellte Portugal 10 NH90-Hubschrauber; Finnland, Schweden und Norwegen wählten ebenfalls gemeinsam den NH90, was eine Festbestellung über 52 Stück und eine Option für 17 weitere erwarten lässt. 38 dieser Festbestellungen wurden im Jahr 2001 in Auftrag gegeben, während 14 im Jahr 2002 bestellt wurden. Griechenland bestellte im Jahr 2003 20 Hubschrauber und gab eine Option auf weitere 14. Nach diesen Erfolgen bestellten Oman in 2004 20 NH90 TTHs und Australien bestellte 12 NH90 (AIR 9000). Diese Bestellungen bestätigen das große Exportpotenzial des NH90 als Militärplattform mit möglichen zivilen Anwendungen in der Zukunft.

Im Jahr 2004 entsprach die Entwicklungstätigkeit 11 % der gesamten Umsatzerlöse von Eurocopter. Dieser Umsatz stammte vor allem aus der extern finanzierten Entwicklung der Tiger und NH90 Projekte.

Kundenbetreuung. Bis einschließlich 31. Dezember 2004 bildeten die Eurocopter-Produkte mit mehr als 9.320 Hubschraubern weltweit im Einsatz die zweitgrößte Hersteller-Hubschrauberflotte der Welt. Daher hat der Kundenservice im Jahr 2004 34 % des Umsatzes von Eurocopter ausgemacht. Die Tätigkeiten von Eurocopter im Bereich Kundenservice beinhalten in erster Linie Ausbildung, Wartung, Instandsetzungen und Lieferung von Ersatzteilen. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Zur Erweiterung des Dienstleistungsangebots für ihre Kunden haben Eurocopter und Thales darüber hinaus gemeinsam HELISIM gegründet, ein Hubschrauber-Schulungszentrum, das im Jahr 2002 eröffnet wurde. Ein Konsortium, bestehend aus Eurocopter, CAE, Rheinmetall Defence Electronics und Thales erhielt den Vertrag für den Helikopter-Flugtrainings-Service (HFTS), eine erste private Finanzinitiative (PFI). Im Rahmen dieses Projekts werden in Deutschland drei Trainingszentren für den NH90 entworfen, aufgebaut und betrieben.

Kunden und Marketing

Die wichtigsten Militärkunden von Eurocopter sind europäische Staaten, gefolgt von Kunden in Asien und dem Nahen Osten. Die Durchdringung des zivilen und paramilitärischen Marktes ist global auf ähnlich hohem Niveau

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

verteilt: der Anteil von Eurocopter am zivilen und paramilitärischen Markt in Europa, den USA und Kanada ist von allen Herstellern der größte.

Die globale Strategie von Eurocopter zeigt sich in ihrer Entwicklung eines großen internationalen Netzwerks. Dieses besteht derzeit aus 15 ausländischen Tochtergesellschaften, die durch ein Netz von Vertragshändlern und Servicezentren ergänzt werden, das so angelegt 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 hat Beziehungen zu industriellen Partnern und Zulieferern in über 35 Ländern aufgebaut.

Rund 2.400 Betreiber weltweit setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber ein und stellen einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice dar. 85 % der Kunden von Eurocopter betreiben Luftflotten von einem bis vier Hubschraubern.

Auf Grund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit werden Eurocopter-Produkte von den meisten bekannten Kunden bevorzugt. 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. Einrichtungen mit hohen Anforderungen an die Betriebsfähigkeit wie Polizei und Streitkräfte verlassen sich auf Eurocopter-Produkte.

Produktion

Die 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.

Die Eröffnung einer Endmontagelinie-Fabrik für den AS350 in Mississippi (mit Ausrichtung auf den halbstaatlichen Sektor in den USA) und eines Endmontagewerks für das Tiger-Modell in Australien (das sich auf die Entwicklung der spezifischen australischen Version im Rahmen des AIR 87-Programms bezieht) spiegeln die kommerzielle Strategie von Eurocopter zur Stärkung der Präsenz in diesen Schlüsseländern wider.

Regionalflugzeuge – ATR

Überblick

ATR ist weltweit führender Anbieter von Turboprop-Flugzeugen für 40 bis 70 Passagiere. ATR Integrated ist ein Konsortium, das sich aus EADS und Alenia zusammensetzt, wobei beide einen Anteil von 50 % halten. Die 50 %ige Beteiligung von EADS an ATR Integrated machte im Jahr 2004 5,3 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs Luftfahrt aus.

Markt

In der regionalen Flugzeugindustrie hat in den letzten Jahren eine Konzentration 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 31.12.04 war der Weltmarkt für die derzeit in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 40-70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR (mit 39 % der Gesamtbestellungen) und Bombardier. ATR konnte im Jahre 2004 Bestellungen über 12 neue Flugzeuge verzeichnen, 13 neue Flugzeuge ausliefern und 19 gebrauchte Flugzeuge verkaufen. Von 2003 bis 2004 steigerte sich der Markt um 38 %.

Produkte und Dienstleistungen

ATR 42 und Flugzeuge der ATR 72-Serie. 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 optimale 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. Wie bei Airbus bringt auch bei ATR das Konzept der Flugzeugfamilie Kosteneinsparungen bei der Ausbildung, der Wartung, der Versorgung mit Ersatzteilen und bei Cross Crew Qualifications.

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. 2004 wurde den Kunden ein E-Marketplace für die Ausweitung der gemeinsam mit Embraer entwickelten Support-Leistungen zugänglich gemacht.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

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. Das ATR Asset Management verwaltet das sich daraus ergebende Risiko und wendet sich damit an den wachsenden Markt für gebrauchte Flugzeuge. Durch ihre Unterstützung bei der Unterbringung und Finanzierung gebrauchter und nach Ablauf der Leasingverträge rücklaufender Flugzeuge hat das 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 verleast werden. ATR ist erfolgreich gewesen bei der Implementierung seiner Strategie der kontinuierlichen Reduzierung des Risikos aus der Verkaufsfinanzierung.

Produktion

Die Produktionsstätten von ATR befinden sich in der Nähe von Neapel, Italien, sowie in Merignac und Saint-Martin in der Nähe des Flughafens von Toulouse, Frankreich. Endmontage, Flugerprobung, Zertifikation und Auslieferung finden am Standort Toulouse statt. ATR vergibt bestimmte Aufgaben an den Geschäftsbereich Airbus, u.a. Konstruktion und Fertigung der Flügel, Flugerprobung und Informationstechnologie.

Leichte Flugzeuge

EADS Socata

EADS Socata stellt eine Reihe leichter Flugzeuge sowohl für den Markt für Privatflugzeuge als auch für Regierungsflugzeuge her und ist auch als Unterauftragnehmer für Flugzeugkomponenten tätig. Es stellt Teile und Baugruppen für größere internationale Flugzeugprogramme her, unter anderem – aber nicht ausschließlich – für EADS Flugzeuge.

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. Aufgrund der kontinuierlichen Entwicklung und Verwendung innovativer Technologien bleiben diese Produkte auf ihrem Markt gut

positioniert. Diese Flugzeuge einer neuen Generation konkurrieren mit Produkten, die auf in den 50er Jahren entwickelten Flugzeugtypen basieren. Viele Flugzeuge in diesem Markt nähern sich dem Ende ihrer Dienstzeit. EADS Socata baut ein US-Vertriebernetz auf, um die Durchdringung des amerikanischen Marktes zu verbessern, der 60 % zum Umsatz des Unternehmens bei der allgemeinen Luftfahrt beiträgt.

Seit dem Beginn seiner Tätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten Anfang der 60er Jahre hat sich EADS Socata als weltweit führender Unterauftragnehmer für komplette Baugruppen positioniert. Die Engineering-Abteilung erbringt Entwicklungs- und Konstruktionsleistungen für Schlüsselkomponenten größerer Flugzeugprogramme, einschließlich Airbus (A400M, A380), Dassault (F7X), Eurocopter und Embraer. EADS Socata verfügt über Erfahrungen im Verformen und Ziehen von Metallblech, der Verwendung von Verbundstoffen und der halbautomatischen strukturellen Montage für Luftfahrtprogramme. EADS Socata verfügt zudem über Erfahrungen in der Verwendung von Verbundstoffen für Flugzeugauteile, insbesondere für den Airbus A330/A340, sowie in der Technologie der Verbundmetallverbindungen und der Formung groß dimensionierter Metallplatten. Außerdem erbringt EADS Socata Konstruktionsleistungen für eine Reihe europäischer Flugzeugprogramme, darunter Airbus, Eurocopter, Mirage und Falcon.

Weltweite Support-Lösungen

EADS Sogerma

Mit 25 % ihrer Mitarbeiter außerhalb Europas und weltweit sieben Standorten ist EADS Sogerma international präsent. Das Unternehmen konzentriert sich hauptsächlich auf zwei Geschäftszweige: (1) weltweiter Support und Wartung, (2) Flugzeug- und Kabinenausstattung und Flugzeugkomponenten, hauptsächlich für Airbus. Die Umsatzerlöse von EADS Sogerma Services betragen im Jahr 2004 insgesamt 15,8 % der Gesamtumsätze des Geschäftsbereichs Luftfahrt.

Weltweiter Support und Wartung. EADS Sogerma bietet weltweite Support-Lösungen an, wie Engineering, Flottenverwaltung sowie Flugwerkwartung und Wartungsservices für Flugzeugkomponenten. Diese Arbeiten werden in Werken in Bordeaux, Frankreich, Lake Charles, Vereinigte Staaten und Monastir, Tunesien durchgeführt. EADS Sogerma bietet in Casablanca, Marokko, außerdem Wartungsservices für militärische Transportflugzeuge an, einschließlich Checks der C-130.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Darüber hinaus ist EADS Sogerma Spezialist für Kleinmotoren (SECA in Le Bourget, Frankreich), Fahrwerke, APU (in Rouen, Frankreich) und Avionik MRO (Bordeaux, Frankreich; Miami, Florida und Hongkong).

Flugzeug- und Kabinenausstattung und Flugzeugkomponenten.

EADS Sogerma ist zugelassener Ausstatter für Airbus-Firmenjets, wobei die entsprechenden Serviceleistungen derzeit in Toulouse und Bordeaux ausgeführt werden. Darüber hinaus verfügt Bordeaux über die für die Fertigstellung von großen VIP-Flugzeugen benötigten Hangarstellplätze. EADS Sogerma konstruiert und fertigt erstklassige Kabinenkomponenten und Passagiersitze für die First und Business Class. Zur Flugzeugausstattung zählen auch militärische Transport- und Missionsflugzeuge (z.B. C-130 Life Extension).

Im Sektor Flugzeugkomponenten befasst sich EADS Sogerma mit der Konstruktion und Fertigung von Rumpflattens und -abschnitten für Airbus-Flugzeuge sowie Verbundstoffbauteile für Luftfahrt- und allgemeine Industrieapplikationen. Die Metallarbeiten werden in Rochefort, Frankreich und die Verbundstoffarbeiten in Frankreich und in Kanada durchgeführt.

Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten

Überblick

EADS ist ein bedeutender Anbieter von Flugzeugumrüstungen und technischen Serviceleistungen für Fluggesellschaften.

Im Bereich der Flugzeugumrüstung und technischen Serviceleistungen sind die Geschäftstätigkeiten von EADS Sogerma Services und Elbe Flugzeugwerke GmbH („EFW“) 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, was für Synergie-Effekte sorgt. 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 innerhalb EADS der Wartung der ersten Airbus-Generationen zugute kommen und die Wartung neuerer Flugzeuge wie der A320 oder A330/A340 erleichtern. Das Management glaubt, dass integrierte Wartungspakete, die den gesamten Wartungsbedarf der Kunden abdecken, insbesondere für kleine und mittelgroße Fluggesellschaften attraktiv sein werden.

Das Management ist davon überzeugt, dass die gemeinsame Vermarktung von Wartung und Umrüstung vorteilhaft war, da EADS für zahlreiche zuvor umgerüstete Flugzeuge nunmehr ebenfalls die Wartung übernimmt.

Umrüstung von Passagierflugzeugen – EFW

Die Umwandlung von Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge („P in F“) 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. Das ist die Umrüstungsform, die Eigentümern von Verkehrsflugzeugen am häufigsten angeboten wird. So genannte „Umrüstungskits“ enthalten Originalteile (Original Equipment Manufacturer oder „OEM“-Teile) der entsprechenden serienmäßigen Airbus-Frachtversionen, so dass die umgerüsteten Flugzeuge den serienmäßig hergestellten Frachtflugzeugen sehr ähnlich sind.

Markt. Der Markt für die Umrüstung von Zivil- in Transportflugzeuge betrifft Frachtfluggesellschaften wie UPS und Federal Express, Luftfahrtgesellschaften mit kleinen Flugzeugflotten und Finanzgruppen. Für die Umrüstung existierender Passagier- in Frachtflugzeuge sind zwei Überlegungen ausschlaggebend: erstens ist die Umrüstung die günstigste Möglichkeit, ein relativ modernes Frachtflugzeug zu erhalten, und zweitens bleibt der Restwert des Flugzeugs relativ hoch, da die Gewinn bringende Nutzungszeit verlängert wird. Airbus zufolge wird der Luftfrachtsektor in den nächsten 20 Jahren schneller wachsen als die Personenbeförderung. Unter Berücksichtigung der Ausmusterung älterer Flugzeuge dürften ca. 2.850 Transportflugzeuge benötigt werden, von denen ca. 75 % umgerüstete Passagierflugzeuge wären.

Der Hauptkonkurrent von EADS im Bereich der Umrüstung ist Boeing, die jetzt für ihre sämtlichen Flugzeuge mit Ausnahme der B777 und ehemaligen MD-Flugzeuge die Umrüstung von P- in F-Flugzeuge anbietet. Durch die Einstellung der A300 B4- und A300-600-Umrüstungsprogramme von BAE Services verfügt EFW über eine starke Marktposition für P- in F-Umrüstungen von Airbus.

Produkte. Auf dem Gebiet der Umrüstung von Passagier- in Frachtflugzeuge hat sich EADS auf die Umrüstung von Airbus A300 und A310 für den Frachtverkehr spezialisiert. EADS erweitert diese Spezialisierung noch durch zusätzliche Versionen wie im Jahre 2001 die A310-300 und im Jahre 2002 die A300-600, um sich eine günstige Position für zukünftig anstehende Umrüstungsprogramme zu sichern. Zusätzlich zur Umrüstung von Frachtflugzeugen für Airbus fungiert EFW als Lieferant von Bodenplatten für Airbus-Passagierflugzeuge für alle Airbus-Typen.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

1.1.5 Verteidigungs- und Sicherheitssysteme

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme („DS“ oder der „Geschäftsbereich DS“) wurde im Jahr 2003 gegründet und fungiert als Hauptpfeiler der Verteidigungs- und Sicherheitsaktivitäten von EADS. Durch die Zusammenfassung ihrer Aktivitäten auf dem Gebiet der Raketensysteme (MBDA und EADS/LFK), der Verteidigungs- und Kommunikationssysteme („DCS“), der Verteidigungselektronik („DE“), der Militärfluggeräte („MA“) – einschließlich der Aktivitäten und Anteile von EADS an dem Eurofighter-Programm – und Dienstleistungen in einem einzigen Geschäftsbereich hat EADS sein Verteidigungsgeschäft darauf vorbereitet, den Bedürfnissen von Kunden besser gerecht zu werden, die integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien benötigen.

Im ersten vollen Geschäftsjahr konnte der Geschäftsbereich DS seinen Auftragsbestand bedeutend erweitern und gleichzeitig Integrations- und Transformationsprozesse beträchtlich vertiefen, indem sowohl die Geschäftsbereiche optimiert als auch Kompetenzen im Bereich der Large Systems Integration (LSI) ausgebaut wurden. Das Portfolio innovativer Produkte und integrierter Lösungen – worunter Elektronik, Raketen, Plattformen, Systeme und Dienstleistungen fallen – ist dazu konzipiert, die wachsenden und sich verändernden Anforderungen für alle Streitkräfte- und Heimatschutzbedürfnisse zu erfüllen. DS hat sich zum Ziel gesetzt, den Prozess der Stärkung seiner LSI-Rolle in den EADS-Systemen und sein Konzept als Lösungsanbieter fortzusetzen, indem der Fokus auf Kerngeschäftsfelder weiter verstärkt wird und Prozesse der Effizienzsteigerung und Anpassungen weiter gefördert werden. Auf konsolidierter Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DS im Jahr 2004 Umsatzerlöse in Höhe von € 5,4 Mrd., was einem Anteil von 17 % an den gesamten Umsatzerlösen von EADS entspricht.

Die Höhepunkte des Geschäftsbereichs im Jahr 2004

Zum Fortschritt haben im Jahr 2004 mehrere Faktoren beigetragen: bedeutende Höhepunkte umfassen die Erteilung des Eurofighter Tranche 2-Auftrags, Grenzüberwachungssystem-Verträge, Lieferungen der Storm Shadow/Scalp Langstrecken-Cruise Missiles an Großbritannien und Frankreich und die Einrichtung des Kommunikationsnetzwerks Acropol für die französische Polizei. Die deutsch-spanische Regierungsvereinbarung zum Kauf des Taurus wurde ebenfalls Ende des Jahres 2004 getroffen. Einen wesentlichen Fortschritt in der UAV-Strategie stellen die erhaltene Angebotsanforderung (Request for Proposal, RfP) für den Kauf des EuroHawk® im September,

die industrielle Beteiligung an dem UCAV-Projekt NEURON unter Führung von Dassault und die Ernennung zum Hauptvertragspartner für das EuroMALE Dronen-Demonstratorprogramm dar. DS ist ebenso gemeinsames Führungsmitglied in dem TIPS-Konsortium, welches die NATO im April 2004 zur Entwicklung des Allianz-Bodenüberwachungssystems (AGS) auswählte. Bezüglich des MEADS (Medium Extended Air Defense System)-Programms, einem deutlichen Beispiel für die dynamische und erfolgreiche transatlantische Kooperation, wurde ein Vertrag zum Start der Design- und Entwicklungsphase im September unterzeichnet.

Strategie

DS hat erkannt, dass seine Kunden zunehmend LSI benötigen und vollständige Servicepakete und integrierte Lösungen der Industrie für alle Zweige ihrer Streitkräfte und des Heimatschutzes fordern. Ein weiterer Fokus des Geschäftsbereichs DS zur Aufrechterhaltung des Gewinnwachstums im Jahr 2005 besteht in der Stärkung der Verteidigungsstrategie in den Heimatmärkten Großbritannien, Frankreich und Spanien. Es ist ein langfristiges Ziel, den Marktanteil in diesen Ländern auf das Niveau Deutschlands zu erhöhen, wo DS derzeit einen 30 %-igen Anteil beansprucht. Für das Jahr 2005 ist auch eine weitere Konsolidierung des Raketengeschäfts geplant.

– Aktive Unterstützung der Transformationsprozesse in Verteidigung und Sicherheit

Durch bereits bestehende Programme im Zusammenhang mit der Transformation des NATO Supreme Allied Command, des französischen Verteidigungsministeriums, der NITeworks in GB und Deutschlands nationalem integriertem Testfeld (NITB) unterstützt DS aktiv die NATO-Streitkräfte in ihrem Transformationsprozess. DS ist auch an dem Network Centric Operations Industry Consortium (NCOIC) beteiligt, einem Industrie-basierten Kollaborationsforum, das für die Entwicklung von Empfehlungen für eine Architektur für System- und Plattformentwickler gegründet wurde, damit diese in eine globale Netzwerkumgebung integriert werden können. Der Fokus für die Zukunft wird weiterhin darauf gerichtet sein, eng mit Arbeitsgruppen seitens Industrie und Kunden zusammenzuarbeiten, um einen Beitrag zur Definition, Einflussnahme und vor allem Lieferung von Systemlösungen im Hinblick auf einen intensivierten Transformationsprozess zu leisten.

– Optimierung und Fokussierung des Geschäftsbereichs

Im ersten Geschäftsjahr des Geschäftsbereichs DS richtete das Management sein Augenmerk auf Effizienzsteigerung und Kapazitätsanpassungen im Hinblick auf die

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

beschränkten Verteidigungshaushalte, indem Geschäftsbereiche außerhalb der Kernbereiche oder mit ungenügender Profitabilität aufgegeben und Kerngeschäftsbereiche entwickelt wurden. Es wurden mehrere gemeinsame Dienstleistungen zur Effizienzsteigerung bei DS eingerichtet.

- Gewinnwachstum in Großbritannien, Frankreich und Spanien

DS richtet den Fokus ebenfalls auf die Kundenorientierung in Großbritannien, Frankreich und Spanien. Weitere Anstrengungen in den jeweiligen Märkten auf dem Gebiet von See- und Bodensystemen, Technologiedemonstratoren, UAVs, Kampffluggerät und -Training sowie Tests und Services sind Bestandteil der strategischen Ziele von EADS zur Erzielung von Gewinnwachstum im Verteidigungsbereich. Insbesondere ist EADS bestrebt, seine Stellung auf dem britischen Verteidigungsmarkt zu verstärken und den Umfang von industriellen Technologieprogrammen in Frankreich und Spanien zu erweitern:

- Unter den europäischen Ländern verfügt Großbritannien über das größte und am schnellsten wachsende Beschaffungsbudget für die Landesverteidigung. Zur Ausnutzung der auf dem britischen Markt bestehenden Möglichkeiten hat der Geschäftsbereich DS sich zum Ziel gesetzt, durch Projekte wie eine bodengestützte Luftverteidigung (GBAD) unter besonderer Berücksichtigung von LSI-Lösungen die Marktführerschaft zu erringen.
- Im Bereich der UAV-Technologiepartnerschaften und Kommandokontrollsysteme wurden in Frankreich weitere Fortschritte erzielt.
- Als ein wichtiger Partner im Eurofighter-Konsortium durch EADS CASA ist Spanien weiterhin ein bedeutsamer Markt für das Gewinnwachstum der Division DS. Die Beteiligung am NEURON-Demonstrator wird ebenfalls durch Spanien koordiniert.

- Gewinnwachstum in den USA

Das Eindringen in den US-amerikanischen Verteidigungsmarkt bleibt für den Geschäftsbereich DS, der seine derzeitige industrielle Präsenz bei Raketen, Verteidigungselektronik, Telekommunikation sowie Tests und Dienstleistungen ausdehnen möchte, weiterhin das vorrangige Ziel. Die Gründung der North America Defense Company (NA DefCo) ist Teil einer Gesamtstrategie in den USA zum Ausbau des Geschäfts mit dem US-Verteidigungsministerium und den wichtigsten

US-Anbietern. NA DefCo ist eine juristische Person unter dem Management von US-Staatsangehörigen, deren Einnahmen bei DS verbucht werden, da das Unternehmen in demselben Geschäftsfeld wie DS tätig ist. EADS unterstützt in enger Zusammenarbeit mit DS-Geschäftseinheiten aktiv die Entwicklung von NA DefCo zur Maximierung transatlantischer Synergien und einer positiven Entwicklung der beiden Geschäftsfelder. Bei NA DefCO handelt es sich jedoch um eine eigenständige juristische Person, die ausserhalb der DS-Organisation verbleibt. Der Erwerb von Racal Instruments im Oktober 2004, marktführend im Bereich der Entwicklung, Herstellung und Integration von Testsystemen und -instrumenten für Elektronik, Raumfahrt- und Verteidigungssysteme, kennzeichnete den Beginn eines strategischen Kernelementes für das Wachstum von NA DefCo. Andere Methoden zur Expansion in den USA umfassen:

- Die Eroberung von Nischenmarktsegmenten, in denen der Geschäftsbereich DS überlegene Produkte und Technologien anbieten kann, wie das Hinderniswarnsystem Hellas für Helikopter und der Radar TRS-3D für die US-Küstenwache;
- Der Ausbau der starken transatlantischen Industrie-Partnerschaft mit den wichtigsten US-amerikanischen Anbietern einschließlich Northrop Grumman (NATO AGS, Ballistic Missile Defence, EuroHawk®), Lockheed Martin (MEADS, Deepwater, Littoral Combat Ship, COBRA, Ballistic Missile Defence) und Raytheon (Ballistic Missile Defence) zur Erkundung der durch die Umgestaltung der Streitkräfte entstehenden neuen Chancen; und
- Die Suche nach Akquisitionen und neuen Partnerschaften, um die Tätigkeit des Geschäftsbereichs DS in den USA über mehrere Marktbereiche hinweg sichtbar zu machen, einschließlich Plattformssysteme, Einsatzunterstützung und Verteidigungselektronik.

Verteidigungs- und Kommunikationssysteme (DCS)

Als „Systemhaus“ von EADS bietet DCS seinen Kunden umfassende und maßgeschneiderte Lösungen, die das Know-how zum Design, der Entwicklung und Implementierung von LSI zur Verbindung eines breitest möglichen Spektrums individueller Plattformen und Subsysteme in einem einzelnen effektiven Netzwerk zusammenführen. Systemintegration gewinnt auch für nicht-militärische Kunden etwa im Heimatschutz an Bedeutung. Informations- und sichere Kommunikationssystemlösungen in diesen Bereichen wie

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Systeme zur effektiven Grenzkontrolle und Küstenüberwachung bilden einen weiteren Hauptfokus von DCS.

DCS versteht sich als Hersteller kompletter Systemlösungen für Kommunikation und Information einschließlich Plattformen und Implementierungslösungen. Zur Veranschaulichung dieser technologischen Veränderungen und der Stärken dieses Paradigmas richtete EADS Simulationsanlagen wie NETCOS (Network Centric Operations Simulation) ein. Mit seinen Kompetenzen auf dem Gebiet der Systemlösungen erfüllt DCS alle Anforderungen von Kunden für die Bereiche Luft- und Seeverteidigung, Informationsgewinnung, Überwachung und Aufklärung sowie erweiterte Kommando-, Kontroll- und Kommunikationssysteme (C3I), professioneller Mobilfunk und Heimatschutz.

Der Geschäftsbereich DCS erwirtschaftete im Jahr 2004 22 % der externen Gesamteinnahmen von DS.

Märkte

In diesem Markt hat EADS DS Konkurrenz von großen US-amerikanischen und europäischen Unternehmen wie Raytheon, Lockheed Martin, Thales, BAE SYSTEMS, Motorola und SAIC, die ebenfalls auf Lösungen des Heimatschutzes und LSI spezialisiert sind. Schlüsselkunden im Geschäft von DCS sind die Verteidigungsministerien, Innenministerien, Feuerwehren, Gesundheits- und Zivilschutzorganisationen vornehmlich in Frankreich, Deutschland und Großbritannien.

Produkte

Luft- und Seeverteidigung (AND). AND umfasst alle Fähigkeiten eines Lieferanten für schlüsselfertige Systeme der Luftverteidigung, Luftoperationen, des Seekampfes, elektronischer Kriegsführung und Küstenüberwachung. Basierend auf fortschrittlichen Fähigkeiten auf den Gebieten Kommando und Kontrolle bietet AND integrierte Netzwerke von der Feststellung bis zur Auslösung. Luft, Boden- und Seestreitkräfte sowie Werften, Küstenwachen und Dienstleister weltweit nutzen die Lösungen von AND für effektive Einsätze vor dem Hintergrund komplexer multinationaler Szenarien.

Das GBAD Programm für Großbritannien ist das Beispiel für den Erfolg von DCS in diesem Bereich. Ein EADS/MBDA-Team aus DCS und MBDA wurde vom britischen Verteidigungsministerium zur Initiierung der Entwicklung eines neuen integrierten Luftabwehr-Kommando- und Kontrollsystems ausgewählt. Nach einer zweijährigen

Bewertungsphase muss EADS ein Angebot für die Demonstration und Herstellung vorlegen. Die Bewertungsphase ist in zwei Teile gegliedert: Ein konkurrierender Teil zwischen EADS und Lockheed Martin von Januar 2005 bis Mai 2006 und ein nicht-konkurrierender Teil mit nur einem Hauptvertragspartner bis April 2007. In einer zweiten Phase (Phase 2) werden die Raketensysteme systematisch aktualisiert oder ausgetauscht.

Informationsgewinnungs-, Überwachungs- und Aufklärungssysteme (ISR). ISR ist auf die Entwicklung kompletter luftgestützter Systeme mit integrierten Sensoren für strategische, operative und taktische Einsätze vornehmlich zur Informationsgewinnung, d.h. den Überwachungs- und Aufklärungsprozess fokussiert. Das ISR-Produktportfolio umfasst das gesamte Spektrum bemannter Einsatzfluggeräte und unbemannter Luftflugkörper (UAVs).

Im Juni 2004 startete das französische Verteidigungsministerium mit einem durch die europäische Industrie entwickelten und hergestellten System eine Initiative zur Schließung einer Lücke in der europäischen Verteidigungsfähigkeit im Bereich von MALE-Dronen. In der Folge ernannte der Minister EADS zum Hauptvertragspartner für das EuroMALE-Dronendemonstratorprogramm. Die Hauptpartner von EADS bei diesem Projekt sind Dassault und Thales.

Das transatlantische EuroHawk®-Projekt wurde von EADS und Northrop Grumman im Juli 2000 initiiert. Die beiden Unternehmen unterzeichneten ein Entwicklungsabkommen für unbemannte weitreichende Luftüberwachungs- und Aufklärungssysteme durch die Zusammenführung des jeweiligen Know-hows und der selbstfinanzierten Entwicklungen in den Bereichen UAV und des Einsatzsystems ISR-Technologie. Diese Kooperation legte den Grundstein für eine bilaterale Projektvereinbarung zwischen der US-Luftwaffe und dem deutschen Verteidigungsministerium, deren Unterzeichnung im Oktober 2001 erfolgte. Die erste Projektphase umfasst den Betriebsnachweis für das Hochflug- und Dauereinsatz („HALE“-)UAV-Konzept, die Integration des Verteidigungselektronik (DE)-Signalinformationsgewinnungs (SIGINT)-Sensors und ein Flugdemonstrationsprogramm in Deutschland, das im Jahr 2003 zur anhaltenden Zufriedenheit des Kunden erfolgreich abgeschlossen wurde. Weitere Meilensteine sind die Angebotsanforderung seitens der deutschen Beschaffungsbehörde (erteilt im September 2004) und die erwartete Erteilung des Design- und Entwicklungsauftrags im Jahr 2005.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Das Transatlantic Industry Proposed Solution („TIPS“-Konsortium aus EADS, Galileo Avionica, General Dynamics Canada, Indra, Northrop Grumman und Thales wurde im April 2004 von der NATO dazu ausgewählt, ein gemeinsames Bodenbild in NATO-Eigentum für die Schlachtfeldplanung mit einer gemischten Flotte aus bemannten Grossjets (A321) und Hochflug-UAVS für Dauereinsätze (Global Hawk) zu liefern. Bei dem Radar, mit dem sowohl die bemannten als auch die unbemannten Plattformen ausgerüstet werden, handelt es sich um den Transatlantischen Kooperativen AGS-Radar (TCAR). Das TCAR-Konsortium unter Führung von DE besteht aus Dutch Space, EADS, Galileo Avionica – FIAR, Indra, Northrop Grumman, Raytheon und Thales. Das TCAR-Programm wird in das NATO-AGS-Gebot integriert und fungiert als Subunternehmen des TIPS. Die Zuspriechung des Design- und Entwicklungsvertrags durch die NATO wird für das Jahr 2005 erwartet.

Kommando-, Kontroll-, Kommunikations- und Informations (C3I)-Systeme. C3I umfasst das Kommandosystemgeschäft und das Spezial-Telekommunikationsgeschäft für den Verteidigungsmarkt. C3I liefert Komplettlösungen für eine unterbrechungsfreie Befehlskettenfähigkeit von der Kommandoebene bis hinunter zu den Bodentruppen. Das EADS-Portfolio im Bereich der C3I-Systeme umfasst: Schlachtfeldmanagementlösungen für Militärkunden auf allen Ebenen (strategisch, operativ und taktisch) des militärischen Kommunikationsnetzwerks. EADS ist einer der wichtigsten Entwickler und Hersteller von C3I-Systemen für die Streitkräfte in Frankreich und Deutschland und die militärischen Führungsstäbe in Deutschland, Frankreich und der NATO. DCS unterzeichnete im März einen Vertrag mit der französischen Rüstungsbeschaffungsbehörde (DGA) im Wert von € 60 Mio. zur Beschaffung zusätzlicher SIR (Regimentinformationssystem) Kommando- und Kommunikationssysteme. Im Jahr 2004 demonstrierte das Kommando- und Kontrollinformationssystem der deutschen Armee FAUST auf dem Balkan und jüngst in Afghanistan umfassend seine Eignung für einsatzkritische multinationale Operationen.

Innere Sicherheit (HS). Der Geschäftsbereich Heimatschutz umfasst vollintegrierte Lösungen und Services zur Risikoreduzierung in den Bereichen Grenzsicherheit, Krisenmanagement, Schutz von Großveranstaltungen und kritischen Infrastrukturen. Unter Berücksichtigung der erhöhten Wechselbeziehung zwischen verschiedenen Bedrohungsfeldern und insbesondere mit Blick auf die wachsende Interdependenz innerer und äußerer Sicherheit wird die nahtlose Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Sicherheitsbehörden für die Freiheit und Unabhängigkeit von Bürgern und Nationen unentbehrlich. EADS bietet maximierte

Effizienz durch die optimale Verwendung von gemeinsamen und die relevanten Sicherheitsbehörden übergreifenden Daten und Informationen.

Der Vertragsabschluss zwischen Rumänien und EADS Mitte August 2004 betrifft die Lieferung eines integrierten Systems für die Überwachung und Sicherung der rumänischen Grenze. Damit wird Rumänien in die Lage versetzt, die gestiegenen Sicherheitsanforderungen nach seinem geplanten EU-Beitritt zu erfüllen. Die erste Phase des Vertrags im Gesamtwert von € 650 Millionen kann somit Ende des Jahres 2006 kurz vor dem offiziellen Beitritt Rumäniens zur EU abgeschlossen werden. Die Fertigstellung des gesamten Projekts ist für Dezember 2009 geplant.

Professioneller Mobilfunk (PMR). PMR liefert integrierte Sicherheitslösungen für die öffentliche Sicherheit und Zivilschutzbehörden einschließlich des TETRAPOL-Standards für sichere Kommunikationsnetzwerke und Systeme zum Einsatz im Bereich des Grenzschutzes und Krisenmanagements. Aufgrund der breiten Installationsbasis von TETRAPOL-Netzwerken ist PMR Weltmarktführer im Bereich von hochwertigen Kommunikationssystemen für Polizeikräfte und Zivilschutzorgane. Derzeit nutzen 80 Netzwerke in 34 Ländern – einschließlich 15 europäischer Länder – TETRAPOL. Nach Abschluss der Auslieferung der laufenden Verträge werden sich diese Netzwerke über eine Länge von 4 Millionen km für 1 Millionen Anwender erstrecken.

Verteidigungselektronik (DE)

Als das Sensoren- und Avionik Haus von EADS bietet DE wesentliche Elemente der Datensammlung, -verarbeitung, -verteilung und Selbstverteidigung. Sein Hauptgeschäft beruht auf Sensoren und Subsystemen als ein Lieferant auf zweiter Ebene und ist auf den Markt der Überwachung und Aufklärung, das Management militärischer Einsätze, den Selbstschutz von Plattformen, netzwerkfähige Fähigkeiten und Truppenunterstützung ausgerichtet.

Der Geschäftsbereich DE erwirtschaftete im Jahr 2004 10 % der externen Gesamteinnahmen von DS.

Märkte

Die Hauptkonkurrenten von EADS im Bereich Verteidigungselektronik sind große und mittelgroße US-amerikanische und europäische Firmen (d.h. Raytheon, Northrop-Grumman, Thales, BAE SYSTEMS, Galileo Avionica, Indra und Saab) und Unternehmen aus Israel. Das Wachstum der elektronischen Kriegsführung (EW) ist ein strategisches Hauptelement für DE. Die wichtigsten Kunden von DE sind die Verteidigungs- und Innenministerien,

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Militärdienste, Sicherheitskräfte, der interne EADS-Systemlieferant und andere LSIs weltweit. Über verschiedene Joint Ventures, Beteiligungen und Kooperationen hat EADS Zugang zu den Verteidigungsministerien aller NATO-Länder, insbesondere Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Spanien und Italien. Exportmärkte, insbesondere im Nahen Osten und im asiatischen Pazifikraum, bieten ebenfalls Wachstumschancen.

Produkte

Sensoren. Die Verteidigungselektronik ist der Hauptpartner für luftgestützte Multifunktions-Radargeräte wie dem Captor-Radar des Eurofighter-Programms und ist auch wesentlich in den Sparten Systemlogistik, -wartung und Nachrüstung engagiert. DE ist ebenfalls in die technologische Entwicklung und Anwendung der nächsten Generation für Phasenbereichs-Radarsysteme für Luft-, See- und Bodenanwendungen, wie Eurofighter, dem Taktischen Radar für die Bodenüberwachung (TRGS) und MEADS, stark eingebunden. Im Bereich der Luftverteidigung stellt EADS Radars für die Verwendung auf Schiffen (TRS-3D) und zu Land (TRML-3D) im mittleren Reichweitenbereich her. Als Unterlieferant für K-130-Corvetten-Konstruktionen für die deutschen Seestreitkräfte und für das Finnish Squadron-2000 Programm ist EADS für die Untersysteme der Schiffssensoren verantwortlich. Ein Erfolg auf dem US-Markt war die durch zwei Radarverträge ausgelöste bilaterale Vereinbarung über eine langfristige Partnerschaft mit Lockheed Martin zur Evaluierung der Möglichkeiten der gemeinsamen Entwicklung, Vermarktung und Herstellung von TRS-3D in anderen Schiffsbauprogrammen weltweit.

