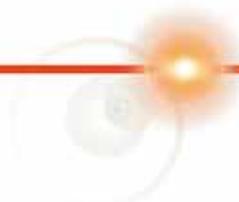




DAS UNTERNEHMEN IM JAHR 2012

UNSERE KOMPETENZ *FÜR EINE NEUE ÄRA*

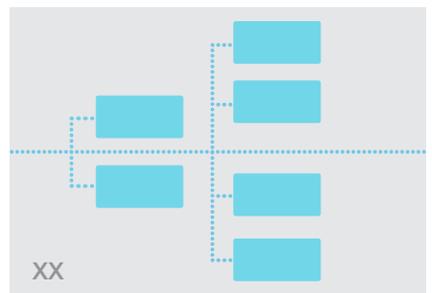
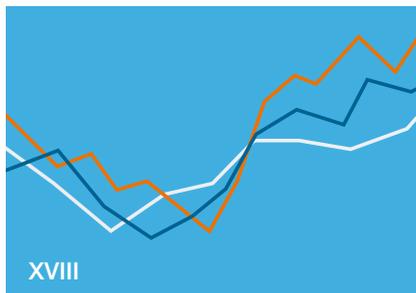


EADS

EADS
*AUF EINEN
BLICK*



INHALT



III Der EADS-Konzern

VI Airbus

X Eurocopter

XII Astrium

XIV Cassidian

XVI Übrige Aktivitäten

XVII Mitarbeiter

XVIII Die EADS-Aktie

XX Managementstruktur

DER EADS-KONZERN IM JAHR 2012

ANHALTENDES WACHSTUM

EADS ist ein weltweit führendes Unternehmen in den Bereichen Luft- und Raumfahrt, Verteidigung und den dazugehörigen Dienstleistungen. 2012 erzielten der EADS-Konzern und seine Divisionen Airbus, Eurocopter, Astrium und Cassidian einen Gesamtumsatz von 56,5 Milliarden Euro und ein EBIT* von 2,2 Milliarden Euro.

| EADS-Konzern | | 2012 | 2011 | 2010 |
|--|-------------|--------------------|---------|---------|
| Umsatz | (in Mio. €) | 56.480 | 49.128 | 45.752 |
| Eigenfinanzierte F&E | (in Mio. €) | 3.142 | 3.152 | 2.939 |
| EBIT* | (in Mio. €) | 2.186 | 1.696 | 1.231 |
| Konzernergebnis (Net Income) ¹⁾ | (in Mio. €) | 1.228 | 1.033 | 553 |
| Ergebnis je Aktie ¹⁾ | € | 1,50 | 1,27 | 0,68 |
| Dividende je Aktie | € | 0,60 ²⁾ | 0,45 | 0,22 |
| Nettoliquidität | (in Mio. €) | 12.292 | 11.681 | 11.918 |
| Auftragseingang ³⁾ | (in Mio. €) | 102.471 | 131.027 | 83.147 |
| Auftragsbestand ³⁾ | (in Mio. €) | 566.493 | 540.978 | 448.493 |
| Mitarbeiter | | 140.405 | 133.115 | 121.691 |

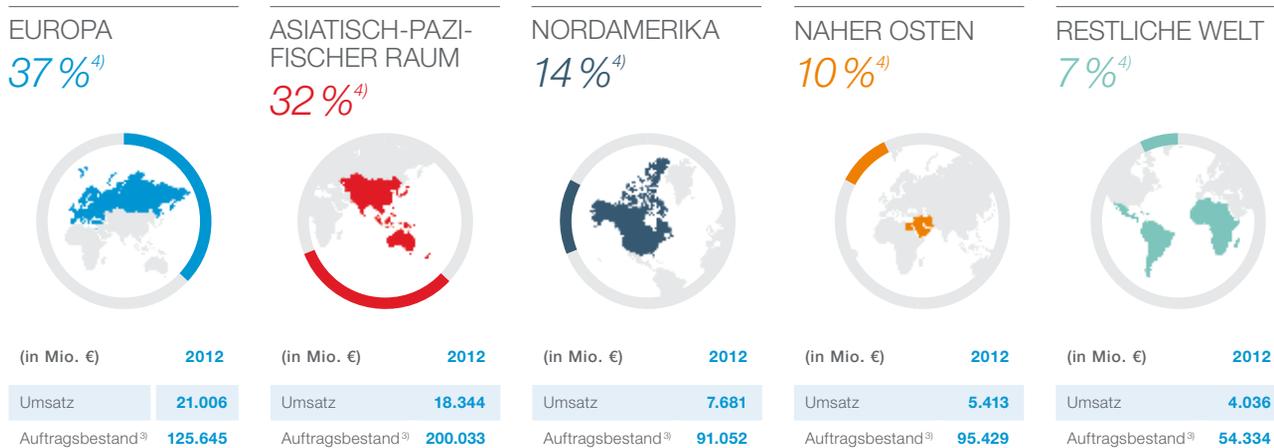
ERGEBNISSE 2012

EADS erzielte im Geschäftsjahr 2012 trotz des schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfelds ein starkes Umsatz- und Gewinnwachstum.

UMSATZ

Der Konzernumsatz stieg, vor allem aufgrund der höheren Auslieferungen und eines günstigeren Dollarkurses bei Airbus Commercial sowie des soliden Wachstums bei Eurocopter und Astrium, um 15 Prozent auf 56,5 Milliarden Euro.

INTERNATIONALES GESCHÄFT



* Soweit nichts anderes angegeben, wird in diesem Geschäftsbericht das EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten angegeben.

1) EADS verwendet weiterhin den Terminus Konzernergebnis. Das Konzernergebnis ist identisch mit dem Ergebnis, das den Eigentümern der Muttergesellschaft gemäß den IFRS-Regeln zusteht.

3) Die Beiträge aus dem Geschäft mit Zivillflugzeugen zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand von EADS basieren auf Listenpreisen.

2) Vorbehaltlich der Zustimmung durch die EADS-Hauptversammlung 2013.

4) Anteil am Konzernumsatz

EADS

Airbus verzeichnete 2012 einen Rekord bei der Auslieferung von Zivilflugzeugen. Gleichzeitig stieg der Auftragseingang bei Eurocopter, Astrium und Cassidian weiter an.

AIRBUS¹⁾

| (in Mio. €) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|-------------------------------|----------------|---------|---------|
| Umsatz | 38.592 | 33.103 | +17 % |
| Eigenfinanzierte F&E | 2.442 | 2.482 | -2 % |
| EBIT* | 1.230 | 584 | +111 % |
| Auftragseingang ²⁾ | 88.142 | 117.874 | -25 % |
| Auftragsbestand ²⁾ | 523.410 | 495.513 | +6 % |

Der Umsatz von **AIRBUS** erhöhte sich um 17 Prozent auf 38,6 Milliarden Euro. Das konsolidierte EBIT* der Division hat sich dank der verbesserten operativen Leistung mit 1,2 Milliarden Euro mehr als verdoppelt.

| Stückzahlen Zivilflugzeuge | 2012 | 2011 | Veränd. |
|-------------------------------|--------------|-------|---------|
| Auslieferungen | 588 | 534 | +10 % |
| Auftragsbestand | 4.682 | 4.437 | +6 % |

Der Umsatz von **Airbus Commercial** erhöhte sich auf 36,9 Milliarden Euro. Dies ist auf ein neues Rekordniveau bei den Auslieferungen zurückzuführen, zu denen auch 30 Maschinen des Typs A380 gehören. Nettobestellungen von 833 Flugzeugen ließen den Auftragsbestand im Jahr 2012 auf 4.682 Flugzeuge anwachsen.

| Stückzahlen Militärflugzeuge | 2012 | 2011 | Veränd. |
|---------------------------------|------------|------|---------|
| Auslieferungen | 29 | 29 | 0 % |
| Auftragsbestand | 220 | 217 | +1 % |

Aufgrund niedrigerer Umsätze bei Tankflugzeugen und im A400M-Programm verzeichnete **Airbus Military** einen Umsatzrückgang von 15 Prozent. Die Auslieferungen lagen ebenso wie im Vorjahr bei 29 Flugzeugen, 32 Flugzeuge wurden in Auftrag gegeben.

EUROCOPTER

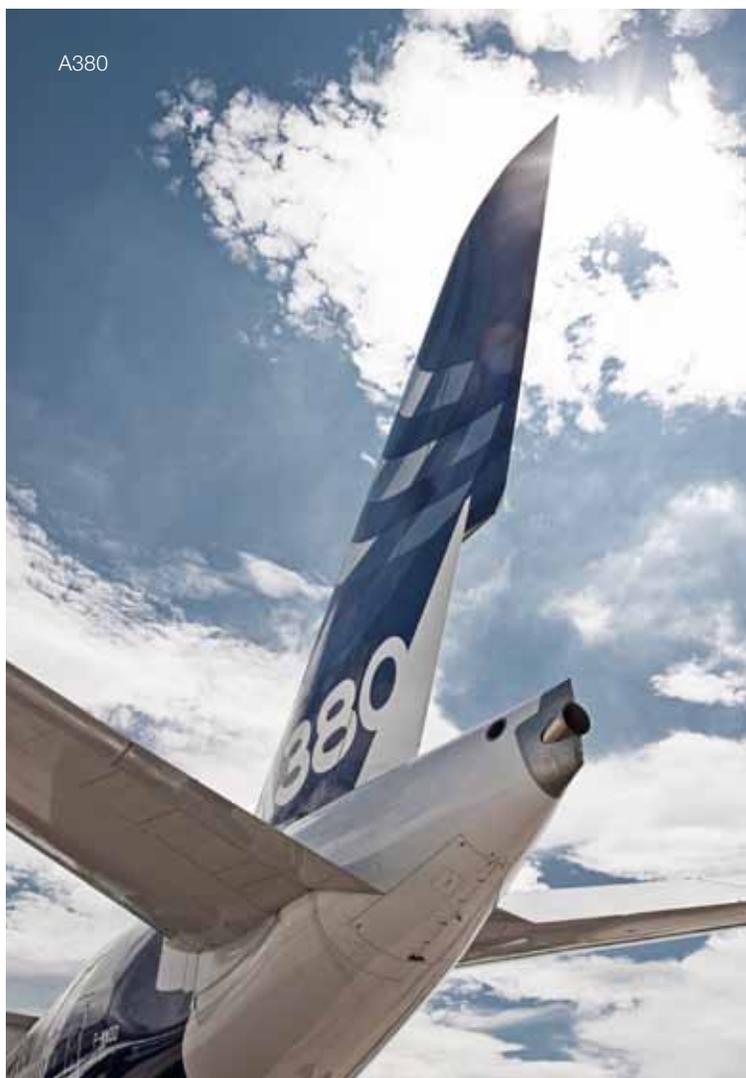
| (in Mio. €) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|----------------------|---------------|--------|---------|
| Umsatz | 6.264 | 5.415 | +16 % |
| Eigenfinanzierte F&E | 297 | 235 | +26 % |
| EBIT* | 311 | 259 | +20 % |
| Auftragseingang | 5.392 | 4.679 | +15 % |
| Auftragsbestand | 12.942 | 13.814 | -6 % |

EUROCOPTER steigerte seinen Umsatz um 16 Prozent auf ein Rekordniveau von 6,3 Milliarden Euro. Ausschlaggebend für den Anstieg waren hauptsächlich die höhere Nachfrage bei Wartung und Instandsetzung und die Konsolidierung von Vector Aerospace. Das EBIT* kletterte um 20 Prozent auf 311 Millionen Euro.

1) Die berichtspflichtigen Segmente Airbus Commercial und Airbus Military sind Teil der Airbus-Division. Eliminierungen werden auf Divisionsebene vorgenommen.

2) Die Beiträge aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand von EADS basieren auf Listenpreisen.

A380



EC175 (vorne) und EC225 (hinten)

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.eads.com



Ariane 5



Eurofighter



ATR 42-500

ASTRIUM

| (in Mio. €) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|----------------------|---------------|--------|---------|
| Umsatz | 5.817 | 4.964 | +17% |
| Eigenfinanzierte F&E | 128 | 109 | +17% |
| EBIT* | 312 | 267 | +17% |
| Auftragseingang | 3.761 | 3.514 | +7% |
| Auftragsbestand | 12.734 | 14.666 | -13% |

ASTRIUM verbesserte seinen Umsatz um 17 Prozent auf 5,8 Milliarden Euro, insbesondere durch das Wachstum im Dienstleistungsgeschäft und durch erfolgreiches Programmmanagement. Das EBIT* stieg dank einer verbesserten operativen Leistung um 17 Prozent auf 312 Millionen Euro.

CASSIDIAN

| (in Mio. €) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|----------------------|---------------|--------|---------|
| Umsatz | 5.740 | 5.803 | -1% |
| Eigenfinanzierte F&E | 234 | 275 | -15% |
| EBIT* | 142 | 331 | -57% |
| Auftragseingang | 5.040 | 4.168 | +21% |
| Auftragsbestand | 15.611 | 15.469 | +1% |

Bei **CASSIDIAN** lagen die Umsätze mit 5,7 Milliarden Euro in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Belastet durch Aufwendungen in Höhe von 198 Millionen Euro für die Restrukturierung sowie die Reduzierung von Risiken im Portfolio sank das EBIT* auf 142 Millionen Euro.

ÜBRIGE AKTIVITÄTEN³⁾

| (in Mio. €) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|----------------------|--------------|-------|---------|
| Umsatz | 1.524 | 1.252 | +22% |
| Eigenfinanzierte F&E | 12 | 10 | +20% |
| EBIT* | 49 | 59 | -17% |
| Auftragseingang | 1.549 | 2.025 | -24% |
| Auftragsbestand | 2.908 | 2.983 | -3% |

Die **ÜBRIGEN AKTIVITÄTEN** erzielten einen Umsatzanstieg um 22 Prozent auf 1,5 Milliarden Euro, dank höherer Volumina bei EADS North America und mehr Auslieferungen bei ATR. Aufgrund eines weniger günstigen Umsatz-Mix sank das EBIT* auf 49 Millionen Euro.

3) Übrige Aktivitäten ist keine eigenständige Division des Konzerns.

* Soweit nichts anderes angegeben, wird in diesem Geschäftsbericht das EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten angegeben.



Airbus Commercial ist ein weltweit führender Anbieter von Zivilflugzeugen mit 100 oder mehr Sitzplätzen. Das Airbus-Segment verfügt über ein äußerst wettbewerbsfähiges Portfolio an modernen, treibstoffsparenden Flugzeugen.

A320-FAMILIE

Zusätzlich zum Basismodell A320 gehören auch die A318, die A319 und die A321 zur Single-Aisle-Familie von Airbus. Die Modelle der A320-Familie, die auf Kurz- und Mittelstrecken hohen Komfort bei niedrigen Betriebskosten bieten, sind bei den Kunden sehr beliebt: Zum Jahresende 2012 waren weltweit mehr als 5.200 Maschinen dieser Modellreihe im Einsatz. Der Auftragsbestand lag bei 3.629 Maschinen. 2012 gingen für die A320-Single-Aisle-Familie 783 Bruttobestellungen ein. Die neue, umweltfreundliche A320neo (new engine option) verkauft sich weiterhin schneller als jeder andere Jet in der Geschichte der zivilen Luftfahrt. Ausgestattet mit modernster Triebwerkstechnik und aerodynamischen „Sharklets“ an den Flügelspitzen, verbraucht die A320neo bis zu 15 Prozent weniger Treibstoff. Sie soll 2015 in Dienst gestellt werden.

A330-FAMILIE

Die vielseitige Airbus-Familie A330 eignet sich sowohl für Regional- als auch für Langstrecken und ist daher ideal für Point-to-Point-Flüge. Die A330 ist in fünf Varianten erhältlich: als A330-200, A330-300, A330-200F, ACJ330 und A330 MRTT. Sie sind darauf ausgelegt, auf regionalen Strecken bei niedrigen Betriebskosten einen maximalen Umsatz zu erzielen. 2012 hat Airbus eine leistungsgesteigerte Variante mit höherem maximalen Startgewicht vorgestellt. 2011 verbuchte Airbus 80 Bruttobestellungen für die A330 – ein Beleg für die anhaltende Wettbewerbsfähigkeit der Flugzeugfamilie. Ende 2012 lag der Auftragsbestand bei 306 Maschinen.