Die Verteidigungselektronik nimmt darüber hinaus bei der Entwicklung und Herstellung der Synthetic Aperture Radars (SAR), die für künftige Aufklärungs- und Überwachungsoperationen als wesentlich angesehen werden, eine führende Rolle ein. In diesem Bereich entwickelte EADS MiniSAR (MiSAR) den europäischen Stand-off SAR Sensor für die Großraumüberwachung (SOSTAR-X) sowie in dem TCAR AGS Radar für die NATO AGS-Programme. Die Radarkompetenz von DE wird unterstrichen durch die Microwave Factory, eine hochautomatisierte Montagelinie für die Herstellung von Hochfrequenzkomponenten als integralem Bestandteil von Radarsensoren und Anwendungen elektronischer Kriegsführung. EADS hält eine 50%ige Beteiligung an United Monolithic Semiconductors (UMS), einem Joint Venture mit Thales. UMS verschafft EADS den für den Erfolg der oben genannten Radargeräte der nächsten Generation wesentlichen Zugang zur Gallium-Arsenid-Technologie.

Elektronische Kriegsführung und Selbstverteidigung. DE liefert passive Einheiten für die elektronische Kampfführung, wie Laser- und Lenkwaffenwarneinrichtungen und aktive Einheiten für elektronische Gegenmaßnahmen, wie gelenkte Infrarot-Gegenmaßnahmen, das Selbstschutz-Störsystem und geschleppte Tauschkörper. EADS liefert ebenfalls Kernkomponenten für „EuroDASS“, Defensive Aids Subsystem, für 180 Eurofighter der deutschen Luftwaffe und liefert weitere Avionik-Komponenten für das breitere Eurofighterprogramm. Für militärische Einsatzflughubschrauber (NH90, Tiger) und kommerzielle Flugzeuge entwickelt EADS Lösungen zur Vorbeugung gegen Terrorgefahren durch infrarot-gesteuerte Lenkflugkörper. Bis jetzt verkaufte DE mehr als 4.000 Einheiten seines Raketenwarnsensors (MILDS) zur Verwendung an verschiedenen Helikoptern und Transportflugzeugen. Auf der Basis von MILDS hat DE die Version MILDS F für spezielle Anforderungen an die Kampfflugzeuge der Royal Danish Navy entwickelt. EADS bietet gleichzeitig eine Ausrüstung zur Selbstverteidigung von Schiffen und gepanzerten Fahrzeugen an.

Missionssysteme. Als wichtiger Partner auf dem Gebiet der Militärmissionsavionik für den A400M hat DE die Subsystem-Verantwortung für das Missionsmanagement und für das Selbstverteidigungsunterssystem übernommen. Das EADS-Portfolio umfasst ferner Elektronikausstattung wie digitale Kartengeräte (EuroGrid), Flugdatenaufzeichnungsgeräte und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber.

EADS entwickelt auch Multisensor-Integrations- und Datenfusionstechnologie, die für den Bereich netzwerkfähiger Funktionen zukünftig von entscheidender Bedeutung sind. EADS befasst sich beispielsweise mit der Erarbeitung von Software für die Sensordatenzusammenführung beim NATO AWACS E3 A-Programm und erhielt im Jahr 2004 einen Auftrag zur Entwicklung eines Multi-Sensor-Tracking-Systems für die finnische Luftwaffe.

Zusätzlich bietet EADS Produkte im Bereich Kommunikation und Identifikation an, zu denen Breitband-Modular-Datenverbindungen und MIDS (Multifunktions-Informationsverteilungssysteme) gehören, beides Kernelemente von Network Centric Operations.

Für die Infanterie arbeitet der Geschäftsbereich Verteidigungselektronik an Soldatensystem Modernisierungsprogrammen für technisch rückständige Infanteriebereiche. Auf diesem Gebiet übernimmt DE die Systemverantwortung für das deutsche Programm *Infanterist der Zukunft (IdZ)*, das entscheidend zum Schutz technisch rückständiger Truppen beiträgt und bei dem der einzelne Soldat Teil eines Verteidigungsnetzwerks wird. Im Dezember 2004 wurde von

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Deutschland ein Serienauftrag über 60 Millionen Euro für 196 zukünftige *IdZ*-Soldatenbasissysteme vergeben. Diese sind für ca. 2.000 Soldaten aller Gattungen einschließlich der Nato Response-Kräfte und des deutschen ISAF-Kontingents in Afghanistan vorgesehen. 15 *IdZ*-Systeme wurden bereits im Jahre 2004 an die deutschen ISAF-Truppen in Afghanistan ausgeliefert.

Militärflugzeuge

Das Militärflugzeuggeschäft des Geschäftsbereichs DS konzentriert sich auf die Entwicklung und Herstellung des Kampfflugzeugs Eurofighter, Wartung, Reparatur und Überholung (MRO), die logistische Unterstützung und Umrüstung bestehender Flugzeuge sowie die Bereitstellung von Dienstleistungen im Bereich Ausbildung und die Konstruktion und Herstellung von Airbus-Flugzeugstrukturen. Darüber hinaus sind im Militärflugzeuggeschäft leichte Kampf- und Ausbildungsflugzeuge sowie unbemannte Kampflugzeuge (UCAV) geplant.

Im Jahr 2004 betrug der Anteil des Militärflugzeuggeschäfts 29 % an den gesamten externen Erlösen des Geschäftsbereichs.

Märkte

Folgende Plattformen sind derzeit hinsichtlich der Beschaffung von Kampfflugzeugen bei der Mehrzahl der Verteidigungsministerien weltweit im Gespräch:

Hersteller	Flugzeugtyp	Datum der ersten Lieferung
USA		
Boeing (McDonnell Douglas)	F-15 (Eagle)	1973
Lockheed Martin	F-16	1976
Boeing (McDonnell Douglas)	F/A-18C/D (Hornet)	1980
Boeing	F/A-18E/F (Super Hornet)	1997
Mitsubishi/Lockheed Martin	F-2	2000
Boeing/Lockheed Martin	F-22 (Raptor)	2003
Lockheed Martin	F-35 (Joint Strike Fighter)	2009
Europa		
Dassault Aviation	Mirage 2000	1983
Saab	Gripen	1993
Dassault Aviation	Rafale	2000
Eurofighter-Konsortium	Eurofighter (Typhoon)	2003
Russland		
VPK/MAPO	MiG-29	1983
Sukhoi	Su-27 Series	1986

Laut der Teal Gruppe liegen die Preise für „startklare“ Kampfflieger, abhängig vom Modell und der Ausstattung in einem Bereich von US\$ 30 Mio. bis US\$ 100 Mio., wobei jeder der wichtigsten Bestandteile eines Kampfflugzeugmodells – das Flugwerk, der Motor und die Flugzeugsysteme/-ausstattung – üblicherweise etwa je ein Drittel des Gesamtpreises darstellen. Die Teal Gruppe schätzt den weltweiten Markt für Kampfflugzeuge zwischen 2003 und 2012 auf eine Größenordnung von etwa US\$ 142 Mrd. und gibt den Anteil des Eurofighter daran mit 17 % an. Zwei bedeutende US-amerikanische Lieferanten (Lockheed Martin, Boeing) bedienen zusammen mit einigen kleineren europäischen und russischen Konkurrenten den weltweiten Markt für Kampfflugzeuge. Das Eurofighter-Konsortium zielt auf einen bis zu 50 %igen Anteil am Exportmarkt ab, der für die nächsten 30 Jahre auf 800 Flugzeuge geschätzt wird und einen Wert von über € 50 Mrd. darstellt. Der Eurofighter wurde bereits nach Österreich (18 Flugzeuge) verkauft und wurde in Griechenland ausgewählt. Weitere Exportmöglichkeiten werden in Europa, dem Nahen und dem Fernen Osten vermutet.

Produkte und Dienstleistungen

Eurofighter. Der Eurofighter (für den Export außerhalb von Europa unter der Bezeichnung „Typhoon“ bekannt) ist ein Hochleistungs-Mehrzweck-Kampfflugzeug, das für die Lufthoheit in komplexen Luftkampfszenarien optimiert wurde. Er ist mit den modernsten Waffensystemen der NATO absolut kompatibel. Der als Europas größtes Kooperationsprogramm bekannte Eurofighter soll auf einer einzigen Plattform die Flotteneffizienz für den nicht mehr sichtbaren Überschallbereich, die Nahkampffähigkeit unterhalb des Überschalls, den Luftraumschutz, die enge Luftunterstützung sowie die Bekämpfung von Flugabwehrsystemen und Seeangriffsaufgaben verbessern. Die taktischen Erfordernisse für dieses Flugzeug umfassen die Einsetzbarkeit bei allen Wetterbedingungen, die Fähigkeit auf kurzer Bahn zu starten und zu landen sowie eine hohe Überlebensfähigkeit und eine hohe Betriebsdauer. Der Eurofighter wurde entwickelt, um langfristige Verbesserungen und Anpassungen an die fortschreitende Entwicklung der Luftfahrtelektronik und der Waffensysteme zu ermöglichen und das Potenzial für eine längere Nutzungsdauer zu vergrößern.

Das Eurofighter-Programm wurde über die Agentur (NETMA) des NATO-Eurofighter und TORNADO-Managements von den teilnehmenden Staaten organisiert. Die NETMA schließt Verträge mit der *Eurofighter Jagdflugzeug GmbH* (Eurofighter GmbH), der Programmverwaltungs-

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

gesellschaft für das Eurofighterprogramm, ab. Die Anteilseigner und Unterlieferanten der Eurofighter GmbH sind die EADS (46 % der Anteile), BAE Systems (33 % der Anteile) und Alenia Aerospazio, ein Geschäftszweig der Finmeccanica (21 % der Anteile). Hinsichtlich der Serienproduktion sehen die jeweiligen Produktionsanteile der im Eurofighter-Konsortium teilnehmenden Partner so aus: 43 % für EADS, 37,5 % für BAE SYSTEMS und 19,5 % für Alenia; dies verhältnismäßig bemessen an der Zahl der von jedem teilnehmenden Land bestellten Flugzeuge. EADS ist für den zentralen Flugzeugrumpf, die Flugkontrollsysteme, die Herstellung des rechten Flügels und des vorderen Vorflügels sowie für die Endmontage von 180 Flugzeugen für das deutsche Militär und 87 Flugzeugen, die von den spanischen Streitkräften bestellt wurden, verantwortlich. Die Endmontage der Eurofighter wird in den jeweiligen Vertragsländern vorgenommen: Manching/Deutschland, Getafe/Spanien, Warton/Großbritannien und Turin/Italien.

Im Januar 1998 unterzeichnete NETMA den Rahmen-Eurofightervertrag über 620 Flugzeuge: Großbritannien 232 (mit einer Option auf 65 Stück); Deutschland 180; Italien 121 (mit einer Option auf 9 Stück), Spanien 87 (mit einer Option auf 16 Stück). Der Rahmenvertrag legt einerseits einen Maximalpreis für das gesamte Programm fest und andererseits, dass die Produktionsvereinbarungen in drei Tranchen vergeben werden, wobei jede einen stufenweisen geringeren Festpreis als die vorhergehende hat. Das Programm beinhaltet die Entwicklung, die Produktionsinvestitionen und die Serienproduktion des Flugzeugs.

Die erste Tranche des Eurofighter mit 148 Flugzeugen ist für eine Lieferung zwischen 2003 und 2005 geplant. Die Produktion wird sich bis 2015 hinziehen. 34 Tranche-1 Flugzeuge wurden bereits geliefert, und 50 weitere befinden sich in der Endmontage. Der erste deutsche Flug des Einmannflugzeugs fand im Oktober 2004 statt. Die Übernahme in den Dienstbetrieb erfolgte am 30. April 2004 und in Spanien am 27. Mai 2004. Der Vertrag für die Tranche-2, die 236 Flugzeuge mit verbesserten Leistungsparametern – vorzugsweise für Luft-Boden-Gefechte und neuester Präzisions-Stand-off-Munition – beinhaltet, wurde im Dezember 2004 mit einer Vertragssumme von 3,7 Milliarden Euro vom Geschäftsbereich DS unterzeichnet.

Unbemannte Kampfflugzeuge (UCAV). Der Erfolg der nächsten Generation europäischer Luftkampfsystem-Programme hängt von der gemeinsamen Entwicklung mit den europäischen Konkurrenten von EADS ab. Die wichtigsten europäischen Verteidigungslieferanten arbeiten über das sechs Nationen umfassende Europäische Technologie-Akquisitionsprogramm

(ETAP) an Mehrzweck-Technologien und sind daran, Luftkampfsysteme der 5. Generation zu entwickeln, die voraussichtlich zwischen 2018 und 2020 in Dienst gestellt werden sollen.

Schulungsflugzeuge und Leichte Kampfflugzeuge. Für Trainings- und Leichtkampfflugzeuge ist die Konkurrenz durch die Angebote von BAE SYSTEMS (Hawk 128), KAI/Lockheed Martin (T-50), Aeromacchi (AM-346) und andere sehr groß. Der Mako Hochleistungsflugzeugausbilder (HEAT) steht im Mittelpunkt der Ausbildungsaktivitäten bei EADS und soll zu einem echten europäischen Programm ausgebaut werden, um neben den europäischen auch weltweite Anforderungen erfüllen zu können. Mako HEAT will damit eine zunehmende Lücke zwischen den an die Piloten moderner Kampfflugzeuge gestellten Anforderungen und den Trainingsgegebenheiten durch alternde Serviceausbilder schließen, indem erweiterte Ausbildungsmöglichkeiten geschaffen und Kosten bei der Ausbildung von Kampfflugzeugpiloten eingespart werden. Es wird gemeinhin angenommen, dass es einen Bedarf an 300 auszubildenden Piloten pro Jahr gibt. Dies lässt auf einen Bedarf von ca. 150 Ausbildungskampfflugzeugen schließen. Es handelt sich hierbei um eine Schlüsselzahl des Geschäftskonzepts für die erweiterte europäische Ausbildung von Jet-Piloten (AEJPT), das die Ausbildung von Piloten für Militärjets in Europa auf der Basis privater Finanzierung vorsieht.

Weiterentwicklung militärischer Kampfflugzeuge und Wartungsdienste. Der Flugzeugmodernisierungsbetrieb bietet sowohl profitable Nachverkaufsdienstleistungen für bestehende Kunden wie auch Zugang zu neuen Exportmärkten für künftige Verkäufe aller Arten von Militär- und Passagierflugzeugen. Die Modernisierung von Militärflugzeugen ist besonders für Länder mit eingeschränkten nationalen Verteidigungsbudgets attraktiv. Hierzu zählen der ehemalige „Ostblock“, Lateinamerika, Nordafrika und einige Regionen in Asien. Für diese Nationen ist der Kauf von Mehrzweck-Flugzeugen entweder politisch oder wirtschaftlich unmöglich und die Nachrüstung die kosteneffektivste Alternative. Mit Hilfe von Programmen für Flugzeuge wie Tornado, F-4 Phantom, F-18, F-5, MiG-29, Mirage F-1, C101 Aviojet, Harrier AV-8B, E-3A AWACS, P-3A Orion, C-160 Transall und Breguet Atlantic 1 konnte EADS Erfahrungen auf dem Gebiet der Weiterentwicklung von Militärkampfflugzeugen sammeln. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sind besonders wertvoll, wenn es um die Schaffung neuer Märkte, speziell bei der Weiterentwicklung von Flugzeugen der zentraleuropäischen Luftwaffe sowie um die zukünftigen Wartungsverträge für den Eurofighter geht.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Lenkflugkörpersysteme

Das Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme des Geschäftsbereichs DS (das 50 % von MBDA und 100 % von EADS/LFK konsolidiert) bietet herausragende und einzigartige Angebote auf dem Gebiet der Lenkflugkörpersysteme und Lösungen für den gesamten Bereich der Luftüberlegenheit, Bodenkontrolle und Seemacht sowie darüber hinaus technologisch ausgereifte Lösungen bei Erstschlagwaffen und Raketenverteidigung für alle drei Bereiche an. Die Schaffung neuer Auslandsmärkte und Konsolidierung des Geschäftsbereichs bleiben die Hauptanliegen für 2005. Die Verbesserung der Raketentechnologie und des Produktportfolios einschließlich des Niedrigpreissegments hilft MBDA, auch weiterhin eine konkurrenzlose Palette an Produkten und Dienstleistungen anzubieten. Die für die geplante Integrierung der EADS/LFK in MBDA erforderlichen Verhandlungen werden weitergeführt. Im Jahr 2004 waren 37 % der gesamten externen Erlöse des Geschäftsbereichs auf Lenkflugkörpersysteme zurückzuführen.

Märkte

Für Lenkflugkörpersysteme gibt es ein geografisch diversifiziertes Kundenportfolio: Zusammen und über ein multinationales Netz aus Tochtergesellschaften verfügt dieses Kundenportfolio über einen direkten Zugang zu den wichtigsten europäischen Märkten in Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien. Dazu kommen eine

gleichfalls stabile Position auf wachsenden Auslandsmärkten wie Asien und die Golfregion und die Vorteile, die sich aus der transatlantischen Kooperation bei Programmen wie MEADS und Patriot ergeben.

Auf dem Weltmarkt für taktische Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind im Wesentlichen vier große Verteidigungsunternehmen tätig. Anhand der US\$-Umsatzzahlen konnte nachgewiesen werden, dass MBDA mit seinen Verkaufszahlen in 2004 der erste seiner Peergroup war, noch vor den Lenkflugkörperaktivitäten von Raytheon, Lockheed Martin und Boeing.

Der weltweite Markt für Lenkflugkörpersysteme wird gegenwärtig auf über € 10 Mrd. geschätzt. Dieser Markt wird sich aufgrund folgender Fakten ausweiten:

- Entwicklung neuer Produkte (wie Boden-Luft-Verteidigungssysteme und Präzisions-Stand-off Lenkflugkörpersysteme);
- Neu in Betrieb zu setzende Trägersysteme für Flugkörper (Mirage 2000^{5/9}, Rafale, Eurofighter/Typhoon, Gripen, Tiger-Hubschrauber, neue Fregatten und Flugzeugträger);
- Unterschiedliche Anforderungen an zukünftige Waffensysteme aufgrund neuer operationeller Aufgaben und der in Konflikten der jüngsten Vergangenheit gemachten Erfahrungen.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Produkte

Das EADS-Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme mit seinem großen Angebot an MBDA und LFK-Produkten ist in allen Kategorien der sechs wichtigsten Lenkflugkörpersysteme aktiv. Luft-Luft (Luft-Flucht), Luft-Boden (Erstschlag), Boden-Luft (Luftverteidigung), Boden-Luft, (Marinegestützt), Schiffsabwehr-Lenkflugkörper und Boden-Boden (Seehoheit). In der nachstehenden Tabelle sind die Programme aufgeführt, an denen EADS entweder selbst oder durch Joint Ventures als Hauptunternehmer oder Unterauftragnehmer beteiligt ist.

Lenkflugkörpertyp	Spezifikationen	Schlüsselprodukte oder -projekte
Luft-Luft	Kurze Reichweite	ASRAAM
	Mittlere Reichweite	MICA
	Große Reichweite	Meteor
Luft-Boden	Stand-off gelenkt	Taurus KEPD 350, AFDS, DWS (für Kampfflugzeuge)
	Große Reichweite	LR-TRIGAT (für TIGER Hubschrauber)
Luft-Boden	Kurze Reichweite	Diamont Back – Bang
	Abstandswaffe mit Submunitionen	Apache
	Abstandswaffe mit Punktzielgefechtsskopf	Scalp EG/Storm Shadow – Taurus
	Prästrategische Abstandswaffe	ASMP – ASMP A/VESTA
	Anti-Radar	ALARM
Boden-Luft	Taktisches Luftverteidigungssystem	Stinger, LFK NG, Roland, Gepard, Patriot/PAC 3, MEADS
Boden-Luft/ATBM	Sehr kurze Reichweite	Mistral – Stinger (unter Lizenz)
	Kurze Reichweite	VL Mica – Roland – Rapier – Spada
	Mittlere Reichweite	Aster SAMP/T – MEADS – Patriot/PAC 3
Boden-Boden	Mittlere Reichweite	Milan / Milan ADT, HOT
Subsysteme		Gefechtsköpfe(TDW)
		Antriebseinrichtungen (Bayern Chemie), d. h. Meteor / Staustrahltriebwerk
Boden-Luft, seegestützt	Sehr kurze Reichweite	Mistral
	Kurze Reichweite	VL Mica – VL Seawolf
		Albatros – RAM
	Mittlere Reichweite	Aster/PAAMS – Aster/SAAM – ESSM
Schiffsabwehr	Leicht	Sea Skua – AS 15 TT – NSM – Marte
	Schwer	Exocet Familie – TESEO
	Anti-U-Boot	Milas
Panzerabwehr	Kurze Reichweite	Eryx
	Mittlere Reichweite	Milan
	Große Reichweite	HOT – LR Trigat – Brimstone
Boden-Boden, Deep Attack	Boden-Boden	G-MLRS
	See-Boden	Scalp Naval

Zu den wichtigsten Programmen, die sich derzeit in der Entwicklungs- und Produktionsphase befinden, gehören Aster, Storm Shadow/Scalp EG, Taurus und Meteor, wobei ein Großteil der Lieferungen zwischen 2003 und 2007 geplant ist.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Aster-Familie. Die Vertragssumme des mit OCCAR (*Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement*) im November 2003 unterzeichneten FSAF Phase-3-Vertrags beläuft sich auf € 3 Mrd (MBDA-Anteil: 2,3 Milliarden). Dieser Vertrag beinhaltet die Serienproduktion von ca. 1.400 Aster Lenkflugkörpern und verwandter Lenkflugkörpersysteme und gilt als Europas erste Weiterentwicklung eines bodengestützten See-Boden-Lenkflugkörpersystems mit antibalistischen Lenkflugkörpern (ATBM).

Storm Shadow/Scalp EG. 2004 war ein äußerst erfolgreiches Jahr für diesen Marschflugkörper, der sich im Einsatz durch die Royal Air Force während des Irak-Kriegs im März 2003 bewährt hat. Dieser Marschflugkörper wurde von Großbritannien, Frankreich, Italien und den USA geordert. Griechenland hat sich im Januar 2004 ebenso für den Storm Shadow/Scalp EG entschieden. Die griechische Luftwaffe hat insgesamt 34 Storm Shadow/Scalp EG (SS/EG) Lenkflugkörpersysteme geordert. Die Produktionszahlen wurden in diesem Jahr zur Gänze erreicht. Die SS/EG wurden bereits an Großbritannien und Frankreich ausgeliefert. Die Übergabe an Italien, Griechenland und die USA erfolgt im Jahr 2005.

Taurus KEPD 350. Zwecks Entwicklung und Herstellung dieses Präzisions-Stand-off Lenkflugkörpersystems für Tornado, Griphen und Eurofighter-Flugzeuge arbeiten EADS/LFK und SAAB Bofors unter dem Namen Taurus Systems GmbH zusammen. Taurus KEPD 350 wird als Serienproduktion für die deutsche Luftwaffe hergestellt. Die ersten Auslieferungen an den deutschen Kunden befinden sich in Vorbereitung. Spanien hat ebenso seine Absicht zum Erwerb von Taurus KEPD 350 für seine F/A-18 und Eurofighter erklärt.

METEOR. Im April 2004 hat MBDA in Linköping, Schweden zusammen mit seinem Partner SAAB den ersten Versuch mit dem geometrisch dargestellten Meteor-Lenkflugkörper (Lenkflugkörper Luft-Luft unterhalb des sichtbaren Überschallbereichs (BVRAAM)) in einem JAS 39 Gripen-Kampfflugzeug unternommen. Der Versuch war ein voller Erfolg, und es konnten alle Ziele erreicht werden. Die Arbeiten zur Bestückung von Meteor auf den anderen genannten Plattformen wie Rafale und Eurofighter sind im Gang.

MEADS. Das taktische Boden-Luftverteidigungssystem MEADS ist das beste Beispiel für eine dynamische und erfolgreiche transatlantische Zusammenarbeit. MEADS ist zum Schutz von Truppen bei Aufgaben außerhalb des Kampfgebiets und für den Objektschutz im Rahmen der Aufrechterhaltung der inneren Sicherheit gedacht. Die Kosten des Programms werden im Verhältnis 58 % (USA), 25 %

(Deutschland) und 17 % (Italien) aufgeteilt. Die technische Arbeitsteilung der beteiligten Firmen – EADS/LFK (Deutschland), MBDA-IT (Italien) und Lockheed Martin (USA) – entspricht der kostenmäßigen Aufteilung. Die europäischen Unternehmen steuern ihre Aktivitäten über das Joint-Venture-Unternehmen euroMeads GmbH, das, ähnlich wie Lockheed Martin, mit 50 % an MEADS International Inc. beteiligt ist. Das MEADS International Industriekonsortium hat mit der NATO-Agentur NAMEADSMA im September 2004 einen Vertrag zur Entwicklung und Konstruktion eines zukünftigen Luftverteidigungssystems unterzeichnet. Das Gesamtvolumen dieses Entwicklungsprojekts, das bis 2012 laufen soll, beträgt ca. € 3 Mrd.

Abwehrsysteme für ballistische Flugkörper. EADS ist das einzige europäische Unternehmen, das über die gesamte Bandbreite von Wissen und Technologie zur Entwicklung, Verbreitung und Wartung von Abwehrsystemen für ballistische Flugkörper (BMD) sowohl zum Schutz bewaffneter Streitkräfte als auch für einzelne Länder und deren Bevölkerung verfügt. Im Rahmen der US-amerikanischen Bemühungen um die Entwicklung eines Verteidigungssystems gegen Raketenangriffe wurde EADS als Mitglied des transatlantischen Konsortiums von der NATO ausgewählt, eine Machbarkeitsstudie für das Projekt Theatre Missile Defence vorzulegen. Im September 2004 wurde zwischen EADS und Raytheon ein Kooperationsabkommen unterzeichnet, in dem der Beginn einer Zusammenarbeit bei der Entwicklung eines Verteidigungssystems gegen Raketenangriffe durch Abfangjäger festgeschrieben wird. Das Programm umfasst Europa, USA und die restliche Welt. EADS hat weitere Absichtserklärungen auf dem Gebiet der Entwicklung von Abwehrsystemen ballistischer Flugkörper mit Lockheed Martin und Northrop Grumman unterzeichnet.

Betriebseinheit Services

Die Service-Aktivitäten des Geschäftsbereichs DS betreffen die Auslagerung von Dienstleistungen, Prüfungen und verwandten Dienstleistungen sowie den Bereich der technischen Dienstleistungen. Die zunehmende Komplexität moderner Systeme und technischer Hilfsmittel sowie die Forderung nach Kosteneffizienz haben dazu geführt, dass Kunden zunehmend schlüsselfertige Lösungen anstatt einzelner Geräte wünschen. Auf Grund ihrer technischen und organisatorischen Fähigkeiten kann EADS die Ressourcen und Produkte ihrer verschiedenen Einheiten und externen Lieferanten zusammenlegen, um entsprechende Lösungen anzubieten.

Für Streitkräfte bietet Outsourcing eine wirksame Lösung des Problems knapper Staatshaushalte und der Reduzierung des militärischen Personals. Um ihre Stellung als

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Hauptauftragnehmer für militärische Kunden zu behaupten und um ein profitables Wachstum in stabilen Verteidigungsmärkten zu erwirtschaften, strebt EADS eine Schlüsselrolle beim Outsourcing von Dienstleistungen im Verteidigungsbereich an.

Der Erwerb von Racal Instruments kommt der Betriebseinheit Tests und damit verbundene Dienstleistungen im Hinblick auf ihre Führungsposition auf dem Markt für Prüfinstrumente, Lösungen und Dienstleistungen in Europa zugute. Als vorrangige Ziele sind dabei die Implementierung und Entwicklung von Synergien zwischen Racal Instruments und der früheren Betriebseinheit Tests und damit verbundene Dienstleistungen sowie das Akquirieren neuer Kunden in verschiedensten Ländern über Teilhaberschaften und industrielle Präsenz zu nennen.

Im Jahr 2004 wurden 4 % der gesamten externen Einnahmen des Geschäftsbereichs von der Betriebseinheit Services erzielt.

Produkte

An Dritte vergebene Dienstleistungen. Diese Betriebseinheit stellt Dienstleistungen im Bereich Ausbildung für die deutsche und französische Marine und Luftwaffe für die Luftverteidigung zusätzlich zu anderen Dienstleistungen in Europa bereit. Die Betriebseinheit Services wurde vom deutschen Verteidigungsministerium als Vertragspartner für einen 5-Jahres-Flugbetriebs-Vertrag (€ 95 Millionen) für die Zeit von 2004 bis 2008 ausgewählt (Target-Towing, ELOKA-Ausbildung). Insgesamt werden von ihr 26 Flugzeuge betrieben.

Die Betriebseinheit Services nimmt gemeinsam mit anderen EADS-Geschäftsbereichen und Partnern in Großbritannien an den Aktivitäten des Air Tanker-Konsortiums teil. Das FSTA-Projekt stellt das größte auf Basis einer Privatinitiative finanzierte Projekt in Europa dar. Services nimmt außerdem an verschiedenen Outsourcing-Projekten für französische, deutsche, spanische und britische Militärfkunden auf dem Gebiet Logistik, Schulung, Telekommunikation und Flugbetrieb teil.

In einem 50:50 Konsortium mit Serco war die Betriebseinheit Services auch auf der engeren Auswahlliste des britischen Verteidigungsministeriums zur Teilnahme an einer Ausschreibung für CATS (Combined Aerial Target Service), ein 10 Jahre-Projekt des britischen Verteidigungsministeriums zur Bereitstellung von Luftzieldiensten für drei Bereiche

(Armee, Marine und Luftwaffe). Services beteiligt sich ebenfalls am Atlas-Konsortium, das sich gegenüber einem Mitbewerber im DII-Projekt (Defence Information Initiative in military telecommunications) in der engeren Auswahl behauptete.

Tests und damit verbundene Dienstleistungen. Die zunehmend komplexer werdende Elektronik, die sowohl in zivilen wie auch in militärischen Flugzeugen und Waffensystemen eingesetzt wird, erfordert ständige Wartungstests der Ausrüstung.

Services hat über ihre Geschäftseinheit Tests und damit verbundene Dienstleistungen im Jahr 2003 ihre weltweit führende Position in Bezug auf den Marktanteil für Mehrzweck-Testsysteme und zugehörige Dienstleistungen für Zivilflugzeuge und ihre führende Position in Europa für Mehrzweck-Testeinrichtungen im Verteidigungssektor bestätigt. Im Jahre 2004 konnte der von weltweit operierenden Fluglinien erteilte Auftragsumfang des Bereichs Tests und damit verbundene Dienstleistungen gehalten werden. Es entspricht der grundsätzlichen Strategie der Betriebseinheit Tests und damit verbundene Dienstleistungen, einen messbaren technischen Standard zu entwickeln, der es ermöglicht, allen Fluglinien qualitativ gleichbleibende Lösungen anzubieten.

Technische Dienstleistungen. Im Jahre 2004 war die Betriebseinheit Services in Frankreich führend im Risikomanagement bei fortgeschrittenen Technologieprojekten. Diese Betriebseinheit offeriert in allen Phasen eines Projektzyklus verschiedene Dienstleistungen (Beratung, Erstellung von Studien, Ausbildung, Software, Audits) und bietet verschiedene technische Lösungsansätze an. Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit und Sicherheitsstudien; Analyse des Personalbestands; Risikomanagement im Bereich Industrie und Umwelt, nukleares Risikomanagement, Software- und Systemqualität. Die größten Absatzmärkte sind Luftfahrtindustrie, Verteidigung, Erdölförderung und Transportsysteme. APSYS plant die Fortsetzung seiner langjährigen Partnerschaft mit EADS-Kunden (Airbus, Eurocopter und Space Launchers), auf die der größte Teil seiner Erlöse zurückzuführen ist. Darüber hinaus sind Aktivitäten zur Diversifizierung und Intensivierung der Geschäftskontakte mit anderen Kunden geplant.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

1.1.6 Raumfahrt

Einführung und Überblick

EADS ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Raumfahrt beliefen sich im Jahr 2004 auf € 2,6 Mrd. oder 8 % der gesamten Umsatzerlöse von EADS.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt („EADS Space“) konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensysteme und bietet RaumfahrtDienstleistungen. EADS Space besteht aus drei Hauptunternehmen: EADS Astrium, EADS SPACE Transportation („EADS ST“) sowie EADS SPACE Services. EADS Space bietet über seine Beteiligungen an Ariespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyoz-Trägerrakete) und Eurockot (Rockot-Trägerrakete) zudem Dienstleistungen im Zusammenhang mit Starts von Trägersystemen sowie über Zweckgesellschaften wie Paradigm und Infoterra oder Jointventures wie Spot Image, Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten an.

Nach zwei Jahren umfassender Neukonzipierung verzeichnete der Bereich EADS Space im Jahr 2004 einen positiven EBIT* von € 10 Mio. und übertraf damit sein zuvor angekündigtes Rentabilitätsziel. Im Laufe des Re-Engineering-Prozesses wurden wesentliche Änderungen vorgenommen, um die Effizienz zu steigern und die Rentabilität des Geschäftsbereichs angesichts der herausfordernden Wettbewerbssituation zu erhöhen. Insbesondere wurden (1) die Tätigkeiten von EADS Space in EADS Astrium, EADS ST und EADS SPACE Services organisiert; (2) erwarb EADS 100 % der Aktien von Astrium; (3) die Belegschaft rationalisiert und (4) die Organisationsstruktur für ein transnationales Kompetenzzentrum eingeführt.

Strategie

Als Teil von EADS mit einer etablierten Präsenz in den vier europäischen Raumfahrtzentren (Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien) ist EADS Space das einzige europäische Unternehmen, das von allen Kompetenzen in sämtlichen Bereichen der Raumfahrtindustrie (Satelliten, Trägerraketen, Raumfahrt-Infrastrukturen und Dienstleistungen) profitiert. Die Strategie von EADS Space baut auf diesen wichtigen strategischen Vorteilen und der Stärkung der Marktposition auf. Gleichzeitig konzentriert sich das Unternehmen weiterhin auf die Stabilisierung der neuen Organisation des oben beschriebenen Geschäftsbereichs.

– Sichern der Marktposition von EADS im Markt für kommerzielle Trägerdienste.

Als größter industrieller Anteilseigner und Hauptlieferant von Ariespace beabsichtigt EADS mit Unterstützung europäischer Staaten (illustriert durch die Implementierung des „Garantierten europäischen Weltraumzugangsprogramms“, EGAS) die Umstrukturierungsbemühungen der europäischen Raumfahrttransportindustrie als Reaktion auf die wachsende Konkurrenz im Bereich der Trägerraketen und den schwachen kommerziellen Telekommunikationssatellitenabschuss-Markt anzuführen. Zur Gewährleistung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des Ariane-Programms hat der Geschäftsbereich Raumfahrt sich als Hauptlieferant für die Entwicklung und Produktion der Ariane-Trägerrakete positioniert und überholt die derzeitige Fertigungsorganisation, um eine Kostenreduzierung und eine gesteigerte Leistung und Zuverlässigkeit der Trägerrakete zu erzielen. Der im Mai 2004 unterzeichnete Liefervertrag für 30 Ariane 5 an Ariespace und der erfolgreiche Start der Ariane ECA im Februar 2005 illustrieren die Früchte dieser Bemühungen. Verstärkte Verbindungen mit der russischen (Starsem Joint Venture) und italienischen (vorgeschlagene Trägerraketengesellschaft der neuen Generation mit Finmeccanica) Raumfahrtindustrie stützen die Position von EADS im Markt für kommerzielle Trägerdienste weiter.

– Ausweitung der Führungsrolle von EADS in europäischen militärischen Raumfahrtprogrammen.

Das Management ist der Auffassung, dass nationale und europäische Raumfahrtprogramme wie das Paradigm-Programm für das zukünftige Wachstum der Gesellschaft von großer Bedeutung sind. Die komplette Übernahme von Paradigm (nach der Akquisition der 25 %igen Beteiligung von BAE SYSTEMS an Astrium) ermöglicht EADS die Expansion ihres Dienstleistungsangebots über militärische Telekommunikationssatelliten, was durch die 2004 unterzeichneten Verträge mit Portugal, der NATO und anderen Regierungen für ihre sicheren Satellitenkommunikationssysteme deutlich wird. EADS Space ist ebenfalls gut positioniert bei militärischen Aufklärungssystemen (Helios II und Pleiades) und bei anderen militärisch-spezifischen Fähigkeiten (Spirale, Lola und Essaim). Das Management ist der Ansicht, dass europäische Regierungen durch die Konflikte im Irak, in Afghanistan und im Kosovo die zunehmende Bedeutung von Raumfahrtssystemen erkennen. Es darf erwartet werden, dass sie der unabhängigen Nutzung von Weltraum-Systemen vermehrt Ressourcen widmen, wodurch für EADS potenzielle Exportmöglichkeiten entstehen.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

– Das Ziel, europäischer Marktführer im Bereich Navigationssysteme und dienstleistungen zu werden.

Das Management ist der Auffassung, dass das satellitenbasierte Navigationssystem Galileo zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten für EADS bietet, sowohl im Markt für zivile Luftfahrt (z.B. Flugsicherung) als auch für Sicherheit (z.B. Präzisions-Positionierung). EADS SPACE ist das größte Mitglied von Galileo Industries, dem Hardware-Lieferanten für das Galileo-Projekt und ist als Stakeholder des iNavSat Konsortiums positioniert, um die Konzession zu betreiben, deren Erteilung durch das Gemeinschaftsunternehmen (ESA und die Europäische Kommission) im Jahr 2005 erwartet wird.

Satelliten – EADS Astrium

Überblick

EADS Astrium ist im Bereich Entwicklung und Herstellung von Satellitensystemen die führende Gesellschaft Europas und deckt alle wichtigen Marktsegmente für Satelliten (Plattformen, Nutzlasten, Ausstattung) ab. Sie stellt (1) Telekommunikationssatelliten für führende Telekommunikationsdienstleister sowie (2) Erdbeobachtungs-, Navigations- und Forschungssatelliten für große nationale und internationale Behörden und (3) Satelliten zur militärischen Nutzung für europäische Verteidigungsministerien bereit. EADS Astrium konstruiert und fertigt auch Nutzlastausstattung und Subsysteme für die Raumfahrtindustrie weltweit.

Das Geschäft von EADS Astrium umfasst die vier unten beschriebenen Gruppen von Satellitensystemen.

Telekommunikationssatelliten finden in mehreren Bereichen Anwendung; so z.B. als Verbindung für Ferngespräche und Mobilfunk, bei Fernseh- und Radioübertragungen sowie bei Datenübertragungen, Multimedia und Internet-Verbindungen. 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 Wasserressourcen-Management sowie militärische Aufklärung.

Forschungssatelliten sind maßgeschneiderte Produkte, die den speziellen Erfordernissen ihrer Mission angepasst sind. Sie verfügen über Anwendungen zur astronomischen Beobachtung der Strahlungsquellen des Universums, zur Erforschung von Planeten oder für Geowissenschaften u.ä.

Navigationssatellitensysteme senden Signale, mit deren Hilfe die Benutzer ihre geografische Position mit hoher Präzision bestimmen können, was in vielen Wirtschaftsbereichen, wie beispielsweise für Fluggesellschaften, Landtransportbetriebe, See- und Luftnotdienste, Landwirtschaft und Fischerei, Tourismus und Telekommunikationsnetzwerke von zunehmender Bedeutung ist.

Markt

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 dem Nachweis von Referenzprojekten. Die Hauptkonkurrenten von EADS sind weltweit Boeing, Lockheed Martin und Loral in den USA und Alcatel Space-AleniaSpazio (Frankreich-Italien). EADS-Astrium hat einen Anteil von rund 15-20 % an diesem Markt. Im Segment Telekommunikationssatelliten, das derzeit auf Grund der Konsolidierung der Satellitenbetreiber in einer ungünstigen Lage ist, erwartet das Management eine stufenweise und graduelle Erholung auf Grund folgender Faktoren: (1) eine verstärkte Nachfrage nach Telekommunikation, einschließlich Internet, Multimedia und militärischem Bedarf und (2) eine erhöhte Nachfrage nach Ersetzung veralteter Flotten. EADS plant, ein wichtiger Marktteilnehmer in diesem Bereich zu bleiben, um an der erwarteten Markterholung teilhaben zu können.

EADS profitiert von seinen langfristigen, engen Beziehungen mit institutionellen Kunden in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien, die Zugang zu den jeweiligen staatlichen Haushaltsmitteln besitzen.

In Europa ist der Markt für Beobachtungs-, Forschungs- und Navigationssatelliten entweder auf nationaler oder auf multilateraler Basis (Europäische Raumfahrtbehörde – European Space Agency („ESA“), Eumetsat) und nach dem Prinzip des geografischen Rückflusses organisiert, wonach Aufträge im Verhältnis der entsprechenden Beteiligungen der Herkunftsländer an inländische Firmen vergeben werden.

Es gibt eine steigende Exportnachfrage nach Erdbeobachtungssystemen, für die EADS Space derzeit der einzige größere europäische Anbieter ist. Darüber hinaus wird sich wahrscheinlich im Rahmen der europäischen Umweltprogramme der Bedarf ziviler staatlicher Organisationen wie der ESA an Erdbeobachtungssatelliten erhöhen. Dies wurde als wichtigster Schwerpunkt der Rahmenvereinbarung über eine Europäische Raumfahrtpolitik im Jahr 2003 festgelegt. EADS erwartet, dass der Markt für Forschungssatelliten mittelfristig stabil bleiben wird.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Die 2003 auf EU-Ebene und unter den ESA-Mitgliedsstaaten erzielten Vereinbarungen hinsichtlich der Entwicklung und Implementierung von Galileo, dem neuen globalen europäischen Satelliten-Navigationssystem, führten zur Gründung des Gemeinschaftsunternehmens Galileo (die juristische Person, die die Aufgabe haben wird, die Beteiligung der ESA und der EU an Galileo zu koordinieren). Das Galileo-Programm umfasst 30 Navigationssatelliten und einen potenziellen Vertrag für Anlagen im Wert von mehr als € 3 Mrd. Die vollständige Implementierung des Systems wird bis etwa 2008 erwartet. Für die Raumfahrtindustrie und ihre Kunden ist die wirtschaftliche, industrielle und strategische Bedeutung des Galileo-Programms ausschlaggebend. Dieses Programm dürfte wahrscheinlich ein wesentlicher Faktor für innovative, nutzer- und kundenorientierte Lösungen sein, die neue Märkte für Dienstleistungen im Bereich Navigation schaffen.

Auf dem Markt für militärische Satelliten erwartet EADS eine erhöhte Nachfrage nach Telekommunikations- und Beobachtungssatelliten. Während der jüngsten Konflikte wurde die Unzulänglichkeit der europäischen Militärkapazitäten vor Ort immer stärker deutlich, während die Notwendigkeit, auf schwer fassbare Bedrohungen vorbereitet zu sein, derartige Ausrüstungen zu einer wichtigeren Priorität macht. Der Skynet-5-Vertrag in Großbritannien, die Helios 2-, Spirale-, Lola- und Essaim-Verträge in Frankreich und die laufenden Verhandlungen für den deutschen MilSatcom bestätigen den Wachstumstrend in diesem Markt.

Produkte

EADS Astrium fertigt Satellitensysteme und -plattformen, Nutzlast- und andere wichtige Teilsysteme und ein breites Ausstattungssortiment an. EADS Astrium Spanien, eine hundertprozentige Tochter von EADS Astrium, liefert Plattformen, Satellitenantennen, Implementierungsmechanismen und Sicherheits-Untersysteme für Telekommunikationssatelliten. Tesat, eine weitere hundertprozentige Tochter von EADS Astrium, ist für elektrische Telekommunikationsausrüstung und Subsysteme zuständig. EADS Astrium Spanien und EADS Sodern tragen ebenfalls zur Arbeit von EADS an Erdbeobachtungssatelliten bei. EADS ist somit imstande, seinen Kunden schlüsselfertige Satellitensysteme anzubieten.

Telekommunikationssatelliten. EADS Astrium stellt Telekommunikationssatelliten für Festleitungs- und mobile Anwendungen sowie Satellitenradio- und -fernsehdienste her. Die geostationären Telekommunikationssatelliten von EADS beruhen auf der Plattformfamilie EUROSTAR (38 dieser Satelliten wurden bisher geordert), von denen der

EUROSTAR 3000 das neueste Modell ist. Drei kommerzielle Servicesatelliten, die auf der neuen E3000 Plattform basieren, wurden 2004 in ihre Umlaufbahn befördert: Eutelsat W3A, Intelsat 10-02 und Hispasat-Amazonas.

2004 unterzeichnete EADS Astrium einen Vertrag für den Anik F3 Telekommunikationssatelliten für die kanadische Gesellschaft Telesat.

Im Bereich militärischer Telekommunikationssatelliten ist EADS Astrium für das Skynet-5-System der neuen Generation als Teil des Paradigm-Projektes verantwortlich, das 2003 EADS Space Services zugesprochen wurde. Nach einer Prüfung des Systems im Jahr 2004 wurden die Spezifikationen für die Boden- und Raumfahrtelemente des Paradigm-Programmes finalisiert.

Beobachtungssatelliten. 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 ihrer zivilen und militärischen Projekte.

EADS Astrium konstruiert und produziert ein breite Palette von sehr flexiblen Plattformen, optische und Radarinstrumente sowie Bodenelement-Ausrüstung für den vollständigen Bereich von ferngesteuerten Anwendungen, Betrieb und Dienstleistungen. EADS Astrium ist eines der weltweit führenden Unternehmen im Bereich der Erdbeobachtungssatelliten und der Hauptlieferant für viele der wichtigen Beobachtungsprojekte von ESA und CNES: Insbesondere ist der Geschäftsbereich der Hauptlieferant für (1) die Spot Mehrzweck-Plattformserien, die in fünfzehn europäischen Erdbeobachtungssatelliten im Einsatz sind und als Industrie-Standard anerkannt sind (die jüngste Generation, Spot 5, mit größerer Reichweite wurde im Mai 2002 eingeführt), (2) Envisat, ein europäischer Umweltbeobachtungssatellit, der im März 2002 in seine Umlaufbahn gebracht wurde; (3) Metop, ein polar-orbitales Wettersatellitensystem der nächsten Generation, das 2005 betriebsbereit sein soll; und (4) Pleiades, zwei kleine und äußerst agile Erdbeobachtungssatelliten für zivile und militärische Anwendungen, die wahrscheinlich 2008 und 2009 gestartet werden soll.

2004 brachte den Start von Helios 2, Teil des einzigen in Betrieb befindlichen, optischen militärischen Beobachtungssatellitensystems in Europa und der Essaim Mikro-Satelliten für die militärische Beobachtung von elektromagnetischer Aktivität. Beide Systeme wurden von EADS Astrium entworfen und hergestellt.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

Auf dem Exportmarkt wurde Rocsat, ein Erdbeobachtungssatellit, der von EADS Astrium für die Republik China (Taiwan) gebaut wurde, 2004 erfolgreich in die Umlaufbahn gebracht. Zudem unterzeichnete EADS Astrium einen Vertrag mit den thailändischen Behörden über die Lieferung des Erdbeobachtungssatelliten Theos und dem dazugehörigen Bodensegment.

Forschungssatelliten. EADS Astrium ist Hauptlieferant für Raumfahrzeuge bei den wichtigen Forschungsprogrammen der ESA, zu denen die vier Cluster II Raumfahrzeuge, das riesige XMM-Newton Weltraumteleskop, Mars Express (die erste europäische Mission zum Mars), der Kometenerforscher Rosetta und Venus Express zählen.

Im Februar 2004 erreichte der von EADS Astrium entworfene und produzierte ESA Mars Express seine abschließende Umlaufbahn um den Mars. Dabei lieferte er wichtige neue wissenschaftliche Daten zur Umgebung des Planeten und traf in der Öffentlichkeit auf starkes Interesse.

Im März 2004 wurde die von EADS Astrium gebaute interplanetarische Prüfsonde Rosetta mit einer Ariane 5 in die Umlaufbahn gebracht. Diese Mission markierte zwei Premieren: Rosetta ist das erste Raumfahrzeug, das einen Kometen auf seinem Weg begleitet. Zudem war es das erste Mal, dass die Endstufe einer Ariane 5 die erforderliche Fluchtgeschwindigkeit erreichte, um einen Satelliten in den tiefen Weltraum zu bringen.

EADS Astrium unterzeichnete 2004 zwei wichtige Verträge mit der ESA: Lisa Pathfinder, eine wissenschaftliche Mission zur Messung von Gravitationswellen, und NIRSPEC, Teil des in 2011 einzuführenden James Webb Weltraumteleskops, dem Nachfolger des Hubble-Teleskops.

Navigationssatelliten. EADS Astrium hat zusammen mit Alcatel Space, Alenia Spazio und GSS eine Gesellschaft gegründet, die speziell dem Bau und der Inbetriebnahme des europäischen Navigationssystems Galileo dienen wird. EADS Astrium hält eine Beteiligung von 38 % an Galileo Industries S.A. („Galileo Industries“), die einen Vertrag für den ersten von zwei Testsatelliten für das europäische Navigationssystem im Juli 2003 gewann. Das Startdatum für das System ist für Ende 2005 vorgesehen. Ende 2004 wurde EADS Astrium ein Vorvertrag für den Bau von vier für die Validierungsphase erforderlichen Satelliten zuerkannt. EADS Astrium Deutschland wird die Luftfahrtelektroniksysteme und Teile der Solarbauteile für den Galileo Testsatelliten liefern, während EADS Astrium Großbritannien für die Nutzlastenentwicklung und die Führung beim Bodensegment verantwortlich ist.

Militärische Satelliten. Neben den militärischen Aktivitäten im Bereich der Erdbeobachtung wurde EADS Astrium ein Auftrag für einen luftgestützten optischen Verbindungsführer (LOLA) und, zusammen mit Alcatel Space, ein Vertrag für den Frühwarnsatelliten-Demonstrator Spirale erteilt. In diesen Systemen zeigt sich die führende Rolle von EADS bei komplexen Systemangeboten, in denen sich der effiziente Einsatz von Synergien zwischen den Raumfahrt- und Verteidigungsaktivitäten von EADS widerspiegelt. Neben Helios 2 wurde Essaim, eine Reihe von Mikro-Satelliten für die Beobachtung elektromagnetischer Aktivität, auf dem gleichen Ariane-Flug erfolgreich in die Umlaufbahn gebracht.

Raumfahrt-Infrastruktur/Trägerraketen und Trägerdienste – EADS-ST

EADS-ST ist der europäische Raumtransport- und Raumfahrtinfrastruktur-Spezialist. EADS-ST konstruiert, entwickelt und fertigt Ariane-Trägerraketen, das Columbus-Labor, ATV-Frachträger für die Internationale Weltraumstation, ballistische Raketen für Kapseln für die französischen Abwehrkräfte, Antriebssysteme und allgemeines Raumfahrtgerät.

Raumfahrt-Infrastruktur

Im Bereich der Raumfahrt-Infrastruktur ist EADS-ST Hauptlieferant im Rahmen eines ESA-Vertrags, der sich in zwei wichtigen Punkten auf die Internationale Weltraumstation (ISS) bezieht: das Columbus Orbital Facility Labor (COF) und das Automatisierte Transfervehikel (ATV).

Das Segment Raumfahrt-Infrastruktur, in dem EADS-ST tätig ist, umfasst bemannte und unbemannte Raumfahrtsysteme. Die „ISS“ bildet zusammen mit den Entwicklungsprogrammen und -dienstleistungen für entsprechende Raumfahrzeuge und Ausrüstungen den wichtigsten Teil der Aktivitäten dieses Segments. Der Unfall des Columbia Shuttle im Jahr 2002 führte zur Verschiebung des Starts der europäischen Columbusmodelle um 2 Jahre, der nun für Ende 2006/Anfang 2007 geplant ist.

Markt

Die Nachfrage nach Raumfahrt-Infrastruktur-Systemen stammt ausschließlich von öffentlich finanzierten Raumfahrtorganisationen, insbesondere von der ESA, der NASA, Roscosmos (Russland) und der NASDA (Japan). Solche Systeme werden normalerweise in Kooperation mit internationalen Partnern gebaut. Neben den COF- und ATV-Projekten ist die ESA auch für weitere ISS-Komponenten im Hinblick auf den Aufbau und die Betriebsphasen der Station verantwortlich. Zusätzlich sind nationale Raumfahrtbehörden

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

(etwa DLR und CNES) im Bereich der Forschungs- und Experimentaleinrichtungen, die an Bord der ISS zum Einsatz kommen, beteiligt.

Produkte

EADS-ST ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Integration der Columbus Orbital Facility. Columbus ist ein Modul mit Druckausgleich mit einem unabhängigen, lebenslangen Support-System. Es bietet eine umfassende Forschungsumgebung unter Mikrogravitationsbedingungen (Materialwissenschaft, Medizin, Humanphysiologie, Biologie, Erdbeobachtung, Flüssigkeitsphysik, Astronomie) und dient als Prüfstand für neue Technologien.

Neben dem Columbus Labormodul, einschließlich aller für die Energieversorgung notwendigen Einrichtungen, Kommunikationseinrichtungen und Schnittstellen zu anderen Elementen der Station, ist EADS-ST für das Datenmanagement-System an Bord der Columbus verantwortlich. EADS-ST beteiligt sich auch an der Herstellung des European Robotic Arm des ISS Robotersystems, das von den Astronauten bei der Montage und Wartung von externen Stationselementen während der Aufbau- und Betriebsphasen verwendet wird.

Außerdem ist EADS-ST der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV (Automatisiertes Transfervehikel), das Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren soll sowie für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Der ATV wird das erste europäische Fahrzeug sein, das ein Treffen im Weltraum ermöglicht und automatisch an Raumstationen andockt. Das erste ATV mit Namen Jules Verne wird im Jahr 2005 von Ariane 5 in die Umlaufbahn gebracht. Bis zum Jahr 2013 sind weitere 6 ATV-Missionen geplant.

EADS-ST liefert gemäß Vertrag mit der ESA und DLR Einrichtungen für Experimente, die in mehreren Stationsmodulen für die Erforschung von Mikrogravitationsbedingungen bestimmt sind (MSL Labor, MCS System, RFR Kühlschranks, CFR Regal, MSG Handschuhfach, PCDF und Cardiolab Labors). Zudem wird CNES mit einer Declic-Experimentaleinrichtung für Experimente im Bereich der Flüssigkeitsphysik ausgerüstet.

Trägerraketen und Trägerdienste

Für Raumfahrtsysteme (einschließlich Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturelemente und interplanetare Sonden) sind Trägerraketen mit mehreren Stufen erforderlich, um sie in die Umlaufbahn zu bringen. Während des Startverlaufs wird die Trägerrakete zerstört. EADS ST ist hier in zwei getrennten Geschäftsbereichen aktiv: (1) Konstruktion und Herstellung von Trägerraketen für zivile und militärische Zwecke und (2) Bereitstellung von Trägerdiensten durch ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurockot.

EADS-ST ist Generalunternehmer für das Ariane-5-System und für die Lieferung eines kompletten und vollständig getesteten Flugkörpers an Arianespace verantwortlich. Die Gesellschaft liefert auch alle Ariane-5-Stufen, den Gerätehangar, die Flugsoftware und eine Vielzahl von Unterbaugruppen. Zudem ist EADS-ST der Hauptlieferant für ballistische Raketensysteme an den französischen Staat. Das Unternehmen ist verantwortlich für die Entwicklung und Herstellung für die von Unterseebooten genutzten M45 und M51-Raketen und deren Betriebssysteme.

Markt

Das Management geht davon aus, dass der durchschnittliche offene Markt für Trägerdienste wahrscheinlich niedrig bleiben wird (bei ca. 20 Nutzlasten pro Jahr), von denen es sich bei den meisten um geostationäre Telekommunikationssatelliten handelt. Aufgrund der verschiedenen Faktoren (z.B. technologischer Fortschritt, Konsolidierung auf Seiten der Kunden) ist diese Zahl allerdings sehr volatil. Dieser Markt umfasst nicht die institutionellen Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russland und China.

Die wachsende, gewinnorientierte Privatkundenbasis für Satelliten hat die Entwicklung von Anbietergesellschaften von Trägerdiensten in den letzten Jahren gefördert, welche über Preis und Qualität ihres Services konkurrieren. Unter ihnen sind Organisationen entstanden, die den Zugriff auf billige, verlässliche Militärraketen von Gesellschaften in der ehemaligen Sowjetunion mit den Marketing-Fähigkeiten und dem Zugang zum offenen Satellitenmarkt der westlichen Firmen verbinden. Die Präsenz derartiger Ventures führt zu einem starken Wettbewerb auf dem Markt für kommerzielle Trägerraketen.

Bei der Verteidigung verfolgt Frankreich eine unabhängige Politik der eigenen Abwehrkräfte, die sich gegenwärtig auf von U-Booten startende ballistische Raketensysteme stützt. Im Jahr 1998 beschloss die französische Regierung, eine neue Generation ballistischer Raketen zu entwickeln. Zusätzlich zur Herstellung 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 Space im Segment Ballistische Raketen werden über EADS ST abgewickelt, dem alleinigen Lieferanten ballistischer Raketen an den französischen Staat, welcher gleichzeitig alleiniger Kunde auf diesem Gebiet ist.

Produkte und Dienstleistungen

Trägerdienste. EADS ST 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.

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

– *Arianespace* – Mit einem Anteil von 28,70 % an Arianespace (direkt und indirekt) ist EADS-ST der zweitgrößte Gesellschafter (nach CNES) und der größte industrielle Gesellschafter. Gemessen am Auftragsbestand ist Arianespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten. Ende 2004 hatte Ariane 221 Satelliten in die Umlaufbahn gebracht. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft EADS-ST europäische Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch Guyana Raketenstarts durch.

2004 gewann Arianespace sieben neue kommerzielle Verträge, das sind 40 % des zugänglichen Marktes. 2004 gewann das Unternehmen auch fünf Startverträge von Regierungen. Im gleichen Jahr wurden drei Ariane 5 Starts (ein kommerzieller und zwei institutionelle) durchgeführt.

Die derzeit eingesetzte Version der Ariane 5 ist in der Lage, eine oder mehrere Nutzlasten mit einer Gesamtmasse von bis zu 6,9 Tonnen in eine geostationäre Erdumlaufbahn zu bringen. Seit 1999 der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte, wurden 15 Ariane-5-Raketen erfolgreich auf eine Erdumlaufbahn gebracht.

Im Mai 2004 wurde ein Vertrag im Wert von € 3 Mrd. zwischen Arianespace und EADS-ST unterzeichnet. Er umfasst die Lieferung von 30 verbesserten Trägerversionen der Ariane 5, die bis zu zehn Tonnen Nutzlast transportieren können. Zudem hat Europa seine Verpflichtung, eine europäische Trägerrakete zu unterstützen, mit der Unterzeichnung des „Garantierten europäischen Weltraumzugangsprogramms“ (EGAS) im März 2004 zwischen ESA und Arianespace demonstriert.

– *Starsem* – EADS-ST besitzt eine direkte Beteiligung von 35 % an Starsem, einem französischen Unternehmen gemeinsam mit Arianespace (15 %), der russischen Raumfahrtbehörde (25 %) und dem im Besitz des russischen Staats befindlichen Zentralen Spezialisierten Konstruktionsbüro „Progress“ (25 %). Über Arianespace vermarktet Starsem Trägerdienste der Soyus-Trägerraketen für mittelschwere Raumfahrzeuge in niedrige oder sonnensynchrone Umlaufbahnen wie auch für interplanetare Missionen. Nach Genehmigung der ESA Ministerkonferenz im Mai 2003 für Soyus-Starts von Kourou aus wurden die Arbeiten an der Startrampe aufgenommen. Eine der beiden einzusetzenden Soyus-Versionen qualifizierte sich erfolgreich. Der erste Start ist für Ende 2007 vorgesehen und wird von Arianespace betrieben. 2004 wurden zwei Start-Verträge unterzeichnet.

– *Eurockot* – Eurockot Launch Services wird gemeinsam von EADS-ST (51 %) und Khrunichev (49 %) kontrolliert und bietet Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rocket-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19. 2004 gewann Eurockot den SMOS Start-Vertrag von ESA.

Kommerzielle Trägerraketen. EADS-ST stellt Trägerraketen her und führt für das Ariane-Programm Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durch. Über ESA finanzieren die Mitgliederstaaten die Entwicklungskosten und die dazugehörige Technologie für die Ariane-Trägerraketen. Sobald eine Trägerrakete von ESA zertifiziert wird, vermarktet und verkauft Arianespace die entsprechenden Trägerdienste weltweit.

2004 konzentrierten sich die Anstrengungen auf die Vorbereitung erneuter Flüge der 10 Tonnen schweren Ariane-Version und die Umsetzung der Organisation der Ariane-Produktion unter einem einzigen Hauptvertrag, EADS-ST, in Übereinstimmung mit den Entscheidungen der ESA Ministerkonferenzen von November 2001 und Mai 2003.

Im Hinblick auf die Wiederaufnahme von Flügen wurden 2004 umfassende Qualifikationsarbeiten abgeschlossen, was im Februar 2005 zu einem erfolgreichen Qualifikationsflug führte. Bezüglich der Straffung und Rationalisierung der Ariane-Produktion unterzeichneten EADS-ST und Arianespace im Mai 2004 einen Vertrag über US\$ 3 Mrd., demzufolge EADS-ST für die nächsten 30 Ariane-Raketen (PA-Batch) der Hauptlieferant ist. Mit der Unterzeichnung dieses Vertrags wird die führende Rolle von EADS-ST im europäischen Trägerraketengeschäft unterstrichen.

Das Management bemüht sich weiterhin um die Senkung der Produktionskosten und die Optimierung der Trägerraketen-Aktivität von EADS zu einer einzigen Gesellschaft, die Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Herstellung von Ariane werden soll.

Ballistische Raketen. EADS ST ist das einzige Unternehmen in Europa, das ballistische Raketen entwickelt, fertigt, testet und wartet. Gemäß ihren Verträgen mit dem französischen Staat hat EADS ST die von U-Booten getragene MSBS-Familie (M1, M2, M20, M4 und M45) und die Trägereinrichtungen am Marinestützpunkt Brest hergestellt. Die M45 wird an Bord des französischen ballistischen Raketen-U-Boots der neuen Generation mit Nuklearantrieb eingesetzt. Die Gesellschaft übernimmt die betriebliche Wartung des M45-Raketensystems und unterstützt die französischen Streitkräfte bei Test-Starts und der Raketenintegration bis zum Ende seiner Betriebszeit. EADS ST erhielt den Auftrag, das neue von U-Booten

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

getragene strategische Raketensystem M51 mit verbesserten technischen und operationellen Eigenschaften zu entwickeln. Ende 2004 hat das französische Verteidigungsministerium EADS-ST einen Vertrag für die Produktionsphase und Testeinrichtungen für M51 zugesagt, mit einem Rahmenvertrag im Volumen von über € 3 Mrd.

Nach Meinung des Managements wird die Entwicklung und Produktion der M51 EADS langfristig eine hochwertige Tätigkeit verschaffen. Außerdem bietet die relative Voraussagbarkeit der Nachfrage eine gewisse Stabilität in dem ansonsten volatilen Markt für Trägerraketen.

Space Services – EADS SPACE Services

Überblick

EADS SPACE Services ist ein spezialisiertes Unternehmen von EADS Space und verantwortlich für die Entwicklung und den Vertrieb von Satellitendienstleistungen, der sich auf die Bereiche Telekommunikation und Navigation konzentriert. Zu EADS SPACE Services gehören die 100 %-Tochter Paradigm Secure Communications und Paradigm Services („**Paradigm**“). Als erster kommerzieller Anbieter gesicherter Militärkommunikationsdienstleistungen unter dem Skynet-5-Programm für das britische Verteidigungsministerium besitzt und betreibt Paradigm derzeit das Skynet-4-Programm. Paradigm hat seine Kundenbasis 2004 durch Verträge mit der NATO, Portugal und mehreren anderen Regierungen ausgeweitet. Im Navigationssektor hat EADS SPACE Services, zusammen mit Inmarsat und Thales, das Inavsat Konsortium, einer der zwei Kandidaten für den Betrieb des Galileo-Systems im Rahmen eines Konzessionsvertrags mit dem Galileo-Gemeinschaftsunternehmen (ESA und die Europäische Kommission), gegründet. Es wird erwartet, dass das Galileo-Gemeinschaftsunternehmen Anfang 2005 einen bevorzugten Bieter auswählen wird.

EADS SPACE Services verwaltet außerdem Beteiligungen an Satellitentelekommunikationsdiensten und Betreibergesellschaften: Nahuelsat in Argentinien, Globalstar in Brasilien sowie Hispasat und Hisdesat in Spanien.

Produkte und Dienstleistungen

Militärische Kommunikation. Das britische Verteidigungsministerium beauftragte Paradigm im Jahr 2003, für das Skynet-5-Programm im Rahmen eines Vertrags mit einer privaten Finanzinitiative einen weltweiten, sicheren Satellitenkommunikationsdienst während einer Laufzeit von 15 Jahren zu liefern. Außerdem übernahm Paradigm die bestehende Skynet-4-Flotte in Großbritannien. Dieser bahnbrechende Vertrag, durch den Paradigm jetzt die britische Satelliteninfrastruktur für die militärische Kommunikation besitzt und betreibt, erlaubt es dem britischen Verteidigungs-

ministerium, Aufträge zu platzieren und notwendige Dienstleistungen zu bezahlen. In seinem Katalog an Dienstleistungen liefert Paradigm maßgeschneiderte Kommunikationslösungen in Theatern für Sprach-, Daten- und Videodienste, von einem einzelnen Stimmkanal bis hin zu einem schlüsselfertigen Komplettsystem mit integrierten Terminals und Netzwerkverwaltung. Paradigm erbringt auch Dienstleistungen im Wohlfahrtsbereich, mit denen sichergestellt wird, dass eingesetzte Truppen zu Hause anrufen und das Internet benutzen können. Die Einführung von zwei neuen Skynet-5-Satelliten und eine aufgerüstete Boden-Infrastruktur sind noch vor 2010 vorgesehen.

2004 tätigte die *Deutsche Bundeswehr* eine Ausschreibung für sichere Satellitennachrichtenkapazitäten, bestehend aus einer vollständigen militärischen Satellitennachrichteninfrastruktur, einschließlich einer Flotte von Satelliten und einigen taktischen und strategischen Boden-Stationen sowie ein Netzwerk-Kontrollsystem. Es wird erwartet, dass das System 2008 voll einsatzbereit ist. Als Antwort auf die Ausschreibung hat EADS SPACE Services ein Konsortium ins Leben gerufen, mit Astrium als Satellitenlieferant und ND SatCom als Kommunikationsnetzwerk-Spezialist. Das Management ist der Auffassung, dass EADS SPACE Services in diesem Wettbewerb gut positioniert ist und erwartet, dass der Gewinner in der ersten Hälfte 2005 bekannt gegeben wird.

Navigation. Für die Konzessionsphase des Galileo-Navigationsprojekts hat EADS SPACE Services, zusammen mit Inmarsat und Thales das Inavsat-Konsortium gegründet und tritt für die Konzessionsphase des Navigationsprojekts Galileo gegen Eurely (Alcatel, Finmeccanica und Vinci) an. Nach einem internationalen Wettbewerb befindet sich Inavsat in der engeren Auswahl für die Rolle als Betreibergesellschaft von Galileo, das Unternehmen welches das Satellitensystem für einen Zeitraum von 20 Jahren verbreiten und betreiben wird. Für Europa ist das Galileo-Projekt ein großer Schritt nach vorne. Es ist das erste größere Infrastruktur-Beschaffungsprogramm auf europäischer Ebene mit einer globalen Dimension, von denen der Kontinent und der Rest der Welt stark profitieren werden. Das Marktpotenzial ist vielversprechend, da die globale Nachfrage nach Satellitennavigationsdiensten um rund 25 % pro Jahr wächst.

Produktion und Zulieferer

EADS Space unterhält derzeit Produktionsstätten in Frankreich (Vélizy, Les Mureaux, Bordeaux, Toulouse), Deutschland (Backnang, Bremen, Friedrichshafen, Lampoldshausen, Ottobrunn, Rostock, Trauen), Spanien (Madrid), Großbritannien (Portsmouth, Stevenage) und Französisch-Guayana (Kourou).

1.1 Darstellung der EADS-Gruppe (Fortsetzung)

1.1.7 Beteiligungen

Dassault Aviation

EADS hält einen Anteil von 46,03 % an Dassault Aviation – eine am Premier Marché der Pariser Börse (Euronext Paris) notierte Gesellschaft – zusammen mit der Groupe Industriel Marcel Dassault („GIMD“) (50,22 %) und Streubesitz (3,75 %).

Dassault Aviation ist ein wichtiger Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Das im Jahr 1945 gegründete Unternehmen hat bisher über 7.500 Militär- und Zivilflugzeuge an Käufer in über 73 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-Programm 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 € 32,3 Mrd., davon entfallen € 9,5 Mrd. auf Entwicklungskosten. 61 Flugzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben. 36 von ihnen sind für die Luftwaffe bestimmt und 25 für die Marine. Im Jahr 2001 wurde die erste einsatzbereite Gruppe von Marine-Rafale auf dem Flugzeugträger Charles de Gaulle in Betrieb genommen. Zwölf Rafale wurden bis Ende 2002 ausgeliefert.

– *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 den Luftkampf gegen Mehrfach-Ziele und auch für Luft-Boden-

Missionen konstruiert wurde. Die Mirage 2000-5 kann mit MBD MICA Luft-Luft-Abfang- und Gefechtsflugkörpern ausgerüstet werden.

- (2) Die Mirage 2000-D, ein Allwetter-Offensiv-Flugzeug, das gegenwärtig von den französischen Luftstreitkräften eingesetzt wird, soll für den Abschluss der neuen Luft-Bodenabstandswaffe MBD SCALP EG umgerüstet werden. Das letzte von der französischen Luftwaffe im Jahr 1996 in Auftrag gegebene Flugzeug wurde 2001 geliefert.

Bisher wurden über 600 Flugzeuge vom Typ Mirage 2000 bestellt, fast die Hälfte davon von fremden Staaten.

Firmenjets. Dassault Aviation bietet eine breite Palette von Produkten in der oberen Leistungs- und Preisklasse des Firmenjet-Sektors. Mehr als 1.400 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 vier Tri-Jets zur Falcon-Familie: Die Jets Falcon 50EX, 900C, 900EX und 7X; ferner der zweimotorige Falcon 2000-Jet und der Falcon 2000EX, der seit Oktober 2000 ausgeliefert wird. Zum Jahrtausendwechsel hat sich der Dassault Falcon klar als Branchenführer in seinem Marktsegment etabliert. Im Jahr 2001 wurde das neueste Projekt der Falcon-Familie, der Langstrecken-Tri-Jet Falcon 7X, im Werk Teterboro, New Jersey, der Öffentlichkeit vorgestellt. Flugtests sind für den Beginn des zweiten Quartals 2005 angesetzt. Zertifizierung und erste Auslieferungen werden vor Ende 2006 erwartet.

Dasa-Dornier Luftfahrt

DADC, an der EADS zu 75 % beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 93,6 % an der Dornier GmbH, die wiederum eine 1,58 %ige Kapitalbeteiligung an der Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH hält, die alleinige Gesellschafterin der Dornier Luftfahrt GmbH ist. Durch diese Minderheitsbeteiligung ist EADS nicht an operativen Entscheidungen betreffend der Dornier Luftfahrt GmbH beteiligt.

1.2 Jüngster Geschäftsgang

AirTanker als bevorzugter Bieter für das britische Future Strategic Tanker Aircraft („FSTA“) ausgewählt

Am 28. Februar 2005 kündigte das britische Verteidigungsministerium die Auswahl des von EADS geleiteten AirTanker-Konsortiums als bevorzugten Bieter für das britische Luft-Luft-Betankungsprogramm in Höhe von £ 13 Milliarden an. Mit dieser Wahl wird die Wettbewerbsfähigkeit des A330-200-Tankflugzeugangebots bestätigt und der Weg für das AirTanker-Konsortium geebnet, mit der letzten Phase der Vertragsverhandlungen für die größte je gesehene private Finanzierungsinitiative im Verteidigungssektor zu beginnen.

Erfolgreicher Start von Ariane 5 ECA

Am 12. Februar 2005 wurde die neue Ariane 5 ECA, in der Version mit zehn Tonnen Nutzlast, erfolgreich vom europäischen Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch-Guyana gestartet. Mit dem Start wurden die Verbesserungen, die seit dem Jungfernflug der Ariane 5 ECA im Dezember 2002 realisiert worden sind, bestätigt und viele der Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Fortsetzung des Ariane 5 ECA-Programms beseitigt. Laut Äußerungen des CEO vom Geschäftsbereich Raumfahrt, „verfügt Arianespace ...“ nach dem erfolgreichen Start „...jetzt über die zuverlässige Hochleistungsträgerrakete, um den Bedürfnissen des Marktes nachzukommen.“

ATR unterzeichnet Verträge mit indischer Billigfluggesellschaft für 30 neue Flugzeuge

Am 11. Februar 2005 unterzeichnete Air Deccan, die erste indische Billigfluggesellschaft, einen Vertrag mit ATR über den Kauf von 30 neuen ATR 72-500-Flugzeugen (Konfiguration mit 72-Sitzplätzen). Die Lieferungen werden sich mit Start im Mai 2005 auf einen Zeitraum von fünf Jahren verteilen, wobei pro Jahr etwa sechs bis acht Flugzeuge ausgeliefert werden.

Neue Kunden für den A380

Am 28. Januar 2005 schloss China Southern Airlines einen Vertrag über den Kauf von fünf A380 von Airbus ab. Die Vereinbarung ist die erste Zusage einer chinesischen Fluggesellschaft für das A380-Flugzeug und kennzeichnet einen wichtigen Durchbruch für EADS in diesem wichtigen und strategischen Markt.

Anfang Januar wurde UPS mit seiner Vereinbarung zum Kauf von 10 Fracht-Versionen des neuen Flugzeugs sowie einer Option für 10 weitere Flugzeuge zum dritten in den USA ansässigen Kunden für den A380. Der UPS A380F trägt eine Last von 150 Tonnen auf drei Decks mit einer Frachtraumkapazität von 1.130 Kubikmetern und einer Reichweite von etwa 10.400 Kilometern. UPS wird die Lieferung seines ersten A380 F im Jahr 2009 erhalten.