A350 XWB

Die A350 XWB (extra wide body) ist eine völlig neue Familie von Großraumflugzeugen mit einer mittleren Kapazität von 270 bis 350 Passagieren in der „Drei-Klassen-Konfiguration“. Sie zeichnet sich durch folgende Besonderheiten aus: den Einsatz von A380-Technologie, eine größere Rumpfbreite als bei Neuentwicklungen der Wettbewerber sowie einen höheren Anteil an Verbundwerkstoffen. Dies ermöglicht es den Fluggesellschaften, Treibstoffkosten und Emissionen zu senken. Zudem bietet der breite Rumpf den Passagieren optimalen Komfort auf langen Flügen. Das Flugzeug wurde im Jahr 2006 vorgestellt, die Serienfertigung lief 2012 an. Bis Ende 2012 gingen bei Airbus 582 Festbestellungen ein.

A380

Die A380 mit ihren zwei durchgehenden Decks ist das derzeit geräumigste und effizienteste Passagierflugzeug der Welt. Nunmehr sechs Jahre im Einsatz, bietet die Maschine mit 525 Sitzplätzen in der Standardkonfiguration einen bislang unerreichten Komfort. Sowohl Fluggesellschaften als auch die Umwelt profitieren von der höheren Wirtschaftlichkeit und Treibstoffeffizienz sowie geringeren Lärm- und Schadstoffemissionen. Airbus lieferte im Jahresverlauf 30 Maschinen an Kunden aus. Ende 2012 waren bereits 97 Flugzeuge bei neun Fluggesellschaften im Einsatz und hatten rund 80.000 kommerzielle Flüge absolviert. Der Auftragsbestand belief sich auf 165 Flugzeuge.

2012 IM RÜCKBLICK

8. Juli

A320NEO-PRODUKTION LÄUFT AN

Airbus beginnt in Toulouse mit der Fertigung der ersten Komponente für die Triebwerkspylone der A320neo und gibt damit den Startschuss für die Produktion des am stärksten nachgefragten Passagierflugzeugs der Welt. Seine Indienststellung ist für Ende 2015 vorgesehen.

27. September

THAI AIRWAYS ERHÄLT ERSTE A380

Thai Airways International nimmt die erste von insgesamt sechs A380 in Empfang und ist damit die neunte Fluggesellschaft, die das weltweit größte und umweltverträglichste Linienflugzeug betreibt.

23. Oktober

AIRBUS ERÖFFNET A350-XWB-ENDMONTAGELINIE

Frankreichs Premierminister Jean-Marc Ayrault und Airbus-CEO Fabrice Brégier weihen die 74.000 Quadratmeter große A350-XWB-Endmontagelinie im französischen Toulouse ein. Die Anlage wird 1.500 Mitarbeiter beschäftigen.

21. Dezember

ERSTE A320 MIT SHARKLETS AN AIRASIA GELIEFERT

AirAsia nimmt als erste Airline die A320-Version mit „Sharklets“ in Empfang. Die aerodynamischen Vorrichtungen an den Flügelspitzen senken den Treibstoffverbrauch und die Emissionen um bis zu vier Prozent.



A380



Einweihung der A350-Endmontagelinie



A330



A320





Airbus Military verantwortet das europäische Militärtransportflugzeug A400M und produziert Flugzeuge für Sondereinsätze auf Basis vorhandener Plattformen. Im Segment der leichten und mittleren Militärtransporter ist das Unternehmen Weltmarktführer.

A330 MRTT

Der A330 MRTT (Multi-Role Tanker Transport) ist das weltweit modernste Flugzeug für Luftbetankung. Dank seines enormen Tankvolumens ist es auch ohne Zusatztanks selbst den stärksten Wettbewerbern in der Luftbetankungsleistung weit überlegen. Der gesamte Frachtraum des Flugzeugs steht für die Zuladung zur Verfügung. Der A330 MRTT kann auch als reines Transportflugzeug für bis zu 380 Passagiere oder eine Nutzlast von bis zu 45 Tonnen eingesetzt werden. 2012 lieferte Airbus Military insgesamt fünf A330 MRTT aus. Der an Großbritannien übergebene MRTT „Voyager“ nahm seinen Dienst bei der Royal Air Force auf.

A400M

Die A400M von Airbus Military ist ein kosteneffizientes, mit modernster Technik ausgestattetes Hochgeschwindigkeits-Transportflugzeug, das speziell für den Bedarf der NATO-Staaten und die Anforderungen internationaler Luftstreitkräfte entwickelt wurde. Angetrieben von vier modernen Turboprop-Triebwerken, fliegt die A400M bis zu einer Geschwindigkeit von Mach 0,72 und erreicht eine Höhe von bis zu 11.300 Metern. Darüber hinaus ist die A400M für den Betrieb auf unbefestigten Pisten ausgelegt; die Maschine ist somit bestens geeignet für den Transport großer Nutzlasten in Einsatzgebiete oder die umfassende Evakuierung von Flüchtlingen oder Verwundeten aus abgelegenen Regionen.

Darüber hinaus ist die A400M für den Einsatz als Luftbetankungsflugzeug ausgerüstet und kann selbst Treibstoff in der Luft aufnehmen, was ihre Reichweite zusätzlich erhöht. 2012 hat das Flugzeug mehrere Meilensteine auf dem Weg zur Erstauslieferung erreicht und bis Jahresende 4.500 Flugstunden absolviert. Die Auslieferung des ersten A400M ist für das zweite Quartal 2013 vorgesehen. Der Auftragsbestand beläuft sich derzeit auf 174 Maschinen.

CN235

Die CN235 ist ein zweimotoriges Turboprop-Transportflugzeug. Die neueste Variante CN235-300 ist für eine Nutzlast von bis zu sechs Tonnen ausgelegt und kann 36 Fallschirmspringer, 18 Tragen und drei medizinische Begleitpersonen oder übergroße Fracht, etwa Flugzeugtriebwerke oder Hubschrauberrotoren, aufnehmen. Zur Seeaufklärung oder Verschmutzungskontrolle kommen verschiedene CN235-Versionen zum Einsatz. Bis Ende 2012 hatte Airbus Military bereits mehr als 270 Maschinen vom Typ CN235 ausgeliefert.

C295

Während die Basiskonfiguration der C295 jener der CN235 ähnelt, erlaubt die längere Kabine der C295, 50 Prozent mehr Nutzlast bei höherer Geschwindigkeit über größere Entfernungen zu transportieren. Die C295 hat mittlerweile über 100.000 Flugstunden unter den verschiedensten Umgebungsbedingungen absolviert – vom arktischen Polargebiet bis zur Wüstenregion. Bis Ende 2012 wurden mehr als 95 Maschinen des Typs C295 ausgeliefert.

2012 IM RÜCKBLICK

16. November

ERSTE DREI A400M-TRANSPORTER NEHMEN GESTALT AN

Die ersten drei neuen A400M-Militärtransporter nehmen auf der Endmontagelinie im spanischen Sevilla Gestalt an. Die Auslieferung an Frankreich und die Türkei ist für 2013 geplant.

3. Dezember

LETZTES TANKFLUGZEUG FÜR AUSTRALIEN AUSGELIEFERT

Airbus Military übergibt das fünfte und letzte Mehrzwecktank- und Transportflugzeug vom Typ A330 MRTT an die Royal Australian Air Force. Der A330 MRTT ist das weltweit modernste Flugzeug für die Luftbetankung.

10. Dezember

A400M SCHLIESST KRITISCHE FLUGERPROBUNGSPHASE AB

Die A400M absolviert in nur 32 Tagen ein 300-stündiges Funktions- und Zuverlässigkeitstestprogramm und bereitet damit den Weg zur vollständigen Musterzulassung und ersten Auslieferung im Jahr 2013.



A400M



C295



A330 MRTT





Als eines der führenden Unternehmen auf dem Weltmarkt für zivile und militärische Hubschrauber bietet Eurocopter eine umfassende und moderne Palette von Helikoptern und dazugehörigen Dienstleistungen an. Insgesamt 33 Prozent der weltweiten zivilen und halbstaatlichen Hubschrauberflotte sind Eurocopter-Produkte.

EC225/EC725

Die EC225/EC725 ist ein leistungsstarker zweimotoriger Hubschrauber der Zehn- bis Elf-Tonnen-Klasse. Die Maschine ist mit modernster Technik ausgerüstet, die ein Höchstmaß an Flugsicherheit gewährleistet. Der Hubschrauber bietet Platz für bis zu 19 Passagiere. Die EC225 gilt als die Referenzplattform für Offshore- und Passagiertransporte sowie Such- und Rettungseinsätze. Die militärische Variante EC725 steht bei Frankreichs Land- und Luftstreitkräften im Dienst. 2012 eröffnete das brasilianische Eurocopter-Tochterunternehmen Helibras ein großes neues EC725/EC225-Montagezentrum.

NH90

Der NH90 ist als taktischer Transporthubschrauber (Tactical Transport Helicopter – TTH) und als Marineversion (NATO Frigate Helicopter – NFH) erhältlich. Bei der Konstruktion dieser modernen Plattform standen die uneingeschränkte Mehrzwecknutzung und die Kosteneffizienz über die gesamte Lebensdauer im Vordergrund. Der NH90 ist eine Gemeinschaftsentwicklung von NATO Helicopter Industries (NHI), einem Konsortium von Eurocopter, AgustaWestland und Fokker Aerostructures. Eurocopter ist mit 62,5 Prozent an NHI beteiligt. Ende 2012 lagen für den NH90 529 Festaufträge aus 14 Ländern vor. Bis Ende 2012 wurden insgesamt 135 Maschinen an 13 Kundennationen ausgeliefert.

TIGER

Der Tiger ist ein mittelschwerer zweimotoriger Kampf- und Unterstützungshubschrauber. Erhältlich in vier Versionen, wurde das Modell von Deutschland, Frankreich, Spanien und Australien bestellt. Zwischen 2009 und Anfang 2013 waren drei Helikopter im Dienst der französischen Streitkräfte permanent in Afghanistan stationiert. Die ersten vier für den Afghanistan-Einsatz optimierten Tiger der Bundeswehr wurden 2012 übergeben. Bis Ende 2012 wurden insgesamt 96 Tiger an vier Kundennationen ausgeliefert.

EC145 T2

Die EC145 T2, ein Neuzugang in der Produktpalette von Eurocopter, ist ein leichter zweimotoriger Mehrzweckhubschrauber auf Basis der erfolgreichen EC145. Sie ist mit bahnbrechenden Eurocopter-Technologien ausgestattet, etwa modernster Cockpit-Auslegung und Avionik, optimiertem Autopiloten und Fenestron-Heckrotor. Die EC145 T2 hat bis zu zwölf Sitze für Passagiere und ein bis zwei Piloten. Sie soll 2013 erstmals ausgeliefert werden.

EC175

Die EC175, ein Mehrzweckhubschrauber der Sieben-Tonnen-Klasse, ist ein gemeinsames Entwicklungs- und Produktionsprogramm von Eurocopter und dem chinesischen Partner AVIC II. In der Konfiguration für Offshore-Einsätze wie Flüge zu Öl- und Gasplattformen bietet die mittelschwere EC175 Platz für 16 Passagiere sowie eine Reichweite von 135 Seemeilen und liegt damit in ihrem Marktsegment eindeutig an der Spitze. Auf längeren Strecken kann die EC175 bis zu zwölf Passagiere über 190 Seemeilen transportieren. Eurocopter entwickelt derzeit eine Variante für 18 Passagiere mit einem Einsatzradius von 100 Seemeilen. 2012 absolvierte die erste seriengefertigte EC175 ihren Jungfernflug.

2012 IM RÜCKBLICK

12. Februar EUROCOPTER PRÄSENTIERT DIE EC130 T2

Der neue leichte einmotorige Hubschrauber EC130 T2 mit verbessertem Leistungs- und Komfortniveau sowie größerem Einsatzspektrum wird vorgestellt. Sieben Erstkunden geben Bestellungen für 105 Hubschrauber ab.

10. September ILA: INNOVATION IM MITTELPUNKT

Eurocopter unterstreicht bei der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung (ILA) seine technologische Führungsposition und präsentiert seine neuesten zivilen und militärischen Hubschrauber, einschließlich des X³-Demonstrators für einen Hochgeschwindigkeits-Hybridhubschrauber.

12. September VIER DEUTSCHE TIGER IN AFGHANISTAN STATIONIERT

Die Bundeswehr erhält die ersten vier für den Afghanistan-Einsatz konfigurierten Tiger-Hubschrauber mit Sandfiltern und zusätzlicher Defensivbewaffnung.



EC175



Tiger



EC725





Astrium ist der weltweit drittgrößte Anbieter von Weltraumsystemen und der führende Hersteller in Europa. Die Division entwirft, entwickelt und fertigt Satelliten, Trägerraketen sowie Raumfahrtinfrastrukturen und erbringt damit verbundene Dienstleistungen.

ARIANE 5

Mit einer maximalen Nutzlast von über zehn Tonnen ist das Satelliten-Trägersystem Ariane 5 für den Transport schwerer Lasten ausgelegt. Seit ihrer Inbetriebnahme 2005 hat sich die Ariane 5 als höchst zuverlässig und flexibel erwiesen: Ende 2012 absolvierte sie ihren 53sten erfolgreichen Start in Folge. Astrium ist alleiniger Hauptauftragnehmer für die Ariane 5 und der größte industrielle Anteilseigner von Arianespace, das für die weltweite Vermarktung, den Verkauf und den Start der Ariane-Trägerrakete vom Raumfahrtbahnhof Kourou in Französisch-Guayana verantwortlich ist. Zudem ist Astrium als Hauptauftragnehmer für die künftigen Weiterentwicklungen der Ariane 5 verantwortlich, darunter die Ariane 5 ME (Midlife Evolution) und die Ariane-6-Definitionsstudie.

ATV

Astrium ist Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des unbemannten Weltraumtransporters ATV (Automated Transfer Vehicle). Konzipiert wurde das ATV für den Transport von Treibstoff und Vorräten zur internationalen Raumstation ISS sowie für die Abfallentsorgung und Bahnanhebung der Station. 2008 startete das erste ATV, „Jules Verne“, vom Weltraumbahnhof Kourou in Französisch-Guayana ins All, gefolgt vom ATV „Johannes Kepler“ im Februar 2011. Das dritte ATV, „Edoardo Amaldi“, ging im März 2012 an den Start und dockte wie seine beiden Vorgänger erfolgreich an die ISS an.

DIENSTLEISTUNGEN

Astrium bietet innovative und maßgeschneiderte Lösungen in den Bereichen sichere Kommunikation, Geoinformation und Navigation. 2012 wurde das im Jahr zuvor übernommene Unternehmen Vizada vollständig in Astrium Services integriert. Dadurch entstand ein neuer Geschäftsbereich für kommerzielle Satellitenkommunikationsdienste. Zudem stärkte das Unternehmen seine internationale Präsenz im Regierungssektor.

EUROSTAR 3000

Astrium Satellites fertigt Telekommunikationssatelliten für zahlreiche Anwendungsbereiche wie Langstrecken- und Mobiltelefonie, Fernseh- und Radioausstrahlung, Datenübertragung sowie Multimedia- und Internet-Trunking. Sie können für zivile und militärische Zwecke genutzt werden. Die geostationären Telekommunikationssatelliten von Astrium basieren auf der Plattformfamilie Eurostar, von der bis Ende 2012 insgesamt 69 Exemplare bestellt wurden. Das jüngste Modell aus dieser Familie ist der Eurostar 3000. 2012 startete Astrium insgesamt vier Telekommunikationssatelliten.

2012 IM RÜCKBLICK

3. Oktober

ATV-MISSION „EDOARDO AMALDI“ ERFOLGREICH BEENDET

Das von Astrium gebaute europäische Versorgungsfahrzeug verglüht wie vorgesehen beim Wiedereintritt in die Erdatmosphäre, nachdem es die internationale Raumstation ISS mit wichtigem Gerät versorgt hat.

21. November

ESA BEWILLIGT ETATS FÜR TRÄGERRAKETENPROGRAMME

Die Europäische Weltraumorganisation ESA bewilligt für die Jahre 2013 bis 2017 ein Budget von zehn Milliarden Euro und sichert damit die Fortsetzung der Entwicklung der Ariane 5 ME und Entwurfsstudien zur Ariane 6.