Die EADS ist ein weltweiter Anbieter von Produkten aus der Luft- und Raumfahrt und aus dem Verteidigungsbereich sowie den dazugehörigen Dienstleistungen und strebt danach, als Vorreiter in ihrer Branche neue Standards zu setzen. Für den Sektor Maßstäbe zu setzen, beinhaltet die langfristige Schaffung von Werten und die Anerkennung der sozialen und ethischen Verantwortlichkeit der Gruppe. Deshalb sieht die Konzernstrategie einen nachhaltigen Ausgleich zwischen der wirtschaftlichen Leistung, der Berücksichtigung der Interessen aller Beteiligten und der Rücksicht auf die Umwelt vor.

Der Ansatz der EADS bezüglich ihrer Verantwortung in der Gesellschaft (*Corporate Social Responsibility* „CSR“) beruht auf dem Charakter, der Strategie und den Tätigkeitsbereichen der Gruppe. So sind es zum Beispiel besondere Produkteigenschaften, welche die langfristige Vision von EADS bestimmen, wie beispielsweise eine mittlere Lebensdauer ihrer Produkte von mehr als 30 Jahren. Des weiteren liegt der Ursprung der EADS-Gruppe in der Integration verschiedener, bereits bestehender Unternehmen. Zu den Aufgaben der Unternehmensführung zählen die Definition von Richtlinien und die aktive Unterstützung der Geschäftseinheiten, die für das alltägliche Geschäft verantwortlich sind. Sie stellt ferner den Dialog mit den verschiedenen Interessengruppen sicher.

Als Verteidigungsunternehmen ist sich die EADS-Gruppe ihrer Verantwortung bewusst, die aus dem Verkauf von Verteidigungsprodukten und -dienstleistungen erwächst, die in Friedenszeiten zur Sicherheit der Länder beitragen, an die sie verkauft werden. Die EADS liefert Produkte und integrierte Lösungen entsprechend der von den Kunden vorgegebenen Spezifikationen. Diese Produkte müssen allen geltenden Vorschriften und Gesetzen, die von den verantwortlichen Regierungen in Kraft gesetzt wurden, entsprechen (Waffenexportgesetze, Embargoregeln und das Ottawa-Abkommen, Anti-Korruptionsrichtlinien).

Seit dem Jahr 2004 bemüht sich die EADS, ihre Verantwortung in der Gesellschaft im alltäglichen Geschäftsleben zu demonstrieren. Um diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen, hat die EADS eine Richtlinie zur Verantwortung in der Gesellschaft (CSR-Richtlinie) ausgearbeitet, in der Bereiche identifiziert werden, in denen die gesamte Gruppe eine ständige Verbesserung erstrebt.

Diese Vision der EADS steht im Einklang mit den international anerkannten Rahmenwerken, wie der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation und des OECD-Abkommens. Als Unterzeichnerin des United Nations Global Compact fühlt sich die EADS verpflichtet, in ihrem Wirkungsbereich die Beachtung fundamentaler Werte in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umwelt und Korruptionsbekämpfung zu fördern. Die EADS ist bereit, über den Fortschritt der Gruppe bei der Umsetzung dieser nachhaltigen Entwicklungsstrategie laufend zu berichten.

Die CSR-Richtlinien der EADS konzentrieren sich auf den konzernweiten Fortschritt in Sachen Verantwortung in der Gesellschaft. Sie beziehen sich soweit möglich auf bereits bestehende praxiserprobte Verfahrensweisen und auch auf den Ethikkodex der EADS, der den Managern und Angestellten als Anleitung dienen soll.

EADS ist es deutlich geworden, dass es über die Umsetzung guter CSR-Verfahrensweisen innerhalb ihrer Unternehmen hinaus für alle Beteiligten immer wichtiger wird, über ihre Aktivitäten in dem Bereich ihrer Verantwortung in der Gesellschaft Rechenschaft abzulegen. Daher begann EADS hiermit im Jahresbericht 2002. Die Berichte von 2002 und 2003 lieferten in erster Linie qualitative Informationen, da die CSR-Verfahrensweisen größtenteils in den Geschäftseinheiten und den jeweiligen Standorten verankert waren und es bis zu diesem Zeitpunkt noch keine zentrale Berichterstattung gab.

Der Bericht aus 2002 hebt die schon existierenden Verfahrensweisen auf Konzernebene hervor, während der Bericht 2003 bereits eine erste, qualitative Analyse der bestehenden praxiserprobten Vorgehensweisen innerhalb der verschiedenen Geschäftseinheiten der EADS enthält.

Anfang 2004 beschloss das Top-Management der EADS, ein umfangreiches Projekt ins Leben zu rufen, um nach und nach eine detailliertere und umfangreichere CSR-Berichterstattung auf Konzernebene aufzubauen und zu gewährleisten, dass die bereits bestehenden praxiserprobten Verfahrensweisen aus bestimmten Geschäftseinheiten innerhalb des Konzerns weitergegeben werden.

2.1 Schaffung eines gemeinsamen Verständnisses zur sozialen Verantwortung des Unternehmens

2.1.1 Ziele der CSR-Initiative im Jahr 2004 für die soziale Verantwortung des Unternehmens

Die Initiative „Verantwortung in der Gesellschaft 2004“ (CSR-Initiative 2004) zielte darauf ab, für das ganze Unternehmen ein einheitliches Verständnis der Verantwortung in der Gesellschaft zu definieren sowie Richtlinien und Systeme zu schaffen, die der EADS nicht nur die Einhaltung von künftigen Gesetzesvorschriften ermöglichen, sondern vor allem in der Zukunft eine transparentere und proaktivere Kommunikation zu erreichen.

Mit dieser Perspektive vor Augen haben die CEOs der EADS im zweiten Halbjahr 2004 und Anfang 2005 eine umfassende Initiative gestartet, die sich mit der Ausarbeitung einer CSR-Richtlinie und der Planung für ihre Implementierung befasst. Diese Richtlinie beruht auf den grundlegenden Visionen und Werten der EADS. Zur Unterstützung arbeitete die EADS mit einem Beraterteam von CSR-Spezialisten zusammen.

Die Initiative zielte darauf ab, Richtlinien zu schaffen, die für alle Mitarbeiter der EADS gelten und als Grundlage für eine gemeinsame Vision der Gruppe in Bezug auf diese wichtigen Angelegenheiten dienen. Infolgedessen war diese Initiative auf die aktive Unterstützung aller Geschäftsbereiche, Geschäftseinheiten und Führungsverantwortlichen in der Unternehmensleitung angewiesen.

2.1.2 Methodischer Ansatz

Die Initiative wurde in vier Phasen durchgeführt; an jeder Phase war ein „Projekt-Kernteam“ aus Vertretern der Hauptgeschäftseinheiten und Unternehmensfunktionen beteiligt, um einen einheitlichen Ansatz zu gewährleisten und Konzepte zu entwickeln, die in allen Bereichen und Funktionen implementiert werden können.

- Phase 1 – die Anfangsphase

Die erste Phase des Projektes galt der Beurteilung der Situation der EADS im Hinblick auf bereits bestehende und künftige Vorschriften. Des Weiteren wurde auch ein Leistungsvergleich der CSR-Verfahrensweisen in den Sektoren Luft- und Raumfahrt und Verteidigung angestellt. Eine weitere Zielsetzung war die Identifizierung der für die EADS vorrangigen CSR-Themen, die schnellstmöglich auf interner Ebene diskutiert werden sollen; auch die Berichterstattung an Interessengruppen der EADS sollte erfasst werden. Es wurde eine Liste der prioritären Themen benötigt, denn (i) es erschien unrealistisch, alle Themen auf

einmal in Angriff zu nehmen und (ii) einige der Punkte, die gewöhnlich in Berichten über die Verantwortung in der Gesellschaft zur Sprache kommen, spielen in dem Sektor, in dem EADS tätig ist, nicht zwangsläufig eine derart wichtige Rolle.

- Phase 2 – Identifizierung von Vorgehensweisen und Gestaltung der Richtlinien in Bezug auf die Verantwortung in der Gesellschaft

Die zweite Phase des Projekts befasste sich einerseits mit der Erstellung eines CSR-Lageberichts. Dieser Bericht basierte auf den Erfahrungen und den Vorgehensweisen der Geschäftseinheiten, die für bestimmte Themen zuständig sind, die aufgrund der Vielfalt der innerhalb der EADS betriebenen Geschäfte nicht auf Konzernebene behandelt werden können. Zweitens ging es darum, die EADS-Richtlinien für prioritären Themen festzulegen, die im Verlauf der ersten Phase identifiziert wurden.

Die beiden Aufgaben wurden mithilfe eines interaktivem Verfahrens erfüllt, wodurch die Ergebnisse und die identifizierten besten Vorgehensweisen der Geschäftseinheiten in die CSR-Richtlinien der EADS integriert werden konnten.

- Phase 3 – Elemente der Berichterstattung

Das Ziel der Phase 3 war die Ausarbeitung der nächsten Schritte der internen und externen Berichterstattung.

Es wurde vereinbart, ein System zur CSR-Berichterstattung einzuführen. Innerhalb der Gruppe wurde eine Reihe von (mit Ausnahme des Bereichs Umwelt) bereits bestehenden und funktionierenden Berichterstattungsnetzwerken identifiziert:

- Personalwesen („HR“)
- Umwelt
- Beschaffung
- Internationales Compliance Programm
- Spenden und Sponsoring
- Qualität und Kundenzufriedenheit
- Forschung und Entwicklung („F&E“)
- Legal Reporting
- Finanzkommunikation

2.1 Schaffung eines gemeinsamen Verständnisses zur sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Parallel dazu wurden auf der Grundlage der Global Reporting Initiative („GRI“), der Global Compact Prinzipien und der französischen *Nouvelles Régulations Economiques* eine Reihe von quantitativen und qualitativen Key Performance Indikatoren („KPI“) festgelegt, die sich nach den Bedürfnissen der EADS richten.

Diese KPIs werden in diesem Bericht für das Jahr 2004 noch nicht alle veröffentlicht, da die EADS beschlossen hat, in ihren Veröffentlichungen jedes Jahr schrittweise weitere KPIs hinzuzufügen, je nachdem, in welchem Umfang Daten verfügbar werden und die Qualität des Datenmaterials geprüft werden kann.

– Phase 4 – Genehmigung

Nach gründlichen und kritischen Beratungen haben die CEOs die Ergebnisse der Initiative und die weiteren Schritte genehmigt, zu denen ebenfalls dieser Bericht zählt.

2.2 Verhaltenskodex der EADS

Zum Zeitpunkt der Gründung der EADS wurde ein Verhaltenskodex (der „**Verhaltenskodex**“) erstellt und allen Mitarbeitern der Gruppe übermittelt. Dieser Verhaltenskodex betont vor allem die Werte, die für eine effiziente Integration unterschiedlicher Unternehmen in einen einzigen Konzern eine wichtige Rolle spielen.

Mehr als vier Jahre nach der Gründung der EADS, im Hinblick auf ihre Stellung als Marktführerin in vielen ihrer Geschäftsbereiche und im Hinblick auf das sich stets weiterentwickelnde rechtliche Umfeld in Bezug auf Geschäftsethik, aktualisiert EADS derzeit den Verhaltenskodex, damit dieser die von den unterschiedlichen Kodices und Gesetzen empfohlenen Vorgehensweisen berücksichtigt und die in der Praxis anerkannten Verfahrensweisen enthält.

Der erweiterte EADS-Verhaltenskodex wird in einem einzigen, umfassenden Dokument die Konzernrichtlinien in Bezug auf die ethischen Normen widerspiegeln, die der Gruppe als Leitmotiv dienen. Der Verhaltenskodex wird so allen Angestellten als Leitfaden für ein angemessenes Verhalten in ihrem jeweiligen beruflichen Umfeld dienen.

Die Gruppe wird die Mitarbeiter in einer systematischen Informationskampagne auf die Bedeutung von ethischem Geschäftsverhalten hinweisen; diese Informationskampagne soll ferner dazu dienen, die Werte, die ethischem Geschäftsverhalten zugrunde liegen, hervorzuheben.

Der Text des erweiterten EADS-Verhaltenskodexes wird im Internet unter www.eads.com erhältlich sein.

Bis dahin bleibt der bestehende Verhaltenskodex in vollem Umfang in Kraft.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens

Die EADS-Richtlinien wurden geschaffen, um die langfristigen Visionen und Strategien von EADS zum Bereich CSR zu unterstützen und in die Tat umzusetzen. Sie dienen als Leitfaden im täglichen Geschäft und entsprechen den Werten, auf denen die EADS gegründet ist.

CSR-Richtlinien für die wichtigsten Bereiche der EADS

CSR-Bereiche	Bestimmte Gegenstände der Richtlinien
Geschäftsethik	Ordnungsgemäße Geschäftspraktiken Einhaltung der Gesetze in allen Tätigkeitsbereichen der EADS Corporate Governance Standards
Nachhaltiges Wachstum	Produktqualität und Kundenzufriedenheit Förderung und Schutz von Innovationen Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten
Umweltschutz	Reduzierung der Umwelteinflüsse der EADS-Tätigkeiten Berücksichtigung der Auswirkungen, welche die EADS-Produkte während ihrer gesamten Lebensdauer auf die Umwelt haben
Verhältnis Arbeitgeber – Arbeitnehmer	Bereitstellung einer sicheren Arbeitsumgebung für Beschäftigte der EADS und EADS-Subunternehmer Gewährleistung der Chancengleichheit für alle Beschäftigten der EADS Gewährleistung eines effizienten Managements von Fähigkeiten und Know-how Förderung eines vorausschauenden Dialogs mit allen Beschäftigten der EADS
Gesellschaftliches Engagement	Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Geschäftsinteressenten der EADS Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie von EADS

Die Richtlinien und die damit verbundenen Vorgehensweisen werden unten näher erläutert.⁽²⁾

2.3.1 Geschäftsethik

2.3.1.1 Ordnungsgemäße Geschäftspraktiken

Auf internationalem Niveau tätig zu sein, erfordert ein ganz besonderes Augenmerk, um zu gewährleisten, dass alle Unternehmen der EADS-Gruppe zu jedem Zeitpunkt die geltenden Gesetze und Vorschriften befolgen, die sich mit internationalem Vertrieb von Waren und Dienstleistungen befassen. Für die Gruppe ist diese Aufgabe insofern von größter Bedeutung, als EADS sich als weltweit agierendes Unternehmen ihrer Verantwortung bewusst ist, jederzeit und weltweit gemäß den Standards der Geschäftsethik und Integrität zu handeln.

Zu diesem Zweck hat EADS International seit dem Jahr 2000 Regeln und Verfahren eingeführt, die darauf abzielen, alle diese Gesetze und Vorschriften zu befolgen.

Richtlinien

- „Wir sind in Sektoren tätig, die strengen nationalen und internationalen Vorschriften unterworfen sind. Die EADS verpflichtet sich, die geltenden Vorschriften uneingeschränkt zu befolgen, wo auch immer ihre Unternehmen tätig sind.“
- Die Bekämpfung der Korruption im Außenhandel ist eine sehr große Herausforderung für alle internationalen Unternehmen. Um diese Herausforderung zu meistern, verpflichtet sich EADS, alle relevanten nationalen und internationalen Gesetze und Vorschriften (einschließlich des OECD-Abkommens vom November 1997, das von 35 Ländern in nationales Recht umgesetzt worden ist) uneingeschränkt zu befolgen. Das International Compliance Program der EADS ist eine Richtlinie des Unternehmens, die bei allen internationalen Aktivitäten der EADS und ihrer verbundenen Unternehmen Anwendung findet und dazu dienen soll, Bestechungen und unfaire Geschäftspraktiken zu erkennen und zu verhindern.
- Die EADS hat wegen der Art ihrer Produkte und Dienstleistungen oft mit Anträgen und Angebotsvorbereitungen für Regierungsbehörden zu tun, oder führt Vertragsverhandlungen mit diesen. Bei allen Geschäftssituationen gilt für die Gruppe eine Politik des fairen und legalen Wettbewerbs. Bei Verhandlungen und der Ausführung von Verträgen, bei denen die EADS den Zuschlag erhalten hat, gehört dazu die Einhaltung aller zu beachtenden Anforderungen, Spezifikationen und vertraglichen Verpflichtungen.“

(2) In der folgenden Darstellung werden die Hauptaspekte der kontinuierlichen Anstrengungen, die EADS auf dem Gebiet der CSR unternimmt, dargestellt. Es handelt sich keinesfalls um eine vollständige Beschreibung dieser Anstrengungen.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Die EADS hat mit den sogenannten „Aussenhandelsregeln“ detaillierte Unternehmensrichtlinien Aussenhandelsregeln für alle internationalen Transaktionen der Unternehmen der Gruppe implementiert, die dazu dienen sollen, mit dem Auslandsvertrieb einhergehende Bestechungsrisiken festzustellen und zu verhindern. Diese Richtlinien wurden im Unternehmenshandbuch der EADS veröffentlicht, das allen Angestellten im Intranet des Unternehmens zur Verfügung steht.

Durch angemessene Due-Diligence Prüfungen der Geschäftspartner, Systeme zur regelmäßigen Kontrolle und Berichterstattung sowie durch Schulungsprogramme in allen Geschäftseinheiten ermöglichen diese Richtlinien eine effektive Überwachung der internationalen Geschäftstätigkeit. Die Richtlinien enthalten auch Vorschriften über die Annahme von Geschenken und Bewirtung.

Organisation

Die EADS hat eine Reihe von Richtlinien und Verfahrensweisen entwickelt, die verhindern sollen, dass das internationale Geschäft der EADS für den Aussenhandel geltende Gesetze und Vorschriften missachtet. Diese Richtlinien sollen ebenfalls gewährleisten, dass die jeweils anwendbaren Standards in Sachen Geschäftsethik und Integrität eingehalten werden.

Diese Richtlinien und Verfahrensweisen beruhen vor allem auf den folgenden Grundgedanken:

- Transparenz bei der Auswahl der Geschäftspartner: Alle Geschäftspartner, die mit einem EADS-Unternehmen zusammenarbeiten, haben ein strenges Auswahlverfahren durchlaufen, welches auf folgenden Bestandteilen basiert: (i) einer Due-Diligence Prüfung, um sicher zu stellen, dass der künftige Geschäftspartner seriös und kompetent genug für die Zusammenarbeit mit EADS ist; (ii) international anerkannten Standards (Firmensitz, Empfehlungen, ethische Erfolgsbilanz, etc.); (iii) einer Verpflichtung der künftigen Geschäftspartner zur Einhaltung der Konzernrichtlinien, die Korruption und die Zahlung von Bestechungsgeldern verbieten.
- „Angemessene Bezahlung für ordnungsgemäß erbrachte Leistung“. EADS legt großen Wert darauf sicherzustellen, dass alle an einen Geschäftspartner zu zahlenden Beträge durch ordnungsgemäß erbrachte Leistungen gerechtfertigt sind und dass die Preise die für den Markt üblichen Beträge nicht überschreiten; und

- die Überwachung der vertraglichen Beziehungen mit diesen Geschäftspartnern (inklusive aller damit verbundenen Zahlungen) bis zur Erfüllung aller vertraglich vereinbarten Pflichten.

Diese Richtlinien und Verfahrensweisen werden normalerweise auf alle Aktivitäten angewandt, die direkt oder indirekt mit dem Aussenhandel in Zusammenhang stehen. Geschäftspartner der Gruppe müssen diese Richtlinien und Verfahrensweisen anerkennen.

Darüber hinaus führt die EADS regelmäßig Prüfungen solcher Verträge innerhalb der Geschäftseinheiten durch, um sicherzustellen, dass die Richtlinien und Verfahrensweisen ordnungsgemäß umgesetzt werden. Die Geschäftseinheiten müssen jedes Jahr einen Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinien und Verfahrensweisen erstellen.

Zusätzlich hat die Gruppe umfassende Richtlinien für die Ausbildung entwickelt, um in allen Geschäftseinheiten ein Problembewusstsein für diese Thematik zu schaffen. Alle Angestellten, die mit dem internationalen Geschäft zu tun haben, absolvieren solche Schulungen.

Im Jahr 2004 haben in jeder Geschäftseinheit rund 20 Schulungsveranstaltungen stattgefunden, zeitweise im Beisein von Dritten (Staatsanwälten, Vertretern internationaler Organisationen, Rechtsanwälten, etc.), um allen Betroffenen die Werte und Richtlinien des Unternehmens zu vermitteln.

Seit Oktober 2002 hat die EADS ein Netzwerk von International Compliance Officers („ICO“) aufgebaut, welche die einzelnen Geschäftseinheiten vertreten. Die ICOs sind dafür verantwortlich, dass die Richtlinien und Verfahrensweisen innerhalb der Gruppe ordnungsgemäß angewendet werden.

Darüber hinaus hat die EADS Beziehungen mit internationalen Organisationen, wie z. B. der OECD, der Internationalen Industrie- und Handelskammer („ICC“) und der Europäischen Union (*Group of States against Corruption*, „GRECO“) aufgebaut.

Gleichzeitig hat EADS International mit Geschäftsinteressenten von EADS vielfältige Beziehungen aufgebaut:

- im Jahr 2003 unterzeichnete die EADS zusammen mit anderen französischen Unternehmen ein Abkommen des französischen Rates zur Überwachung von Korruption.
- in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen wurde eine Reihe von Prinzipien zur Bekämpfung von Korruption im Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungssektor entwickelt.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

- ein Dialog mit den Arbeitsgruppen zur Korruptionsbekämpfung der ICC und der OECD wurde ins Leben gerufen; und
- entsprechend qualifizierte externe Berater wurden mit der Beurteilung der Ethikrichtlinien von EADS für das internationale Geschäft beauftragt.

Durchführung und Best Practices

Die EADS führt regelmäßig Untersuchungen und Kontrollen durch, um konzernweit die Anwendung und Förderung der geltenden Best Practices zu gewährleisten, die mit der Umsetzung der Ethikrichtlinien der Gruppe im internationalen Geschäft in Zusammenhang stehen, und zwar mit dem Ziel, diese Best Practices konzernweit umzusetzen.

Die Gruppe hat im Januar 2004 eine Broschüre mit dem Titel „EADS-Ethikrichtlinien für Beratungsverträge für Internationale Geschäfte: Transparenz & Begründung“ herausgegeben, die allen international tätigen Vertriebsberatern überreicht wurde. Diese Broschüre fasst die Richtlinien und Verfahrensweisen zur Auswahl internationaler Geschäftspartner zusammen. Die Berater werden zu einer speziellen Schulung eingeladen, soweit dies angemessen erscheint.

Die ICOs der Gruppe treffen sich regelmäßig, um diverse Anliegen und Best Practices zu besprechen. Seit 2003 findet jährlich eine ICO-Konferenz mit mehr als 100 Teilnehmern aus dem Aussenhandelsgeschäft und den Betriebsstätten statt.

Die EADS veröffentlicht auch regelmäßig und konzernweit interne Mitteilungen, die sog. „ICO Information Letters“, die sich schwerpunktmäßig mit der Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen im Aussenhandel beschäftigen und auf Informationen aus den internationalen Medien über die weltweite Bekämpfung der Korruption aufmerksam machen. Diese Mitteilungen sollen die Informationen, die EADS-Angestellte im Verlauf der Schulungen erhalten, ergänzen und auf den neuesten Stand bringen.

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004	2003
Geprüfte Vertriebsberater-Akten	-	93,10 %	Nicht verfügbar
Anzahl der herausgegebenen ICO-Information Letters	-	3	2
Anzahl der von ICO abgehaltenen Schulungen	-	20	12

Anwendungsbereich: EADS und Vertriebsberatungs-Vereinbarungen unter Federführung von EADS

2.3.1.2 Einhaltung der Gesetze in allen Tätigkeitsbereichen der EADS

Für international tätige Unternehmen wie die EADS ist die Einhaltung der Gesetze ein sehr umfangreiches Aufgabengebiet. Da die EADS darüber hinaus im Verteidigungsgeschäft tätig ist, muss sie eine Reihe von besonderen Voraussetzungen erfüllen, die von der Kundschaft für derartige Verteidigungsprodukte verlangt werden.

Im internationalen Verkauf sind die Aktivitäten im Bereich der Verteidigungstechnologie den Gesetzen und Vorschriften der Länder unterworfen, aus denen die Verteidigungs-Produkte der EADS exportiert werden sollen. Dazu gehören u. a. in Frankreich das „Décret-loi du 18 avril 1939“ und sämtliche Ergänzungen dieses Gesetzes, in Deutschland das „Kriegswaffenkontrollgesetz“ und in Spanien das „Real Decreto No. 49/1998 de 27 de marzo de 1998“, sowie die jeweiligen nationalen Vorschriften für die Erteilung von Exportgenehmigungen.

Richtlinien

- „Die EADS verpflichtet sich zur Einhaltung des Kartellrechts, des Wettbewerbsrechts und des humanitären Rechts, soweit diese Rechtsvorschriften anwenbar sind, und zwar konzernweit und in allen Tätigkeitsbereichen.“
- Die EADS verpflichtet sich zudem zur Einhaltung aller geltenden Gesetze für den Aussenhandel. Die Unternehmen der EADS-Gruppe befolgen alle Import- und Exportbestimmungen, in denen die Ein- und Ausfuhr von Waren und technischen Daten geregelt ist.
- Vor der eigentlichen Ausfuhr von Produkten und Technologien, die der Kontrolle nationaler Regierungen unterliegen, beantragt die EADS Ausfuhrgenehmigungen und andere Genehmigungen, die dazu behördlicherseits erforderlich sind.
- Die EADS prüft neue Kunden und Lieferanten, um zu gewährleisten, dass diese keine Geschäftsbeziehungen mit Personen oder Unternehmen unterhalten, die nach geltendem Recht verboten sind.“

Organisation

Die EADS ist überall dort, wo sie geschäftlich tätig wird, unzähligen rechtlichen Bestimmungen unterworfen. Die EADS-Abteilung „Legal Affairs“ ist gemeinsam mit den Rechtsabteilungen der einzelnen Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten für die Implementierung und die Überwachung der Verfahrensweisen verantwortlich, die gewährleisten sollen, dass alle Aktivitäten der EADS den geltenden Gesetzen, Vorschriften und Erfordernissen entsprechen. Die Abteilung Legal Affairs ist zudem für alle

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Rechtsstreitigkeiten der Gruppe zuständig; auch die rechtliche Absicherung der Vermögensgegenstände der Gruppe und der Schutz des geistigen Eigentums fällt in den Zuständigkeitsbereich dieser Abteilung.

Der Corporate Secretary spielt zusammen mit den Unterabteilungen von Legal Affairs eine wichtige Rolle bei der Gestaltung und der Administration (i) der Corporate Governance-Verfahren der EADS und (ii) der juristischen Dokumentation der Delegation von Befugnissen und Zuständigkeiten sowie der Definition der Unternehmensführung der Gruppe und der internen Kontrollmechanismen.

Da alle Länder, aus denen EADS Verteidigungstechnologien exportiert, unterschiedliche Rüstungsexportkontrollvorschriften haben, ist die Compliance-Organisation innerhalb der EADS dezentralisiert.

Für Transaktionen mit Verteidigungsprodukten innerhalb der jeweiligen EADS-Herkunftsstaaten existieren nationale Zuständigkeiten.

Von diesen Organisationseinheiten werden betreut:

- der Einkauf (in Zusammenarbeit mit der beschaffenden Organisationseinheit) von Komponenten oder Subsystemen, die entweder als geheim eingestuft sind oder nur in eingeschränktem Maße ausgeführt werden dürfen;
- die Handhabung von als geheim eingestuftem Material und entsprechenden Daten innerhalb der EADS (in Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbeauftragten und der IT-Organisation); und
- die Beantragung von Ausfuhrgenehmigungen in den Ländern, aus denen das Material exportiert werden soll.

Alle diese Tätigkeiten werden regelmäßig von der Internen Revisionsabteilung überprüft.

Durchführung und Best Practices

Um nahe bei den jeweiligen Geschäftsbereichen zu agieren, hat die EADS ein dezentralisiertes Verfahren entwickelt. Es wurden Beauftragte für die Ausfuhrkontrolle ernannt und Ressourcen und Verfahrensweisen auf den Ebenen der jeweiligen Geschäftseinheiten und Standorte geschaffen, um die Einhaltung der Gesetze zur Waffenexportkontrolle im alltäglichen Geschäft (Astrium, Raumtransport, Eurocopter, Verteidigung) durch den Einsatz von verantwortlichen Personen am jeweiligen Standort zu gewährleisten.

Im Hinblick auf sonstige nationale und internationale Vorschriften seien beispielhaft die Geschäftseinheiten des Geschäftsbereichs Raumfahrt genannt, die gewährleisten, dass die Vorgaben der European Space Agency („ESA“) eingehalten werden, indem diese Vorgaben gemeinsam mit den Vorgaben der Kunden in langfristige, strategische Pläne integriert werden.

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI- Ref.	2004
Gerichtsentscheidungen in Kartellrechts- und Monopolregelungsfällen	SO6	Keine
Beschreibung von Richtlinien, Verfahren/Managementsystemen und Compliance-Mechanismen zur Verhinderung wettbewerbsfeindlichen Verhaltens	SO7	i) EADS-Verhaltenskodex einschließlich aller relevanter Bestimmungen im Hinblick auf die Einhaltung des Wettbewerbsrechts und ii) regelmäßige Analyse des rechtlichen Risikos, je nach den sich ergebenden Problemstellungen.

Anwendungsbereich: EADS

2.3.1.3 Corporate Governance Standards

Im Jahr 2004 hat das Board of Directors der EADS auch weiterhin die Leitprinzipien verfolgt, eine Wertsteigerung für die Anteilseigner zu erzielen und die geltenden Gesetze und Corporate Governance Prinzipien in den für die Gesellschaft relevanten Ländern einzuhalten, während gleichzeitig Corporate Governance-Best Practices besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Die Managementstruktur der EADS hat sich als leistungsfähig erweisen; es hat sich gezeigt, dass sie sehr wohl in der Lage ist, ihre Verpflichtung zur Schaffung einer nachhaltigen und ausgewogenen Beziehung zu allen Geschäftsinteressenten der EADS zu erfüllen. Die Förderung der Beziehungen zu Angestellten und Lieferanten sowie der Kundenzufriedenheit bleiben weiterhin die Grundlage des Erfolgs der EADS, ihrer Tätigkeiten und ihrer Unternehmenskultur.

Richtlinien

- „Die EADS ist entschlossen, im Bereich Corporate Governance einen sehr hohen Standard zu setzen. Wir verpflichten uns die sozialen und rechtlichen Anforderungen nicht nur einzubalten, sondern zu übertreffen, um die Transparenz von Management und Rechnungslegung zu gewährleisten.“
- Die EADS verpflichtet sich, bei allen Entscheidungen und Geschäftsbeziehungen, sowohl intern als auch extern, die genauesten und verlässlichsten Informationen und Unterlagen

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

zu liefern. Um den höchsten Standard der Verlässlichkeit zu erreichen, verbessert die EADS kontinuierlich ihre Verfahrensweisen für Interne Kontrolle und Risikomanagement.“

Organisation

Siehe „Teil 1/Kapitel 2. Corporate Governance“.

2.3.2 Nachhaltiges Wachstum

Die EADS liefert Technologien in den Bereichen Verteidigung und Luft- und Raumfahrt, die zu den fortschrittlichsten Technologien der Gegenwart zählen. Die EADS bemüht sich, die Anforderungen der Kunden im Hinblick auf wettbewerbsfähige, kosteneffiziente und innovative Technologien zu erfüllen. Die Entwicklung der Gruppe beruht auf der Fähigkeit, leistungsstarke Produkte und Dienstleistungen zu liefern. Eine nachhaltige Entwicklung erfordert die Konzentration auf Produktqualität, fortwährende Innovation und ein perfektes Lieferantenmanagement.

2.3.2.1 Produktqualität und Kundenzufriedenheit

Als Marktführer in den Sektoren Verteidigung und Luft- und Raumfahrt bemüht sich die EADS ständig darum, auf ihrer soliden Reputation im Hinblick auf ihre hervorragenden Produkte, Verfahrensweisen und Mitarbeiter aufzubauen. Im Sinne der kontinuierlichen Verbesserung und immer darauf bedacht, die Kundenzufriedenheit durch die Verbesserung von On-Time und On-Quality Lieferungen („OTOQD“) auszubauen, treibt die EADS jeden Bereich ihres Unternehmens dazu an, den bereits jetzt herausragenden Qualitäts- und Leistungsstandard sowohl intern als auch in der gesamten Lieferkette immer wieder in Frage zu stellen und zu verbessern.

Richtlinien

- „Die EADS ist fest entschlossen, das höchste Niveau der Kundenzufriedenheit zu erreichen, indem sie kontinuierlich an der Verbesserung der Qualität ihrer Produkte, Verfahren und Mitarbeiter arbeitet und die anspruchsvollsten Qualitätsmanagement-Systeme einsetzt.
- Durch ein konzernweit eingesetztes Bewertungsverfahren für Kunden bemüht sich die EADS aktiv um das Feedback ihrer wichtigsten Kunden.“

Organisation

Der Chief Quality Officer („CQO“) ist für die Förderung, das Training und die Unterstützung der Geschäftseinheiten bei der kontinuierlichen Verbesserung des OTOQD-Leistungsniveaus und bei der Sicherung und Verbesserung des Kundenvertrauens in die EADS zuständig.

Der CQO:

- sorgt für eine einheitliche EADS-Methodik, für Schulungen und die jeweils erforderliche Unterstützung bei der Umsetzung des konzernweiten Programms zur Messung und Verbesserung des Kundenvertrauens;
- verfügt über die neusten Kenntnisse in der Materie und bietet den Geschäftsbereichen Unterstützung beim Aufspüren und bei der Lösung von Problemen im Zusammenhang mit der Lieferkette und den Fertigungsverfahren;
- liefert eine einheitliche EADS-Methodik, die dazugehörigen Mittel und bietet den Geschäftseinheiten Schulungen und Unterstützung bei der Einarbeitung und dem Einsatz von „EADS Black Belt“-Experten zur Verbesserung der Abläufe;
- unterstützt die Geschäftsbereiche beim Austausch und der Schaffung sogenannter Quality Gates zur Verbesserung der Disziplin und Robustheit der wichtigsten Fertigungsschritte;
- stellt einfache aber hochwertige EADS-Messmethoden zur Verfügung und unterstützt deren Einsatz zugunsten einer einheitlichen OTOQD-Berichterstattung auf interner Ebene und in der gesamten Lieferkette;
- ist Vorsitzender des EADS Quality Council, der aus leitenden Vertretern aller Geschäftseinheiten besteht und Maßnahmen und Prioritäten beschließt sowie die Einführung von OTOQD in allen Geschäftsbereichen vorantreibt;
- arbeitet auf dynamische und flexible Weise mit einem kleinen Kernteam, das von hochrangigen Managern unterstützt wird, die aus den Geschäftseinheiten abgeordnet werden, und das die neuesten externen Erkenntnisse überall dort, wo es erforderlich ist, in allen Handlungsbereichen einbringt;
- bestellt und steuert ein Netzwerk von Experten der einzelnen Geschäftseinheiten, um zu gewährleisten, dass das Quality and Operational Excellence Programme („QOEP“) sich direkt an den Bedürfnissen, Prioritäten und an der Ausgereiftheit der jeweiligen Geschäftseinheiten orientiert;

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

- bietet den Geschäftseinheiten durch die Einführung und anfängliche Finanzierung externer Experten, die den Geschäftseinheiten bei der Verbesserung der Qualifizierungsprozesse helfen, eine echte Wertsteigerung;
- bietet den Geschäftseinheiten durch die Einführung und anfängliche Finanzierung externer Experten, die den Geschäftseinheiten bei der Identifizierung von Fehlern in der Lieferkette und der Entwicklung von korrigierenden Maßnahmen helfen, eine echte Wertsteigerung;
- vertritt die EADS in den maßgeblichen Gremien zur Festlegung von Qualitäts-Standards und Normen sowie vor den Aufsichtsbehörden, sowohl auf nationalem als auch auf internationalem Gebiet, wie es dem Status von EADS als weltweit tätiges Unternehmen in den Sektoren Verteidigung und Luft- und Raumfahrt entspricht; und
- vertritt das Umwelt-Netzwerk im CSR-Programm der EADS.

Durchführung und Best Practices

Das Qualitätsnetzwerk konzentriert sich darauf, durch die Verbesserung des OTOQD das Kundenvertrauen aufzubauen und folgt dem Motto: „*Egal, wie gut wir heute sind: Morgen werden wir noch besser sein*“.

Im Juni 2004 fanden zwei strategische Workshops (im Stil eines Top Executive Forums) statt, die sich mit dem Thema „Quality and Operational Excellence“ befasst haben. Bei diesen Veranstaltungen lieferten Führungspersonlichkeiten aller Geschäftseinheiten wertvolle Beiträge für die Entwicklungsphase einer konzernweiten Initiative zur Qualitätsverbesserung. Im Anschluss an diese Workshops wurde im zweiten Halbjahr 2004 eine umfangreiche Initiative für ein verbessertes Kundenvertrauen und eine gesteigerte Kundenzufriedenheit gestartet. Diese Initiative sieht die Umsetzung von betrieblichen Verbesserungen in allen Fertigungsverfahren vor, die zur OTOQ-Lieferung der Produkte und Dienstleistungen an Endkunden beitragen. Die Aufbauphase dieses Quality and Operational Excellence Programms ist nunmehr abgeschlossen und wird in Zusammenarbeit mit den Geschäftseinheiten der EADS in die Tat umgesetzt.