29. November

NASA BESTELLT ZWEI FORSCHUNGSSATELLITEN

Die NASA gibt bei Astrium zwei weitere GRACE-Forschungssatelliten (Gravity Recovery And Climate Experiment) in Auftrag. Diese sollen die Arbeit der zwei von Astrium gebauten Vorgängersatelliten fortsetzen.

19. Dezember

ARIANE 5 BRINGT BRITISCHEN MILITÄRSATELLITEN SKYNET 5D INS ALL

Der Satellit Skynet 5D startet an Bord einer Ariane 5 vom Weltraumbahnhof Kourou in Französisch-Guayana ins All. Der Satellit wurde von Astrium für das ebenfalls von Astrium durchgeführte Skynet-5-Programm des britischen Verteidigungsministeriums gefertigt.



SATCOMBw



Internationale Raumstation mit ATV



Ariane 5



Cassidian ist einer der weltweit größten Anbieter globaler Sicherheitslösungen und -systeme. Die Division unterstützt zivile und militärische Kunden als Systemintegrator und Lieferant wertschöpfender Produkte und Dienstleistungen.

SICHERHEITSLÖSUNGEN

Cassidian ist ein führender Anbieter digitaler PMR-Lösungen (Professional Mobile Radio) und sicherer Netzwerke. Die Division hat in über 60 Ländern mehr als 200 Netze aufgebaut. PMR-Lösungen von Cassidian ermöglichen Organisationen aus Bereichen wie öffentliche Sicherheit, Zivilschutz, Transport oder Industrie eine effiziente, verlässliche und sichere Kommunikation. PMR-Lösungen von Cassidian unterstützen den störungsfreien Ablauf von Großveranstaltungen, etwa des 22sten iberamerikanischen Gipfeltreffens in Spanien im Jahr 2012.

RADARE

Die Division ist maßgeblich an der Entwicklung und Anwendung hochmoderner AESA-Technologien (Active Electronically Scanned Array) mit elektronischer Strahlschwenkung beteiligt, die in Radaren für boden-, luft- und seegestützte Einsätze verwendet werden. Das TRGS (Tactical Radar Ground Surveillance System) wurde speziell für die zuverlässige Erkennung von Bewegungen am Boden und in bodennahen Bereichen entwickelt. Als mobiles System kann es auf Panzerfahrzeugen mitgeführt werden.

LENKFLUGKÖRPERSYSTEME

Als Joint Venture aus EADS, BAE Systems und Finmeccanica ist MBDA innerhalb von Cassidian für Lenkflugkörpersysteme verantwortlich. Das breite Produktspektrum von MBDA umfasst alle sechs Hauptkategorien von Systemen: Luft-Luft-, Luft-Boden-, Boden-Luft-, See-Luft-, Boden-Boden- und Schiffs-Abwehr. Derzeit läuft unter anderem das Entwicklungsprogramm für das seegestützte Luftverteidigungssystem Aster Paams.

UNBEMANNTE FLUGSYSTEME

Im Segment unbemannte Flugsysteme (Unmanned Aerial Systems – UAS) liefert Cassidian taktische Systeme wie Tracker und ATLANTE, Systeme für mittlere Flughöhen und lange Flugdauer (MALE) wie Harfang sowie den für große Flughöhen und lange Flugdauer (HALE) konzipierten Euro Hawk. Der in Zusammenarbeit mit Northrop Grumman entwickelte Euro Hawk absolvierte im Januar 2013 seinen ersten Sensorflug.

EUROFIGHTER

Der Eurofighter, außerhalb Europas auch unter dem Namen „Typhoon“ bekannt, ist ein hochmodernes Mehrrollenkampfflugzeug. Er ist extrem wendig, netzwerkfähig und besitzt somit einzigartige Eigenschaften für komplexe Luft-Luft- und Luft-Boden-Operationen. Am Eurofighter-Programm sind unter anderem die Kernländer Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien beteiligt. 2012 unterzeichnete das Eurofighter-Konsortium einen Vertrag mit der NATO-Agentur NETMA (NATO Eurofighter and Tornado Management Agency) über den Support der Eurofighter-Flotte in den vier Kernländern. Am 31. Dezember 2012 lagen 571 Bestellungen für den Eurofighter vor, ausgeliefert wurden bis zu diesem Stichtag 355 Maschinen.

2012 IM RÜCKBLICK

30. März

EUROFIGHTER-UNTERSTÜTZUNGSVERTRAG MIT FÜNFJÄHRIGER LAUFZEIT UNTERZEICHNET

Die NATO-Agentur NETMA (NATO Eurofighter and Tornado Management Agency) unterzeichnet einen wichtigen Vertrag über den Support der Eurofighter-Flotte in den vier Eurofighter-Kernländern Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien.

22. Mai

CASSIDIAN WIRD ZENTRALER PARTNER DES NATO-AGS-PROJEKTS

Cassidian wird ein zentraler Partner des NATO-Projekts Alliance Ground Surveillance (AGS) und liefert als Unterauftragnehmer von Northrop Grumman Elemente eines mobilen Bodensegments.

8. November

CASSIDIAN ERHÄLT TETRA-AUFTRÄGE AUS CHINA

Cassidians TETRA-Funksystem erhält den Zuschlag als Funkkommunikationsnetz der neuen Straßenbahnlinie in der chinesischen Stadt Shenyang. Dies ist der erste Auftrag für Cassidian auf dem chinesischen Straßenbahnmarkt.



Eurofighter



Euro Hawk



Seeüberwachung



ÜBRIGE AKTIVITÄTEN



XVI

ATR



Lakota

EADS NORTH AMERICA

EADS North America mit Hauptsitz in Herndon, Virginia, bietet seinen Kunden ein breites Spektrum moderner, auf die Anforderungen militärischer und ziviler Kunden zugeschnittener Lösungen für den US-Markt. Dazu gehören Helikopter und Flugzeuge, Systeme für Heimatschutz und Kommunikationslösungen für öffentliche Sicherheit, Verteidigungselektronik und Avionik sowie Systeme zum Erkennen von Bedrohungen.

EADS North America ist Hauptauftragnehmer der US-Armee für das Hubschrauberprogramm UH-72A Lakota. 2012 gaben EADS North America und Astrium gemeinsam die Gründung von Astrium Americas bekannt. Als US-amerikanische Tochtergesellschaft von EADS North America wird Astrium Americas dafür sorgen, dass die umfassenden Kompetenzen des Raumfahrtunternehmens Astrium nun auch in Nordamerika zur Verfügung stehen, und die Nachfolge von Vizada als Servicepartner von Regierungskunden bei sicheren Satellitenkommunikationsdiensten antreten.

ATR

ATR ist Weltmarktführer bei Turboprop-Flugzeugen mit 50 bis 74 Sitzen für Regionalrouten. Das Joint Venture besteht aus EADS und Alenia Aermacchi (Finmeccanica Group). Die Hochdeckerfamilie mit zwei Turboprop-Triebwerken ist auf optimale Effizienz und Flexibilität sowie auf höchstmöglichen Komfort ausgelegt. 2012 verbuchte ATR 61 Festbestellungen, der Auftragsbestand belief sich Ende 2012 auf 221 Flugzeuge. Mit 64 Flugzeugauslieferungen erreichte ATR 2012 einen neuen Jahresrekord.

2012 IM RÜCKBLICK

3. Mai

ATR LIEFERT TAUSENDSTES FLUGZEUG AUS

Mit der Auslieferung seines tausendsten Flugzeugs erreicht ATR einen weiteren Meilenstein seiner Geschichte. Die Lieferung der ATR 72-600 an die spanische Fluggesellschaft Air Nostrum belegt die führende Rolle der ATR-Turboprop-Technologie auf dem Regionalflugzeugmarkt.

14. November

US-ARMEE ZIEHT OPTION FÜR LAKOTA-HUBSCHRAUBER

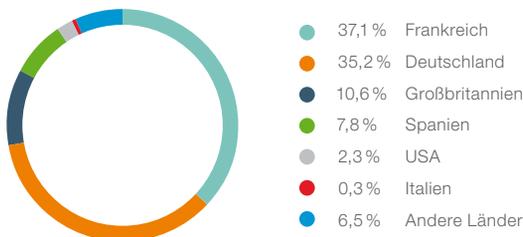
Die US-Armee zieht bei EADS North America eine Option für weitere 34 Hubschrauber des Typs UH-72A Lakota. Damit steigt die Zahl der Gesamtbestellungen auf 312 Maschinen. 243 Maschinen wurden bereits termin- und kostengerecht ausgeliefert.

MITARBEITER

EADS legt großen Wert auf seine Mitarbeiter. Das Unternehmen sucht die besten Bewerber mit unterschiedlichstem Hintergrund und schafft eine motivierende Arbeitsumgebung, in der Mitarbeiter ihr Potenzial voll entfalten können. Zum Jahresende belief sich die Zahl der Beschäftigten auf 140.405 (Ende 2011: 133.115 Angestellte).

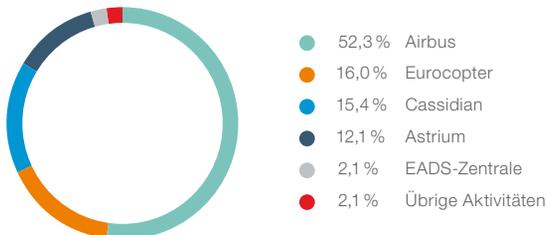
EADS-MITARBEITER: VERTEILUNG NACH LÄNDERN

2012



EADS-MITARBEITER: VERTEILUNG NACH DIVISIONEN

2012



2012 IM RÜCKBLICK

2. Juli

AIRBUS STELLT PLÄNE FÜR ENDMONTAGELINIE IN DEN USA VOR

Airbus gibt einen wichtigen strategischen Schritt bekannt: die geplante Eröffnung einer A320-Endmontagelinie in Mobile, Alabama (USA). Durch die neue Montagelinie sowie die dazugehörigen Unterstützungsfunktionen unterstützen in Mobile bis zu 1.000 neue hoch spezialisierte Arbeitsplätze entstehen.

12. Juli

IM JAHR 2012 WILL EADS 1.000 NEUE MITARBEITERINNEN EINSTELLEN

Anlässlich der Farnborough Airshow unterzeichnen der EADS-Konzern und seine Divisionen die CEO-Charta des UK Resource Centre zur Förderung von Frauen in den Bereichen Naturwissenschaften, Engineering und Technologie. Gleichzeitig gibt der Konzern Pläne zur Einstellung von 1.000 Frauen im Jahr 2012 bekannt.

Die Mitarbeiterzahl in den USA wird durch die Airbus-Endmontagelinie in Alabama weiter zunehmen



2012 stellte EADS mehr als 7.000 Mitarbeiter ein



DIE EADS-AKTIE

Nach einem Anstieg von 38 Prozent im Vorjahr legte die EADS-Aktie im Jahresverlauf 2012 um insgesamt 22 Prozent zu. Der CAC40 verbesserte sich im selben Zeitraum um 15 Prozent, der DAX um 29 Prozent und der MDAX um 34 Prozent. Der MSCI-Index für den Luft- und Raumfahrtsektor gewann zwölf Prozent.

Bis April 2012 verzeichnete die EADS-Aktie einen Aufwärtstrend, der durch die Bekanntgabe des Konzernjahresergebnisses in der entsprechenden Pressemitteilung im März gestützt wurde. Die Finanzmärkte reagierten positiv auf das verbesserte Finanzergebnis, das trotz anhaltender Herausforderungen in den Programmen die Erwartungen übertraf. Am 3. April 2012 erreichte die EADS-Aktie einen Höchststand von 31,17 Euro.

In den folgenden Monaten durchliefen das EADS-Papier wie auch der Gesamtmarkt angesichts der Unsicherheit über das weltweite gesamtwirtschaftliche Umfeld eine Baisse. Einige Analysten und Investoren stellten die Produktionsraten der großen Flugzeughersteller infrage.

Ab Anfang Juni 2012 folgte die EADS-Aktie einem positiven Markttrend und erreichte am 3. August den Jahreshöchststand von 31,20 Euro. Pläne zum Bau einer Airbus-Endmontagelinie in den USA hellten die Stimmung um EADS weiter auf.

XVIII

Am 12. September sorgte die Bekanntgabe von Gesprächen über einen möglichen Zusammenschluss von EADS und BAE Systems für einen massiven Kursverlust. Die Meldung verunsicherte die Anleger; einige bemängelten, EADS-Aktionäre würden bei der avisierten 60/40-Verteilung der Anteile an dem geplanten neuen Unternehmen nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Nach Beendigung der Fusionsgespräche am 10. Oktober 2012 erholte sich die EADS-Aktie leicht, dennoch blieben die Märkte EADS gegenüber weiterhin zurückhaltend und warteten weitere Nachrichten zur Strategieplanung für 2013 ab.

Anfang Dezember bestätigte das EADS-Top-Management seine Ausrichtung auf profitables Wachstum. Diese Ankündigung und die am 5. Dezember bekannt gegebenen Pläne zur Änderung der Führungsstruktur des Konzerns beflügelten die EADS-Aktie. Die Aussicht auf eine Auflösung des bestehenden Verbunds kontrollierender Anteilseigner, die deutliche Erhöhung des Streubesitzes und das geplante Aktienrückkaufprogramm wurden vom Markt äußerst positiv aufgenommen.

Am 31. Dezember 2012 schloss die EADS-Aktie bei einem Kurs von 29,50 Euro.

PROFIL

Ausgegebene Aktien zum 31. Dezember 2012

827.367.945

ISIN-Kennung

NL0000235190

Bruttodividende je Aktie

€ 0,60*

Höchststand 2012 an der Pariser Börse:
am 3. August

€ 31,20

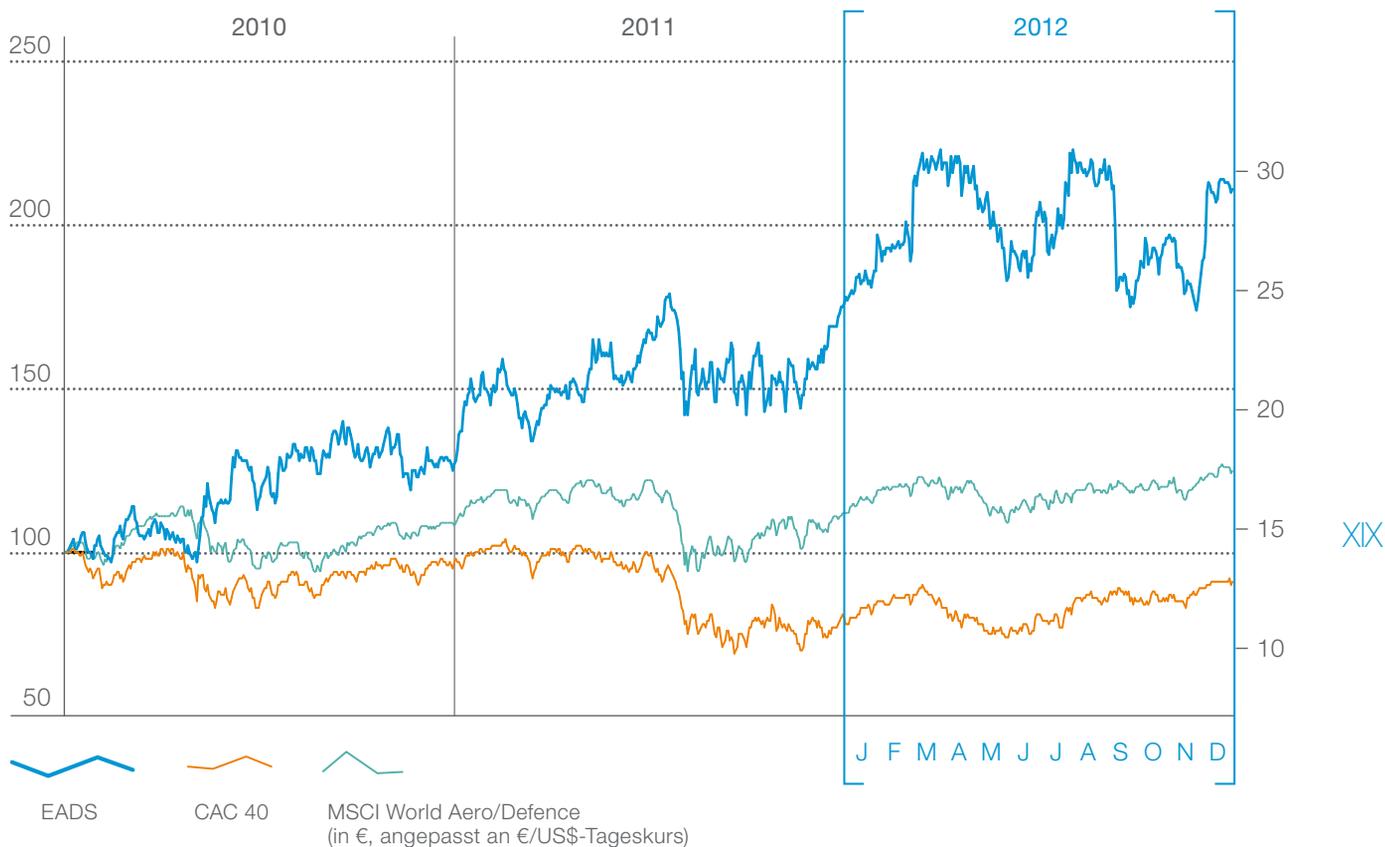
Tiefststand 2012 an der Pariser Börse:
am 27. November