Das Quality and Operational Excellence Programme betrifft fünf Teilbereiche, in denen Verbesserungen erreicht werden sollen:

- die Messung der Kundenzufriedenheit und die entsprechende Reaktion auf das Kunden-Feedback; dabei sollen von Kunden gewünschte Prioritäten in den Verbesserungsprozess einbezogen werden;

- die strenge Beurteilung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Lieferkette, sowohl intern als auch mit den externen Lieferanten, und zwar in Anlehnung an Best Practices für Lieferketten, die weltweit agierende Unternehmen in anderen Industriesektoren einsetzen;
- umfangreiche Investitionen in die Fähigkeiten der Mitarbeiter, Probleme zu lösen, durch die Entwicklung einer besonderen und erstklassigen „EADS Black Belt“-Ausbildung und dem dazugehörigen Programm für die Weiterentwicklung, sodass auf effektive, kontinuierliche und nachhaltige Weise in so vielen Bereichen wie möglich Verbesserungen auf allen Ebenen des Unternehmens durchgeführt werden können;
- die Einführung von Quality Gates, die als wichtige Prüfstände in kritischen Vorgängen im Rahmen des jeweiligen Fertigungsprozesses dafür sorgen, dass potenzielle Probleme in späteren Phasen des Fertigungsprozesses frühzeitig erkannt und eliminiert werden; und
- auf höchster Ebene und in allen Geschäftsbereichen die OTOQD-Performance und die Kundenzufriedenheit zu messen und zu prüfen, damit diese Themen von oberster Stelle aus im gesamten Unternehmen auf allen Ebenen priorisiert werden.

Die Qualitätsrichtlinien und -anforderungen werden den Lieferanten mitgeteilt, damit diese die EADS-Standards auch für sich einführen.

Die wichtigsten Performance-Indikatoren werden im Bericht über das Geschäftsjahr 2005 enthalten sein.

2.3.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen

Entwicklungsstrategie

Richtlinien

- „*Unsere Entwicklungsstrategie zielt durch die Verbesserung der Qualität von Produkten und Dienstleistungen sowie der Effizienz der Verfahrensweisen auf eine steigende Konkurrenzfähigkeit ab. Zwei wichtige Stützpfiler unserer Strategie sind das EADS-Netzwerk Forschung & Technologie („F&T“) und das Forschungszentrum des Unternehmens“ (Corporate Research Center, „CRC“).*“

Organisation

Die EADS-Entwicklungsstrategie ist sowohl zentral als auch dezentral ausgerichtet. Dabei liegt die Verantwortlichkeit für Forschung und Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen, die den Anforderungen der Kunden gerecht werden und wettbewerbsfähige Lösungen bieten, die vom Markt erwartet werden, dezentral bei den einzelnen

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Geschäftseinheiten. Die zentralen Bemühungen werden sowohl im F&E-Netzwerk der EADS als auch im Forschungszentrum des Unternehmens (dem CRC) deutlich.

Das F&T-Netzwerk koordiniert innerhalb aller Geschäftseinheiten gemeinsame Aktivitäten der Bereiche Forschung und Technologie. Es ermöglicht den Informationsfluss und den Austausch von Forschungsergebnissen innerhalb der Gruppe und gestattet den Aufbau eines gemeinsamen F&T-Programms, das über ein langfristiges Innovationspotenzial verfügt. Das Netzwerk deckt 18 technologische Spezialgebiete von bereichsübergreifender Bedeutung ab, darunter auch die Themen Werkstoffe und Strukturen, Elektronik, Navigation und Steuerung und Bildverarbeitung. Um einen Austausch über die Best Practices zu schaffen und Kosten zu sparen, ist das F&T-Netzwerk so strukturiert, dass ein Austausch zwischen Fachleuten und Management erleichtert wird. Das Netzwerk arbeitet auch mit externen Geschäftsinteressenten, anderen Unternehmen, Industrieorganisationen, Forschungslabors und Universitäten zusammen.

Das CRC unterstützt das F&T-Netzwerk dadurch, dass es eine Plattform für den Wissensaustausch bietet und mögliche Synergien innerhalb der Gruppe aufzeigt. Das CRC hat seine Hauptstandorte in München und Paris. Zusätzliche Außenstellen in Hamburg und Toulouse arbeiten größtenteils Airbus zu, dem größten CRC-Kunden. Weitere Büros wurden in den Jahren 2003 (Moskau) und 2004 (Singapur) eröffnet. Für das CRC arbeiten rund 600 Mitarbeiter einschließlich der Werkstudenten, die hier ihre Promotionen vorbereiten oder Universitätspraktika absolvieren.

Siehe auch „Teil 1/1.1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

Durchführung und Best Practices

Programme für die Entwicklung von Technologien werden mit der Unterstützung eines starken Netzwerks von Top-Experten der einzelnen Geschäftseinheiten gemeinsam mit dem F&T-Netzwerk und dem CRC der EADS geführt.

Im Jahr 2004 hat das F&T-Netzwerk mit 127 Projekten, an denen mehr als 1.200 Experten der Gruppe beteiligt waren, gemeinschaftliche Aktivitäten im Wert von etwa € 89 Millionen (€ 85 Millionen in 2003) generiert.

Hinsichtlich der selbstfinanzierten F&E-Investitionen der Luft- und Raumfahrtunternehmen weltweit stand EADS an erster Stelle auf dem F&E-Scoreboard der britischen Industrie- und Handelskammer.

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004		2003	
		In Mrd. €	Prozentualer Anteil am Ertrag	In Mrd. €	Prozentualer Anteil am Ertrag
F&E-Aufwand	-	~5,0	15,7	4,8	15,9
Selbstfinanzierte F&E	-	2,1	6,6	2,2	7,3
F&T-Aufwand	-	0,51	1,6	0,45	1,5

Anwendungsbereich: EADS

2004 wurde die sogenannte **Advanced Technology Initiative** gestartet, um im gesamten Unternehmen die Effizienz der Bereiche Entwicklung und F&T zu steigern. Die Initiative verfolgt zwei Hauptrichtungen: Die Eine konzentriert sich auf den Leistungsvergleich und die Vorhersage der Entwicklung von Technologien zur Ausarbeitung eines technologischen Maßnahmenplans, während die Andere sich mit der Förderung externer Partnerschaften befasst. Das Verfahren für den Leistungsvergleich und die Vorhersage der Entwicklungen zielt darauf ab, anhand der Anforderungen an die Produktentwicklung und der Analyse neuer Technologien Trends der Zukunft zu identifizieren. Dabei wird auch auf externe Erfahrungen und Expertise zurückgegriffen, um andere Perspektiven und neue Ansichten einzubringen.

Das Unternehmen beabsichtigt, durch die Konzentration auf externe Partnerschaften die verfügbaren Ressourcen besser zu nutzen, indem es die verstärkte Zusammenarbeit mit europäischen Initiativen und Programmen der EADS-Herkunftsstaaten anstrebt. Zur Verbesserung der Verbindungen der EADS zu öffentlichen Forschungslabors und Universitäten wurde die Unternehmensstiftung für Forschung (Fondation d'Entreprise) bei der EADS Frankreich ins Leben gerufen. Sie dient der fachgebietsübergreifenden Forschung auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrttechnologie und dem Austausch zwischen Forschern aus Regierungseinrichtungen, aus der privaten Industrie und aus höheren Bildungseinrichtungen. Andere Initiativen für die Verbesserung der Zusammenarbeit mit öffentlichen Forschungsinstituten und Universitäten sind in Deutschland, Spanien, Großbritannien und den USA vorgesehen.

Förderung und Schutz der Innovation: Geistiges Eigentum

Richtlinien

- „*Einer der bedeutendsten Vermögenswerte von EADS ist ihr geistiges Eigentum („IP“), einschließlich der Patente, Marken und des Know-hows, der Urheberrechte und der anderen urheberrechtlich oder anderweitig geschützten Informationen. Die EADS verfolgt eine Politik, durch die sie ihr kommerziell*

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

wichtiges geistiges Eigentum etablieren, schützen, erhalten und verteidigen kann. Die Rechte an diesem geistigen Eigentum werden auf angemessene Weise genutzt.

- Die EADS respektiert die gültigen Urheberrechte anderer. Sie vervielfältigt und nutzt die Software oder andere lizenzierte Technologien anderer Lieferanten nur in dem durch den jeweiligen Lizenzvertrag oder durch gesetzliche Bestimmungen festgelegten Ausmaß.“

Organisation

Geistiges Eigentum, wie Patente, Marken und Know-how, spielen bei der Herstellung und dem Schutz der EADS-Technologien und -Produkte eine wichtige Rolle. Durch die Nutzung der Rechte an geistigem Eigentum ist die EADS in der Lage, ihre Wettbewerbsposition im Markt aufrechtzuerhalten und ihre Produkte ungehindert herzustellen und zu verkaufen.

Jede der Tochtergesellschaften der EADS-Gruppe besitzt geistiges Eigentum, das sich auf deren jeweiliges Tätigkeitsfeld bezieht. Das in der EADS-Gruppe eingesetzte geistige Eigentum kann sich entweder direkt im Besitz der Tochtergesellschaft befinden, die es erworben hat, oder von EADS lizenziert werden, wenn dieses geistige Eigentum für die Gruppe von gemeinsamem Interesse ist. Die EADS selbst verfügt ebenfalls über geistiges Eigentum oder hat entsprechende Lizenzverträge mit ihren Tochtergesellschaften abgeschlossen.

Die EADS zentralisiert und koordiniert das IP-Portfolio der Gruppe, verwaltet das geistige Eigentum zusammen mit ihren Tochtergesellschaften und fördert die Lizenzvergabe von gemeinsamem geistigen Eigentum unter den Tochtergesellschaften. Des Weiteren stellt die EADS sicher, dass die zum Schutz der Vertraulichkeit des geistigen Eigentums der Gruppe erforderlichen Verfahren angewendet werden, und dass (im Fall von Joint Ventures) die Rechte Dritter durch entsprechende Vertragsgestaltung gesichert werden.

Die Vertragsbedingungen für Lieferanten werden gegenwärtig verschärft und jeweils angepasst, soweit es um Geschäfte mit Ländern geht, in denen es weniger strenge IP-Gesetze gibt. Die Beschaffungsstrategie umfasst zudem, Verträge in einzelne Teil zu segmentieren, um das Risiko der Industriespionage zu reduzieren.

Durchführung und Best Practices

Zur Wertsteigerung der Gruppe fördert EADS Industrieforschung & Technologie den konzernweiten Wissensaustausch unter allen Geschäftseinheiten und die

gemeinsame Nutzung von Ressourcen, Kompetenzen sowie Forschungsmitteln und Budgets, um neues Wissen zu entwickeln und zu sammeln.

So müssen beispielsweise alle F&E-Verträge zwischen Geschäftseinheiten der Gruppe IP-Klauseln enthalten, die den Informationsfluss gestatten (EADS F&T Netzwerk Vorschriften). Im Jahr 2004 bestand das EADS-IP-Portfolio aus etwa 4.400 Erfindungen, die von mehr als 13.000 Patenten geschützt werden.

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref	2004
Patente und Erfindungen	-	In 2004 meldete die EADS-Gruppe 521 neue Erfindungen an, von denen einige von mehreren Patenten geschützt werden. Am Ende von 2004 bestand das EADS-Portfolio aus insgesamt 13.515 Patenten.

Anwendungsbereich: EADS

2.3.2.3 Lieferantenmanagement: Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten.

Richtlinien

- „Lieferanten haben einen großen Einfluss auf den Wert der EADS-Produkte und spielen eine wichtige Rolle für die Kundenzufriedenheit. Deshalb strebt die EADS eine vollständige Integration der Lieferanten in ihre geschäftsethischen Aktivitäten an.
- Die Beschaffungsprinzipien der EADS fördern beiderseits gewinnbringende Beziehungen zu den Lieferanten; gleichzeitig verpflichten diese Beschaffungsprinzipien der EADS alle Lieferanten dazu, verantwortungsvoll zu handeln und die Standards und Anforderungen der EADS auf allen Ebenen der Lieferkette zu implementieren.
- Die EADS verpflichtet sich zu langfristigen Beziehungen und Partnerschaften mit ihren Lieferanten, insbesondere bei der Entwicklung von technischem Know-how.“

Die Vision der EADS auf dem Gebiet der Beschaffung sieht die Schaffung eines Wettbewerbsvorteils durch die Gewinnung und Integration der weltbesten Lieferanten vor, zu denen gute Geschäftsbeziehungen entwickelt werden sollen. Die Beschaffungsstrategie soll der Umsetzung dieser Vision dienen.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Organisation

Jede Geschäftseinheit der EADS hat ihr eigenes Beschaffungsfunktionsfeld und ihren eigenen Procurement Director, der Mitglied des Managementteams der Geschäftseinheit ist.

Die Procurement Directors aller Geschäftseinheiten und Mitglieder der Corporate Sourcing Function bilden das Procurement Directors Board. Diese Gruppe, deren Vorsitzender der EADS Chief Procurement Officer ist, trifft sich regelmäßig, um Initiativen zur weiteren Umsetzung der EADS-Beschaffungsstrategie sowie andere geschäftseinheitübergreifende Interessen zu besprechen und zu beschließen.

EADS Corporate Sourcing ist der strategische Architekt der Beschaffungsfunktionen und gibt konzernweit die allgemeine Marschrichtung für alle Beschaffungsmaßnahmen vor, vor allem in Bezug auf die grundlegenden Bestandteile der Beschaffungsstrategie, d. h. Beschaffungsmarketing, Gemeinsame Beschaffung, Lieferantenbewertung sowie die Verteilung von Chancen und Risiken.

Beschaffungsmarketing dient der Identifizierung der besten potenziellen Lieferanten weltweit und deren Einstufung in Bezug auf ihre Fähigkeiten und Zertifizierungen. Beschaffungsmarketing gewinnt immer mehr an Bedeutung, da die EADS für die Unterstützung der globalen Produktionsstrategie der EADS neue globale Liefermärkte ins Auge fasst.

Gemeinsame Beschaffungsmassnahmen ermöglichen die konzernweite Steigerung der Kaufkraft. Eine Gruppe von Chefeinkäufern bündelt die Beschaffungsvolumina bestimmter Materialgruppen, um so über größere Volumina verhandeln zu können. Dadurch wird auch gewährleistet, dass alle Geschäftseinheiten der EADS jeweils denselben Ansprechpartner bei einem Zulieferer haben.

EADS Corporate Sourcing identifiziert die besten Vorgehensweisen für die Beschaffung und führt konzernweit einheitliche Verfahren und Hilfssysteme ein. In den letzten Jahren hat dieses Team konzernweit das e-Procurement Tool eingeführt. Die modernsten Systeme für elektronische Ausschreibungen haben sich sowohl für die EADS als auch für die Lieferanten bestens bewährt und garantieren die faire und gleiche Behandlung aller Lieferanten. Digitale Kataloge harmonisieren, vereinfachen, beschleunigen und automatisieren den Bestellvorgang für Waren des täglichen Bedarfs; davon profitieren sowohl die EADS als auch ihre Zulieferer.

EADS Corporate Sourcing erleichtert zudem die Kommunikation mit Hauptlieferanten, die mehrere Geschäftseinheiten beliefern. Die Strategie eines gemeinsamen Lieferanten verstärkt konzernweite Initiativen und fördert die Diskussion der Beziehung zu diesem Lieferanten auf der Ebene des Top-Managements. Durch diese Strategie erfreuen sich zudem alle Geschäftseinheiten in Bezug auf ihre jeweiligen Anliegen einer angemessenen Aufmerksamkeit des Lieferanten.

Das EADS-Verfahren zur Lieferantenbewertung und dessen Weiterentwicklung gewährleistet, dass die Leistungen der Lieferanten regelmäßig bewertet werden. Lieferanten können davon ausgehen, dass von allen Unternehmensbereichen dasselbe Verfahren mit identischen Kriterien (Verkauf, Logistik, Qualität, Technischer Support und Kundendienst) verwendet wird. Die Lieferanten haben Einblick in diese Bewertungen, die als Grundlage für Gespräche über weitere Verbesserungen und die erforderlichen oder geplanten Entwicklungen dienen.

Da die die EADS für ihre Produkte Beschaffungen in großem Umfang tätigt und die angeschafften Systeme, Ausrüstungen und Strukturen zudem sehr komplex sind, zieht die EADS langfristige, zuverlässige, stabile und beiderseits gewinnbringende Beziehungen mit wichtigen Lieferanten vor. Partnerschaften bleiben denjenigen Lieferanten vorbehalten, die dauerhaft hervorragende Leistungen erbringen und ein langfristiges und glaubwürdiges Interesse an den Geschäftsinteressen der EADS demonstrieren und diese Interessen mit ihren eigenen Entwicklungen und Investitionen unterstützen können.

Prinzipiell gilt für diese Partnerschaften der EADS, dass Lieferanten in den Anfangsphasen der Entwicklung involviert und einbezogen werden. Sowohl die Geschäftsrisiken wie auch die sich bietenden Möglichkeiten sollten mit dem Lieferanten geteilt werden. Die Beschaffungsrichtlinien der EADS-Geschäftseinheiten befassen sich mit allen typischen Risikoarten und machen Vorschläge, wie diese in Verträgen der EADS gehandhabt werden sollen.

Die Beschaffungsrichtlinien legen auch Prinzipien und Richtlinien für Geschäfte mit aktuellen und künftigen Lieferanten fest. Diese Richtlinien geben vor, wie Partnerschafts-Beziehungen im Interesse aller Beteiligten fair gehandhabt werden müssen und wie Streitigkeiten professionell beigelegt werden, und zwar so schnell wie möglich und gemäß den Partnerschaftsverträgen.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Die Beschaffungsmaßnahmen reflektieren zudem die Anforderungen des UN Global Compact Abkommens. Als Mitglied des UN Global Compact ist die EADS dafür verantwortlich, diese Prinzipien in ihrer Lieferkette anzuwenden, und fordert ihre Lieferanten dazu auf, die allgemeingültigen Standards in den Bereichen der Menschenrechte, der Umwelt und des Beschäftigungswesens zu respektieren.

Da die meisten Lieferanten in der EU oder Nordamerika ansässig sind, kann die EADS von ihnen erwarten, dass sie die Gesetze und Vorschriften in Bezug auf die Umwelt und soziale Angelegenheiten befolgen. Da die EADS beabsichtigt, ihre globalen Beschaffungsaktivitäten zu verstärken, zieht EADS in Erwägung, bestimmte Kriterien betreffend die Verantwortung in der Gesellschaft (CSR-Kriterien) in das Verfahren zur Bewertung der Lieferanten aufzunehmen.

Durchführung und Best Practices

Da zwei Drittel der Erträge der EADS von externen Lieferanten abhängig sind, ist ein effektives und effizientes Relationship Management im Hinblick auf die Lieferanten ein wichtiger Faktor für den Erfolg der EADS. Hierbei konzentriert sich die EADS auf ihre Hauptlieferanten. Die 60 wichtigsten Lieferanten decken bereits 60 % des Beschaffungsvolumens, die wichtigsten 250 Lieferanten decken 75 % des Geschäfts.

Komplexe Systeme und Ausrüstungen stellen 40 % des Beschaffungsumfanges der EADS dar. Strukturen-, material- und produktbezogene Dienstleistungen machen ebenfalls 40 % aus, die indirekte Materialbeschaffung beläuft sich auf 20 %.

Obwohl die EADS bei ihren Lieferanten gerne den Status eines wichtigen Kunden für sich beansprucht, will sie, dass diese Lieferanten unabhängig und in Sachen technologischer Entwicklungen immer auf dem neusten Stand bleiben. Im Durchschnitt erzielen die Lieferanten der EADS maximal 10 % ihrer Gesamterträge aus dem Geschäft mit der EADS.

Der Großteil des Beschaffungsvolumens der EADS wird von Großunternehmen abgedeckt. Der Rest verteilt sich auf eine große Zahl von kleinen und mittleren Unternehmen (gemäß

der Definition der Europäischen Kommission also Unternehmen, die weniger als 250 Angestellte haben und weniger als € 40 Millionen Umsatz erwirtschaften).

Die Beschaffungsmaßnahmen konzentrieren sich auf die EADS-Herkunftsstaaten Frankreich, Deutschland, Großbritannien und Spanien, sowie die USA. Die Beschaffung außerhalb der EU und Nordamerika hält sich noch in Grenzen. Die EADS plant jedoch ihre globalen Beschaffungsmaßnahmen zu erweitern, um die weltweiten Ressourcen besser zu nutzen und so auch den Vertrieb zu stärken.

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004	2003
		Prozentualer Anteil am gesamten Beschaffungsvolumen	Prozentualer Anteil am gesamten Beschaffungsvolumen
Beschaffungsvolumen: Aufgliederung pro Land der wichtigsten 10 Länder	EC11		
Frankreich		32	31
Deutschland		22	24
USA		22	21
Großbritannien		12	12
Spanien		4	4
Italien		2	2
Niederlande		1	2
Belgien		1	1
Kanada		1	1
Schweiz		1	1

Anwendungsbereich: EADS

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004	2003
		Prozent des Ertrags	Prozent des Ertrags
Bedeutung der Beschaffungen	EC3	68	67

Anwendungsbereich: EADS

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004		2003	
		Prozentualer Anteil		Prozentualer Anteil	
Abhängigkeitsgrad von strategisch wichtigen Lieferanten (durchschnittlicher Prozentanteil am Beschaffungsvolumen von EADS pro Lieferant im Verhältnis zu seinen Erträgen, bestimmt für die 25 wichtigsten Lieferanten)	–	Lieferantendaten zum Druckdatum nicht verfügbar		15	
Abhängigkeitsgrad von strategisch wichtigen Lieferanten (durchschnittliches Verhältnis des Beschaffungsvolumen von EADS pro Lieferant zum Ertrag des jeweiligen Lieferanten)	–	Lieferantendaten zum Druckdatum nicht verfügbar		10	

Anwendungsbereich: EADS

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004		2003	
		Prozentualer Anteil am Gesamterwerb		Prozentualer Anteil am Gesamterwerb	
Aufgliederung der Beschaffungen nach Regionen	–				
Europa		76		77	
USA		22		22	
Restliche Welt*		2		1	

Anwendungsbereich: EADS, *inklusive < 1% in Ländern, die keine Mitglieder der OECD sind

2.3.3 Umweltschutz

Die Umweltschutzrichtlinien der EADS befassen sich mit allen Phasen des Lebenszyklus' eines Produkts, vom Entwurf und Design, über die Herstellung und die Produktbetreuung

bis hin zu den Umwelteinwirkungen der Standorte EADS. Die EADS will sicherstellen, dass all ihre Geschäftseinheiten die Gesetze und Vorschriften der jeweiligen Länder einhalten, in denen sie tätig sind. Die EADS ist zahlreichen nationalen, regionalen und lokalen Umweltgesetzen und -vorschriften, aber auch den Umweltgesetzen und -vorschriften der EU unterworfen. Diese Vorschriften regeln Schadstoffemissionen in die Umwelt, in Oberflächengewässer und in das Grundwasser sowie die Entsorgung und Wiederaufbereitung von Abfällen.

Richtlinien

„Reduzierung der Umwelteinflüsse der EADS-Tätigkeiten

- Die EADS ist sich der Auswirkungen vollkommen bewusst, die ihre Aktivitäten auf die Umwelt haben, und ist dabei der Auffassung, dass die Überwachung und Reduzierung dieser Auswirkungen für ihre Aktivitäten in Bezug auf ihre Verantwortung in der Gesellschaft (CSR) von grundlegender Bedeutung sind.
- Die EADS verpflichtet sich zur kontinuierlichen Verringerung der Umweltbelastungen, und zwar weit über ihre rechtlichen Verpflichtungen hinaus. Es ist die Aufgabe der Tochtergesellschaften und Standorte der EADS, sicherzustellen, dass alle Gesetze und Vorschriften der Länder, in denen sie tätig sind, eingehalten werden. Die EADS-Gruppe fördert die umwelttechnische Zertifizierung ihrer Herstellungsverfahren.“

Berücksichtigung der Auswirkungen, welche die EADS-Produkte innerhalb ihres Lebenszyklus auf die Umwelt haben:

- Die Verbesserung der umwelttechnischen Eigenschaften von Produkten im Verlauf ihres Lebenszyklus ist für die EADS und ihre Kunden von großer Bedeutung.
- Zur Verbesserung der umwelttechnischen Eigenschaften ihrer Produkte fördert die EADS die aktive Berücksichtigung von Umweltkriterien durch einen Öko-Design-Ansatz in allen Phasen des Lebenszyklus dieser Produkte.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Organisation

Die Berücksichtigung von Umweltaspekten im Rahmen der Konzerntätigkeit fällt traditionell in den Verantwortungsbereich der Geschäftseinheiten und Standorte. Die Herstellungsprozesse und Produktzertifikate aller EADS-Unternehmen werden von den Behörden streng kontrolliert und geprüft. Darüber hinaus sind Umweltkriterien Teil der von den Kunden der EADS verlangten Produkteigenschaften.

Die EADS hat sich bemüht, an allen ihren Standorten die Berichterstattung und die Einhaltung der Vorschriften zu standardisieren, und investiert in Projekte, die sich mit der Erforschung und Entwicklung von umwelttechnischen Verbesserungen und umwelttechnisch optimierten Prozessen befassen.

Für die Berichterstattung über den Umweltschutz ist der CQO verantwortlich. Diese Berichterstattung für Umweltangelegenheiten soll auf bestehenden Netzwerken aufbauen, die bereits in den Gründerunternehmen der EADS existierten. Die Umsetzung von Umweltschutzmassnahmen in der Gruppe muss periodisch überwacht werden. Zudem muss der Austausch von Best Practices und die Verteilung der auf europäischer und nationaler Ebene generierten Informationen zu diesem Thema unterstützt werden.

Die EADS beteiligt sich an Umwelt-Arbeitsgruppen von Industrieorganisationen wie GIFAS in Frankreich, BDLI in Deutschland oder der SBAC in Großbritannien.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Durchführung und Best Practices

Im Jahre 2003 erhielt die Geschäftseinheit Militärische Flugzeuge das „Umweltzertifikat“, das die Einhaltung der Vorschriften und gute Verfahrensweisen im Hinblick auf den Umweltschutz bescheinigt.

Durch diese Auszeichnung wurden diverse Initiativen zur Emissionsverringerung honoriert, wie z.B. der Einsatz virtueller Testmethoden in Flugsimulationen (zur Verringerung der Zahl der Testflüge), den Ersatz von Heizöl durch Naturgas für Heizzwecke (wodurch Schwefeloxide, Feststoffabfälle, Kohlenmonoxid und andere Emissionen reduziert werden) sowie die Verwendung von erneuerbaren Energien (wie Solarzellen für die Warmwasserbereitung).

Im Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge kontrolliert die EADS die Energieverluste und ersetzt Fluorchlorkohlenwasserstoffe durch Fluorkohlenwasserstoffe in Kühlräumen und Klimaanlage. Zudem werden bestimmte Brennstoffe durch Brennstoffe mit effektiverer Verbrennung ersetzt und erneuerbare Energien für die Warmwasserversorgung verwendet. Die EADS stoppt zudem die Verwendung von asbesthaltigen Materialien und nutzt selektive Abfallsammelverfahren, um später eine bessere Verwertung zu ermöglichen. Des Weiteren verwendet sie verstärkt Recycling-Materialien.

Über die letzten vier Jahre haben Aktionen zum Schutz der Umwelt bei Eurocopter trotz des steigenden Umsatzes den Wasserverbrauch um fast 5 % und den Energieverbrauch um fast 9 % gesenkt. Im gleichen Zeitraum wurde die Metallbelastung von Abwässern praktisch um die Hälfte reduziert.

Insgesamt werden derzeit von der EADS mehr als € 30 Millionen für F&T-Projekte ausgegeben, die sich mit der Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Produkten und Verfahren befassen.

Des Weiteren arbeiten Airbus und Sogerma beispielsweise gemeinsam daran, künftigen Gesetzesauflagen für die Entsorgung von Flugzeugen zuvorzukommen. Zusätzlich werden Aspekte des Umweltschutzes bei allen F&E-Projekten berücksichtigt.

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004
ISO 14001-Zertifizierung / EMAS-Registrierung – Liste der zertifizierten Standorte	–	20
Liste der EU ETS-Standorte	–	12
Summe der CO ₂ -Emissionen	EN8	~334.000 t
Summe der CO ₂ -Emissionen, soweit deklariert unter EU ETS	EN8	200.000 t
Direkter Energieverbrauch aufgeteilt je nach Hauptquelle (Strom, Heizöl, Erdgas)	EN3	~2.900.000 MWh
Volatile, organische Mischmissionen	EN10	~3.000 t
Gesamter Wasserverbrauch	EN5	~4.700.000 m ³
Gesamtes Abwasservolumen	EN12*	~2.700.000 m ³
Summe des anfallenden Giftmülls	EN11	~39.000 t
Summe des anfallenden nicht gefährlichen Mülls	EN11	54.000 t

* Referenzwert GRI in kg/Jahr

Anwendungsbereich: Umfasst 85 % des EADS-Personals, Daten für 2004 zusammengestellt aus verfügbarem Datenmaterial, Definitionen müssen auf die verschiedenen Länder abgestimmt werden, in denen EADS geschäftlich tätig ist.

Airbus hat dieses Jahr bereits zum dritten Mal einen Umweltbericht veröffentlicht, der auf der Webseite www.airbus.com verfügbar ist.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

2.3.4 Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgeber

2.3.4.1 Organisation der Arbeit

Zum 31. Dezember 2004 betrug die Anzahl der bei EADS Beschäftigten 110.662. Die Zahl der Beschäftigten ist trotz der Umstrukturierung des Bereiches Raumfahrt im Vergleich zu 2003 um 1,4 % gestiegen; dieser Anstieg erfolgte vor allem bei Airbus.

Im Jahr 2004 gab es bei der EADS 4.952 (7.877 in 2003) Neueinstellungen, davon 2.643 bei Airbus. Gleichzeitig haben 4.108 Beschäftigte die EADS verlassen (im Vergleich zu 5.543 in 2003).

Insgesamt arbeiten 97 % aller EADS-Beschäftigten an den mehr als 80 Fertigungsstandorten in Europa.

Die folgenden Tabellen zeigen die Zahlen der Beschäftigten der EADS nach Geschäftsfeldern und Regionen. Die Beschäftigten von Unternehmen, die in den Büchern der EADS anteilmässig erfasst werden (wie bei ATR, MBDA und Astrium) sind in den Tabellen mit dem jeweiligen Anteil berücksichtigt.

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref	31. Dezember 2004	31. Dezember 2003
EADS-Beschäftigte je Geschäftsbereich	LA1		
Airbus		51.959	49.520
Militärische Transportflugzeuge		3.856	3.428
Luftfahrt		18.244	18.031*
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme		24.268	24.844*
Raumfahrt		11.053	11.991**
Zentrale und Forschungszentrum		1.282	1.321***
EADS gesamt		110.662	109.135

* Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge wurde im September 2003 vom Geschäftsbereich Luftfahrt zum Geschäftsbereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme verlegt.

** Im Jahr 2003 hat sich die Konsolidierungsquote für Astrium von 75 % auf 100 % verändert, was zu 2.279 zusätzlichen Beschäftigten geführt hat

*** Inklusive der Beschäftigten von EADS Nordamerika seit Dezember 2003.

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	31. Dezember 2003		31. Dezember 2004	
		Anzahl	Prozentsatz	Anzahl	Prozentsatz
EADS-Beschäftigte nach Regionen	LA1				
Frankreich		42.807	38,7	42.858	39,3
Deutschland		40.325	36,4	41.103	37,7
Spanien		8.435	7,6	8.063	7,4
Großbritannien		14.045	12,7	13.125	12,0
Italien		734	0,7	682	0,6
USA		2.166	2,0	2.554	2,3
andere Regionen		2.110	1,9	750	0,7
EADS gesamt		110.662	100,0	109.135	100,0

* Die Beschäftigtenzahl für „andere Regionen“ umfasst Mitarbeiter aus 12 anderen Ländern.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004
		Prozentsatz
Teilzeitverträge	LA1	
Frankreich		3,7
Deutschland		3,2
Spanien		0,02
Großbritannien		0,82
USA		0,0
Restliche Welt		1,3
EADS gesamt		2,87

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004
		Prozentsatz der gesamten Beschäftigten
Aufteilung nach Beschäftigungstyp (Vollzeit/Teilzeit)	LA1	98,1

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	31. Dezember 2004
Mitarbeiter je Altersgruppe	LA1	
18-25		6.812
26-35		26.081
36-45		37.544
46-55		34.565
56-65		10.984
EADS gesamt		115.986*

* Konzernunternehmen werden zu 100 % berücksichtigt

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	31. Dezember 2004
Durchschnittsalter der Mitarbeiter	LA1	
Frankreich		41,58
Deutschland		42,14
Spanien		42,9
Großbritannien		41,73
USA		42,41
Restliche Welt		39,47
EADS gesamt		41,89

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004
Durchschnittliche Arbeitszeit pro Woche	–	Je nach Land und Führungsebene 35 – 40 Stunden
Gesamter Lohn-/Gehaltsbetrag*	EC5	€ 7,9 Mrd.
EADS-Erfolgsbeteiligung	–	€ 200 Mio.

* Inklusive Mitarbeiter- und Lohnkosten, Erfolgs- und Gewinnbeteiligung, Umstrukturierungskosten, Pensions- und sonstige Kosten.

Die EADS hat ein innovatives Management des Personalwesens mit europäischen Richtlinien entwickelt; dabei werden auch nationale Rechtsvorschriften berücksichtigt.

2.3.4.2 Organisation des Personalwesens

Der Hauptauftrag des Personalwesens der Gruppe ist es, zu gewährleisten, dass die EADS als integrierter Konzern Weltklasse-Mitarbeiter anzieht, entwickelt und dauerhaft halten kann. Das Personalwesen garantiert auch die kontinuierliche Integration und Internationalisierung der Gruppe und arbeitet in allen Strukturen und Geschäftsbereichen der Organisation am Aufbau eines Gemeinschaftsgefühls. Die Personalabteilung untersteht der Verantwortung von Jussi Itävuori, der Mitglied des Executive Committee ist.

Das Personalwesen der Gruppe ist weltweit für die strategische Führung in Personalangelegenheiten zuständig und arbeitet eng mit den Geschäftsbereichen und Geschäftseinheiten zusammen; mit Ausnahme des Managements, das der Verantwortung des Konzern-Personalwesens untersteht, sind die Geschäftseinheiten jeweils für die Beschäftigten vor Ort zuständig.

Die Personalbereiche arbeiten eng zusammen; auf der Arbeitsebene koordinieren sie sich und tauschen sich zu Best Practices aus. Auf europäischer und nationaler Ebene finden regelmäßige Treffen der Leiter der Personalabteilungen statt. Inzwischen wurde eine globale Datenbank des Personalwesens geschaffen.

Auf der Ebene der Gesellschaft sind vier Abteilungen am globalen EADS-Personalmanagement beteiligt: Planung und Richtlinien, Bezahlung und Sonderleistungen, Corporate Business Academy („CBA“) und Managemententwicklung. Sie sind verantwortlich für:

- das Management der Personalentwicklung der 200 wichtigsten Positionen in der Gesellschaft;
- die Gestaltung von Richtlinien, Anleitungen und Hilfsmitteln für alle konzernübergreifenden Personalmaßnahmen, wie z. B. Ernennungen, Arbeitsplatzwechsel, Auslandseinsätze, Gehälter und Sonderleistungen, e-Personalwesen, etc.;
- Organisation und Durchführung von Schulungen für alle leitenden Angestellten sowie für potenzielle, künftige Führungskräfte mithilfe der CBA und Koordination der Schulungsmaßnahmen für alle Angestellten innerhalb der Gruppe; und

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

- Verbesserung des Austauschs der Best Practices im EADS-Personalwesen.

2.3.4.3 Richtlinien des Personalwesens

Gesundheit und Sicherheit: Bereitstellung einer sicheren Arbeitsumgebung für EADS-Angestellte und -Subunternehmer

Richtlinien

- „Die EADS ist der Ansicht, dass der Schutz der Gesundheit und Sicherheit ihrer Angestellten an ihrem Arbeitsplatz für die EADS-Gruppe ein extrem wichtiges und vorrangiges Thema ist.
- Die EADS verpflichtet sich dazu, ihren Angestellten sichere und gesunde Arbeitsbedingungen zu bieten. Es ist die Aufgabe der EADS-Geschäftseinheiten und der Tochtergesellschaften, die Gesundheits- und Sicherheitsrichtlinien umzusetzen. Dabei sind die Bewertung und frühzeitige Erkennung von Problemen sowie das Risikomanagement und die Berücksichtigung aller speziellen Belange sowie die Bedürfnisse der Menschen von Bedeutung.“

Organisation

Die Verantwortung für das Management des Bereichs Gesundheit und Sicherheit liegt bei den jeweiligen Standorten und richtet sich nach den nationalen Vorschriften.

Die Sorge für EADS-Angestellte und das EADS-Know-how

Richtlinien

- „Angesichts der besonderen Art der Einrichtungen in der EADS-Gruppe, die für viele Aktivitäten in den Bereichen der nationalen Verteidigung und empfindlicher ziviler Märkte verwendet werden, werden die Zugangsbedingungen und die Bedingungen für Bewegungen innerhalb der Anlagen und Einrichtungen von amtlichen Verordnungen geregelt und richten sich nach zwei Prinzipien:
 - Der Zutritt zu den Anlagen muss zuvor von der Gesellschaft genehmigt werden; und
 - Der Zutritt zu Bereichen, die entweder nicht uneingeschränkt betreten werden dürfen oder als empfindliche Bereiche gelten, richtet sich nach den nationalen Vorschriften und den Richtlinien der Gesellschaft.“

Organisation und Durchführung

Die EADS verfügt über Sicherheitsrichtlinien zur Verbesserung der Sicherheit ihrer Angestellten und zum Schutz des Wissens und der Technologien der EADS. Es

wurde ein Sicherheitsausschuss gegründet, der dem Personalausschuss gegenüber Rechenschaft ablegt. Die führenden Sicherheitsbeauftragten der jeweiligen Länder überwachen das Sicherheitspersonal in den Geschäftseinheiten und Standorten und stehen mit den nationalen Sicherheitsbehörden und den europäischen Sicherheitsorganisationen in Verbindung.