€ 24,38

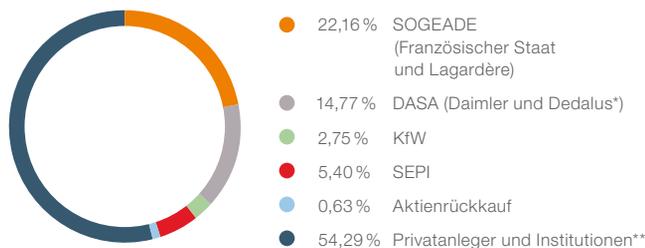
KURSENTWICKLUNG bis zum 31. Dezember 2012

Basiswert von 100 zum Stichtag 4. Januar 2010

EADS-Aktienkurs in €



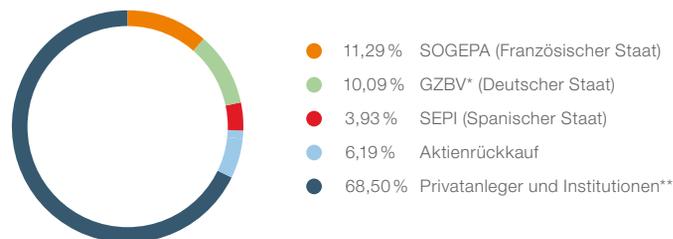
AKTIONÄRSSTRUKTUR zum 31. Dezember 2012



* Dedalus ist ein Konsortium privater und öffentlicher Investoren einschließlich der KfW. Daimler kontrolliert die Stimmrechte des gesamten EADS-Aktienpakets.

** Einschließlich 0,06 % Anteile, die außerhalb der Vertragspartnerschaft direkt vom französischen Staat gehalten werden

AKTIONÄRSSTRUKTUR zum 1. Mai 2013



* KfW und weitere deutsche öffentliche Körperschaften

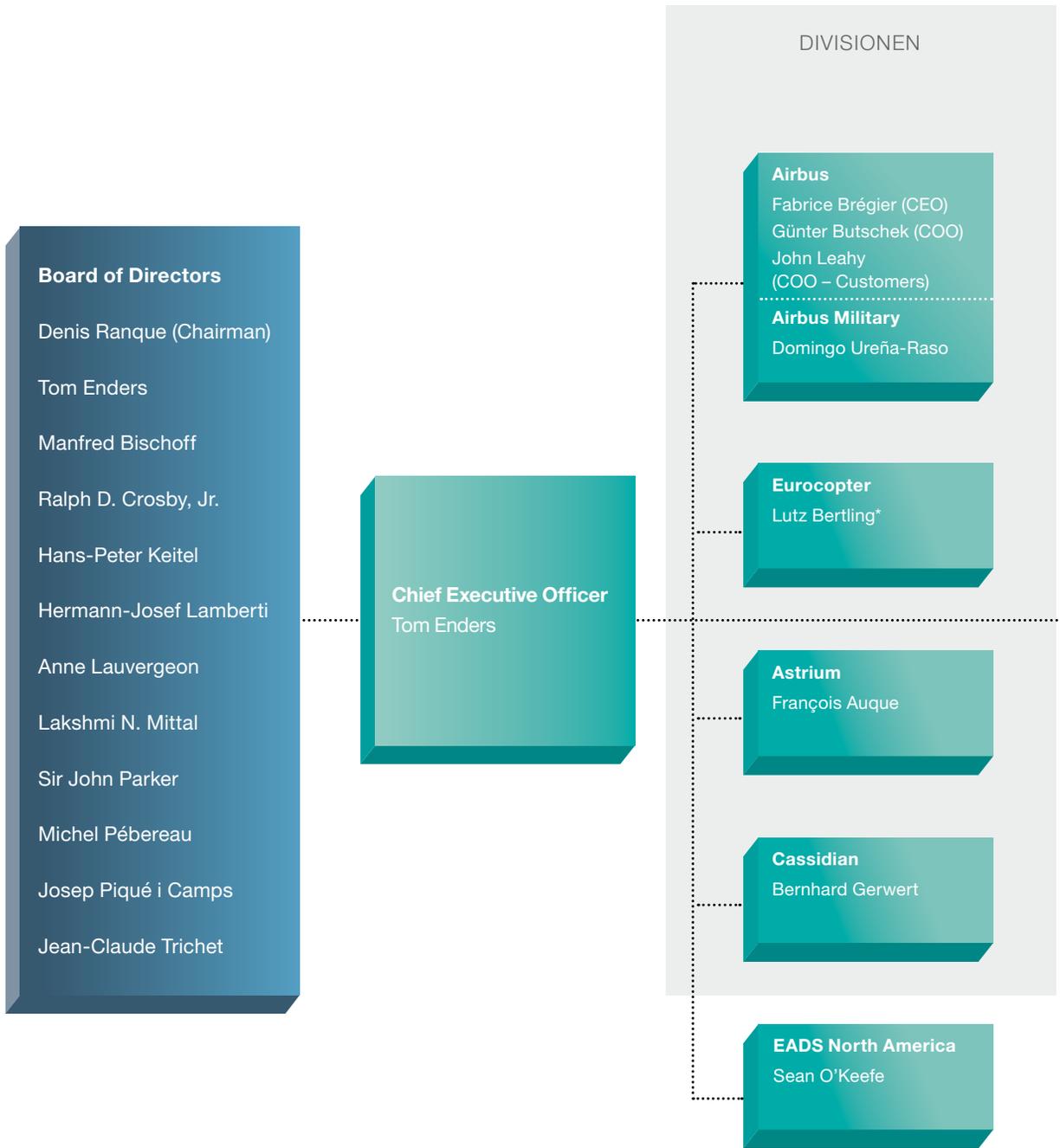
** Einschließlich eingelagerte Aktien von SOGEPA (0,07 %) und SEPI (0,29 %)

EADS

MANAGEMENTSTRUKTUR

zum 1. April 2013

XX

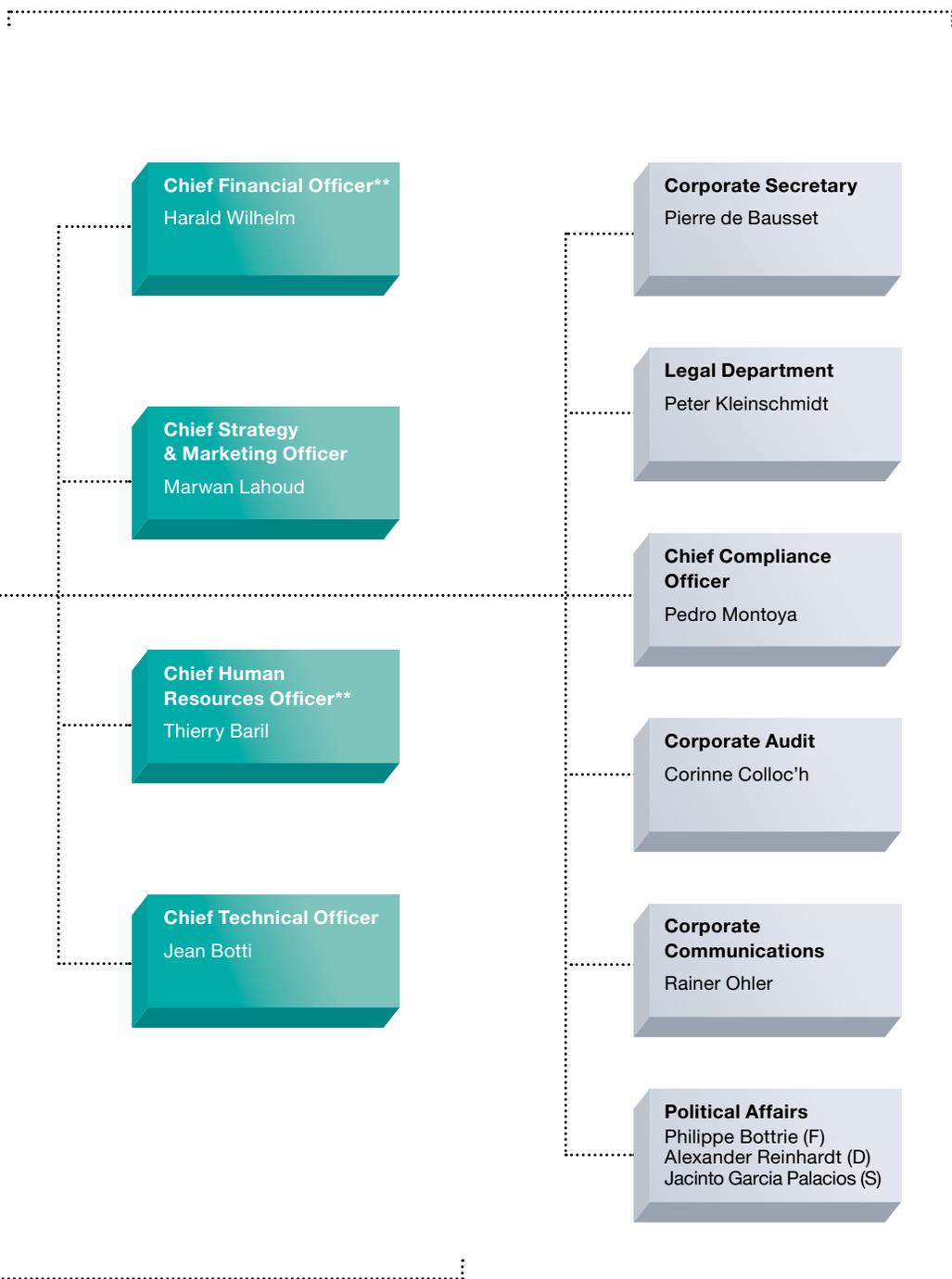


 MITGLIEDER DES GROUP EXECUTIVE COMMITTEE

* Guillaume Faury löst Lutz Bertling am 30. April 2013 ab.

** EADS und Airbus

KONZERNFUNKTIONEN



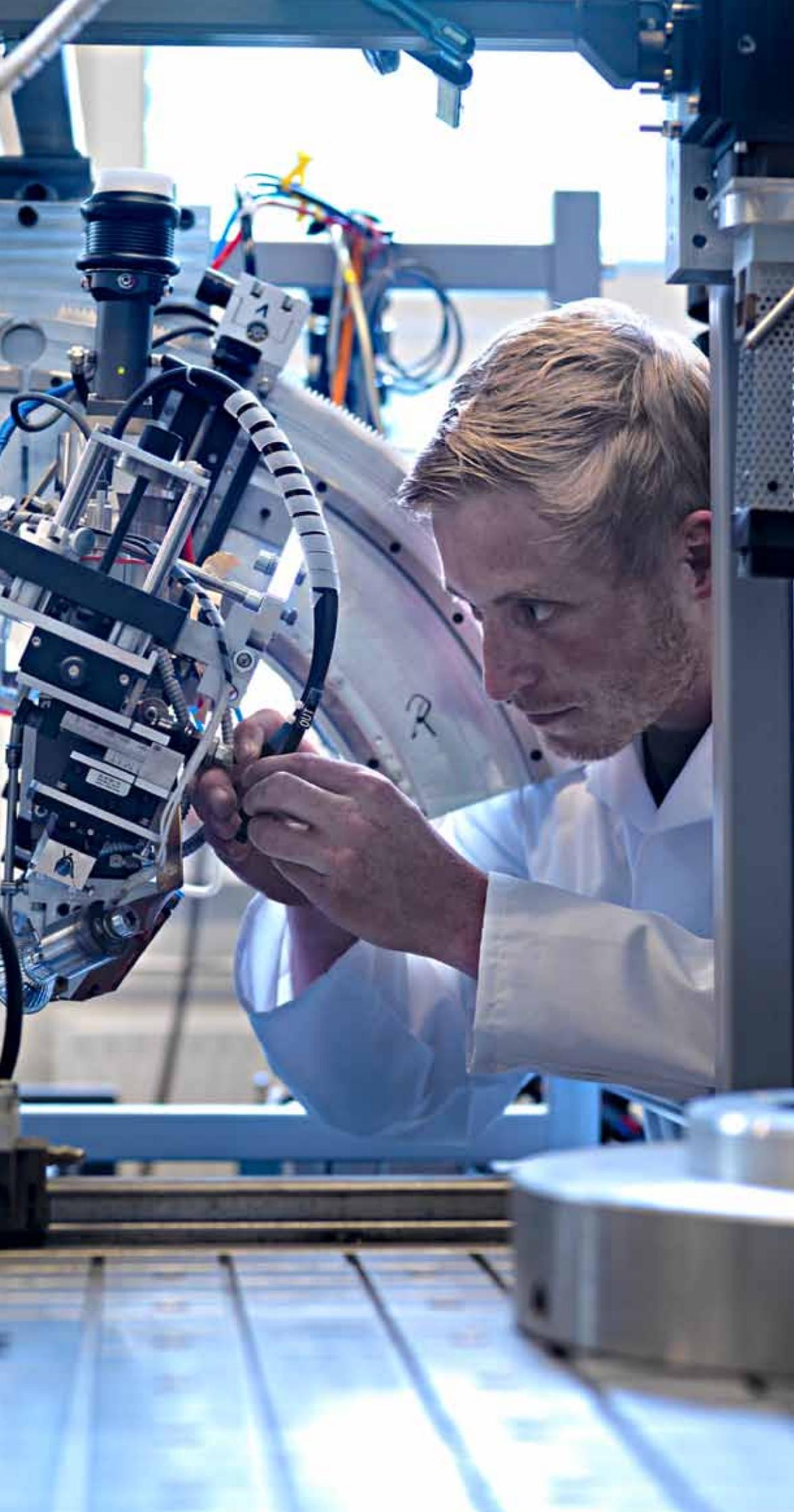
Tochtergesellschaften: Der Konzern umfasst zahlreiche operative Tochtergesellschaften, die von der Zentrale oder von den Divisionen geleitet werden. Dazu gehören etwa SOGERMA, Premium AEROTEC, Aerolia, ATR, MBDA, EFW und die operativen Divisionen von Astrium.

EADS

KOMPETENZ UND INNOVATION

Lernen Sie die Menschen kennen, die hinter unserem Erfolg stehen





Kompetenz und Innovation sind zwei der wichtigsten Triebkräfte für den langfristigen Erfolg von EADS. Nur mit dem kontinuierlichen Engagement unserer hoch qualifizierten und motivierten Mitarbeiter kann EADS die technisch anspruchsvollsten und konkurrenzfähigsten Produkte entwickeln. Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen Mitarbeiter des Konzerns vor, die an einigen unserer innovativsten Projekte beteiligt sind: der A350 XWB von Airbus, dem X³ von Eurocopter, der Ariane 5 ME von Astrium und den unbemannten Flugsystemen (Unmanned Aerial Systems – UAS) von Cassidian.