Das Netzwerk der Sicherheitsmanager hat den Zweck, den Austausch von Informationen und Best Practices sicher zu stellen. Um die ständige Anpassung der Sicherheitsmaßnahmen an aktuelle Bedrohungen zu erleichtern, werden Arbeitsgruppen gebildet. Das Betreten von EADS-Einrichtungen bedarf der vorherigen Genehmigung. Der Zutritt zu Bereichen, die entweder nicht uneingeschränkt betreten werden dürfen oder als empfindliche Bereiche gelten, richtet sich nach den nationalen Vorschriften und den Richtlinien der Gesellschaft.

Personalvielfalt: Verpflichtung zur Chancengleichheit für alle EADS-Angestellten

Richtlinien

- „Die EADS verpflichtet sich dazu, all ihren Angestellten Chancengleichheit zu bieten und die Angestellten in keiner Weise aufgrund ihres Geschlechts, ihrer Rasse, ihrer Religion, ihrer Nationalität, politischen Meinung, sexuellen Orientierung, ihres sozialen Ursprungs, ihres Alters oder ihrer Behinderungen zu diskriminieren.
- Die EADS verpflichtet sich dazu, Frauen zu allen Tätigkeitsbereichen Zugang zu verschaffen und gewährleistet die faire berufliche Entwicklung sowie eine gleiche Bezahlung von männlichen und weiblichen Angestellten bei gleicher Qualifikation und gleichwertiger Arbeit.“

Durchführung und Best Practices

Die EADS ist durch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit schon von je her Werbeträger für eine Kultur der personellen Vielfalt. Angestellte aus mehr als 15 Nationen sind bei EADS beschäftigt. So hat beispielsweise Airbus im Jahr 2004 eine „Charter of Diversity“ unterzeichnet und sich einer Reihe von wichtigen französischen Unternehmen angeschlossen, welche die kulturelle, ethnische oder soziale Diskriminierung bei der Einstellung von Angestellten bekämpfen.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Frauen bei EADS

In 2004 beträgt der prozentuale Anteil von Frauen in der EADS-Gruppe zirka 15 %. Er stieg im Vergleich zu 2003 in allen Geschäftsbereichen an, mit Ausnahme des Geschäftsbereichs Raumfahrt.

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	31. Dezember 2004	31. Dezember 2003
		Prozentsatz	Prozentsatz
Frauen in der EADS nach Geschäftsbereichen	LA11		
Airbus		12,4	12,2
Militärische			
Transportflugzeuge		12,1	11,8
Luftfahrt		12,1	11,5
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme		18,9	18,9
Raumfahrt		19,4	19,6
Zentrale und Forschungszentrum		33,2	32,9
EADS gesamt		14,8	14,9

Da das Luft- und Raumfahrtgeschäft noch nie viele Frauen anzog, hat die EADS auf lange Sicht die Förderung von Frauen in Luft- und Raumfahrt in Angriff genommen und verfolgt zwei Prioritäten: (i) von den jährlich eingestellten Personen sollen mindestens 20 % Frauen sein und (ii) in Universitäten und Schulen – konkret werden mehr als 50 Ausbildungseinrichtungen avisiert – soll Frauen die Luft- und Raumfahrtindustrie als attraktiver Arbeitgeber nähergebracht werden.

Ab dem 1. Januar 2004 sind die Geschäftsbereiche aufgefordert, jedes Quartal einen Bericht über ihren Erfolg im Hinblick auf die Neueinstellung von Frauen abzuliefern. Die CBA hat auch Schulungsziele definiert, die mit dieser Beschäftigungspolitik in Einklang stehen. In 2004 betrug der Anteil der Frauen an der Gesamtzahl der Neueinstellungen im Konzern 19 %.

Im Jahr 2004 hat die EADS Partnerschaftsverträge mit der französischen Ingenieurschule „Ecole Centrale de Paris“ und der Berliner Universität FEMTEC in Deutschland unterzeichnet. In Frankreich sponsert die EADS den Irene Joliot-Curie Preis. Der Preis wird vom französischen Forschungsministerium verliehen und zeichnet Projekte aus, die junge Frauen dazu ermutigen, wissenschaftliche und technische Studienfächer zu belegen und den Status von Frauen im Forschungsbereich zu verbessern. Das bietet der EADS die Gelegenheit, ihre Aktivitäten in diesem Bereich öffentlich bekannt zu machen. Schließlich unterzeichnete

Philippe Camus den „Wake up call from 10 CEOs“ zur Förderung von Frauen im Forschungsbereich (WIR: Women in Industrial Research).

Airbus hat ebenfalls einer Partnerschaft mit der Akademie von Toulouse zugestimmt, um Kontakte zwischen weiblichen Studenten und Fachleuten zu ermöglichen, Studenten, Lehrkräften und Berufsberatern Informationen über technologische Fortschritte und neue Erkenntnisse zu bieten und an wichtigen Veranstaltungen teilzunehmen.

Weitere Initiativen befassen sich z.B. in Deutschland mit der Organisation eines „Girls' Day“, eines Tags der offenen Tür für Mädchen an deutschen EADS-Standorten, bei dem diese mehr über den Beruf des Ingenieurs erfahren können.

Am 24. Juni 2004 hat die EADS in Frankreich mit allen Gewerkschaften einen Vertrag über Chancengleichheit und professionelle Vielfalt unterzeichnet („*Accord sur l'égalité et la mixité professionnelle*“), der zwei Hauptziele verfolgt: Chancengleichheit zu schaffen und zu beweisen, dass Frauen in der EADS attraktive Karrieremöglichkeiten haben. Dieser Vertrag beinhaltet Maßnahmen in Bezug auf Gehälter, die berufliche Entwicklung und die Elternschaft. Die EADS verpflichtet sich zu gewährleisten, dass die berufliche Entwicklung einzig auf objektiven Kriterien beruht, die ausschließlich mit den für eine bestimmte Stellung erforderlichen Fähigkeiten und Leistungen zu tun haben. Des Weiteren beinhaltet der Vertrag eine Reihe von konkreten Ansatzpunkten, wie beispielsweise der Einrichtung eines Kreditsystems für Sonderurlaub zur Pflege eines kranken Kindes, der automatischen Anpassung des Grundgehältes zum Ende des Erziehungsurlaubs sowie die Erstattung von Kosten für die Kindesbetreuung, die durch die Teilnahme an berufsbezogenen Lehrgängen außerhalb der normalen Arbeitszeiten entstanden sind. Dies sind nur einige der Maßnahmen, die verhindern sollen, dass die Gründung einer Familie die berufliche Weiterentwicklung behindert. Die Umsetzung des Vertrags in Frankreich wird von allen EADS-Unternehmen beobachtet; im Rahmen der Betriebsräte und konzernweit werden in diesem Zusammenhang „Ausschüsse für Chancengleichheit“ eingerichtet. Dabei werden eine Reihe von festgelegten Faktoren zur Auswertung der Ergebnisse verwendet und der Fortschritt anhand eines für die Jahre 2004 bis 2006 aufgestellten Maßnahmenkatalogs gemessen. Dieser Maßnahmenkatalog wird alle 3 Jahre neu ausgehandelt. Im März 2005 wurde EADS in Frankreich die „Auszeichnung für Chancengleichheit“ des französischen Ministeriums für berufliche Chancengleichheit verliehen.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Berufliche Entwicklung: effizientes Management von Fähigkeiten und Know-how

Richtlinien

- „Die EADS verpflichtet sich, Arbeitszeiten (und Überstunden) so zu regeln, dass ein gesundes Gleichgewicht zwischen Arbeit und Privatleben eines Angestellten ermöglicht wird.“
- Die EADS strebt die Entwicklung der Fähigkeiten und des Know-hows ihrer Mitarbeiter an, und zwar sowohl zu deren eigenen Nutzen als auch zugunsten des gemeinsamen Erfolgs. Die Personalentwicklungsrichtlinien der EADS zielen darauf ab:
 - Schulungen zu unterstützen, die Leistung und hohe Qualität der Arbeit fördern;
 - durch konzernweite Einsatzmöglichkeiten grenz- und funktionsübergreifende Teamarbeit zu fördern;
 - die individuellen technischen Fähigkeiten zu beurteilen und anzuerkennen. Das geschieht mithilfe eines globalen und konzernweit entwickelten Systems; und
 - das Personal an den Leistungen und dem Erfolg der Gruppe und seiner Tochtergesellschaften durch ein Gewinnbeteiligungssystem teilhaben zu lassen.“

Durchführung und Best Practices

Astrium und Eurocopter haben Programme für die Wissensvermittlung eingerichtet. Auf diese Weise können Kenntnisse und Wissen der aus Altersgründen ausscheidenden Mitarbeiter auf andere Mitarbeiter übertragen werden.

Persönliche Entwicklung.

Die persönliche Entwicklung beginnt bei EADS am ersten Arbeitstag. Anschließend finden auf der Ebene der Geschäftseinheiten oder der Gesellschaft mehrere formelle und informelle Treffen (*rendez-vous*) statt, wie beispielsweise die Begrüßungsveranstaltung. Zweimal im Jahr werden auf dieser Veranstaltung 400 neue Beschäftigte zu einer von den CEOs ausgerichteten Veranstaltung eingeladen, bei der sie die Vielfalt der EADS entdecken. EADS bemüht sich, ihren Angestellten das Verständnis und die Erfahrung der globalen Dimensionen der EADS sofort nach ihrer Einstellung zu vermitteln.

Den Angestellten der EADS werden auch eine Vielzahl an Entwicklungsprogrammen und Einsatzmöglichkeiten an anderen Standorten geboten. Innerhalb der EADS „mobil“ zu

sein bedeutet, dass funktions-, einheits- und bereichsübergreifende Transfers zwischen den vier Ländern der EADS möglich sind: Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien, sowie auch Beschäftigung in Regionen wie den USA oder Asien. EADS hat spezielle Rekrutierungsprogramme eingeführt, wie für junge Fachleute aus den Bereichen Finanzierungen, Marketing und Vertrieb.

Die EADS hat auch spezielle Richtlinien für Experten im Ingenieurwesen entwickelt, da diese für die Erhaltung des Wettbewerbsvorteils von EADS durch F&T-Entwicklungen die größte Bedeutung haben.

Mit der Personalentwicklung geht auch Ausbildung einher. Die Schulungskosten der EADS belaufen sich pro Jahr auf etwa 4 % der Lohnkosten (über € 150 Millionen). Die EADS schult jedes Jahr in 1,2 Millionen Unterrichtsstunden 65.000 Angestellte. Die EADS hat im Jahr 2000 die CBA als „Unternehmensuniversität“ gegründet, um die derzeitigen Angestellten in Führungspositionen weiterzubilden und die nächste Generation der Führungskräfte vorzubereiten. Dabei geht es aber auch um die Optimierung der weltweiten EADS-Investitionen im Bereich der Fortbildung. Die CBA wird unter ihresgleichen als innovativste „Unternehmensuniversität“ der Welt angesehen. Im Jahr 2004 eröffnete die CBA ihr „Center for Executive Education“ in Bordeaux. Dieses Bildungszentrum steht der ganzen Gruppe bei Versammlungen des Top-Managements, Bildungsveranstaltungen und Seminaren für Führungskräfte zur Verfügung.

Bei der EADS sind alle für Aus- und Fortbildung gemeinsam verantwortlich. Von Angestellten wird ein proaktives Verhalten in Bezug auf ihre persönliche Entwicklung erwartet. Von Vorgesetzten wird erwartet, dass sie erkennen, wo Fortbildungsmaßnahmen nötig sind.

Management von Fähigkeiten und Know-how

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004
Anzahl der Schulungsstunden pro Jahr	LA9	1.200.000
Durchschnittliche Anzahl der Schulungsstunden je Mitarbeiter	–	11,8
Anzahl der geschulten Mitarbeiter	–	65.000
prozentualer Anteil Schulungskosten von Lohn/Gehalt	–	4 %

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Einstellung und Halten von Talenten

Wichtigste Performance-Indikatoren	GRI-Ref.	2004
Aufteilung der Einstellungen nach Geschlecht	LA 2	18,8 % Frauen
In Jahren		
Durchschnittliche Beschäftigungsdauer		
Airbus		13,6 Jahre
Militärische Transportflugzeuge		21,52 Jahre
Luftfahrt		14,39 Jahre
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme		16,52 Jahre
Raumfahrt		14,88 Jahre
Zentrale und Forschungszentrum		12,26 Jahre
EADS insgesamt		14,74 Jahre
Prozentsatz		
Aufteilung der Mitarbeiter nach Qualifikation		
Universität (4 Jahre oder länger)		23,9 %
Universität (bis zu 3 Jahre)		19,1 %
Fachhochschule		9,5 %
Gewerbeschule		41,4 %
Allgemeine Schulbildung		6,1 %

Gewinnbeteiligungsverfahren

Die Löhne und Gehälter von EADS sind direkt an die Erreichung individuell vereinbarter Ziele sowie der Ziele der Gesellschaft gebunden. Das gilt sowohl innerhalb der verschiedenen Geschäftsbereiche, als auch für die gesamte Gruppe. Für das Senior Management der Gruppe wurde ein Aktienoptionsplan geschaffen (siehe „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“) und Angestellten wurden zum Zeitpunkt der Ausgabe und der Börsennotierung der EADS Aktien zu Vorzugskonditionen angeboten (siehe „Teil 1/2.3.2 Aktienangebot für Mitarbeiter“).

Die EADS Frankreich hat gemäß französischem Recht Gewinnbeteiligungspläne (*accords de participation*) eingerichtet, sowie spezifische Incentive-Pläne (*accords d'intéressement*), durch welche die Mitarbeiter bei Erreichen bestimmter Produktivitäts-, technischer oder Verwaltungsziele Bonifikationen erhalten.

Die Gehaltspolitik von EADS Deutschland GmbH ist weitgehend flexibel und steht in engem Zusammenhang mit dem EBIT* (vor goodwill und außerordentlichem Aufwand/ Ertrag) des Unternehmens, der Wertsteigerung des Unternehmens und dem Erreichen individueller Ziele.

Bei EADS CASA existiert keine Gewinnbeteiligung. Techniker und Manager erhalten jedoch eine gewinnbezogene Vergütung, die vom Erreichen der allgemeinen Ziele des Unternehmens und individuellen Leistungen abhängig ist.

Arbeitnehmerbeziehungen: ein vorausschauender Dialog

Richtlinien

- „Die EADS unterstreicht ihre Auffassung, dass ein anhaltender und qualitativ hochwertiger Austausch mit Mitarbeitern für die Gruppe von größter Bedeutung ist. Vor allem der Europäische Betriebsrat („EWC“) ermöglicht den proaktiven und ungestörten Dialog mit Arbeitnehmervertretern.
- Die EADS gewährleistet, dass die Angestellten in allen Geschäftseinheiten auf konstruktive Weise eingebunden werden. Dadurch bleibt ein angemessener Ausgleich zwischen den Interessen der Angestellten und den wirtschaftlichen Zielen der Gruppe erhalten.“

Durchführung und Best Practices

Am 23. Oktober 2000 haben Management- und Arbeitnehmervertreter der Gewerkschaften und des Betriebsrats der EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien einen Vertrag zur Gründung eines Europäischen Betriebsrats (EWC) unterzeichnet.

- Der EWC trifft sich zweimal pro Jahr zum Austausch von Informationen und zur Beratung über die geschäftlichen Entwicklungen und die Aussichten des Konzerns.
- Der EWC umfasst auch einen Wirtschaftsausschuss, der sich viermal pro Jahr versammelt und sich auf wirtschaftliche Angelegenheiten konzentriert.
- In den verschiedenen Geschäftsbereichen wie Airbus, Eurocopter, EADS SPACE wurden auch Unterausschüsse gegründet, die das Modell des EWC nachahmen.
- Nationale Ausschüsse ermöglichen in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien subsidiär den Dialog in Bezug auf nationale Angelegenheiten.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

Überblick über die seit 2000 mit den Gewerkschaften unterzeichneten Verträge:

- **EADS-Gruppen-Verträge** wurden zu folgenden Themengebieten abgeschlossen:
 - Einrichtung eines europäischen Beirats³.
 - Anbindung des Personals an den geschäftlichen Erfolg des Konzerns⁴.
- **In Deutschland** wurden **Tarifverträge** abgeschlossen für Angelegenheiten wie Feiertagszuschläge, Weihnachtsgeld, Lohnfortzahlung im Krankheitsfall und Vorruhestand sowie Verträge mit dem Betriebsrat über Gewinnbeteiligung, Versicherungspakete, Betriebsrente, nachträgliche Vergütung für Frührentner, betriebliches Vorschlagswesen, Ausgleich von Familie und Arbeit, Behinderte.
- **In Frankreich** wurden **Gruppen-Verträge** abgeschlossen für Angelegenheiten wie Beschäftigungsprobleme, Gewerkschaftsrechte und Gesellschaftsdialog, Ende der Berufslaufbahn, Kosten für Krankenversicherung, Koordinatoren für den französischen Betriebsausschuss und die Gewerkschaften, gleiche Berufschancen und kulturelle Vielfalt.
- **In Spanien befasst sich ein Tarifvertrag** mit Sozialleistungen wie Zuschüsse für die Kinder der Mitarbeiter, öffentliche Verkehrsmittel, Ruhestand, Lebensversicherung, Darlehen, Ruhestandsanerkennung, Kantinen, Zuschüsse für die Arbeitnehmervertretung.

2.3.5 Gesellschaftliches Engagement

2.3.5.1 Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Geschäftsinteressenten von EADS

Richtlinien

- *„Als eines der größten europäischen Unternehmen sind wir uns unserer Verantwortung bewusst und bereit, in den Ländern, in denen wir tätig sind, unseren Beitrag in Sachen Kultur, Ausbildung und Soziales zu leisten. Die EADS beabsichtigt, vor allem die Projekt-Partnerschaften mit Hochschulen und Forschungszentren z.B. durch die EADS-Forschungstiftung zu erweitern.“*
- *Die EADS tut alles, um einen offenen Dialog mit allen Geschäftsinteressenten der EADS aufrechtzuerhalten und liefert im Rahmen ihrer Verpflichtungen klare Antworten, wenn sie nach Erklärungen gefragt wird.“*

³ Vertrag vom 23. Oktober 2000 zwischen EADS NV und der Mitarbeitervertretung über die Einrichtung eines europäischen Beirats und seiner Unterausschüsse für die Information und Beratung der Belegschaft.

Organisation

EADS leistet Beiträge verschiedener Art; dazu gehören Sponsoring, Spenden oder Partnerschaften. Die EADS leistet an allen Standorten Beiträge zu Aktivitäten, Konferenzen oder Institutionen, die sich um Angelegenheiten der Bereiche Sozialwesen, Bildung, Kultur und Sport bemühen. In den meisten Fällen werden solche Aktivitäten von EADS-Einheiten vor Ort ins Leben gerufen, die in regelmäßigem Kontakt zu den relevanten Interessenten stehen.

Die EADS hat jedoch Richtlinien für Spenden (Verantwortungsbereich des EADS Corporate Secretary) und Sponsoring (Verantwortungsbereich von EADS Corporate Communications) implementiert, wodurch die Kriterien für das Sponsoring von Projekten festgelegt werden. Den Geschäftseinheiten verbleibt ein gewisser Handlungsspielraum.

Die Richtlinien enthalten auch Schwellenbeträge, jenseits derer solche Aktivitäten dem Corporate Secretary bzw. Corporate Communications mitgeteilt und von den CEOs genehmigt werden müssen.

Durchführung und Best Practices

Im Jahr 2004 hat die EADS zu sozialen, kulturellen, sportlichen oder bildungstechnischen Projekten Beiträge in Höhe von über € 2 Mio. geleistet.

Darin sind weder die lokalen Initiativen noch der Beitrag zu den weltweiten Hilfsaktionen nach der Flutkatastrophe in Asien enthalten.

Im Jahr 2004 hat die EADS in Frankreich auch die EADS-Unternehmensstiftung für Forschung ins Leben gerufen, die die Beziehungen zwischen der öffentlichen und privaten Forschung und Bildungs-, Industrie- und Technologiegemeinschaften verstärken soll. Die Stiftung hat zur Unterstützung der Forschung für einen Zeitraum von fünf Jahren einen Betrag von € 24 Millionen zur Verfügung gestellt. Dies geschah durch (i) Bereitstellung von Mitteln für multidisziplinäre Forschungsprogramme der Luft- und Raumfahrt; (ii) die Finanzierung von Bildungsstipendien, Forschungspreisen und Konferenzen; und (iii) Investitionen in andere Stiftungen und Förderungseinrichtungen. Die vorrangigen Probleme, an denen die Stiftung arbeiten wird, befassen sich mit den wissenschaftlichen Bereichen Luft- und Raumfahrt und Akustik, Aerodynamik und Antrieb sowie Wissenschaften und Raumfahrt, mit der schwerpunktmäßigen Erforschung des Bereichs der unbemannten Luftfahrzeuge

⁴ Konzernvertrag vom 29. Juni 2004 zwischen der Leitung von EADS NV HR und dem EADS European Worker Council über die Einführung eines Gewinnbeteiligungsplans durch den EADS NV-Konzern.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

(„UAVs“), Navigation, Automatismus, Steuerung, Nanotechnologien sowie der Erforschung und Nutzung der Energiequellen von morgen.

Die EADS trägt ebenfalls zu humanitären Maßnahmen bei, indem sie Ausrüstungen spendet bzw. schenkt oder auch – sofern erforderlich – Lufttransporte zur Verfügung stellt. Die EADS hat mit „Aviation sans Frontières“ in Spanien, Frankreich und Deutschland, einer humanitären Organisation, die Lufttransporte insbesondere für schwer kranke Kinder organisiert, eine langfristige Partnerschaft abgeschlossen. ATR hat beispielsweise einen Partnerschaftsvertrag unterzeichnet, wodurch der Laderaum von neuen Flugzeugen, die an einen Kunden ausgeliefert werden, für Frachtlieferungen zur Verfügung gestellt wird. Die EADS spornt ihre Mitarbeiter zur Teilnahme und Unterstützung dieser Initiative an, wodurch der EADS-Luft- und Raumfahrt Familie eine neue Bedeutung und eine neue Dimension gegeben wird.

Die EADS hat sich auch nach der Flutkatastrophe in Asien aktiv an den weltweiten Hilfsaktionen beteiligt: Ein Airbus Beluga Mega-Transporter flog mit Hilfsgütern und einem Puma Transporthubschrauber an Bord in das Katastrophengebiet; mehrere Eurocopter-Hubschrauber nahmen an Rettungs- und Suchaktionen in Thailand, Indonesien und Malaysia teil. Der Geschäftsbereich EADS Verteidigungs- und Kommunikationssysteme unterstützt die Aktivitäten in der Region durch den Aufbau von Funkstationen, die die

zusammengebrochene Kommunikationsinfrastruktur ersetzen sollen. Die Geschäftseinheit EADS-Verteidigungselektronik unterstützt mit einer mobilen Rettungsstation die medizinische Versorgung der Küstenregionen in Indonesien. Sie wurde in einem Camp für obdachlos gewordene Menschen aufgebaut und wird dort die allgemeine medizinische Betreuung und die Notfallversorgung auf dem höchsten Stand der Medizin und der Hygiene gewährleisten. Der Geschäftsbereich EADS Raumfahrt liefert Satellitenbilder zur Katastrophenanalyse in der Region. Zusätzlich haben die EADS und ihre Geschäftsbereiche sofort nach der Flutkatastrophe beschlossen, den Hilfsorganisationen, die in der Region arbeiten, € 1 Million in bar zu spenden. Die Hälfte dieser Summe war eine Spende von Airbus an das Rote Kreuz. EADS spendete die andere Hälfte der Organisation „Wings of Help“, einer Gemeinschaftsinitiative der französischen und deutschen Organisationen „Aviations sans Frontières“ und „Luftfahrt ohne Grenzen“. Die Spende dient der Finanzierung von regelmäßigen Lufttransporten von Hilfsgütern in die betroffenen Gebiete. Zusätzlich haben die EADS und alle ihre Geschäftsbereiche alle Angestellten zu persönlichen Spenden aufgerufen und sich dazu verpflichtet, den gespendeten Betrag wenigstens zu verdoppeln. Alle gespendeten Beträge (so verdoppelt über € 350.000) wurden auf die Konten verschiedener Hilfsorganisationen überwiesen, darunter auch die europäische Initiative „Wings of Help“, „Fondation de France“ und das Rote Kreuz.

2.3 Grundsätze und Aktivitäten im Bereich der sozialen Verantwortung des Unternehmens (Fortsetzung)

2.3.5.2 Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie von EADS

Richtlinien

- „Die EADS ist stolz, dank des in ihre globale Reputation gesetzten Vertrauens seitens ihrer internationalen Kunden ihre Produkte und Dienstleistungen in einer wachsenden Zahl von Ländern zu verkaufen.
- Die EADS ist sich als weltweit tätiges Unternehmen ihrer Verantwortung hinsichtlich der Verbreitung von ordnungsgemäßen Geschäftspraktiken bewusst, die die Ausweitung einer ausgewogenen und fairen Globalisierung fördern, von der alle Länder profitieren
- Die EADS unterstützt überall dort, wo sich die Gelegenheit bietet, die Zusammenarbeit mit ortsansässigen Industrien zur Förderung der Entwicklung von Fähigkeiten und Kompetenzen.
- Die EADS unterstützt lokale Initiativen, die Projekte von Unternehmen in Bezug auf die Verantwortung in der Gesellschaft fördern.“

Organisation

Im Jahr 2004 hat das EADS Executive Committee beschlossen, eine Global Strategy Initiative zu starten, die sich auf sechs Hauptmärkte der Gruppe konzentriert. Diese Märkte sind die USA, China, Russland, Japan, Indien und Südkorea. Damit

soll eruiert werden, wie die Präsenz der EADS in den Bereichen Handel und Produktion in diesen Märkten verstärkt werden kann, die für das Wachstum des Unternehmens von großer Bedeutung sind.

Es wurde ein spezielles Projektteam gegründet, das diese Strategie entwickeln soll; dieses Team setzt sich zusammen aus Mitarbeitern der Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten, die von dieser Initiative am meisten betroffen sind, sowie der Stabsbereiche, vor allem der EADS International and Strategic Coordination.

Das Projekt soll über mindestens neun Monate laufen und beinhaltet die Aufstellung einer spezifischen Fertigungsstrategie für jedes dieser Länder sowie einen Vorschlag für ein Organ, das dafür zuständig ist, die Fertigungsstrategie in der Zukunft in Schwung zu halten.

Als Teil der Entwicklung dieser Strategie sollen auch mögliche Auswirkungen auf Geschäftsbeziehungen zu bestimmten Ländern und die Entwicklungen der Standorte in die Betrachtung einbezogen werden.

Durchführung und Best Practices

EADS wird mit konkreten Beispielen über das Voranschreiten der Einführung dieser weltweiten Fertigungsstrategie berichten.

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.

Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk,
Niederlande

Geschäftssitz (*statutaire zetel*): Amsterdam

3.1.2 Rechtsform

Die Gesellschaft ist eine nach dem Recht der Niederlande gegründete öffentliche Gesellschaft mit beschränkter Haftung (*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 (die „**Satzung**“). 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*, „**WTE**“). 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 von Amsterdam und einer Kopie derselben bei der niederländischen Aufsichtsbehörde für Finanzmärkte (*Autoriteit Financiële Markten*) („**AFM**“);
- (ii) die Hinterlegung der Halbjahresberichte auf dieselbe Weise; und
- (iii) Veröffentlichung aller Neuigkeiten über die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft, die in den Niederlanden noch nicht veröffentlicht worden sind und die geeignet sind, bei Veröffentlichung wahrscheinlich einen starken Einfluss auf die Aktienkurse auszuüben. Diese Veröffentlichungen müssen durch eine bei der AFM 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 AFM über alle Geschäftsabschlüsse informieren, die sie im Hinblick auf

Wertpapiere der Gesellschaft, die an einem regulierten Markt zum Handel zugelassen sind (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 (i) das Board of Directors der Gesellschaft, (ii) Mitglieder des Board of Managing Directors und des Board of Supervisory Directors ihrer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften (*deelnemingen*), deren konsolidierte Umsätze jeweils mehr als 10 % des konsolidierten Umsatzes der Gesellschaft darstellen, und (iii) alle natürlichen und juristischen Personen, die mehr als 25 % des Grundkapitals der Gesellschaft halten und die Mitglieder des Board of Managing Directors und des Board of Supervisory Directors, 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 AFM über alle Transaktionen informieren, an denen die Gesellschaft beteiligt ist im Hinblick auf (i) börsennotierte Wertpapiere der Gesellschaft oder (ii) Wertpapiere, deren Wert vom Wert dieser börsennotierten Wertpapiere abhängt.

Gemäß niederländischem Recht hat EADS bestimmte interne Vorschriften gegen Insider-Geschäfte (die „**Insidergeschäftsvorschriften**“) erlassen, damit die Geheimhaltung wichtiger Firmeninformationen, die Transparenz des Handels in Aktien von EADS und die Befolgung der Regeln von EADS betreffend den Handel in Aktien von EADS mit den Vorschriften betreffend den Aktienhandel in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien gewährleistet ist (Beispiele bezüglich der Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors in den Niederlanden, Deutschland, Spanien und Frankreich finden sich unter „- Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors von EADS“). Gemäß den Insidergeschäftsvorschriften sind (i) allen Mitarbeitern und Directors Transaktionen in Aktien von EADS bzw. Aktienoptionen untersagt, wenn sie über Insider-Informationen verfügen, und (ii) dürfen bestimmte Personen nur innerhalb sehr begrenzter Zeiträume mit Aktien von EADS oder Aktienoptionen handeln und haben im Hinblick auf bestimmte Transaktionen spezifische Informationsverpflichtungen

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft (Fortsetzung)

gegenüber dem von der Gesellschaft benannten Beauftragten für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften und gegenüber der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde. Zu diesen Personen zählen unter anderen (i) Insider (wie oben definiert) und (ii) bestimmte Mitarbeiter, die vom Beauftragten für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften vorgegeben werden. Die aktuelle Version der Insidergeschäftsvorschriften (Stand 1. Januar 2004) ist auf der Webseite der Gesellschaft erhältlich.

Das Board of Directors von EADS hat den EADS-Chief Financial Officer, Hans Peter Ring, zum Compliance Officer ernannt. Der Compliance Officer ist im Wesentlichen für die Durchsetzung der internen Insider-Vorschriften und für die Berichterstattung an die AFM verantwortlich.

Außerdem unterliegt die Gesellschaft im Hinblick darauf, dass ihre Aktien an regulierten 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 Laufende Offenlegungspflichten

Französische Vorschriften

Die *Autorité des marchés financiers* („AMF“) hat allgemeine Vorschriften erlassen, die ab dem 24. November 2004 gelten (die „**Allgemeinen Vorschriften der AMF**“).

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 Artikeln 211-40 II und 222-9 der Allgemeinen Vorschriften der AMF:

- (i) ist die Gesellschaft verpflichtet, ihre Aktionäre über (i) alle anstehenden Aktionärsversammlungen und ihre verschiedenen Möglichkeiten zur Ausübung ihrer Stimmrechte, (ii) die Ausschüttung von Dividenden und (iii) die Ausgabe neuer Aktien, die Zeichnung, die Zuteilung, den Verzicht auf die Ausübung von Bezugsrechten oder den Umtausch von Aktien zu informieren;
- (ii) muss die Gesellschaft ferner (i) die Öffentlichkeit über alle Änderungen ihrer Aktionärsstruktur gegenüber 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, (iii) ihren Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie den Geschäftsbericht, von dem mindestens die wichtigsten Abschnitte ins Französische übersetzt sein müssen, innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres veröffentlichen, sowie (iv) alle Änderungen der mit jeder Aktiengattung verbundenen Rechte so schnell wie möglich veröffentlichen;

- (iii) ist die Gesellschaft verpflichtet, die AMF rechtzeitig über alle geplanten Satzungsänderungen in Kenntnis zu setzen; und
- (iv) ist die Gesellschaft ferner verpflichtet, in Frankreich zeitgleich dieselbe Publizität wie im Ausland sicherzustellen.

Wie französische Emittenten auch kann die Gesellschaft ein Referenzdokument (*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.

Das Referenzdokument muss bei der AMF eingereicht werden und wird nach der Einreichung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Deutsche Vorschriften

Aufgrund der Notierung der Aktien der Gesellschaft im amtlichen Markt (genauer im Untersegment des amtlichen Marktes, dem *Prime Standard*) an der Frankfurter Wertpapierbörse unterliegt die Gesellschaft den nachfolgend beschriebenen Zulassungsfolgepflichten. Zusätzlich zur Notierung im amtlichen Markt (*Prime Standard*) wird die Gesellschaft auch im Auswahlindex MDAX, dem MidCap-Index der *Deutsche Börse AG*, geführt.

Gemäß § 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 innerhalb Deutschlands veröffentlicht worden sind. Wenn die Gesellschaft zusätzlich zum Konzernabschluss ihren eigenen Jahresabschluss erstellt, müssen beide dem Publikum zur Verfügung gestellt werden. Gemäß § 62 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse führt die Notierung im *Prime Standard* des amtlichen Marktes zu der weiteren Verpflichtung

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft (Fortsetzung)

der Gesellschaft, einen konsolidierten Jahresabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) oder nach den US-Generally Accepted Accounting Principles (US-GAAP) in deutscher und englischer Sprache zu erstellen und zu veröffentlichen.

Die Gesellschaft ist ferner gemäß § 40 des deutschen Börsengesetzes verpflichtet, einen Zwischenbericht zu erstellen. 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 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse muss die Gesellschaft aufgrund ihrer Teilnahme am amtlichen Markt (*Prime Standard*) Quartalsberichte in deutscher und englischer Sprache nach denselben internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen wie bei dem Jahresabschluss veröffentlichen.

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

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, die Zulassungsstellen über alle maßgeblichen Ereignisse zu informieren, die Auswirkungen auf ihre rechtliche Lage haben oder hieraus erwachsen. Aus diesem Grunde müssen alle Ankündigungen im Hinblick auf Ereignisse, die für die Aktionäre von Interesse sind, wie die Aktionärsversammlung, Dividendenerklärungen und Ankündigungen von Dividendenausschüttungen, 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.

Veröffentlicht die Gesellschaft an den Börsen in Frankreich und Spanien Angaben, die für die Bewertung der Wertpapiere der Gesellschaft Bedeutung haben können, so hat die Gesellschaft zumindest gleichwertige Angabe an der Frankfurter Wertpapierbörse in mindestens einem überregionalen Börsenpflichtblatt zu veröffentlichen.

Außerdem ist die Gesellschaft aufgrund der Notierung im amtlichen Markt (*Prime Standard*) verpflichtet, zu Beginn jedes Geschäftsjahrs mindestens für das jeweilige Geschäftsjahr einen Unternehmenskalender in deutscher und englischer Sprache zu erstellen. Dieser Unternehmenskalender muss Einzelheiten über die wichtigsten Ereignisse der Gesellschaft enthalten. Die Gesellschaft ist zudem verpflichtet, mindestens einmal pro Jahr zusätzlich zur Bilanzpressekonferenz eine Analystenveranstaltung abzuhalten.

Die Gesellschaft hat, von bestimmten Ausnahmen abgesehen, die Zulassung von Aktien, die zu einem späteren Zeitpunkt ausgegeben wurden, zum amtlichen Markt der Frankfurter Wertpapierbörse zu beantragen (vgl. § 69 der deutschen Börsenzulassungsverordnung).

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 bekannt geben 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 darauf folgenden 1. September bzw. am 1. März, erfolgen. Sollten nach Mitteilung dieser Informationen die Jahresabschlüsse vom Board of Directors vorgelegt werden und diese nicht mit den Halbjahresinformationen übereinstimmen, muss das Board of Directors diese Abweichung innerhalb der darauf folgenden 10 Börsentage mitteilen. Eine Befreiung von der Verpflichtung, Informationen wirtschaftlicher oder finanzieller Natur quartalsweise zu veröffentlichen, wurde von der CNMV erteilt.

Gemäß dem Finanzgesetz 44/2002 vom 25. November 2002 betreffend Maßnahmen zur Reform des Finanzsystems (*Ley 44/2002, de 25 de noviembre, sobre Medidas de Reforma del Sistema Financiero*) (das „**Finanzgesetz**“) muss die Gesellschaft zusammen mit den im vorstehenden Absatz erwähnten Halbjahresinformationen quantifizierte Informationen zu allen Transaktionen mit verbundenen Parteien bereitstellen.

3.1.3.2 Besondere Offenlegungspflichten

Französische Vorschriften

Gemäß Artikel 222-3 I der Allgemeinen Vorschriften der AMF müssen alle Insiderinformationen der Öffentlichkeit mitgeteilt werden. Nach Artikel 621-1 der Allgemeinen Vorschriften der AMF werden unter Insiderinformationen

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft (Fortsetzung)

präzise, bislang unveröffentlichte Informationen verstanden, die direkt oder indirekt einen oder mehrere Emittenten oder Finanzinstrumente betreffen, und die einen wahrnehmbaren Einfluss auf den Kurs der Finanzinstrumente selbst oder den Kurs sich darauf beziehender Finanzinstrumente haben würden, wenn sie öffentlich bekannt würden.