THIERRY BARIL

Chief Human Resources Officer

JEAN BOTTI

Chief Technical Officer

INHALT

- IV AIRBUS – A350 XWB
- VIII EUROCOPTER – X³
- XII ASTRIMUM – ARIANE 5 ME
- XVI CASSIDIAN – UNBEMANNTE FLUGSYSTEME



Neue Maßstäbe für Flugzeugeffizienz

*Gemeinsam zu
innovativen Lösungen*

„Ich bin seit zwölf Jahren bei Airbus, davon fünf Jahre in der Entwicklung der A350 XWB. Bei diesem spannenden Unternehmen war ich also von Anfang an dabei.

Meine Aufgabe ist es sicherzustellen, dass alle Systeme am Boden durchgetestet und bereit für die Flugerprobung sind. Die für mich wichtigste Innovation – jedenfalls die, die uns an der Endmontagelinie am meisten betrifft – ist die Verwendung von Kohlefaser in der Flugzeugzelle. Dadurch erhöht sich die Effizienz ganz wesentlich. Luftfahrt hat mich schon immer fasziniert: Als Kind träumte ich davon, einmal Kampfflugzeugpilot zu werden, heute springe ich mit dem Fallschirm aus Flugzeugen. Die Arbeit an der A350 XWB gibt mir das Gefühl, Teil der Airbus-Geschichte zu sein.“

Julien Wasier

A350 XWB Final Assembly Line Ground Testing Production Leader

Sehen Sie das Interview

Scannen Sie den QR-Code oder besuchen Sie www.reports.eads.com



Die A350 XWB von Airbus ist das Flugzeug der neuen Generation im Marktsegment für Maschinen mit 250 bis 400 Sitzplätzen. Sie integriert neueste Entwicklungen in Aerodynamik, Konstruktion und Technik und ermöglicht damit eine um 25 Prozent höhere Treibstoffeffizienz gegenüber den aktuellen Langstreckenmodellen der Konkurrenz. Ein großes Team kompetenter Mitarbeiter an zahlreichen Standorten hat außerordentliche Fortschritte auf dem Weg zum Erstflug der A350 XWB erzielt.



ENTWICKELT FÜR NOCH HÖHERE LEISTUNG

Die Effizienzvorteile der A350 XWB beruhen auf einer Reihe neuer Designmerkmale: Die Flugzeugzelle besteht zu über 70 Prozent aus zukunftsweisenden Materialien, darunter 53 Prozent Verbundwerkstoffe, Titan und modernste Aluminiumlegierungen. Der für das Rumpfmittelteil verwendete stabile Kohlefaser-Verbundwerkstoff CFRP verringert Gewicht und Wartungsaufwand. Aufgrund der verbesserten Aerodynamik, insbesondere der optimierten Tragflächenform, ist die A350 XWB schneller, effizienter und leiser und dank der Trent-Triebwerke von Rolls-Royce verbrauchs- und

abgasärmer als jedes andere Flugzeug. Das verbesserte Design spiegelt sich auch im Produktionskonzept mit der neuen, ökoeffizienten A350-XWB-Endmontagelinie in Toulouse wider, die 2012 in Betrieb ging.





„Mit rund 600 Bestellungen ist dieses brandneue Flugzeug schon jetzt ein Verkaufserfolg für Airbus. Nun müssen wir daraus einen industriellen Erfolg machen.“

Julien Wasier,
A350 XWB Final Assembly Line Ground
Testing Production Leader



Da im Rumpf und in den Tragflächen Verbundwerkstoffe eingesetzt werden, sind weniger Materialermüdungstests nötig als bei Aluminiumteilen. Verbundwerkstoffe und Titan erfordern zudem deutlich weniger Korrosionstests. Alle drei A350-XWB-Modelle verwenden die gleiche Tragflächenkonstruktion, die hauptsächlich aus Kohlefaser-Verbundmaterialien besteht.

2013 lagen bereits mehr als 600 Bestellungen für die A350 XWB vor – auch dies ist eine Leistungssteigerung, die nur dank des Zusammenwirkens von Kompetenz und Innovation möglich wurde.





Radikal anders denken

*Auf neuen Wegen
zum Erfolg*

„Ich bin Teil der Eurocopter Innovation Cell und arbeite am X³-Demonstrator, seit ich 2008 zu Eurocopter kam. Meine Aufgabe ist es, den X³-Projektmanager im Tagesgeschäft zu unterstützen.“

Der X³-Demonstrator soll das von Eurocopter entwickelte Konzept eines Hybrid-Hubschraubers für Hochgeschwindigkeits- und Langstreckenflüge validieren. Er verbindet herausragende Start-, Lande- und Autorotationseigenschaften mit der Schnelligkeit eines Turboprop-Flugzeugs. Der X³ hat eindeutige Erfolge in Sachen Geschwindigkeit, Handling und Robustheit erreicht. Das X³-Konzeptteam bedeutet für mich eine einmalige Chance, weil mit dem X³ ein neues Kapitel in der Geschichte der Hubschraubertechnik beginnt. An einem so innovativen und ehrgeizigen Produkt mitzuarbeiten macht mich stolz und motiviert mich jeden Tag aufs Neue.“

Damien Couloumies

X³ Project Coordinator

Sehen Sie das Interview

Scannen Sie den QR-Code oder besuchen Sie www.reports.eads.com



Mit dem X³-Demonstrator für einen hybriden Hochgeschwindigkeitshubschrauber setzt Eurocopter einen neuen Meilenstein in seiner Innovationsstrategie. Der X³ absolvierte seinen Erstflug am 6. September 2010 und übertraf rasch alle Erwartungen. Seither wurde das Konzept vor allem im Hinblick auf weitere Geschwindigkeitssteigerungen weiterentwickelt. Einfaches Handling und hohe Effizienz sind die hervorstechendsten Eigenschaften des X³, wie Eurocopter-Piloten und -Kunden bestätigen konnten, die den Demonstrator ohne vorheriges Training in Europa und in den USA geflogen haben.



EINE NEUE GENERATION VON DREHFLÜGLERN

Das Ziel der Hybridkonfiguration von Eurocopter lautet: 50 Prozent mehr Geschwindigkeit als herkömmliche Hubschrauber bei nur 20 Prozent mehr Kosten. Der X³-Demonstrator basiert auf der Hubschrauberzelle des Eurocopter Dauphin und ist mit zwei Wellenleistungstriebwerken ausgestattet, die ein Fünfblatt-Hauptrotorsystem sowie zwei an kurzen Starrflügeln angebrachte Propeller antreiben. Damit erreicht er eine Reisegeschwindigkeit von mehr als 220 Knoten und übertrifft die Durchschnittsgeschwindigkeit eines üblichen Dauphin-Hubschraubers um mindestens 70 Knoten. Der X³ kann mit einer Geschwindigkeit von mehr als 1.600 Meter pro Minute aufsteigen und Links- und Rechtskurven in bis zu



60 Grad Schräglage fliegen. Entwickelt wurde er vor allem für Einsatzbereiche, in denen es auf Reichweite und Schnelligkeit ankommt, wie Langstrecken-Such- und Rettungsmissionen, Transport zu Öl- und Gasförderanlagen sowie Intercity-Shuttle-Verbindungen. Das Konzept könnte zudem militärische Kunden interessieren, die Lösungen für ein schnelles Eingreifen suchen.

„Bis jetzt wird noch kein Hochgeschwindigkeitshubschrauber kommerziell vermarktet. Ich denke jedoch, dass der Eurocopter X³ in diesem neuen Markt führend werden könnte.“

Damien Couloumies,
X³ Project Coordinator



TEAMGEIST ALS SCHLÜSSEL ZUM ERFOLG

„Als ich in das Projekt einstieg, war der X³ nur ein 3-D-Modell, ein Traum in den Köpfen einiger Experten. Heute ist er fliegende Realität“, sagt Damien Couloumies. Für ihn wird darin sichtbar, mit welchem Können und Engagement das X³-Team die Zukunft des Drehflüglers vorantreibt.“

„Das X³-Team hat sich zu einer Art Familie entwickelt, die das Projektziel nie aus den Augen verliert und für den Innovationsgeist steht, der bei Eurocopter herrscht. Wir haben gezeigt, dass ein motiviertes Team Ziele verwirklichen kann, die zunächst unerreichbar schienen.“



Ein Evolutionssprung in der Ariane- Geschichte

*Herausforderungen
kompetent meistern*

„Ich bin seit 25 Jahren bei Astrium und erhielt die große Chance, von der Konstruktion in fortgeschrittene Projekte und schließlich ins Programmmanagement vorzustoßen.

Seit 2008 bin ich für das Verbesserungsprogramm der Trägerrakete Ariane 5 ME (Midlife Evolution) zuständig. Bei der Entwicklung der Ariane 5 ME sind sehr anspruchsvolle Leistungs-, Kosten- und Terminvorgaben zu erfüllen. Im Prinzip müssen wir dabei aus zwei Trägerraketen eine machen. Ich bin stolz, bei einem Projekt dabei zu sein, das unseren Kunden mehr Leistung und Vielseitigkeit bringt und gleichzeitig den Preis stabil hält. Die Ariane 5 ME sichert die Wettbewerbsfähigkeit der Ariane 5. Im Fokus des Verbesserungsprogramms standen zunächst Fragestellungen, die sich aus der Ende 2011 abgeschlossenen Entwurfsphase ergeben hatten. Mittlerweile beschäftigen wir uns mit Entwicklungsdetails.“

Marie-Françoise Bougeard

Ariane 5 ME Improvement Project Manager

Sehen Sie das Interview

Scannen Sie den QR-Code oder besuchen Sie www.reports.eads.com

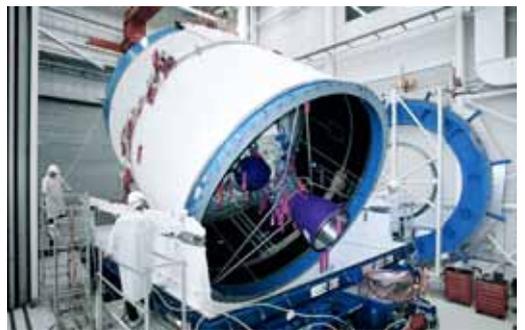


Astrium Space Transportation leitet als Hauptauftragnehmer der Europäischen Weltraumorganisation ESA für den Bau der Trägerrakete Ariane 5 ME ein europäisches Industrieteam aus mehr als zwölf Ländern. Das System wird eine Nutzlast von bis zu zwölf Tonnen und damit zwei Satelliten mit über fünf Tonnen Gewicht gleichzeitig in den geostationären Orbit transportieren können. Damit bietet die Ariane 5 ME zum selben Preis 20 Prozent mehr Nutzlastkapazität als die aktuelle Ariane 5. Außerdem wird die Ariane 5 ME erstmals ein neues französisches Gesetz erfüllen, das vorschreibt, die Oberstufe aus der Raketenumlaufbahn zu entfernen.



ARIANE 5 ME: EIN BREITES INNOVATIONSSPEKTRUM

„In den Entwurf der Ariane 5 ME sind viele technische Innovationen eingeflossen, damit wir ohne Kostensteigerungen zu einer noch leistungsstärkeren und vielseitigeren Trägerrakete kommen“, so Marie-Françoise Bougeard. Die Ariane 5 ME ist vollgepackt mit modernster Technologie, wie dem neuen Vinci-Triebwerk mit „Expander“-Triebwerkskreislauf und ausfahrbarer Düse oder der innovativen Architektur des Oberstufentanks mit gemeinsamem Schott und neu entwickelter Hitzeisolierung. Innovation



bedeutet aber auch, Management und Prozesse zu optimieren, erklärt Bougeard: „Wir fördern neue visuelle Managementverfahren, insbesondere das Virtual Visual Management, um die Zusammenarbeit zwischen den Astrium-Standorten zu verbessern.“



„Innovation und Eigenverantwortung der Mitarbeiter zu fördern ist zentraler Bestandteil der Unternehmenskultur von Astrium und EADS.“

Marie-Françoise Bougeard,
Ariane 5 ME Improvement Project Manager



KOMPETENZENTWICKLUNG IN INTERNATIONALER UMGEBUNG

Der Erfolg des Projekts Ariane 5 ME ist in erster Linie ein Mannschaftserfolg, betont Marie-Françoise Bougeard: „Ich bin Teil eines großen Teams. Unser gemeinsames Ziel: diese leistungsstärkere und vielseitigere Rakete innerhalb der Programmvorgaben zu entwickeln.“

„Die Menschen in diesem Team kommen aus unterschiedlichen Ländern und Kulturen, aber sie haben eines gemeinsam: die Leidenschaft für die Raumfahrt. Kulturelle Vielfalt hilft mir, mich auch persönlich weiterzuentwickeln“, so Bougeard.





BARRACUDA

Die Zukunft sichern

*Kompetenz, Vielseitigkeit
und Kooperation*

„Ich arbeite als Chief Systems Engineer im Bereich Unmanned Aerial Systems an der Entwicklung von Cassidians UAS-Demonstrator Barracuda.

Mein Aufgabenbereich umfasst das gesamte System Engineering für den Demonstrator. Systementwicklung ist Bestandteil jedes komplexen Projekts, weil sie Kundenanforderungen in reale Entwürfe umsetzt.

In unseren Tests analysieren wir das Leistungsverhalten innovativer Technologien, die in den UAS-Produkten von Cassidian zum Einsatz kommen sollen. Bei künftigen Entwicklungen können wir auf diese Ergebnisse zurückgreifen. Für mich ist mit der Arbeit am Barracuda ein beruflicher Traum in Erfüllung gegangen. Ich arbeite mit einem Team hoch qualifizierter und motivierter Systemingenieure an der Entwicklung modernster Technologien. Wir haben die Freiheit, ausgetretene Pfade zu verlassen und Tag für Tag neue Konzepte auszuprobieren. Mehr kann man wirklich nicht verlangen!“

Maximilian Merz

Chief Systems Engineer, Barracuda

Sehen Sie das Interview

Scannen Sie den QR-Code oder besuchen Sie www.reports.eads.com



Barracuda ist Cassidians flexibler Technologiedemonstrator für unbemannte Flugsysteme. Dank seiner modularen Auslegung lässt sich jederzeit neue Ausrüstung für Testzwecke integrieren. Der Barracuda hat eine Reichweite von bis zu 200 Kilometern, und er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von Mach 0,6 sowie eine Maximalflughöhe von 6.000 Metern. Die Flugzeugzelle besteht ausschließlich aus Kohlefaser. Das UAS fliegt automatisch und kann eine Nutzlast von bis zu 300 Kilogramm für Testzwecke mitführen. Alle gesammelten Daten werden in Echtzeit an eine Bodenstation gesendet, wo sie für die sofortige Auswertung zur Verfügung stehen. Gesteuert wird der Barracuda von einem Piloten am Boden, der auf unvorhergesehene Änderungen der Einsatzbedingungen mit maximaler Flexibilität reagieren kann.



BARRACUDA: EIN DEMONSTRATOR FÜR VIELE EINSATZBEREICHE

„In den vergangenen vier Jahren haben wir mit dem Barracuda 540 Bodentests und 13 Flugtests durchgeführt“, erklärt Maximilian Merz. Auf diese Weise kann Cassidian neue UAS-Technologien wie das Verkehrswarn- und Kollisionsvermeidungssystem TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System) unter realen Bedingungen studieren.

Die neuesten Projekte beschäftigen sich mit dem Einsatz von UAS im Rahmen der vernetzten Operationsführung und in nicht abgesperrten zivilen Lufträumen. „Stellen Sie sich ein UAS auf Kollisionskurs mit einem anderen Flugzeug vor: Die innovativen Systeme, die wir gerade testen, stellen sicher, dass das UAS in diesem Fall die Gefahr automatisch erkennt, mit dem anderen Flugzeug kommuniziert und den Kurs ändert“, so Merz.



„Ich bin Teil eines inspirierenden Teams. Uns verbindet die Überzeugung, dass unbemannte Flugsysteme ein wichtiger Zukunftsfaktor sind. Mit Barracuda tragen wir zum künftigen Erfolg von Cassidian bei.“

Maximilian Merz,
Chief Systems Engineer, Barracuda



NEUE MARKT- UND ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN FÜR UAS

„UAS sind ein wichtiger Bestandteil künftiger militärischer Flugsysteme“, betont Maximilian Merz. Da sie dann auch mit dem zivilen Flugverkehr in Berührung kommen werden, ist ihre Zulassung für den zivilen Luftraum wichtig. Die Entwicklung von Drohnen, die das Flugverkehrsmanagement nicht stören, ist eine zentrale Herausforderung für Cassidian und wird den Produkten des Unternehmens in Europa und auf dem globalen Markt einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil verschaffen. Merz ist überzeugt, dass sich durch das Projekt neue Marktperspektiven eröffnen.





UNSERE KOMPETENZ FÜR EINE NEUE ÄRA

DAS
UNTERNEHMEN
IM JAHR 2012

Das Jahr 2012 im Rückblick

01 AUFBRUCH *In eine neue Ära*

- 08 – Vorwort des scheidenden
Chairman
- 10 – Brief des Chairman
des Board of Directors
- 12 – Das Board of Directors
- 14 – Der Chief Executive Officer
zieht Bilanz
- 16 – Group Executive Committee
- 18 – Interview mit dem Chief
Financial Officer

02 VERÄNDERUNG *antizipieren*

- 22 – Interview mit dem Chief
Strategy and Marketing
Officer
- 24 – Märkte und Perspektiven

03 ZIELE *erreichen*

- 32 – Airbus
- 38 – Eurocopter
- 40 – Astrium
- 42 – Cassidian

04 GUT AUF- GESTELLT *für die Zukunft*

- 46 – Engagierte Mitarbeiter
- 48 – Innovation
- 50 – Umweltschutz
- 52 – Lieferkette

- 54 – Adressen
- 56 – Finanzkalender und Kontakt



EADS UNSERE KOMPETENZ *FÜR EINE NEUE ÄRA*

Höhere Umsätze und Rentabilität, ein gesteigener Auftragsbestand, Fortschritte in zentralen Entwicklungsprogrammen, ein erfolgreicher Führungswechsel und die weiterhin konsequente Ausrichtung auf Innovation und Internationalisierung – 2012 war ein gutes Jahr für EADS. Es war auch ein Jahr, in dem die Neugestaltung der Konzernstruktur gut vorangekommen ist. EADS ist damit gut gerüstet, künftigen Herausforderungen mit gestärktem Selbstvertrauen zu begegnen. Entscheidend für den Erfolg von EADS im zweiten Jahrzehnt seiner Geschichte werden unsere Mitarbeiter sein, die rund um den Globus in allen Geschäftsbereichen ihre Kompetenz unter Beweis stellen ...

... ihre Kompetenz für eine neue Ära.

DAS JAHR 2012 IM RÜCKBLICK



Eurofighter



„Flashdrums“, Farnborough Airshow



EC145



Einweihung der A350-XWB-Endmontagelinie



Airbus präsentiert Pläne für die Endmontagelinie in den USA

4

30. März 2012

EUROFIGHTER UNTERZEICHNET UNTERSTÜTZUNGSVERTRAG MIT FÜNFJÄHRIGER LAUFZEIT

Eurofighter unterzeichnet einen Fünfjahresvertrag über den Support der Eurofighter-Flotte in den Kernländern Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien. Damit sichert das Unternehmen Tausende Arbeitsplätze in Entwicklung, Projektmanagement und Lieferkette.

22. Mai 2012

CASSIDIAN WIRD ZENTRALER PARTNER IM NATO-AGS-PROJEKT

Cassidian wird ein zentraler Partner des NATO-Projekts Alliance Ground Surveillance (AGS) und liefert als Unterauftragnehmer von Northrop Grumman Elemente eines mobilen Bodensegments.

12. Juli 2012

EADS TROMMELT IN FARNBOROUGH FÜR NEUE MITARBEITER

400 Freiwillige aus dem Konzern versammeln sich bei der Farnborough Airshow in bunten T-Shirts zu einem lautstarken „Flashdrum“, mit dem der Konzern auf seine Karriereinitiativen und die Schaffung von 5.000 neuen Arbeitsplätzen aufmerksam macht.

27. April 2012

EUROCOPTER ÜBERGIBT FÜNFHUNDERTSTE EC145

Eurocopter übergibt am deutschen Standort Donauwörth die fünfhundertste EC145 an Transportes Aéreos Pegaso und schreibt damit die zehnjährige Erfolgsgeschichte seines mittelschweren Hubschraubers fort. Transportes Aéreos Pegaso ist der größte mexikanische Hubschrauberbetreiber im Golf von Mexiko.

2. Juli 2012

AIRBUS STELLT PLÄNE FÜR A320- ENDMONTAGELINIE IN DEN USA VOR

Airbus gibt eine wichtige strategische Entscheidung bekannt: die geplante Eröffnung einer A320-Endmontagelinie in Mobile, Alabama. Der erste Airbus-Fertigungsstandort in den USA wird Arbeitsplätze schaffen und erfüllt die Anforderungen lokaler Kunden im weltgrößten Markt für Single-Aisle-Flugzeuge.

23. Oktober 2012

AIRBUS ERÖFFNET A350-XWB- ENDMONTAGELINIE

Frankreichs Premierminister Jean-Marc Ayrault und Airbus-CEO Fabrice Brégier weihen die 74.000 Quadratmeter große A350-XWB-Endmontagelinie im französischen Toulouse ein. Die Anlage wird 1.500 Mitarbeiter beschäftigen und ab 2018 zehn Flugzeuge pro Monat produzieren.



A400M



Ariane 5



Skynet 5D



EC175



A320 mit Sharklets

16. November 2012 DIE ERSTEN DREI A400M NÄHERN SICH DER FERTIGSTELLUNG

Die ersten drei serienproduzierten A400M-Transportflugzeuge gehen in Sevilla in die Endmontage und werden 2013 ausgeliefert. Insgesamt plant Airbus 2013 vier Auslieferungen des Transportflugzeugs – drei an Frankreich und eine an die Türkei.

21. November 2012 ESA BEWILLIGT HAUSHALT FÜR TRÄGERRAKETENPROGRAMME

Die Europäische Weltraumorganisation ESA bewilligt für die Jahre 2013 bis 2017 ein Budget von zehn Milliarden Euro und sichert damit die Weiterentwicklung der Ariane 5 ME (Midlife Evolution) und die Entwurfsstudie zur Ariane 6. Durch die Haushaltsentscheidung erhält die europäische Raumfahrtindustrie größere Planungssicherheit.

5. Dezember 2012 NEUE FÜHRUNGS- UND AKTIONÄRSSTRUKTUR FÜR EADS

Das EADS Board of Directors und die Hauptaktionäre des Konzerns einigen sich auf eine weitreichende Änderung der Führungs- und Aktionärsstruktur des Konzerns. Die Vereinbarung, der die Anteilseigner im März 2013 zustimmen, vereinfacht die Konzernführung und erhöht den Anteil der EADS-Aktien in Streubesitz von 49 Prozent auf über 70 Prozent.

12. Dezember 2012 EC175-SERIENHUBSCHRAUBER ABSOLVIERT ERSTFLUG

Die erste in Serie gefertigte EC175 hebt zum Jungfernflug ab. Der von Eurocopter und dem chinesischen Partnerunternehmen AVIC entwickelte mittelschwere Zivillubschrauber setzt neue Maßstäbe in Sachen Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Effizienz und Komfort.

19. Dezember 2012 ARIANE 5 BRINGT BRITISCHEN MILITÄRSATELLITEN SKYNET 5D INS ALL

In Kourou startet die Ariane 5 mit dem Militärsatelliten Skynet 5D an Bord. Auch der Satellit, gebaut im Auftrag des britischen Verteidigungsministeriums, stammt von Astrium. Betreiber des Skynet-5-Programms ist Astrium Services.

21. Dezember 2012 AIRASIA ERHÄLT ERSTE A320 MIT SHARKLETS

AirAsia nimmt als erste Airline die A320-Version mit „Sharklets“ in ihre Flotte auf. Die großen Flügelspitzen verbessern die Aerodynamik und reduzieren Treibstoffverbrauch sowie Emissionen um bis zu vier Prozent. AirAsia ist der größte A320-Kunde von Airbus.



01

AUFBRUCH
in eine neue Ära

Führung und Governance



VORWORT DES SCHEIDENDEN CHAIRMAN ARNAUD LAGARDÈRE



Arnaud Lagardère, Chairman bis 2. April 2013

Sehr geehrte Aktionäre,

meine Wahl zum Chairman von EADS durch die Jahreshauptversammlung 2012 liegt erst zwölf Monate zurück, doch wenn Sie diese Zeilen lesen, wird mein Nachfolger bereits sein Amt angetreten haben. Dies zeigt, in welchem Tempo sich der Konzern im vergangenen Jahr verändert hat.

Aus geschäftlicher Sicht konnte EADS einen zweistelligen Umsatz- und Gewinnzuwachs verzeichnen – und das trotz eines schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfelds. Diese Ergebnisse und die guten Prognosen veranlassten das Board, seine Dividendenempfehlung anzuheben. Belohnt wurde die positive Entwicklung auch mit einem Anstieg des Börsenkurses.

Wiederkehrende Themen wurden 2012 vom Board of Directors und seinen Ausschüssen mit gebotener Sorgfalt behandelt. Insbesondere ging es darum, die Kontrollsysteme in Fragen des Risiko- und Compliance-Managements zu stärken, sich intensiver an der Nachfolgeplanung zu beteiligen und der Einführung der Kapitalrendite als einer von mehreren wichtigen Leistungskriterien zuzustimmen.

„Ab jetzt liegt die Kontrolle über das Unternehmen bei den Aktionären, von denen die Mehrzahl freie Anteilseigner sind.“

Darüber hinaus widmete sich das Board of Directors auch außerordentlichen Fragestellungen, allen voran der Neuausrichtung der Konzernführung: Höhepunkt dieser Entwicklung war die außerordentliche Hauptversammlung im März 2013, die den seit Gründung des Unternehmens im Jahr 2000 geltenden Aktionärspekt abzielte, dem Konzern Zugang zu einer breiten Aktionärsbasis zu verschaffen und dabei wichtige nationale Interessen zu schützen, den Übergang zu einer stabilen Unternehmenskultur zu erleichtern, die Integration der Belegschaft zu fördern, die kulturelle Vielfalt des Unternehmens zu nutzen und das Tagesgeschäft vor politischer Einflussnahme zu schützen. In der Anfangsphase hatte der Konzern daraus die nötige Stabilität für ein erfolgreiches Wachstum bezogen; doch nach zwölf Jahren war es an der Zeit, aus EADS ein „normales“ Unternehmen zu machen.

Zunächst war ein Zusammenschluss mit BAE Systems geplant. Dieser kam jedoch nicht zustande, weil er die Beschränkungen des Systems sichtbar machte. Daraufhin waren sich alle Interessengruppen einig, dass es nötig ist, die Führungsstruktur grundlegend zu ändern und die Eigentümerbasis zu öffnen. In bemerkenswert kurzer Zeit kam es zu einer Vereinbarung, die im Dezember 2012 unterzeichnet wurde.

Seitdem liegt die Kontrolle über das Unternehmen bei den Aktionären, von denen die Mehrzahl freie Anteilseigner sind.

Die Zusammensetzung eines neuen Board of Directors und die Suche nach Nachfolgern für die ausscheidenden, von den Hauptaktionären benannten Directors übernahm ein Nominierungsausschuss unter Führung von Sir John Parker, in dem ausschließlich unabhängige Directors vertreten waren. Dieses Gremium ermittelte die besten Kandidaten für ein vergrößertes und mit zusätzlichen Befugnissen ausgestattetes Board.

Ich möchte allen Mitgliedern des Board für ihre Unterstützung in diesem „Reifungsprozess“ des Konzerns danken. Mein besonderer Dank gilt den ausscheidenden Directors für ihre ausgezeichnete Arbeit. Während meiner Amtszeiten als Director und Chairman war es immer mein Ziel, die Entwicklung des Konzerns nach Kräften zu fördern.

Mein verstorbener Vater Jean-Luc Lagardère hatte gemeinsam mit Jürgen Schrempp und Pedro Ferreras die Vision eines finanz- und leistungsstarken EADS-Konzerns entworfen, der in großartiger Weise die europäische Integration symbolisiert. Ihr Wunsch ist in Erfüllung gegangen!

Wie erfolgreich EADS in Zukunft sein wird, hängt nicht zuletzt von der Motivation und dem Einsatz der Mitarbeiter ab. Ich danke allen Mitarbeitern für ihre herausragenden Leistungen im Jahr 2012 und gratuliere dem Management zu der Beharrlichkeit, mit der es den Wandel vorantreibt.

Zu guter Letzt danke ich Ihnen, sehr geehrte EADS-Aktionäre, für Ihre stete Loyalität. EADS ist auf Ihr Engagement angewiesen. Das neue Board of Directors und das Group Executive Committee unter Tom Enders werden alles tun, um das in sie gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen.

Arnaud Lagardère

BOARD-AKTIVITÄTEN 2012

2012 war ein Jahr des Übergangs und Fortschritts für das Board of Directors von EADS. Das Unternehmen nahm Kurs auf eine weitreichende Neuausrichtung der Konzernführung. Am 5. Dezember 2012 unterzeichneten das Board of Directors und die Hauptaktionäre eine Vereinbarung, die eine Normalisierung und Vereinfachung der Führungs- und Aktionärsstruktur von EADS vorsah. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 27. März 2013 wurden Änderungen der EADS-Satzung beschlossen und neue Directors gewählt.

SITZUNGEN DES BOARD OF DIRECTORS

2012 trat das Board of Directors elfmal zusammen und wurde durch die Geschäftsberichte des Chief Executive Officer regelmäßig über Entwicklungen sowie über strategische und operative Pläne informiert. Die durchschnittliche Teilnahmequote an diesen Sitzungen blieb mit 86 Prozent stabil.

Das Board of Directors überprüfte im gesamten Jahresverlauf den Fortschritt wichtiger Programme wie A350 XWB, A400M, A380, NH90 und des Grenzsicherungsprogramms für Saudi-Arabien. Es wurde regelmäßig über die Fortschritte des A350-XWB-Programms und der A380-Flügelreparatur informiert.

Das Board of Directors befasste sich außerdem mit dem Thema Konzernstrategie – einschließlich des Wettbewerbsumfelds – und prüfte den Stand der Integration nach den jüngsten Übernahmen. Außerdem genehmigte es die Investition in die Endmontagelinie für Single-Aisle-Flugzeuge in Mobile, Alabama. Nach der Aufarbeitung des aufgegebenen Zusammenschlusses von EADS und BAE Systems unterstützte das Board of Directors das Top-Management dabei, die Abgabe der Kontrollrechte der Hauptaktionäre auszuhandeln und die Einführung einer neuen Führungsstruktur auszuarbeiten, die in der Mehrparteienvereinbarung vereinbart wurde.

Das Board of Directors befasste sich außerdem mit den Geschäftsergebnissen und -prognosen, der Vermögensverwaltung, den Herausforderungen im Zusammenhang mit der Lieferkette, dem Servicegeschäft, der Compliance wichtiger Geschäftsprozesse und zentraler Programme sowie mit Initiativen für mehr Effizienz und Innovation. Es analysierte die Ergebnisse des Enterprise Risk Management (ERM), der Exportkontrollbestimmungen, der Investor Relations und Finanzkommunikation sowie rechtliche Risiken. Das Board of Directors erörterte zudem weitere Maßnahmen in Reaktion auf die dritte EADS-Umfrage zur emotionalen Mitarbeiterbindung.

Nicht zuletzt behandelte es Corporate-Governance-Themen und die Nachfolgeplanung, um einen reibungslosen Personalwechsel im Top-Management und im Board of Directors sicherzustellen.

BEWERTUNG DES BOARD OF DIRECTORS 2012

Das Board of Directors führt jährlich eine Bewertung seiner Leistung durch. Alle drei Jahre erfolgt eine umfassendere Bewertung durch unabhängige Berater. Das Board hat beschlossen, 2012 auf seine Bewertung zu verzichten. Dies hat zwei Gründe: Mitte des Jahres fand ein Personalwechsel im Board of Directors und im Top-Management statt, und nach der außerordentlichen Hauptversammlung am 27. März 2013 änderten sich die Führungsstruktur sowie die Zusammensetzung des Board of Directors erheblich. Die nächste Board-Bewertung erfolgt deshalb erst 2013.