Nach Artikel 222-11 der Allgemeinen Vorschriften der AMF kann die AMF 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 AMF die Informationen selbst offen legen.

Nach Artikel 222-3 bis 222-7 der Allgemeinen Vorschriften der AMF kann die Partei, die für die Veröffentlichung von Insiderinformationen verantwortlich ist, in eigener Verantwortung beschließen, die Veröffentlichung aufzuschieben wenn (i) sie die Geheimhaltung dieser Informationen gewährleisten kann und (ii) sie der Ansicht ist, dass entweder (a) wenn es sich um die Gesellschaft handelt, die Geheimhaltung zur Wahrung ihrer legitimen Interessen notwendig ist, vorausgesetzt, dass ein solcher Aufschub nicht das Risiko einer Irreführung der Öffentlichkeit mit sich bringt und die Gesellschaft den Zugang zu solchen Informationen überwacht oder (b) im Falle der Gesellschaft oder eines Dritten, die Geheimhaltung zur Durchführung einer Transaktion vorübergehend notwendig ist.

Deutsche Vorschriften

Gemäß § 15 des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Insiderinformationen unverzüglich zu veröffentlichen, die das Unternehmen unmittelbar betreffen, insbesondere Informationen aus der Geschäftstätigkeit des Unternehmens, die das Potential haben, den Aktienpreis des Unternehmens wesentlich zu beeinflussen (*Ad hoc-Meldepflicht*).

Die Gesellschaft muss diese Informationen vor der Veröffentlichung der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht und der Geschäftsführung der organisierten Märkte mitteilen, an denen die Aktien der Gesellschaft zum Handel zugelassen sind.

Aufgrund der Notierung im amtlichen Markt (*Prime Standard*) muss die Gesellschaft zudem diese Informationen in englischer Sprache veröffentlichen (§ 66 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse).

In Übereinstimmung mit der Umsetzung der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rats 2003/6/EC vom 28. Januar 2003 über Insiderhandel und Marktmanipulation (*Market Abuse Directive*) in deutsches Recht ist die Gesellschaft verpflichtet zu entscheiden, ob die Gesellschaft von der Ad hoc-Meldepflicht in den Fällen befreit ist, in denen ihre berechtigten Interessen einen Aufschub der Veröffentlichung erfordern.

Die Gesellschaft und jede für die Gesellschaft handelnde Person sind ebenfalls der Ad hoc-Meldepflicht unterworfen, wenn sie Insiderinformationen an eine andere Person weitergegeben haben oder wenn sie einer anderen Person Zugang zu Insiderinformationen verschafft haben, es sei denn, dass diese Person gesetzlich zur Vertraulichkeit verpflichtet ist.

Nach § 15b des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes muss das Unternehmen eine Liste aller Personen führen, die Zugang zu Insiderinformationen haben, und diese aktualisieren.

Spanische Vorschriften

Gemäß Artikel 82 des Aktienmarktgesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988 (*Ley 24/1988, de 28 de Julio, del Mercado de Valores, in der geänderten Fassung vom Ley 37/1998 vom 16. November*) in der durch das Finanzgesetz geänderten Fassung, ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten, so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Gemäß dem Finanzgesetz müssen alle derartigen relevanten Ereignisse der CNMV so schnell und so effizient wie möglich angezeigt werden, und zwar in jedem Fall vor ihrer Mitteilung an Dritte oder anderen Arten von Veröffentlichungen und jeweils, soweit einschlägig, sobald die relevanten Fakten bekannt sind, die relevante Entscheidung getroffen oder der relevante Vertrag ausgefertigt wurde. Nach Möglichkeit sollte das relevante Ereignis der CNMV am Tag der Mitteilung nach Börsenschluss angezeigt werden, um eine Beeinflussung des Kurses der Aktien der Gesellschaft in der entsprechenden Börsensitzung zu vermeiden. Darüber hinaus muss die Gesellschaft gemäß dem Finanzgesetz Einzelheiten aller relevanten Ereignisse auf ihrer Webseite bekannt geben. Unter bestimmten Voraussetzungen kann die CNMV dem Emittenten gestatten, wesentliche Informationen, die seine legitimen Interessen beeinträchtigen können, nicht zu veröffentlichen.

Gemäß dem spanischen Gesetz Nr. 26/2003 vom 17. Juli 2003 bezüglich der Transparenz bei börsennotierten Gesellschaften (*Ley 26/2003 de 17 de Julio de refuerzo de la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, „Spanisches Transparenzgesetz“*), das unter anderen das

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft (Fortsetzung)

Aktienmarktgesetz und die Verordnung Nr. 3722/2003 des Wirtschaftsministeriums (die „**Ministerialverordnung**“) vom 26. Dezember 2003, die die Vorschriften des Spanischen Transparenzgesetzes umsetzt, ändert, ist die Gesellschaft verpflichtet:

- (i) über eine Geschäftsordnung des Board of Directors zu verfügen, die bei der CNMV eingereicht und auf der Webseite der Gesellschaft veröffentlicht werden muss;
- (ii) eine Beschreibung der entsprechenden niederländischen Rechtsvorschriften und der Satzungen der Gesellschaft, die die Vorgehensweise bei Aktionärsversammlungen regeln, bei der CNMV einzureichen und diese Beschreibung auf der Webseite zu veröffentlichen;
- (iii) eine Webseite zu unterhalten, die zumindest die in dem Spanischen Transparenzgesetz, der Ministerialverordnung und dem Rundschreiben 1/2004 vom 17. März 2004 der CNMV spezifizierten Informationen enthält;
- (iv) jährlich einen Corporate Governance Bericht (der „**Jährliche Corporate Governance Bericht**“) bei der CNMV einzureichen, der die in der Ministerialverordnung und dem Rundschreiben 1/2004 vom 17. März 2004 der CNMV aufgeführten Informationen enthalten muss; und
- (v) hinsichtlich der Vorschriften im Participation Agreement, die sich auf die Ausübung der Stimmrechte auf Aktionärsversammlungen oder Einschränkungen oder Bedingungen hinsichtlich der freien Übertragbarkeit von Aktien beziehen, (i) bis Juli 2006 (oder früher, wenn ein Übernahmeangebot vorliegt oder wenn eine neue Vereinbarung getroffen wird) diese Vorschriften bei der CNMV einzureichen, die diese Vorschriften sodann als relevantes Ereignis veröffentlicht, (ii) die Vorschriften auf der Webseite der Gesellschaft zu veröffentlichen, es sei denn, die CNMV befreit die Gesellschaft von dieser Verpflichtung und (iii) Einzelheiten dieser Vorschriften im Jährlichen Corporate Governance Bericht darzulegen.

3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer 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, Personenge-

sellschaften, 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) diese ergänzende, unterstützende oder untergeordnete Aktivitäten.

3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister

Die Gesellschaft ist im Register der Handelskammer Amsterdam (*Handelsregister van de Kamer van Koopbandel en Fabrieken voor Amsterdam*) unter der Nummer 24288945 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 Nr. 84-406 vom 30. Mai 1984 ist eine beglaubigte Kopie einer Übersetzung der Satzung ins Französische beim *Greffe des Tribunal de Commerce* von Paris hinterlegt worden. Sie ist auch bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, Frankreich, Tel: 00.33.1.42.24.24.24). Bei Änderungen der Satzung wird eine überarbeitete beglaubigte Kopie einer Übersetzung ins Französische beim *Greffe des Tribunal de Commerce* in Paris hinterlegt und wird auch bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich sein.

In Deutschland sind die Gesellschaftsstatuten bei der Hauptniederlassung von EADS in Deutschland (81663 München, Deutschland, Tel: 00.49.89.60.70) erhältlich.

In Spanien sind die Gesellschaftsstatuten bei der CNMV und der Hauptniederlassung von EADS in Spanien (Avda. Aragón 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

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

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft (Fortsetzung)

Die Aktionärsversammlung 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, das Board of Directors hat ein anderes Datum vorgeschlagen und die Aktionärsversammlung 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 14 Tagen nach der Bekanntmachung der Dividenden-ausschüttung 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 Aktionärsversammlung

3.1.10.1 Einberufung von Aktionärsversammlungen

Aktionärsversammlungen werden so oft einberufen, wie das 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 Aktionärsversammlungen sind vom Board of Directors durch Bekanntmachung in mindestens einer niederländischen landesweit erscheinenden Tageszeitung, einer internationalen Tageszeitung sowie in je einer Tageszeitung in den Ländern anzukündigen, in denen die Aktien der Gesellschaft an der Börse zugelassen sind. Die Bekanntmachung hat mindestens 15 Tage vor dem Tag der Aktionärsversammlung, wobei der Tag der Ankündigung nicht mitgezählt wird, zu erfolgen und muss die Tagesordnung enthalten oder angeben, dass die Tagesordnung in den Geschäftsräumen der Gesellschaft und anderen in der Bekanntmachung bekannt gemachten Orten eingesehen werden kann.

Die ordentliche Aktionärsversammlung findet innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres statt.

Aktionärsversammlungen finden in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam oder Haarlemmermeer (Schiphol Flughafen) statt. Das Board of Directors kann beschließen, dass die Aktionäre

auch von anderen in der Einberufung genannten Orten an der Aktionärsversammlung per Video-Konferenz oder über andere elektronische Medien teilnehmen können.

Der Tag der ordentlichen Aktionärsversammlung muss vom Board of Directors mindestens zwei Monate vorher angekündigt werden. Auf Antrag von Aktionären, die zusammen mindestens 1 % des ausgegebenen Aktienkapitals halten, (oder Aktien mit einem Gesamtwert von € 50 Millionen) hat das Board of Directors Tagesordnungspunkte in die Tagesordnung der ordentlichen Aktionärsversammlung aufzunehmen, wenn der Antrag mindestens sechs (6) Wochen vor dem geplanten Datum der Aktionärsversammlung gegenüber dem Board of Directors gestellt wurde, es sei denn, das Board of Directors ist der Ansicht, dass wichtige Interessen der Gesellschaft der Aufnahme dieser Punkte auf die Tagesordnung entgegenstehen.

3.1.10.2 Das Recht auf Teilnahme an Aktionärsversammlungen

Jeder Inhaber einer oder mehrerer Aktien kann an Aktionärsversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben. Siehe „- Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten“.

Ein Aktionär oder eine andere Person, die berechtigt ist, an der Aktionärsversammlung 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 das Board of Directors in der Einberufung bestimmen, dass diejenigen Personen an der Aktionärsversammlung teilnehmen, das Wort ergreifen und sich an der Abstimmung beteiligen können, die an dem in der Einberufung bestimmten Datum zur Ausübung dieser Rechte autorisiert und als solche in dem zu diesem Zweck erstellten Aktionärsregister eingetragen sind, unabhängig davon, wer dazu autorisiert ist, diese Rechte am Tag der Aktionärsversammlung auszuüben.

Alle Personen, die berechtigt sind, die oben genannten Rechte (entweder persönlich oder aufgrund einer schriftlichen Vollmacht) auszuüben und die in einer Weise an der Aktionärsversammlung von einem anderen Ort aus teilnehmen, dass der oder die Versammlungsleiter zu der Überzeugung gelangen, dass die besagten Personen ordnungsgemäß an der Aktionärsversammlung teilnehmen, gelten als anwesend oder vertreten, können sich an der

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft (Fortsetzung)

Abstimmung beteiligen und werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt (siehe „- Einberufung von Aktionärsversammlungen“).

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

Der letzte Hinterlegungstag für die Aktienzertifikate und die Dokumente, die die vorgenannten Rechte verbrieften, muss in der Einberufung der Aktionärsversammlung bekannt gemacht werden. Dieser Tag darf nicht mehr als fünf Werktage und in keinem Fall mehr als sieben Tage vor der Aktionärsversammlung liegen.

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

Die Inhaber der in dem in Amsterdam geführten Aktionärsregister registrierten Aktien können diese durch Euroclear France S.A. halten. In diesem Fall werden die Aktien im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsverzeichnis registriert.

Aktionäre, die ihre EADS-Aktien durch Euroclear France S.A. halten und an einer Aktionärsversammlung teilnehmen wollen, müssen bei ihrer Depotbank eine Eintrittskarte beantragen und von Euroclear France S.A. eine Stimmvollmacht gemäß den Angaben in der Aktionärsversammlungseinberufung erhalten. Ein Aktionär kann auch beantragen, direkt (und nicht durch Euroclear France S.A.) in das Aktionärsregister aufgenommen zu werden. Allerdings sind die Aktien nur dann an der Börse handelbar, wenn sie im Namen von Euroclear France S.A. im Aktionärsregister geführt werden.

Um ihr Stimmrecht auszuüben, können die Aktionäre auch über ihre Depotbank Weisungen an Euroclear France S.A. oder einer hierzu bestimmten anderen Person gemäß den Angaben in der Aktionärsversammlungseinberufung erteilen.

3.1.10.3 Mehrheit und Quorum

Alle Beschlüsse der Aktionärsversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, mit Ausnahme der Fälle, für die laut Satzung oder niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt kein Mindestquorum für die

Beschlussfähigkeit der Aktionärsversammlung 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 eine qualifizierte Mehrheit; in diesen Fällen ist eine Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich, sofern weniger als 50 % des ausgegebenen stimmberechtigten 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 auf der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen gefasst werden können, unabhängig von dem Anteil des vertretenen Kapitals.

Pfandnehmer von Aktien und Nießbraucher, die nicht über Stimmrechte verfügen, sind nicht berechtigt, an Aktionärsversammlungen 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 Aktionärsversammlungen teilzunehmen und auf diesen das Wort zu ergreifen.

3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten

Jeder Aktionär verfügt auf den Aktionärsversammlungen 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 bezüglich Beteiligungen

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* („WMZ“)), direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital oder den Stimmrechten 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 den Stimmrechten über- oder unterschreitet, ist nach dem WMZ verpflichtet, die Gesellschaft und die AFM unverzüglich von dieser Beteiligung

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft (Fortsetzung)

in Kenntnis zu setzen. Dieselben Mitteilungsvorschriften gelten in Bezug auf den Erwerb oder die Veräußerung von tatsächlichen oder bedingten Rechten auf den Erwerb von Aktien oder Stimmrechten. 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 AFM 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 an die Gesellschaft 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 WTE für bestimmte Personengruppen eine zusätzliche Mitteilungspflicht. Diese Mitteilungspflicht betrifft, unter anderem, Aktionäre mit einer direkten oder indirekten Beteiligung von mindestens 25 % am Kapital einer börsennotierten Gesellschaft, sowie deren Ehegatten, Vorfahren und Nachfahren in gerader Linie und andere Personen, mit denen der Aktionär einen gemeinsamen Haushalt führt. Solche Aktionäre sind verpflichtet, die AFM 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 auch für ihre Directors.

Gemäß § 26 des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes ist die Gesellschaft zur Veröffentlichung in einem überregionalen deutschen Börsenpflichtblatt verpflichtet, wenn der Prozentsatz der von einem Aktionär der Gesellschaft gehaltenen Stimmrechte 5 %, 10 %, 25 %, 50 % oder 75 % der Stimmrechte erreicht, über- oder unterschreitet.

Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors von EADS

Die Mitglieder des Board of Directors von EADS müssen der AFM ihre Beteiligung an EADS melden, unabhängig davon, ob die Beteiligung bestimmte Beteiligungsschwellen erreicht oder nicht. Jedes Mitglied des Board of Directors muss nicht nur den Prozentsatz an Aktien und Stimmrechten⁵, sondern

auch die Anzahl der von ihm oder einer von ihm kontrollierten juristischen Person gehaltenen Aktien und Stimmrechte melden.

EADS muss alle Rücktritte oder Kündigungen der Ernennung der Mitglieder ihres Board of Directors unverzüglich der AFM melden. Alle Berichte werden von der AFM in ein öffentliches Register aufgenommen, das über die AFM-Webseite zugänglich und von jedem Interessenten eingesehen werden kann.

Die Gesellschaft hat die AMF, die CNMV und die spanischen Börsen über alle ihr gegenüber abgegebenen Erklärungen hinsichtlich Beteiligungen zu informieren, die die oben genannten Schwellen überschreiten.

Die Satzung sieht ferner vor, dass eine Person, die 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 ihren Absichten (i) Aktien der Gesellschaft in den folgenden 12 Monaten zu erwerben oder zu veräußern, (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. Die Gesellschaft wird der AMF die Informationen, die sie in diesem Zusammenhang erhalten hat, zur Verfügung stellen.

Die AMF hat angekündigt, dass sie eine Bekanntmachung hinsichtlich aller auf diese Weise übermittelten 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 eine Straftat dar, die sowohl mit strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Sanktionen sowie zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich des Ruhens der Stimmrechte, geahndet werden.

Gemäß § 15a des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes müssen Directors der Gesellschaft oder Personen, die mit ihnen in einer engen Beziehung stehen, eigene Geschäfte mit Aktien des Unternehmens oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente, insbesondere Derivate, veröffentlichen.

⁵ In diesem Zusammenhang beinhaltet der Begriff „Aktien“ z.B. auch in Bezug auf Aktien ausgegebene Depositary Receipts und Rechte, die aus einer Vereinbarung über den Erwerb von Aktien oder in Bezug auf Aktien ausgegebenen Depositary Receipts resultieren, insbesondere aus Kaufoptionen, Optionsscheinen und Wandelanleihen.

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft (Fortsetzung)

Diese Personen haben die Gesellschaft und die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen über solche Geschäfte zu informieren, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von € 5.000. Die Gesellschaft ist verpflichtet, diese Mitteilung unverzüglich auf der Webseite der Gesellschaft oder in einem überregionalen deutschen Börsenpflichtblatt zu veröffentlichen. Diese Anforderungen gelten auch im Zusammenhang mit Gewinnbeteiligungs- und Leistungsplänen für Mitarbeiter und anderen Arten von Aktienoptionsplänen, die von der Gesellschaft gewährt werden.

Gemäß dem Spanischen Transparenzgesetz ist es Directors der Gesellschaft untersagt, Transaktionen durchzuführen oder die Durchführung von Transaktionen vorzuschlagen, wenn Aktien der Gesellschaft oder verbundener Unternehmen involviert sind, über die sie aufgrund ihrer Position bevorzugte oder vertrauliche Informationen haben, wenn diese Informationen nicht veröffentlicht wurden. Zusätzlich muss ein Director, der entweder persönlich oder durch einen Mittler Aktien an der Gesellschaft oder Aktienoptionen erwirbt oder transferiert, die Gesellschaft, die Märkte, an denen deren Aktien gehandelt werden, und die CNMV informieren, die diese Informationen in ihre öffentlich zugänglichen Register aufnimmt. Außerdem muss die Gesellschaft die Informationen auf ihrer Webseite zum Aktienbesitz von Directors aktualisieren. Ebenso muss EADS nach der EU-Richtlinie 2003/6 und der EU-Richtlinie 2004/72 Transaktionen eines Mitglieds des Board of Directors, eines Mitglieds des Executive Committees und aller mit diesen Personen eng verbundenen Personen sowohl mit börsennotierten Aktien von EADS als auch mit damit verbundenen derivativen Instrumenten der CNMV oder einer anderen zuständigen spanischen Behörde melden (ein königliches Dekret zur Umsetzung dieser Richtlinien in Spanien wird für das Jahr 2005 erwartet).

Gemäß Artikel 222-14 der Allgemeinen Vorschriften der AMF muss die Gesellschaft der AMF innerhalb eines Zeitraums von fünf (5) Börsenhandelstagen alle Transaktionen in Wertpapieren der Gesellschaft melden, die von Mitgliedern des Board of Directors, Mitgliedern des Executive Committee und mit diesen Personen eng verbundenen Personen durchgeführt wurden, es sei denn, die Gesamtsumme solcher Transaktionen innerhalb eines Kalenderjahres übersteigt nicht € 5.000. Die Gesellschaft muss diese Informationen durch Veröffentlichung innerhalb dieses Zeitraums auch der Öffentlichkeit zugänglich machen.

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 sonstigen 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 15 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 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 Aktionärsversammlungen 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 14 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 umzutauschen. In der Satzung der Stiftung ist vorgesehen, dass die Stiftung nicht berechtigt ist, als Aktionär an den Aktionärsversammlungen der Gesellschaft teilzunehmen, das Wort zu ergreifen und für die

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft (Fortsetzung)

von ihr gehaltenen Aktien das Stimmrecht auszuüben, es sei denn, das 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 33⅓ % der Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft hält; diese Ausnahme bezweckt den Ausschluss der Vertragsparteien des Participation Agreement (siehe „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“) (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; oder

- (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 durch die königliche Verfügung 432/2003 vom 11. April geänderten königlichen Verfügung 1197/1991 vom 26. Juli in Bezug auf Übernahmeangebote niedergelegten Bestimmungen sehen vor, dass der besagte Anleger anbieten muss, die folgenden Prozentsätze zu erwerben: das Angebot muss (i) bei mindestens 10 % liegen, wenn der Anleger 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) erwirbt oder einen Schwellenwert erreichen, der, ohne einen solchen Prozentsatz zu erreichen, die Bestellung einer Zahl von Directors ermöglicht, die zusammen mit den gegebenenfalls bereits bestellten Directors mehr als ein Drittel und weniger als die Hälfte plus einen der Gesamtzahl aller Directors der Zielgesellschaft repräsentieren oder, wenn der Anleger bereits zwischen 25 % und 50 % hält und innerhalb der folgenden 12 Monate weitere 6 % dazukaufen möchte; und (ii) bei 100 % liegen, wenn er die Schwelle von 50 % erreicht oder überschreitet oder einen Schwellenwert, der, ohne einen solchen Prozentsatz zu erreichen, die Bestellung einer Zahl von Directors ermöglicht, die zusammen mit den gegebenenfalls bereits bestellten Directors mehr als die Hälfte der Gesamtzahl aller Directors der Zielgesellschaft repräsentieren. 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 Aktionären) direkt oder indirekt über eine Anzahl von Aktien oder Stimmrechten verfügt, die 33⅓ % des oben beschriebenen Grundkapitals von EADS übersteigt), ist die *Sociedad Estatal de Participaciones Industriales* („SEPI“), 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

3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft (Fortsetzung)

Übernahmeangebot immer dann erfolgen muss, wenn 33 $\frac{1}{3}$ % des Grundkapitals erworben worden sind. SEPI hat im Namen von EADS diese Frage mit der CNMV 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 der Aktionärsverträge von EADS gilt, vorausgesetzt, dass diese Übertragungen im Rahmen der Aktionärsverträge erfolgen und dass diese Verträge in Kraft bleiben.

3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals

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 zum 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 „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

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

Das Bezugsrecht kann durch Beschluss der Aktionärsversammlung beschränkt oder ausgeschlossen werden. Das Bezugsrecht kann auch vom Board of Directors beschränkt oder ausgeschlossen werden, sofern die Aktionärsversammlung das Board of Directors für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren dazu ermächtigt, die neuen Aktien unter Beschränkung oder Ausschluss von Bezugsrechten auszugeben. Aktionärsversammlungsbeschlüsse 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.

Auf der für den 11. Mai 2005 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS wird der Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, das Board of Directors zu ermächtigen, von Zeit zu Zeit Aktien über bis zu 1 % des genehmigten Grundkapitals auszugeben und Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der Aktionärsversammlung im Jahre 2006 zu gewähren, auch wenn die Bezugsrechte erst nach diesem Zeitraum ausgeübt

werden können. Weiterhin soll das Board of Directors die Bedingungen solcher Aktienemissionen festlegen können. Weitere Vorschläge werden der Aktionärsversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden, denen zufolge das Board of Directors ermächtigt wird, die bevorzugten Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der im Jahr 2006 abzuhaltenden Aktionärsversammlung einzuschränken oder auszuschließen und Aktienoptionspläne und Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zu genehmigen, die Gewährung von Rechten zum Bezug von Aktien enthalten können, die zu den in diesen Plänen spezifizierten Zeitpunkten ausgeübt werden können.

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

3.2.2 Ausgegebenes Grundkapital

Zum Zeitpunkt dieses Dokuments beträgt das emittierte Grundkapital der Gesellschaft € 809.706.931; es besteht aus 809.706.931 Aktien mit einem Nennwert von € 1 pro Aktie.

3.2.3 Genehmigtes Kapital

Zum Zeitpunkt dieses Berichts beträgt das genehmigte Kapital der Gesellschaft € 3 Mrd.; es besteht aus 3.000.000.000 Aktien im Wert von € 1 pro Aktie.

3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren

Außer den Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt werden (siehe „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“) gibt es keine Wertpapiere, die sofort oder langfristig Zugriff auf das Aktienkapital von EADS ermöglichen.

3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals (Fortsetzung)

Die nachstehende Tabelle zeigt die mögliche Verwässerung, die bei Ausübung aller Aktienoptionen, die bis zum 31. Dezember 2004 ausgegeben wurden, eintreten würde:

Potenzielles Grundkapital von EADS	Anzahl der Aktien	Verwässerungsprozent-satz des Kapitals	Anzahl der Stimmrechte	Verwässerungsprozent-satz der Stimmrechte
Gesamtanzahl der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments ausgegeben wurden	809.706.931	95,96 %	803.312.117	95,93 %
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten	34.092.141	4,04 %	34.092.141*	4,07 %
Potenzielles Grundkapital von EADS insgesamt	843.799.072	100 %	837.404.258	100 %

* Der potenzielle Verwässerungseffekt durch Ausübung dieser Aktienoptionen bezogen auf Stimmrechte bzw. Kapital kann durch Aktienrückkaufprogramme der Gesellschaft bzw. die anschließende Einziehung von zurückgekauften Aktien reduziert sein. Siehe „3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft – Niederländisches Recht“.

3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals (Fortsetzung)

3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft

Datum	Transaktionsart	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen/ eingezogenen Aktien	Agio*	Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach den Transaktionen	Nach der Transaktion ausgegebenes Gesamtkapital
29. Dezember 1998	Gründung	1.000 NLG	100	–	100	100.000 NLG
3. April 2000	Umstellung auf €	€ 1	50.000	–	50.000	€ 50.000
8. Juli 2000	Aktienemission gegen Einlagen von Aerospatiale Matra, Dasea AG und SEPI	€ 1	715.003.828	€ 1.511.477.044	715.053.828	€ 715.053.828
13. Juli 2000	Aktienemission zwecks öffentlichem Angebot und Notierung der Aktien der Gesellschaft	€ 1	80.334.580	€ 1.365.687.860	795.388.408	€ 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	€ 1	11.769.259	€ 168.300.403	807.157.667	€ 807.157.667
5. Dezember 2001	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der COB** am 13. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1209 genehmigt)	€ 1	2.017.894	€ 19.573.571,80	809.175.561	€ 809.175.561
4. Dezember 2002	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der COB** am 11. Oktober 2002 unter der Nummer 02-1081 genehmigt)	€ 1	2.022.939	€ 14.470.149,33	811.198.500	€ 811.198.500
5. Dezember 2003	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der COB am 25. September 2003 unter der Nummer 03-836 genehmigt)	€ 1	1.686.682	€ 19.363.109,36	812.885.182	€ 812.885.182
20. Juli 2004	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentliche Aktionärsversammlung vom 6. Mai 2004.	€ 1	5.686.682	–	807.198.500	€ 807.198.500
Von 2004 bis zum Datum des vorliegenden Dokuments	Ausgabe von Aktien infolge Ausübung von an Mitarbeiter gewährte Optionen***	€ 1	490.609	€ 832.580.364	807.689.109	€ 807.689.109
3. Dezember 2004	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i>), von der AMF am 10. September 2004 unter Nummer 04-755 genehmigt	€ 1	2.017.822	€ 34.302.974	809.706.931	€ 809.706.931

* Die Kosten (abzüglich Steuern) im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot im Juli 2000 wurden mit dem Aktienagio in Höhe von € 55.849.772 verrechnet.

** Früherer Name der *Autorité des marchés financiers* („AMF“)

*** Weitere Informationen über Aktienoptionspläne, unter denen diese Optionen Mitarbeitern von EADS gewährt wurden, entnehmen Sie bitte „Teil 1/2.3.3 Optionen für Mitarbeiter“.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

3.3.1 Aktionärsstruktur

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

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 in EADS zu vereinigen.

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

Sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt, 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.

Zum Datum dieses Dokuments werden 30,19 % der EADS-Aktien von Dasa AG, einer 100 %igen Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG („**DCLRH**“), einer 93,85 %igen Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, gehalten. SOGEADE, eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital zu 50 % SOGEPA (einer französischen Staatsholdinggesellschaft) und zu 50 % Désirade gehört, hält 30,19 % der EADS-Aktien. Désirade ist eine französische *société par actions simplifiée*, die zu 100 % Lagardère gehört. Demnach befinden sich 60,38 % des Grundkapitals von EADS zu gleichen Teilen im Besitz von SOGEADE und DaimlerChrysler, die EADS gemeinsam mittels einer Personengesellschaft nach niederländischem Recht („**Contractual Partnership**“) beherrschen. Die spanische Staatsholdinggesellschaft SEPI ist ebenfalls eine Vertragspartei in der Contractual Partnership und hält 5,52 % des Grundkapitals von EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) und die Gesellschaft halten 33,25 % bzw. 0,79 % des Grundkapitals von EADS. Die *République Française* (der „**französische Staat**“) hält direkt 0,06 % dieses Grundkapitals, wobei dieser Aktienbestand spezifischen Bestimmungen unterliegt.

Am 8. Juli 2004 kündigte DaimlerChrysler an, dass DaimlerChrysler (im Zusammenhang mit einer Hedging-Transaktion) alle EADS-Anteile (22.227.478 EADS-Aktien), die zu diesem Zeitpunkt 2,73 % des Kapitals und 2,78 % der EADS-Stimmrechte repräsentierten) mit Ausnahme seiner indirekten EADS-Aktien auf dem Markt platziert hatte. Somit hält DaimlerChrysler zum Tag dieses Dokuments keine EADS-Aktien direkt.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte (Fortsetzung)

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 (das „**Participation Agreement**“) sowie ein dem niederländischen Recht unterliegender Gesellschaftsvertrag, der bei der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS zwischen SOGEADE, Dasa AG, SEPI und EADS Participations B.V. (der „**Contractual Partnership Vertrag**“) abgeschlossen worden ist und bestimmte Bedingungen des Participation Agreement wiederholt sowie eine bestimmte Anzahl weiterer Verträge (vor allem ein Aktionärsvertrag (der „**SOGEADE-Aktionärsvertrag**“), der nach dem Zusammenschluss 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 des Boards of Directors von EADS, EADS Participations B.V. und SOGEADE Gérance (geschäftsführende Gesellschafterin (*gérant commandité*) der SOGEADE);
- die Übertragungsbeschränkungen der Aktien an EADS und SOGEADE;
- die Vorkaufs- und Miterwerbsrechte von DaimlerChrysler, SOGEADE, SOGEPa und Lagardère;
- die Abwehr feindlicher Übernahmeveruche 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.

Weitere Informationen zu den Verträgen zwischen den Hauptaktionären von EADS finden sich weiter unten.

Die Organisation von EADS Participations B.V.

Das Board of Directors von EADS Participations B.V. wird zu gleichen Teilen von DaimlerChrysler und SOGEADE nominiert (wobei SOGEADE bei seinen Ernennungen Vorschläge von Lagardère berücksichtigt). 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. Obwohl SEPI nicht mehr das Recht zur Nominierung eines Directors hat, hat das Board of Directors von EADS Participations B.V. auf Vorschlag von DaimlerChrysler und SOGEPa entschieden, auf der Aktionärsversammlung vom 11. Mai 2005 ein weiteres spanisches Mitglied zu bestellen, wodurch sich die Anzahl der Directors auf neun erhöht.

Diese Struktur verleiht DaimlerChrysler und SOGEADE dieselben Rechte zur Ernennung 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.

Übertragung der EADS-Aktien

Im Zeitraum zwischen der Durchführung des Zusammenschlusses zu EADS und dem 1. Juli 2003 (dem „**Stillhaltezeitraum**“) war die Fähigkeit von DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère, SOGEPa und dem französischen Staat eingeschränkt, Aktien von EADS zu übertragen.

Nach dem Ablauf des Stillhaltezeitraums am 1. Juli 2003 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;

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte (Fortsetzung)

- 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 am Markt zu verkaufen;
- bei der Übertragung indirekter EADS-Aktien seitens SOGEPA oder Lagardère besteht ein Vorerwerbsrecht zu Gunsten 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 indirekten EADS-Aktien durch SOGEPA bzw. Lagardère anteilmäßig ebenfalls einen Verkauf ihrer indirekten 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.

Alle Verkäufe von EADS-Aktien am 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, außer wenn eine unerwünschte Offerte (wie nachstehend definiert) von dem unfreundlichen Dritten vorliegt, oder bis zu dem Zeitpunkt, an dem DaimlerChrysler und SOGEADE

den unfreundlichen Dritten übereinstimmend nicht mehr für einen unfreundlichen Dritten ansehen oder der unfreundliche Dritte keine qualifizierte Beteiligung mehr besitzt.

Nach dem Ablauf des Stillhaltezeitraumes am 1. Juli 2003 ist es den Parteien des Participation Agreements gestattet, ein Angebot (entweder in Form eines Übernahmeangebotes oder eines sonstigen Angebotes) eines unfreundlichen Dritten anzunehmen, das DaimlerChrysler oder SOGEADE ablehnen (eine „**unerwünschte Offerte**“), 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 ihren Vorkaufsrechten Gebrauch machen können.

Jeder Verkauf von EADS-Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, seitens DaimlerChrysler, SOGEADE oder Lagardère unterliegt 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 ein 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 und 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

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte (Fortsetzung)

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, (b) bei einem Beherrschungswechsel von SOGEADE auf Wunsch von DaimlerChrysler, (c) bei einem Beherrschungswechsel von DaimlerChrysler auf Wunsch von SOGEADE, (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, 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 SOGEPA 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 SOGEPA mit Zustimmung von DaimlerChrysler (die nicht unbillig

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte (Fortsetzung)

verweigert werden darf) den Drittkäufer zu benennen. Erfolgt ein derartiger Verkauf durch SOGEPA, 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 SOGEPA, 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 durch den französischen Staat im Anschluss an die Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens noch gehalten werden und die auf dem Markt zu veräußern sind; (ii) jene Aktien, die von SOGEPA oder dem französischen Staat gehalten werden und gemäß dem Participation Agreement oder der Gesellschaftervereinbarung der SOGEADE-Aktionäre (siehe unten) verkauft oder erworben 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 (der „**Vertrag über ballistische Raketen**“) 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.

SOGEADE

Bei SOGEADE handelt es sich um eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), an deren Kapital SOGEPA (50 %) und Désirade, eine französische *société par actions simplifiées*, (50 %) beteiligt sind. Das Aktienkapital von Désirade selbst gehört gänzlich Lagardère. Lagardère besitzt deshalb indirekt 50 % von SOGEADE.

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

Das 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 € 500 Mio. besitzen; (b) Vereinbarungen über strategische Allianzen oder industrielle oder finanzielle Zusammenarbeit; (c) eine Erhöhung des Grundkapitals von EADS um mehr als € 500 Mio. mit Bezugsrechtsausschluss; (d) jegliche Entscheidung über die Ernennung 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 werden auch von dem Vertrag über ballistische Raketen geregelt (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.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte (Fortsetzung)

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 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 Ernennung 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) die SOGEADE Aktionärsvereinbarung endet, wenn 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, vorausgesetzt, dass in beiden Fällen 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, ist Lagardère verpflichtet, die für diesen Erwerb erforderlichen Mittel anteilmäßig bereitzustellen. 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 im Abschnitt „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

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte (Fortsetzung)

und Dasa AG entschädigt, wird das 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 Aktionärsversammlung unterrichtet.

DADC

EADS gehören 75 % der Aktien der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs-AG („DADC“) (die übrigen 25 % gehören DCLRH). Das Stammkapital der Dornier GmbH gehört zu 93,58 % der DADC und zu 6,42 % der Familie Dornier. In Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH stehen DADC mehr als 89,9 % und der Familie Dornier weniger als 10,1 % 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 einer Übertragung von Vermögen gegen Aktien, als Sacheinlage oder an ein Unternehmen, das mit DaimlerChrysler zumindest assoziiert ist, was vorausgesetzt wird, wenn DaimlerChrysler mindestens 20 % des Kapitals kontrolliert. 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 (je nach Art der Anteile) von 8,7 % oder 15 % des Nennwerts ihrer Anteile zuzüglich etwaiger Körperschaftsteuergutschriften. Die garantierte Dividende ist indexgebunden. DaimlerChrysler hat für die Zahlung der Mindestdividende an die Anteilseigner der Familie Dornier einzustehen. Hinsichtlich des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags, der zurzeit 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.

Am 29. Dezember 2004 vereinbarten Silvius Dornier und DaimlerChrysler die Übertragung aller verbleibender Anteile von Silvius Dornier an der Dornier GmbH (3,58 %) an DaimlerChrysler oder ein anderes von DaimlerChrysler benanntes Unternehmen der DaimlerChrysler-Gruppe und die Beilegung der Streitigkeiten bzgl. der Rechte und möglichen Ansprüche von Silvius Dornier resultierend aus oder in Verbindung mit seinem Aktienbesitz an der Dornier GmbH. Die anderen Familiengesellschafter hatten ein dreimonatiges Vorkaufsrecht hinsichtlich des Erwerbs dieser Anteile, so dass die Übertragung in der ersten Jahreshälfte 2005 wirksam wird. Das Vorkaufsrecht wurde nicht ausgeübt und erlosch am 17. April 2005, so dass der Verkauf der Aktien von Silvius Dornier wirksam wurde. Nach der oben erwähnten Vereinbarung zwischen DaimlerChrysler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und Dasa AG („Handhabungsvereinbarung“) bot DADC DaimlerChrysler unwiderrufflich an, diese Aktien zu ihrem Marktwert zum Zeitpunkt des Verkaufs an DaimlerChrysler zu kaufen. Es wird angenommen, dass DaimlerChrysler dieses Angebot annehmen und das Geschäft im zweiten Quartal 2005 abgeschlossen wird.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte (Fortsetzung)

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 (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 oder für DaimlerChrysler in den Konzern oder die Dasa AG-Gruppe 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. Das 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, das Board of Directors hat für alle oder bestimmte Aktien die Ausgabe von Aktienurkunden beschlossen. Aktienurkunden werden in der Form ausgegeben, die das Board of Directors bestimmt. Namensaktien sind in einer vom Board of Directors zu bestimmenden Weise zu nummerieren.

3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft

Die Gesellschaft wurde mit einem genehmigten Grundkapital von 500.000 Niederländische Gulden („NLG“) gegründet, die in 500 Aktien mit einem Nennwert von jeweils 1.000 NLG 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 nachstehend aufgeführt (eine Beschreibung der Änderungen des

ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft ist in Abschnitt „3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft“ enthalten):

Seit Juli 2000 sind 4.293.746 EADS-Aktien (0,53 % des Kapitals von EADS zum Datum dieses Dokuments) ohne Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre von dem französischen Staat im Anschluss an die Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 ausgegeben worden. Im Juli 2002 fand die letzte Verteilung statt.

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 zum Datum dieses Dokuments jeweils 0,92 % und 2,06 % 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 „- Beziehungen zwischen den Hauptaktionären - Sonderrechte und -pflichten des französischen Staates“), die sie durch die Nichtausübung der Mehrzuteilungsoption besaßen, 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).

Am 8. Juli 2004 kündigte DaimlerChrysler an, dass DaimlerChrysler (im Zusammenhang mit einer Hedging-Transaktion) alle EADS-Anteile (22.227.478 EADS-Aktien, die zu diesem Zeitpunkt 2,73 % des Kapitals und 2,78 % der EADS-Stimmrechte repräsentierten) mit Ausnahme seiner indirekten EADS-Aktien auf dem Markt platziert hatte. Am 20. Juli 2004 zog die Gesellschaft 5.686.682 eigenen Aktien ein. Schließlich emittierte die Gesellschaft im Jahr 2004 und bis zum Datum dieses Dokuments 490.609 Aktien infolge der Ausübung von Optionen, die Konzernmitarbeiter im Rahmen von Aktienoptionsplänen in den Jahren 2000, 2002 und 2003 gewährt wurden (siehe „Teil 1/2.3.3 Optionen für Mitarbeiter“).

Seit der Einreichung des Referenzdokuments der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2003 bei der AMF am 1. April 2004 hat die Gesellschaft keine Schwellenwert-Mitteilungen erhalten. Nach Wissen der Gesellschaft hält kein Aktionär der Gesellschaft mit Ausnahme der in nachstehender Tabelle aufgeführten Anteilseigner mehr als 5 % des Kapitals bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte (Fortsetzung)

Die Aufteilung der ausgegebenen Aktien und Stimmrechte der Gesellschaft vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden (siehe „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“), ist im Hinblick auf die letzten drei Jahre in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Aktionäre	Position zum 19. April 2005			Position zum 1. April 2004			Position zum 2. April 2003		
	Anzahl der Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl der Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl der Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte
Dasa AG	244.447.704	30,19 %	30,43 %	244.447.704	30,07 %	30,52 %	244.447.704	30,13 %	30,52 %
SOGEADE	244.447.704	30,19 %	30,43 %	244.447.704	30,07 %	30,52 %	244.447.704	30,13 %	30,52 %
SEPI	44.690.871	5,52 %	5,56 %	44.690.871	5,50 %	5,58 %	44.690.871	5,51 %	5,58 %
<i>Zwischensumme Contractual Partnership</i>	<i>533.586.279</i>	<i>65,90 %</i>	<i>66,42 %</i>	<i>533.586.279</i>	<i>65,64 %</i>	<i>66,62 %</i>	<i>533.586.279</i>	<i>65,77 %</i>	<i>66,62 %</i>
Dasa AG	–	–	–	22.227.478	2,73 %	2,78 %	22.227.478	2,74 %	2,77 %
Französischer Staat	502.746*	0,06 %	0,06 %	502.746	0,06 %	0,06 %	502.746	0,06 %	0,06 %
Öffentlichkeit	269.223.092**	33,25 %	33,52 %	244.640.745	30,10 %	30,54 %	244.640.745	30,16 %	30,55 %
Rückkauf eigener Aktien***	6.394.814	0,79 %	–	11.927.934	1,47 %	–	10.241.252	1,27 %	–
Insgesamt	809.706.931	100,00 %	100,00 %	812.885.182	100,00 %	100,00 %	811.198.500	100,00 %	100,00 %

* Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung von 4.293.746 Aktien an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.

** Einschließlich Mitarbeiter von EADS. Zum Datum dieses Dokuments hielten Mitarbeiter von EADS ca. 3,13 % des Aktienkapitals und 3,15 % der Stimmrechte.

*** Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Nach Wissen der Gesellschaft gibt es mit Ausnahme der weiter oben in Abschnitt „Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ genannten Rechte keine Pfandrechte an den Aktien der Gesellschaft.

Die Gesellschaft erbat die Offenlegung der Identität der wirtschaftlich Berechtigten ihrer Aktien, die von identifizierbaren Inhabern (*Titres au porteur identifiables*) gehalten werden, die jeweils mehr als 10.000 Aktien halten. Anhand der Studie, die am 31. Dezember 2004 abgeschlossen wurde, wurden 1.718 Aktionäre identifiziert, die insgesamt 220.913.277 EADS-Aktien halten (einschließlich 4.242.818 Aktien, die von Iberclear im Auftrag des spanischen Marktes und 20.843.199 Aktien, die von Clearstream im Auftrag des deutschen Marktes gehalten werden).

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

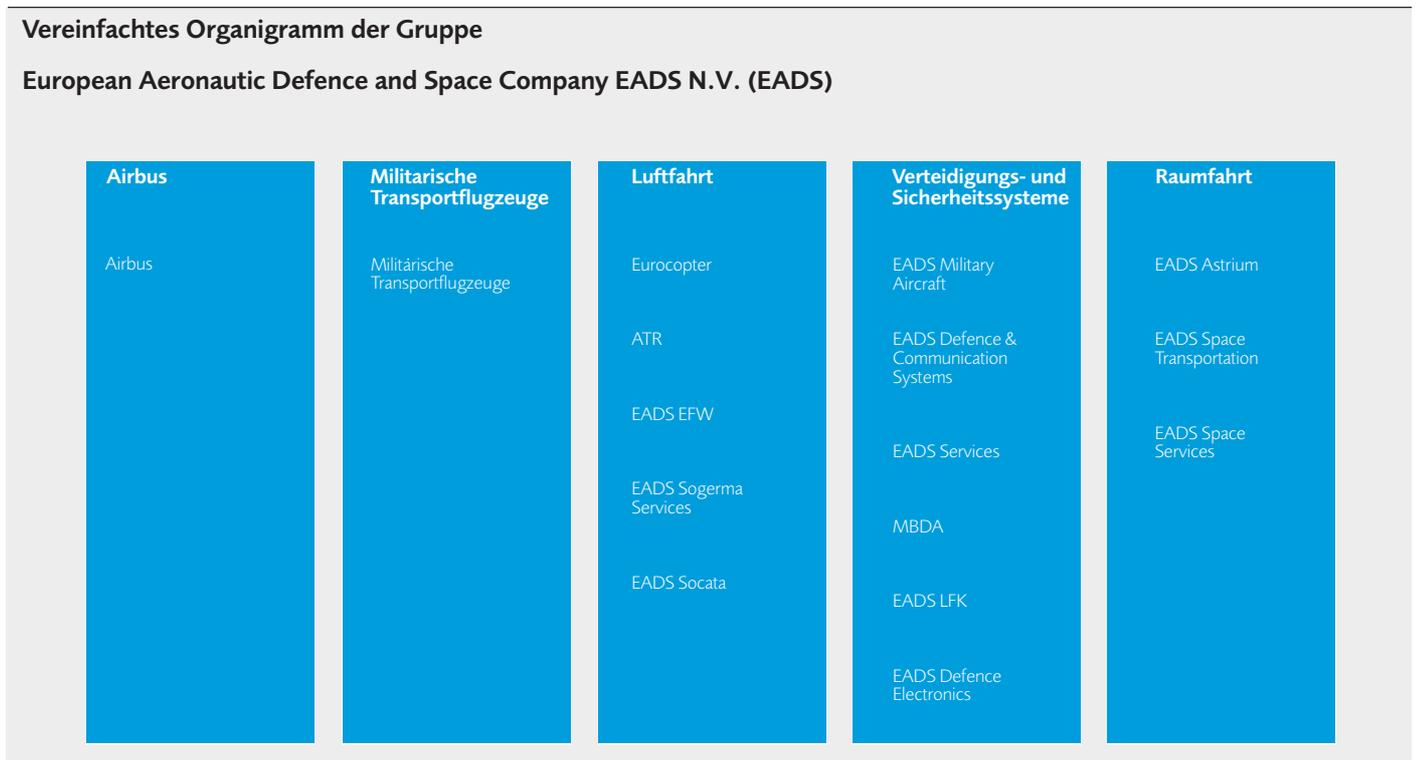
3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte (Fortsetzung)

3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

Siehe vorstehend Abschnitt „3.3.1 Aktionärsstruktur“ und Abschnitt „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

3.3.6 Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe

Die folgende Grafik stellt die Organisation der wesentlichen Geschäftsbereiche von EADS dar.



3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft

3.3.7.1 Niederländisches Recht

Vorbehaltlich bestimmter Vorschriften des niederländischen Rechts und der Satzung kann die Gesellschaft ihre eigenen Aktien 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 Aktionärsversammlung 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.

3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte (Fortsetzung)

Die ordentliche Aktionärsversammlung von EADS vom 6. Mai 2004 ermächtigte das Board of Directors in einem Beschluss, der die vorige Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS vom 6. Mai 2003 erneuerte, für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung eigene Aktien der Gesellschaft in Höhe von maximal 5 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft an der Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der zwischen dem Nennwert der Aktien (€ 1) und einem Betrag von 110 % des für die betreffenden Aktien an einer Börse am Ende des Handelstags, der dem Datum des Erwerbs durch die Gesellschaft unmittelbar vorausging, notierten Preises liegt.

Bis Juli 2004 erwarb die Gesellschaft insgesamt 11.927.934 eigenen Aktien; 5.686.682 davon wurden am 20. Juli 2004 eingezogen.

Das Board of Directors beauftragte unter Berücksichtigung eines vorausgehenden Beschlusses vom 5. Dezember 2002 die Chief Executive Officers infolge seines Beschlusses vom 10. Oktober 2003 im Rahmen der Belegschaftsaktieneigentumspläne für die Jahre 2000, 2001 und 2002 (siehe „Teil 1/2.3.2 Mitarbeiterangebot“) ein Aktienrückkaufprogramm für die Gesellschaft für den Rückkauf von bis zu maximal 20.092.075 ihrer eigenen Aktien (je nach der Anzahl der Aktien, die durch die berechtigten Mitarbeiter tatsächlich gezeichnet wurden) einzuführen, die am 30. Juni 2004 2,49 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft repräsentierten. Die Ziele und Charakteristika dieses Aktienrückkaufprogramms sind in der *note d'information* dargelegt, die am 30. Juli 2004 von der AMF unter der Nummer 04-708 genehmigt wurde. Die Einführung dieses Aktienrückkaufprogramms führte zum Erwerb von 153.562 eigener Aktien durch die Gesellschaft.

Zum Datum dieses Dokuments hatte die Gesellschaft insgesamt 6.394.814 ihrer eigenen Aktien zurückgekauft.

Auf der für den 11. Mai 2005 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die durch die Anteilsinhaber auf der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 6. Mai 2004 erteilte Ermächtigung zu ersetzen und das Board of Directors für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung an zu ermächtigen, eigene Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der nicht niedriger ist als der Nennwert und nicht höher als der höhere

Preis von entweder (i) dem Preis des letzten unabhängigen Handels oder (ii) dem höchsten aktuellen unabhängigen Gebot an den Handelsorten, an denen der Kauf ausgeführt wird.

Die Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, sofort einen Bericht bei der AFM einzureichen, der detaillierte Informationen über solche Käufe enthält, es sei denn, eine Befreiung ist einschlägig. Die AFM stellt diese Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung.

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 Artikel 241-1 bis 241-7 der Allgemeinen Vorschriften der AMF erfordert der Erwerb eigener Aktien durch eine Gesellschaft die Einreichung einer *note d'information*, die die vorherige Zustimmung (oder „visa“) der AMF erhalten hat.

Gemäß Artikel 631-1 bis 631-4 der Allgemeinen Vorschriften der AMF ist es der Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren eigenen Aktien den Markt zu manipulieren. Artikel 631-5 und 631-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF bestimmen ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Die Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, innerhalb von höchstens sieben Handelstagen spezifische Informationen bzgl. solcher Käufe zu veröffentlichen, die der Öffentlichkeit auf der Webseite der Gesellschaft und der AMF zugänglich gemacht werden. Außerdem hat die Gesellschaft insbesondere der AMF mindestens monatlich Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zur Verfügung zu stellen.

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

3.4 Börseninformation

Das Grundkapital der Gesellschaft ist in 809.706.931 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 sowie des MDAX-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 der Pariser, der Frankfurter und den spanischen Börsen.

Pariser Wertpapierbörse	Aktienhandelsvolumen	Durchschn. Handelsvolumen pro Tag	Handelswert (€)	Durchschn. Handelswert pro Tag (€)	Monats-Hoch	Monats-Tief
2003						
Januar	41.084.015	1.867.455	420.579.852	19.117.266	11,70	8,89
Februar	31.503.649	1.575.182	271.850.579	13.592.529	9,93	7,25
März	46.872.323	2.232.015	355.854.789	16.945.466	9,10	6,33
April	51.698.858	2.349.948	406.330.625	18.469.574	8,65	6,87
Mai	45.882.586	2.085.572	390.153.125	17.734.233	9,80	7,75
Juni	62.648.698	2.983.271	659.656.740	31.412.226	11,48	9,22
Juli	55.248.723	2.402.118	696.341.886	30.275.734	14,45	10,41
August	30.590.530	1.456.692	436.033.159	20.763.484	14,74	13,56
September	47.237.941	2.147.179	698.671.170	31.757.780	16,47	12,80
Oktober	60.098.669	2.612.986	938.858.930	40.819.953	18,04	12,99
November	70.012.235	3.500.612	1.257.952.390	62.897.620	19,18	16,60
Dezember	46.490.041	2.213.811	891.365.537	42.445.978	20,20	18,00
2004						
Januar	49.595.902	2.361.710	908.903.760	43.281.131	19,39	17,26
Februar	35.148.871	1.757.444	620.323.172	31.016.159	18,81	16,95
März	37.211.004	1.617.870	661.915.000	28.778.913	19,13	16,37
April	44.332.841	2.216.642	891.469.580	44.573.479	22,08	17,64
Mai	41.273.832	1.965.421	828.340.471	39.444.784	21,95	18,52
Juni	46.095.936	2.095.270	981.764.060	44.625.639	23,45	19,53
Juli	41.068.783	1.866.763	906.332.590	41.196.936	23,39	21,16
August	31.743.649	1.442.893	667.669.830	30.348.629	22,88	19,92
September	26.580.654	1.208.212	572.446.776	26.020.308	22,90	20,93
Oktober	43.192.407	2.056.781	965.030.580	45.953.837	23,78	21,12
November	47.999.902	2.181.814	1.134.816.660	51.582.575	24,95	22,26
Dezember	47.368.038	2.059.480	1.008.467.673	43.846.421	23,72	20,78
2005						
Januar	50.722.823	2.415.373	1.131.603.240	53.885.869	23,90	20,76
Februar	38.710.331	1.843.349	917.400.620	43.685.744	24,60	22,83
März	49.459.044	2.248.138	1.130.919.750	51.405.443	24,14	21,66

Quelle: Bloomberg Database

3.4 Börseninformation (Fortsetzung)

Frankfurter Wertpapierbörse	Aktienhandelsvolumen	Durchschn. Handelsvolumen pro Tag	Handelswert (€)	Durchschn. Handelswert pro Tag (€)	Monats-Hoch	Monats-Tief
2003						
Januar	629.888	28.631	6.440.735	292.761	11,80	8,80
Februar	543.124	27.156	4.680.095	234.005	9,98	7,27
März	1.746.387	83.161	14.362.272	683.918	9,38	6,30
April	1.365.736	62.079	10.669.097	484.959	8,65	6,90
Mai	1.058.476	48.113	8.970.172	407.735	9,75	7,70
Juni	1.667.506	79.405	17.802.437	847.735	11,50	9,25
Juli	1.734.296	75.404	21.359.965	928.694	14,40	10,35
August	863.962	41.141	12.316.746	586.512	14,94	13,57
September	1.702.772	77.399	25.378.004	1.153.546	17,85	12,90
Oktober	1.674.219	72.792	26.604.092	1.156.700	17,99	13,00
November	1.616.328	80.816	29.053.089	1.452.654	19,10	16,60
Dezember	1.738.852	82.802	33.370.991	1.589.095	20,27	17,86
2004						
Januar	2.132.747	101.559	39.223.881	1.867.804	19,40	17,25
Februar	1.170.392	58.520	20.711.768	1.035.588	18,80	16,90
März	1.780.177	77.399	31.604.920	1.374.127	19,15	16,30
April	2.114.858	105.743	42.725.967	2.136.298	22,08	17,50
Mai	1.382.766	65.846	27.872.799	1.327.276	21,94	18,33
Juni	1.946.516	88.478	42.420.693	1.928.213	23,45	19,56
Juli	1.580.978	71.863	35.097.201	1.595.327	23,39	21,05
August	1.269.570	57.708	26.950.522	1.225.024	23,10	19,80
September	1.064.203	48.373	23.371.557	1.062.344	22,85	20,80
Oktober	1.383.811	65.896	31.197.269	1.485.584	23,76	21,10
November	1.815.231	82.511	43.011.854	1.955.084	24,99	22,20
Dezember	1.659.987	72.173	36.528.029	1.588.175	23,72	20,50
2005						
Januar	2.140.539	101.930	48.235.301	2.296.919	23,99	20,72
Februar	1.518.967	72.332	35.994.778	1.714.037	24,60	22,76
März	1.294.254	58.830	29.548.163	1.343.098	24,16	21,71

Quelle: Bloomberg Database

3.4 Börseninformation (Fortsetzung)

Spanische Wertpapierbörsen	Aktienhandels- volumen	Durchschn. Handels- volumen pro Tag	Handelswert (€)	Durchschn. Handelswert pro Tag (€)	Monats- Hoch	Monats- Tief
2003						
Januar	904.400	41.109	9.267.742	421.261	11,62	8,90
Februar	623.576	31.179	5.271.716	263.586	9,90	7,28
März	1.175.515	55.977	9.026.197	429.819	9,02	6,41
April	2.867.930	130.360	22.731.695	1.033.259	8,65	6,91
Mai	2.576.034	117.092	22.034.774	1.001.581	9,77	7,75
Juni	2.671.875	127.232	28.002.606	1.333.457	11,48	9,26
Juli	2.224.848	96.733	27.389.359	1.190.842	14,38	10,42
August	776.963	36.998	11.054.279	526.394	14,71	13,59
September	1.754.879	79.767	26.109.086	1.186.777	16,48	12,89
Oktober	1.735.945	75.476	27.239.068	1.184.307	17,99	13,00
November	1.308.781	65.439	23.407.929	1.170.396	19,10	16,61
Dezember	1.863.354	88.731	35.231.343	1.677.683	20,10	18,01
2004						
Januar	1.698.734	80.892	31.138.245	1.482.774	19,40	17,29
Februar	1.276.509	63.825	22.531.318	1.126.566	18,79	16,98
März	1.044.676	45.421	18.529.269	805.620	19,13	16,44
April	1.117.624	55.881	22.292.422	1.114.621	22,08	17,69
Mai	477.061	22.717	9.593.515	456.834	21,90	18,43
Juni	914.354	41.562	19.770.523	898.660	23,40	19,60
Juli	475.319	21.605	10.474.857	476.130	23,37	21,11
August	412.611	18.755	8.765.651	398.439	22,82	19,98
September	393.023	17.865	8.683.397	394.700	22,85	20,90
Oktober	654.685	31.175	14.687.094	699.385	23,79	21,16
November	679.171	30.871	15.968.687	725.849	24,95	22,29
Dezember	1.611.679	70.073	35.888.830	1.560.384	23,75	20,85
2005						
Januar	1.052.121	50.101	23.680.618	1.127.648	23,88	20,79
Februar	738.490	35.166	17.515.814	834.086	24,59	22,80
März	572.697	26.032	13.056.401	593.473	24,11	21,70

Quelle: Bloomberg Database

3.5 Dividenden

3.5.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen

Für die Geschäftsjahre 2000 und 2001 wurde am 27. Juni 2001 bzw. am 28. Juni 2002 jeweils eine Barausschüttung in Höhe von € 0,50 brutto je Aktie vorgenommen. Im Bezug auf die Jahre 2002 und 2003 wurden Barausschüttungen in Höhe von € 0,30 brutto je Aktie und € 0,40 je Aktie am 12. Juni 2003 bzw. am 4. Juni 2004 vorgenommen.

3.5.2 Dividendenpolitik von EADS

Das Board of Directors wird auf der für den 11. Mai 2005 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung die Zahlung einer Barausschüttung in Höhe von € 0,50 brutto je Aktie für das Geschäftsjahr 2004 empfehlen.

Die Höhe dieser empfohlenen Barausschüttung resultiert aus der Wertentwicklung der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2004 und aus der Auswertung von Ausschüttungssätzen einer Auswahl an maßgeblichen europäischen Unternehmen, wobei der Nettogewinn vor Goodwill-Abschreibung zugrunde gelegt wurde.

Dieses Ausschüttungsniveau spiegelt das Vertrauen des Managements in die zukünftigen Gewinne der Gesellschaft wider, da der wachsende Luftverkehr und die daraus resultierende Nachfrage nach Flugzeugen, die Erfolge der Verteidigungsaktivitäten und das fortgesetzte Interesse an dem A380 aufgrund des nahenden Beginns seiner Auslieferung nachhaltiges Wachstum erwarten lassen.

In Zukunft wird den Aktionären die Dividendenpolitik von EADS und ihre Vorgehensweise bei der Bildung von Rückstellungen vom Board of Directors vorgeschlagen, abhängig von Faktoren wie der aus der Leistung resultierenden Ausschüttungskapazität von EADS, ihren Prioritäten bei der Verwendung der Barmittel und dem Vertrauen in zukünftige Aussichten (das Zahlungsniveau zieht auch externe Faktoren in Betracht, wie die Dividendenpolitik vergleichbarer europäischer und internationaler Unternehmen) (siehe auch „3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen“). Keine Zusicherung kann jedoch gegeben werden im Hinblick auf das vorzuschlagende Niveau der Dividende für die Jahre nach 2005.

3.5.3 Nicht eingeforderte Dividenden

Gemäß Artikel 31 der Satzung erlischt der Anspruch auf die von der Aktionärsversammlung 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 nichtansässig behandelt wird (ein „ausländischer Aktionär“). 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 in ihrem 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 Dividendenquellenbesteuerung nicht als Eigenkapital behandelt werden, sowie Liquidationserlöse, soweit diese über das durchschnittliche eingezahlte Kapital, das für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, hinausgehen. Aktiendividenden, die aus der Kapitalrücklage, die für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung 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 der USA, Kanada, der Schweiz, Japan, fast allen Mitgliedern der Europäischen Union und mit verschiedenen anderen Ländern abgeschlossen.

3.5 Dividenden (Fortsetzung)

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 dem 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 die Gesellschaft oder 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) die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden geleitet wird oder durch eine permanente

Betriebsstätte (*vaste inrichting*) oder einen ständigen Vertreter (*vaste vertegenwoordiger*) in den Niederlanden betrieben wird; oder

- (ii) der ausländische Aktionär ist keine Privatperson und hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung (*aanmerkelijk belang*) oder eine als wesentlich angesehene Beteiligung an der Gesellschaft, und diese Beteiligung ist nicht Bestandteil des Vermögen eines Unternehmens; oder
- (iii) der ausländische Aktionär ist eine Privatperson und
 - (i) hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung (*aanmerkelijk belang*) an der Gesellschaft oder eine vermutete wesentliche Beteiligung und eine solche Beteiligung bildet keinen Teil des Unternehmensvermögens oder
 - (ii) diese Dividendeneinkünfte oder Veräußerungsgewinne gelten als Einkommen aus verschiedenen Aktivitäten (*belastbaar resultaat uit overige werkzaamheden*) in den Niederlanden gemäß dem niederländischen Einkommensteuergesetz von 2001 (*Wet inkomstenbelasting 2001*).

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 entweder tatsächlich in den Niederlanden oder durch eine permanente Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird.

3.5 Dividenden (Fortsetzung)

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 Aktie hält, oder aufgrund von Ausübung, Erfüllung, Lieferungen und/oder Vollstreckung von Rechten in Bezug auf die Aktien in den Niederlanden ansässig, bzw. als in den Niederlanden ansässig behandelt.

[NICHT ZUTREFFEND]

5.1 Für das Referenzdokument Verantwortliche

Philippe Camus und Rainer Hertrich, Chief Executive Officers von EADS

5.2 Erklärung der für das Referenzdokument Verantwortlichen

„Nach unserem Wissen sind die in diesem Referenzdokument auf EADS bezogenen Informationen wahr und korrekt; das Referenzdokument enthält alle von den Anlegern benötigten Informationen, um sich über Vermögen und Verbindlichkeiten von EADS sowie Geschäfts- und Finanzlage, Ergebnisse und Aussichten des Emittenten 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

5.3 Für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche

5.3.1 Für die Prüfung des Jahresabschlusses von EADS Verantwortliche

	Erste Bestellung am	Endtermin der Bestellungsfrist
KPMG Accountants N.V. K.P. Van der Mandelelaan 41-43 3062 MB Rotterdam Niederlande Vertreten durch Herrn Leo Blok	10. Mai 2000	11. Mai 2005 ⁶
Ernst & Young Accountants Drentestraat 20 1083 HK Amsterdam Niederlande Vertreten durch Herrn Martin Van Dam	24. Juli 2002	11. Mai 2005 ⁶

6 Auf der für den 11. Mai 2005 einberufenen Aktionärsversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, demzufolge Ernst & Young Accountants und KPMG Accountants N.V. zu Abschlussprüfern der Gesellschaft für den Berichtszeitraum des Geschäftsjahrs 2005 bestellt werden sollen.

5.3.2 Erklärung der Abschlussprüfer

In unserer Eigenschaft als Abschlussprüfer der EADS N.V. („EADS“) haben wir uns gemäß der International Standards on Auditing vergewissert, dass die im aktuellen „Reference Document“ enthaltenen Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die auf den Jahresabschlüssen und dem in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards erstellten Konzernabschluss („IFRS-Konzernabschluss“) der EADS zum 31. Dezember 2004, 2003 und 2002 beruhen, ordnungsmäßig aus diesen Abschlüssen entwickelt wurden.

Das vorliegende „Reference Document“ wurde unter der 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 den Jahresabschluss 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 und dem IFRS-Konzernabschluss, für die wir unsere Bestätigungsvermerke erteilt haben.

Wir haben auch die Konzernzahlen für 2004 und 2003 der „Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“ gelesen, die im „Reference Document“ enthalten sind, um wesentliche Abweichungen von den im IFRS-Konzernabschluss 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 haben.

Prognostizierte Finanzinformationen, die in diesem Dokument enthalten sind, stellen Ziele der EADS-Leitung und nicht isolierte Prognosewerte aus einem strukturierten Planungs- und Berichtssystem dar.

Die vom Board of Directors der EADS genehmigten IFRS-Konzernabschlüsse zum 31. Dezember 2004, 2003 und 2002 wurden von uns in Übereinstimmung mit den in den Niederlanden allgemein anerkannten Prüfungsstandards und den International Standards on Auditing geprüft.

In unseren beiden Bestätigungsvermerken vom 8. März 2005 für die Jahresabschlüsse bzw. den IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004 haben wir einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2003 (einschließlich des Konzernabschlusses) haben wir am 5. März 2004 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Die Bestätigung, die die Prüfer am 7. März 2003 für den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002 (einschließlich des Konzernabschlusses) abgegeben haben, enthielt im Bestätigungsvermerk die Aussage, dass sie hinsichtlich der EADS-Beteiligung an Dassault Aviation nicht die berufüblichen Prüfungshandlungen, die sie für die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung an der Dassault Aviation durchzuführen hätten, vornehmen konnten. Das bei EADS aus der Equity-Beteiligung in 2002 gebuchte Ergebnis betrug Mio. € 111, der Equity-Beteiligungsansatz von Dassault Aviation betrug zum 31. Dezember 2002 Mio. € 1.333. Sie haben den Bestätigungsvermerk dahingehend eingeschränkt, dass es nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Abschluss gegebenenfalls hätte geändert werden müssen, wären sie in der Lage gewesen, die berufüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation vorzunehmen. In allen anderen Belangen waren zum einen KPMG Accountants N.V. und Ernst & Young Accountants mit der Ausnahme, dass abweichend von den IFRS bei EADS Entwicklungskosten im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden, während die IFRS die Aktivierung von Entwicklungskosten als immaterielle Vermögenswerte verlangen, wenn bestimmte Voraussetzungen für die Aktivierung erfüllt sind, und zum anderen KPMG Accountants N.V. mit der Ausnahme hinsichtlich der quotalen Konsolidierung von MBDA, die von den IFRS abweicht, da

EADS ihren Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen MBDA unter Anwendung einer anteiligen Konsolidierung von 50 % des Abschlusses von MBDA bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremdanteilen von 12,5 % ausweist, während die oben genannten Standards erfordern, dass ein Partnerunternehmen seine tatsächliche Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen ausweist, die für MBDA 37,5 % beträgt, der Auffassung, dass der Jahresabschluss (einschließlich des Konzernabschlusses) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2002 und des Ergebnisses dieses Geschäftsjahres unter Beachtung der IFRS und der in den Niederlanden anerkannten Rechnungslegungsgrundsätze vermittelte.

Ausgehend von dem oben genannten Vorgehen, haben wir, abgesehen von den möglicherweise notwendigen Anpassungen, die sich ergeben hätten, wenn wir die berufüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation im Jahr 2002 hätten vornehmen können, der Auswirkung der oben dargestellten Abweichung von den IFRS und den in den Niederlanden allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen hinsichtlich der Behandlung von Entwicklungskosten im Jahr 2002 und nach Auffassung von KPMG Accountants N.V. der Abweichung von IFRS und den in den Niederlanden allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen zur quotalen Einbeziehung von MBDA im Jahr 2002, über keine weiteren Sachverhalte hinsichtlich der Angemessenheit der Darstellung der Konzernzahlen und anderer oben genannter Informationen, soweit sie sich auf den Jahresabschluss der EADS N.V. zum 31. Dezember 2004, 2003 und 2002 beziehen, zu berichten.

Diese Erklärung wurde einer spezifischen Anforderung der „Autorité des Marchés Financiers“ folgend erstellt, um dem EADS „Reference Document“ für das Jahr 2004 beigefügt zu werden.

Rotterdam, den 19. April 2005,
KPMG Accountants N.V.

Amsterdam, den 19. April 2005,
Ernst & Young Accountants

[Spezieller Hinweis zur Übersetzung der finanziellen Informationen](#)

In Zusammenhang mit der Erstellung des „Reference Document“ haben wir die französische Übersetzung der im aktuellen „Reference Document“ enthaltenen Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gelesen, die auf den Jahresabschlüssen und dem in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards erstellten Konzernabschluss („**IFRS-Konzernabschluss**“) der EADS zum 31. Dezember 2004, 2003 und 2002 beruhen. Alle diese Dokumente wurden ursprünglich in englischer Sprache erstellt.

Auf Grundlage unserer Durchsicht kommen wir zu dem Schluss, dass es einem französischen Leser aufgrund der Jahresabschlüsse und des IFRS-Konzernabschlusses der EADS zum 31. Dezember 2004, 2003 und 2002, der Erklärung der Abschlussprüfer und den zwei Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer für die Jahresabschlüsse und den IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004 möglich sein sollte, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des EADS-Konzerns zum 31. Dezember 2004 richtig zu beurteilen.

Paris, den 19. April 2005,
KPMG Audit
Department of KPMG SA

Michel Piette
Partner

Barbier Frinault & Associés

Jean-François Ginies
Partner

5.4 Informationspolitik

Angaben zu dem für Informationen zuständigen Mitarbeiter

Herr Pierre de Bausset
Senior Vice-President Investor Relations and Financial
Communication
EADS
81663 München
Deutschland
Telefon: + 49 89 607 34113
Fax: + 49 89 607 34110
E-Mail: ir@eads.com

Die Webseite 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 für Nachrichten von Aktionären eingerichtet: ir@eads.com.

5.5 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen

Angesichts der Tatsache, dass die Aktien der Gesellschaft am *Marché Eurolist* der Euronext Paris SA („**Pariser Börse**“), im amtlichen Markt (im Teilbereich Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse („**Frankfurter Wertpapierbörse**“) und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia („**spanische Börsen**“) gehandelt werden, unterliegt die Gesellschaft in Frankreich, Deutschland und Spanien bestimmten geltenden Rechtsvorschriften hinsichtlich von Informationen, von denen die wichtigsten in „3.1.3 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft – Geltendes Recht – Niederländische Vorschriften“ zusammengefasst sind.

Themenübersicht zum Referenzdokument

Um die Auswertung dieses Dokuments, welches als Teil des EADS Referenzdokuments für das Geschäftsjahr 2004 eingereicht wurde, einfacher zu gestalten, gibt die folgende Themenübersicht einen Überblick über die wichtigsten Informationen, die von der *Autorité des marchés financiers* gemäß ihres Regelwerks verlangt werden.

Erklärung der verantwortlichen Personen	Teil 2	Analyse der Risikofaktoren bei EADS	Teil 1
Erklärung der für das Referenzdokument Verantwortlichen	5.2	Risikofaktoren	
Erklärung der für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortlichen	5.3.2	Marktrisiken	1.1.8 – 1.4.1
Informationspolitik	5.4	Spezielle auf die geschäftlichen Aktivitäten von EADS bezogene Risiken	1.4.2
Allgemeine Angaben über EADS und ihr Grundkapital	Teil 2	Rechtliche Risiken	1.4.3
Auf EADS anwendbare Gesetze und Vorschriften	3.1.3 – 3.1.11 – 3.1.12	Industrielle und Umweltrisiken	1.4.4
Grundkapital		Versicherung und Risikodeckung	1.4.5
Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	3.2.1	Nettovermögen, Vermögenslage und Ertragslage	Teil 1
Ausgegebenes Grundkapital	3.2.2	Konzernabschluss und Anhang	1.2.1
Genehmigtes Kapital	3.2.3	Außerbilanzielle Verbindlichkeiten	1.1.8
Tabellarische Übersicht der Änderungen des ausgegebenen Kapitals in den letzten fünf Jahren	3.2.5	Prüfungshonorare	1.3
Börseninformation		Einzelabschluss und Anhang	1.2.2
Tabellarische Übersicht über Kurse und Transaktionsvolumina seit Januar 2003	3.4	Corporate Governance	Teil 1
Dividenden	3.5	Zusammensetzung und Arbeitsweise von Board of Directors, Chairmen und Chief	2.1.1
Grundkapital, Stimmrechte		Executive Officers Zusammensetzung und Arbeitsweise der Board Committees	2.1.2 – 2.1.3
Aktionärsstruktur und Stimmrechte	3.3.1	Vergütung der Directors und wesentlicher Führungskräfte	2.2.1 – 2.3.3
Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	3.3.4	Die zehn größten Optionen, die nicht-leitenden Angestellten gewährt wurden	2.3.3
Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	3.3.2	Mit verbundenen Parteien abgeschlossene Geschäfte	2.2.3
Informationen über die Geschäftsaktivitäten von EADS	Teil 2	Interne Kontroll- und Risikomanagementsysteme	2.1.5
Darstellung der EADS-Gruppe (Beziehungen zwischen EADS und ihren Tochterunternehmen)	1.1.1	Soziale Verantwortung des Unternehmens	Teil 2 Kapitel 2
Wichtige Kennzahlen der EADS-Gruppe	1.1.1	Jüngster Geschäftsgang	Teil 2
Informationen zu den Geschäftsbereichen	1.1.1 – 1.1.6		1.2
Märkte und Wettbewerbsposition von EADS	1.1.2 – 1.1.6	Ausblick	Teil 1
Beteiligungspolitik	1.1.7		3.1



**European Aeronautic
Defence and Space
Company EADS N.V.**

Le Carré, Beechavenue 130-132
1119 PR Schiphol-Rijk
Niederlande

www.eads.com

**Dieses Dokument ist
auch unter den folgenden
Adressen erhältlich:**

European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.

In Deutschland

81663 München - Deutschland

In Frankreich

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16 - Frankreich

In Spanien

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid - Spanien

Titelbild

Airbus A340-300