AUDIT COMMITTEE

Das Audit Committee (Bilanzausschuss) gibt dem Board of Directors Empfehlungen zur Genehmigung der Jahres- und Zwischenabschlüsse sowie zur Bestellung der externen Abschlussprüfer und zur Festlegung ihrer Vergütung. 2012 kam das Audit Committee allen seinen Pflichten nach. Der Ausschuss tagte fünfmal, bei einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 85 Prozent.

VERGÜTUNGS- UND NOMINIERUNGS-AUSSCHUSS

Der Vergütungs- und Nominierungsausschuss (Remuneration and Nomination Committee) trat 2012 sechsmal zusammen, bei einer durchschnittlichen Teilnahmequote von 96 Prozent.

Neben Empfehlungen zu wichtigen Stellenbesetzungen innerhalb des Konzerns standen die Prüfung von Top-Talenten und die Nachfolgeplanung zur Debatte, ebenso wie Maßnahmen, mit denen die emotionale Mitarbeiterbindung verbessert und die Vielfalt im Unternehmen erhöht werden sollen. Zudem überprüfte der Ausschuss die Gehälter der Mitglieder des Executive Committee für 2012, den Langzeitvergütungsplan (LTIP) und die Prämienzahlungen für 2011. Basierend auf dem Ergebnis des Gratisaktienplans schlug der Ausschuss zudem die Modalitäten für den Mitarbeiteraktienplan (Employee Share Ownership Plan – ESOP) 2013 vor.

STRATEGIEAUSSCHUSS

Während der Verhandlungen über einen Zusammenschluss mit BAE Systems übernahm das Board of Directors die Funktionen des Strategieausschusses, sodass dieser im ersten Halbjahr 2012 nur einmal zusammentrat. Die neue EADS-Führungsstruktur, die der außerordentlichen Hauptversammlung zur Verabschiedung vorgelegt wurde, sieht keine Weiterführung des Strategieausschusses vor.

BRIEF DES CHAIRMAN DES BOARD OF DIRECTORS

DENIS RANQUE

10



Denis Ranque, Chairman seit 2. April 2013

Sehr geehrte Aktionäre, sehr geehrte Stakeholder,

es ist eine große Ehre, zum Chairman des Board of Directors ernannt zu werden, vor allem in einer Phase, in der EADS mit neuer Führungsstruktur und breiterer Aktionärsbasis in eine neue Ära aufbricht. Ich habe diese Herausforderung mit großer Freude angenommen, weil mir bewusst ist, was der „New Deal“ für das Unternehmen und seine Stakeholder bedeutet:

Erstens erhält dadurch die Stimme ausnahmslos aller Aktionäre mehr Gewicht.

Zweitens wird das Unternehmen unabhängiger von politischer Einflussnahme und unterhält Beziehungen auf Augenhöhe zu den Regierungen der EADS-Heimatländer, die sicher sein können, dass ihre grundlegenden Sicherheitsinteressen geschützt sind.

„Das Board bekennt sich mehr denn je zu seinem Auftrag, Leistung, Risiken und langfristige Chancen von EADS aus allen Blickwinkeln zu überwachen.“

Drittens befinden sich nun mehr als 70 Prozent der EADS-Anteile in Streubesitz, was ihre Liquidität erhöht und sie für Investoren attraktiver macht, beispielsweise durch eine höhere Gewichtung in Aktienindizes.

Diese positiven Effekte resultieren aus einer grundlegenden Änderung der Führungs- und Aktionärsstruktur, der Sie als Anteilseigner des Unternehmens bei der außerordentlichen Hauptversammlung am 27. März 2013 zugestimmt haben.

Hervorzuheben sind dabei folgende Punkte:

Unabhängigkeit des Board of Directors: Mindestens neun Non-Executive Directors müssen den Unabhängigkeitskriterien des niederländischen Corporate-Governance-Kodex entsprechen. Beamte im aktiven Dienst oder Regierungsvertreter können nicht in das Board gewählt werden. Hier verfügen wir jetzt über zehn unabhängige Directors. Für die Boards der nationalen Verteidigungsunternehmen Frankreichs und Deutschlands kann nur EADS Kandidaten vorschlagen, die dann der Zustimmung der jeweiligen Regierung unterliegen.

Vereinfachte Entscheidungsfindung: Entscheidungen im Board of Directors erfolgen mit einfacher Mehrheit, ein Vetorecht gibt es nicht mehr. Allerdings wurden Regelungen über qualifizierte Mehrheiten und Quoren getroffen, mit denen die Ausgewogenheit des neuen Modells gewährleistet und bei wichtigen Entscheidungen ein höheres Maß an Kontrolle und Sicherheit garantiert werden sollen.

Nicht mehr, sondern weniger staatliche Einflussnahme: Wie bei jedem normalen Unternehmen beschränkt sich die Rolle der Staaten Frankreich, Deutschland und Spanien in Zukunft auf die des Regulators oder Kunden. Ihr Einfluss hat sich durch die Zustimmung zum „New Deal“ wesentlich verringert; bei operativen Entscheidungen haben sie, wie jeder andere Anteilseigner auch, kein Mitspracherecht. Dies ist eine wichtige Änderung gegenüber dem bisherigen Modell.

Die Höchstbeteiligungsgrenze von 15 Prozent in Verbindung mit der 80-Prozent-Durchbruchsklausel bei Übernahmeangeboten und der derzeitigen staatlichen Beteiligung von 28 Prozent bietet eine mehr als ausreichende Sicherheit, dass strategische Vermögenswerte vor Versuchen einer feindlichen Übernahme geschützt bleiben. Eine weitere Maßnahme besteht darin, die Aktivitäten, die der nationalen Geheimhaltung unterliegen, herauszulösen und auf die französischen und deutschen Verteidigungsunternehmen zu übertragen, die unter der Aufsicht eines sicherheitsüberprüften Boards stehen.

Was können Sie vom Board of Directors erwarten?

Das Board und ich wollen die Instrumente nutzen, die Sie uns überantwortet haben, damit wir das Management unterstützen und kritisch begleiten und einen ehrgeizigen, nachhaltigen sowie verantwortungsvollen Wachstumskurs für das Unternehmen gewährleisten.

Aufbauend auf der stabilen Basis, die unsere Vorgänger gelegt haben, werden wir unsere Aufmerksamkeit zunächst darauf richten, den strategischen Zielsetzungen von EADS neue Impulse zu geben, weitere profitable Geschäftsfelder zu erschließen und die Internationalisierung des Unternehmens voranzutreiben. Wie in den vergangenen Jahren wird das Board den Fortschritt wichtiger Programme überwachen und großes Gewicht auf Risikominimierung und operative Leistungsfähigkeit legen.

Damit wir dem „New Deal“ mit unseren Stakeholdern gerecht werden können, müssen wir ihre Interessen, und vor allem die unserer Anteilseigner, noch stärker berücksichtigen.

Das Board ist sich bewusst, dass EADS eine hohe Kapitaleffizienz braucht, um für Investoren attraktiv zu sein. Mit Zustimmung der Aktionäre wurde daher ein Aktienrückkauf- und -einzugsprogramm gestartet mit dem Ziel, den Anstieg der Aktienrendite zu fördern und die Aktionärsbasis um neue Investoren zu erweitern. Diese Maßnahme war mit Bedacht geplant, wobei Werthaltigkeit, finanzielle Belastung und künftige Investitionsfähigkeit ebenso in die Überlegungen einfließen wie mögliche Auswirkungen auf Kreditratings.

Das Board ist zudem von den Vorteilen einer nachhaltigen, an die steigende Unternehmensleistung gekoppelten Dividendenpolitik überzeugt.

Darüber hinaus ist das Board bestrebt, alle Beteiligten von der neuen Dynamik des Konzerns profitieren zu lassen: unsere Mitarbeiter, deren Kompetenz und Engagement entscheidend zum Erfolg von EADS beitragen, unsere Lieferanten und Geschäftspartner und schließlich die Länder, Städte und Gemeinden, in denen EADS seiner Verantwortung als „Corporate Citizen“ in vorbildlicher Weise gerecht werden möchte. Damit wir diese Ziele erreichen, bekennt sich das Board mehr denn je zu seinem Auftrag, Leistung, Risiken und langfristige Chancen von EADS aus allen Blickwinkeln zu überwachen.

EADS hat an diesem Punkt die große Chance, Segel zu setzen und günstige Winde zu nutzen.

Mit freundlichen Grüßen

 Denis Ranque

AUSSCHÜSSE DES BOARD OF DIRECTORS

AUDIT COMMITTEE

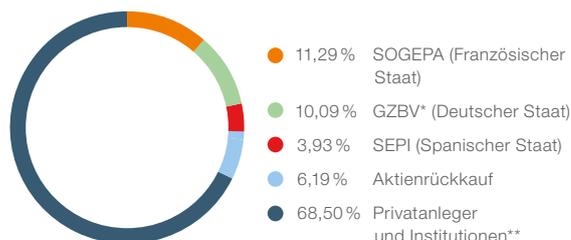
Hermann-Josef Lamberti (Vorsitzender)
Anne Lauvergeon
Michel Pébereau
Josep Piqué i Camps

VERGÜTUNGS- UND NOMINIERUNGS-AUSSCHUSS

Sir John Parker (Vorsitzender)
Jean-Claude Trichet
Lakshmi N. Mittal
Hans-Peter Keitel

Einzelheiten entnehmen Sie bitte der Rubrik „Corporate Governance“ im Registrierungsdocument 2012.

AKTIONÄRSSTRUKTUR zum 1. Mai 2013



*KfW und weitere deutsche Körperschaften

**einschließlich eingelagerter Aktien von SOGEPa (0,07 %) und SEPI (0,29 %)

DAS BOARD OF DIRECTORS

Auf der außerordentlichen Hauptversammlung vom 27. März 2013 mit Wirkung zum 2. April 2013 ernannt



DENIS RANQUE (61)

Chairman des Board of Directors von EADS

Denis Ranque kam 1983 als Planungsdirektor zum Thomson-Konzern und war dort später als Direktor für das Raumfahrtgeschäft tätig. Von 1998 bis 2009 war er Chairman und Chief Executive Officer (CEO) von Thomson-CSF, heute Thales. Qualifikationen: École Polytechnique und Corps des Mines.

TOM ENDERS (54)

Chief Executive Officer von EADS

Tom Enders wurde 2012 zum CEO von EADS ernannt. Zuvor war er CEO von Airbus, Co-CEO von EADS und CEO des Bereichs Defence and Security Systems. Seine berufliche Laufbahn begann er als Mitglied im Planungsstab des Bundesverteidigungsministers. Qualifikationen: Universität Bonn und Universität Los Angeles (UCLA) (Volkswirtschaft, Politik und Geschichte).

MICHEL PÉBEREAU (71)

Ehrenpräsident von BNP Paribas

Michel Pébereau war CEO und Aufsichtsratsvorsitzender von BNP Paribas. Zuvor war er Chairman und CEO der Bank Crédit Commercial de France und hatte im französischen Finanzministerium verschiedene hochrangige Positionen inne. Qualifikationen: École Nationale d'Administration und École Polytechnique.

12



HERMANN-JOSEF LAMBERTI (57)

Früheres Vorstandsmitglied der Deutschen Bank

Hermann-Josef Lamberti war Chief Operating Officer (COO) und Mitglied des Vorstands der Deutschen Bank (1999 bis 2012). Zuvor arbeitete er bei IBM, wo er zuletzt Vorsitzender der Geschäftsführung von IBM Deutschland war. Er begann seine berufliche Laufbahn bei Touche Ross in Toronto, bevor er zur Chemiebank wechselte. Qualifikationen: Universität Köln und Universität Dublin (Betriebswirtschaft).

SIR JOHN PARKER (70)

Chairman von Anglo American

Sir John Parker ist Chairman von Anglo American, stellvertretender Chairman von DP World (Dubai) sowie Non-Executive Director von Carnival. Er war Chairman von National Grid und CEO von Harland & Wolff und der Babcock International Group. Qualifikationen: College of Technology und Queen's University (Schiff- und Maschinenbau).

LAKSHMI N. MITTAL (62)

Chairman und Chief Executive Officer von Arcelor Mittal

Lakshmi N. Mittal ist Chairman und CEO von Arcelor Mittal, dem größten Stahlhersteller der Welt. Er ist Mitglied des Board of Directors von Goldman Sachs, des International Business Council des Weltwirtschaftsforums und des Beirats der Kellogg School of Management. Qualifikationen: St Xavier's College, Kalkutta (Betriebswirtschaft).



JOSEP PIQUÉ i CAMPS (58)
Chairman von Pangea21,
Consultora Internacional

Josep Piqué i Camps ist Chairman von Vueling und ehemaliger spanischer Minister für Industrie und Energie, Außenminister und Minister für Forschung und Technologie. Qualifikationen: Universität Barcelona (Doktor in Volks- und Wirtschaftswissenschaften; Rechtswissenschaften).



ANNE LAUVERGEON (53)
Partner von Efficiency Capital,
Chairman und CEO von A.L.P.S.A.

Anne Lauvergeon war von 2001 bis 2011 Chief Executive Officer von Areva. Zuvor arbeitete sie bei Alcatel und Lazard Frères & Cie und war stellvertretende Stabschefin des französischen Präsidenten. Qualifikationen: École Normale Supérieure und Ecole Nationale Supérieure des Mines.



HANS-PETER KEITEL (65)
Vizepräsident des Bundesverbandes
der Deutschen Industrie (BDI)

Hans-Peter Keitel ist Vizepräsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie. Er begann seine Laufbahn bei Lahmeyer International und war anschließend Vorstandsvorsitzender von Hochtief (1992 bis 2007). Qualifikationen: Universität Stuttgart und Universität München (Bauingenieurwesen und Wirtschaftswissenschaften); Universität München (Doktor in Maschinenbau).

13



JEAN-CLAUDE TRICHET (70)
Ehregouverneur der Banque de France

Jean-Claude Trichet war Präsident der Europäischen Zentralbank. Zuvor leitete er das französische Schatzamt und stand der französischen Zentralbank als Gouverneur vor. Qualifikationen: École des Mines de Nancy, Institut d'Études Politiques de Paris, Universität Paris (Wirtschaftswissenschaften) und École Nationale d'Administration.



RALPH D. CROSBY, JR. (65)
Früheres Mitglied der Management-Boards
von EADS und Northrop Grumman

Ralph D. Crosby war Military Staff Assistant im Stab des US-Vizepräsidenten und Mitglied des Corporate Policy Council von Northrop Grumman. Er war früher Chairman/CEO von EADS North America (2002 bis 2009). Qualifikationen: West Point Military Academy, Harvard University und Universität Genf.



MANFRED BISCHOFF (70)
Aufsichtsratsvorsitzender von Daimler

Manfred Bischoff kam 1976 zu Daimler-Benz und wurde später Vorstandsmitglied bei Daimler-Benz. Er war Chairman von EADS (2000 bis 2007) und ist Aufsichtsratsvorsitzender von Daimler. Qualifikationen: Universität Heidelberg (Magister-) und Dokortitel in Wirtschaftswissenschaften.

DER CHIEF
EXECUTIVE
OFFICER
ZIEHT BILANZ
TOM ENDERS

„Wir sehen 2013 als ein Jahr beträchtlicher Fortschritte beim Erwirtschaften höherer Renditen für unsere Aktionäre.“

14



Tom Enders

Sehr geehrte Aktionäre, Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten,

gemessen am ausgezeichneten Finanzergebnis und an den bedeutenden Konzernentwicklungen wird 2012 als wegweisendes Jahr in die Geschichte von EADS eingehen. Neben operativen Leistungssteigerungen, abzulesen an der Höhe der Flugzeugauslieferungen und anderen wichtigen Finanzkennzahlen, konnten wir eine bahnbrechende Vereinbarung erzielen, die die Führungs- und Aktionärsstruktur von EADS vereinfacht und normalisiert.

Das neue Board of Directors ist vollständig besetzt, und ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit dem neuen Chairman Denis Ranque, den ich seit vielen Jahren kenne. Die privaten Hauptaktionäre Daimler und Lagardère, die bei der Gründung des Konzerns eine wichtige Rolle spielten, haben ihre Beteiligungen verkauft und damit den Weg für eine Erhöhung des Streubesitzes auf mittlerweile 72 Prozent unserer Anteile frei gemacht.

Vor allem dank wesentlicher operativer Verbesserungen im Zivilgeschäft konnte EADS das Ergebniswachstum im Jahr 2012 fortsetzen. Der Konzern erzielte ein zweistelliges Umsatz- und EBIT*-Wachstum. Die operative Gewinnspanne verbesserte sich um 5,3 Prozent, der Auftragsbestand wuchs auf 567 Milliarden Euro. Allerdings wurden EBIT* und Jahresüberschuss durch erhebliche Einmalaufwendungen im Zusammenhang mit Airbus, Eurocopter und Cassidian beeinträchtigt.

Aus operativer Sicht war 2012 ein Jahr der Erfolge, wobei alle EADS-Divisionen zur positiven Entwicklung des Konzern-EBITs* beitrugen.

Airbus Commercial konnte die Produktion das elfte Jahr in Folge steigern und erzielte mit 588 Auslieferungen an 89 Kunden ein neues Rekordergebnis. Airbus Military lieferte 29 Flugzeuge aus, und auch ATR setzte mit 64 Auslieferungen den Aufwärtstrend fort.

Eurocopter gelang es dank eines sehr wachstumsstarken Support-Geschäfts, den Umsatz trotz eines Auslieferungsrückgangs auf die neue Rekordmarke von 6,3 Milliarden Euro zu schrauben. Die Zahl der ausgelieferten Lakota Light Utility Helicopter stieg auf 250 Maschinen.

Astrium festigte mit sieben Starts der Ariane 5 und der Auslieferung von neun Satelliten seine Position als führendes Unternehmen der internationalen Raumfahrtindustrie.

Cassidian konnte sich im Kerngeschäft gut behaupten – mit einem nachhaltigen Auslieferungsniveau beim Eurofighter und einem gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Auftragseingang, und das trotz des schwierigen, von Einschnitten in den Verteidigungshaushalten geprägten Marktumfelds.

Einen wesentlichen Beitrag leistete 2012 das wachstumsstarke Servicegeschäft, an dem die 2011 hinzugekommenen Unternehmen mit rund 1,5 Milliarden Euro Umsatz beteiligt waren. Das Servicegeschäft von Eurocopter und Astrium erlebte mit der Übernahme von Vector Aerospace und Vizada einen deutlichen Aufschwung.

In den Schlüsselprogrammen mit höchster Priorität erzielte Airbus gute Fortschritte bei der A350 XWB, deren Endmontagelinie vor dem für Sommer 2013 geplanten Erstflug vollständig betriebsbereit sein wird. Dennoch bleibt das Programm eine Herausforderung, die keine Verzögerungen im Terminplan zulässt. Der Militärtransporter A400M hat alle Funktions- und Zuverlässigkeitstests bestanden, sodass den ersten Auslieferungen im zweiten Quartal 2013 nichts mehr im Weg

steht. Eine Lösung für die A380-Flügelverbindungskammern wurde gefunden, die Reparaturen an den bereits in Betrieb genommenen Flugzeugen sind im Gange. Der neue Produktionsstandard enthält bereits die erforderlichen Konstruktionsänderungen.

Eurocopter erreichte mit der positiven Reaktion des Marktes auf die EC130 T2 und die EC145 T2 weitere Meilensteine in seinem Innovationsprogramm. Außerdem wurden die ersten Transport- und Marineversionen des NH90 in endgültiger Konfiguration ausgeliefert. Ursachenforschung und Lösungsfindung nach dem Auftreten von Rotormastrissen und Störfallwarnungen bei der EC225 waren erfolgreich: Die Flotte wird nach Wiederfreigabe voraussichtlich im Laufe des Jahres erneut in Betrieb gehen.

Astrium zeigte nicht nur starke Leistungen in laufenden Programmen, sondern erhielt nach dem Investitionsbeschluss der Europäischen Weltraumorganisation ESA im November 2012 auch die ersten Aufträge zur Sicherung weiterer Entwicklungsstufen der Ariane 6 und der Ariane 5 Midlife Evolution.

Das neue Management bei Cassidian brachte einen Restrukturierungsplan zur Anpassung an ein geändertes Marktumfeld auf den Weg. Damit verfügt die Division nun über eine stabile Plattform zur Verbesserung der Rentabilität im profitablen Kerngeschäft.

Keine dieser Erfolgsmeldungen wäre möglich gewesen ohne den enormen Einsatz unserer 140.000 Mitarbeiter, die Tag für Tag ihren Beitrag leisten, unsere operativen und finanziellen Ziele zu realisieren. Der reibungslose Wechsel an der Konzernspitze im Juni 2012 gibt mir Anlass, an die wertvolle Arbeit meines Vorgängers Louis Gallois in seinen fünf Jahren als CEO von EADS zu erinnern.

Ein Rückblick auf 2012 wäre unvollständig, ohne den versuchten Zusammenschluss mit BAE Systems zu beleuchten. Auch wenn dieser Plan schließlich nicht umgesetzt werden konnte, ebnete er im Dezember den Weg für die Mehrparteienvereinbarung, die EADS zu einer vereinfachten und normalisierten Führungsstruktur verhalf. Damit einher gingen die Auflösung des alten Aktionärspakts und die Bildung eines neuen, eindeutig unabhängigen Board of Directors. Die Integration von EADS wurde weiter vorangetrieben durch erste Maßnahmen, eine vereinte operative Unternehmenszentrale in Toulouse zu schaffen. Dies alles beweist: EADS 2.0 wird Realität.

Für 2013 hat sich das Executive Management vorgenommen, auf den 2012 erreichten Fortschritten aufzubauen. Eines der vorrangigen Ziele ist dabei sicherzustellen, dass künftiges Umsatzwachstum von entsprechenden Ertragsverbesserungen begleitet wird. Zu diesem Zweck werden wir Maßnahmen zur Reduzierung des Portfoliorisikos ergreifen und Entwicklungsprogramme wie die A350 XWB engmaschig überwachen, um versteckte Risiken einzudämmen. Wir sehen 2013 als ein Jahr, in dem EADS beträchtliche Fortschritte beim Erwirtschaften höherer Renditen für unsere Aktionäre erzielen wird.



Tom Enders
Chief Executive Officer

GROUP EXECUTIVE COMMITTEE



HARALD WILHELM

Chief Financial Officer von EADS und Airbus

Harald Wilhelm obliegt es, die finanzielle Leistung von EADS und Airbus zu sichern, die Finanzierung des Konzerns auf eine solide Grundlage zu stellen, Chancen und Risiken zu managen, finanzielle Transparenz zu gewährleisten und für die Aktionäre von EADS Mehrwert zu generieren.

FRANÇOIS AUQUE

Chief Executive Officer von Astrium

François Auque ist für den Erfolg von Astrium verantwortlich und stellt die Raumfahrt-Division für die Zukunft auf.

JEAN BOTTI

Chief Technical Officer von EADS

Jean Bottis Aufgabe ist es, die konzernweite Forschungs- und Technologiestrategie sowie die entsprechenden Aktivitäten zu steuern. Seine Arbeit umfasst zudem innovative Technologien, IT- und Qualitätsmanagement-Tools sowie Produktionswerkzeuge für die Zukunft des Unternehmens.

GÜNTER BUTSCHK

Chief Operating Officer von Airbus

Günter Butschek hat bei Airbus die Gesamtverantwortung für das operative Geschäft sowie für Engineering, Beschaffung, Lieferkettenmanagement, Qualität und Informationstechnologie.

FABRICE BRÉGIER

Chief Executive Officer von Airbus

Als Chief Executive Officer von Airbus ist Fabrice Brégier für den Gesamterfolg der kommerziellen und militärischen Aktivitäten von Airbus verantwortlich. Er treibt aktuelle und künftige Programme sowie strategische Maßnahmen voran.

TOM ENDERS

Chief Executive Officer von EADS

Thomas Enders ist für die Gesamtleitung aller Geschäfte und betrieblichen Aktivitäten des EADS-Konzerns verantwortlich. Er ist Vorsitzender des Group Executive Committee.

**MARWAN LAHOUD**

**Chief Strategy and Marketing Officer
von EADS**

Marwan Lahouds Mandat besteht darin, die Konzernstrategie zu gestalten und umzusetzen. Sein Aufgabenbereich umfasst zudem Fusionen und Übernahmen sowie internationale Entwicklung und Marketing.

THIERRY BARIL

**Chief Human Resources Officer
von EADS und Airbus**

Als Personalleiter gewährleistet Thierry Baril die effiziente Organisation, das Engagement und die Kompetenz der Belegschaft von EADS und Airbus mit dem Ziel, aktuelle Herausforderungen zu meistern. Außerdem ermittelt er den Kompetenzbedarf für die Zukunft.

LUTZ BERTLING

Chief Executive Officer von Eurocopter



→ **GUILLAUME FAURY**
löste Lutz Bertling am 30. April 2013 als CEO von Eurocopter ab. Der Chief Executive Officer von Eurocopter ist mit der

Aufgabe betraut, die Führungsposition der Division auszubauen und in allen Hubschrauberprogrammen und dazugehörigen Services geschäftlichen Erfolg und Kundenzufriedenheit zu erreichen.

BERNHARD GERWERT

Chief Executive Officer von Cassidian

Bernhard Gerwert stellt Cassidian für die Zukunft auf und treibt die operative Leistungsfähigkeit der Division voran.

JOHN LEAHY

Chief Operating Officer – Customers von Airbus

John Leahys Verantwortlichkeiten erstrecken sich auf alle kaufmännischen Aktivitäten der Division, darunter die Bereiche Verkauf, Marketing, Vertragswesen, Geschäftskontrolle, Asset Management, Leasingmärkte und Geschäftsentwicklung.

DOMINGO UREÑA-RASO

Leiter Airbus Military

An der Spitze von Airbus Military ist Domingo Ureña-Raso insbesondere für das A400M-Programm und für Tankflugzeuge verantwortlich. Er berichtet an den Chief Executive Officer von Airbus.

SEAN O'KEEFE

Chief Executive Officer von EADS North America

Sean O'Keefe trägt die Verantwortung für die Strategie, das Management und das operative Geschäft von EADS in den USA. In Zusammenarbeit mit den EADS-Divisionen baut er die Präsenz des Konzerns auf diesem Markt aus.

INTERVIEW

MIT DEM CHIEF FINANCIAL OFFICER

HARALD WILHELM

„Für das Managementteam hat die Verbesserung der Rentabilität in Zukunft höchste Priorität.“

DIE ERGEBNISENTWICKLUNG BEI EADS SIEHT POSITIV AUS. WELCHE ASPEKTE WÜRDEN SIE HERVORHEBEN?

Die Finanzzahlen im Jahr 2012 reflektieren die Fortschritte, die wir machen. Trotz des schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfelds ist unser Umsatz um 15 Prozent gestiegen. Der positive Trend im Zivilgeschäft ist ungebrochen. Unser Auftragsbestand befindet sich mit aktuell 566 Milliarden Euro auf Rekordniveau und bietet eine hervorragende Grundlage für Wachstum. Äußerst erfreulich ist auch die hohe geografische Streuung des Auftragsbestands.

Am wichtigsten ist jedoch, dass wir Fortschritte bei der Rentabilität machen: Unser EBIT* vor Einmaleffekten erhöhte sich um 68 Prozent, und unser Konzernergebnis stieg um 19 Prozent auf 1,2 Milliarden Euro. Zwar liegt noch ein gutes Stück Weg vor uns, aber ein erster großer Schritt ist getan. Für das Managementteam hat die Verbesserung der Rentabilität in Zukunft höchste Priorität. Den Schwerpunkt werden wir dabei insbesondere auf das operative Geschäft legen. Unter unseren neuen Programmen genießt die A350 besondere Aufmerksamkeit; das Programm macht Fortschritte, stellt aber weiterhin einen Risikofaktor dar.

KÖNNEN SIE UNS DIE HINTERGRÜNDE DER VORGESCHLAGENEN DIVIDENDE IN DIESEM JAHR ERLÄUTERN?

Die vorgeschlagene Dividende in Höhe von 0,60 Euro zeigt, dass wir Wert für unsere Aktionäre schaffen wollen. Die Erhöhung im Vergleich zur Vorjahresdividende (0,45 Euro) spiegelt unser höheres Ergebnis pro Aktie wider. Darüber hinaus haben wir die Ausschüttungsquote von 35 Prozent im Vorjahr auf nunmehr 40 Prozent erhöht.

WARUM HABEN SIE EINEN AKTIENRÜCKKAUF INITIIERT?

Wie Sie wissen, steuert EADS eine neue Aktionärsstruktur an. Damit normalisiert sich unsere Führungsstruktur, und der Streubesitz erhöht sich deutlich. Ich bin der Meinung, dass unsere Aktionäre von diesem Wandel profitieren sollten. Aus diesem Grund schlägt die Geschäftsführung, abhängig von den künftigen Marktbedingungen, ein Aktienrückkaufprogramm von bis zu 3,75 Milliarden Euro über einen Zeitraum von 18 Monaten vor. Dies zeigt unsere Zuversicht in die neue Führungsstruktur und ist zugleich Ausdruck unserer Wertschätzung der Aktionäre. Dank unserer umfangreichen Barmittel (Nettoliquidität: 12,3 Milliarden Euro) können wir unsere Aktionäre belohnen und gleichzeitig in unser Geschäft investieren. Auch künftig wird die Aufrechterhaltung einer starken Liquiditätsposition hohe Priorität genießen – ohne Kompromisse.

DER AUSBLICK FÜR DEN FREE CASH FLOW FÄLLT FÜR 2013 RECHT MODERAT AUS. WELCHE GRÜNDE GIBT ES DAFÜR?

Wir erwarten für das Jahr 2013 natürlich eine weitere Verbesserung der Rentabilität, mit einem EBIT* vor Einmaleffekten in Höhe von 3,5 Milliarden Euro. Dies steigert den operativen Cash Flow erheblich. Wir planen für das Jahr 2013 zudem weitere Investitionen in den Produktionshochlauf. Dies betrifft nicht nur Airbus, sondern auch Eurocopter. Die A350-Serienfertigung und der Hochlauf des A400M-Programms stehen an. Außerdem wird es aufgrund der Umstellung auf die neue Flügelfertigung einen vorübergehenden Rückgang der A380-Auslieferungen geben. All dies wird Auswirkungen auf das Investitionsvolumen und Umlaufvermögen haben. Ebenso wie im Jahr 2012 erwarten wir einen stärkeren Mittelzufluss in den beiden letzten Quartalen und werden alle Anstrengungen unternehmen, bis zum Ende des Jahres den verlorenen Boden wieder gutzumachen.

WELCHES RENTABILITÄTSNIVEAU STREBEN SIE FÜR DIE KOMMENDEN JAHRE AN?

Unsere Geschäftstätigkeit entwickelt sich positiv, was insbesondere auf die Zivilluftfahrt zurückzuführen ist. Auch Eurocopter und Astrium leisten positive Beiträge, und das Kerngeschäft von Cassidian liefert ebenfalls gute Ergebnisse. In den kommenden Jahren werden die fallenden Kosten beim A380-Programm den positiven Trend voraussichtlich stützen; gleichzeitig kommen wir aber bei der A350-Entwicklung in eine kritische Phase. Wie bei jedem neuen Flugzeugprogramm ist zu erwarten, dass sich die ersten Lieferungen eher gewinnmindernd auswirken. Unser Ziel ist es, abgesehen vom Risiko aus dem A350-Programm und bei einem angenommenen Euro/Dollar-Wechselkurs von etwa 1,30 für 2015 auf eine Umsatzrendite von zehn Prozent zu kommen.

Wir wollen dieses Niveau insbesondere dadurch erreichen, dass wir Risiken in unserem Portfolio reduzieren. So hat das neue Cassidian-Management 2012 beispielsweise eine umfassende Analyse der Geschäftstätigkeiten durchgeführt mit dem Ziel, das Kerngeschäft zu verbessern. Natürlich liegt unser primäres Augenmerk konzernweit auf dem Programmmanagement. Dem A350-Programm räumen wir besondere Priorität ein: Es hat im vergangenen Jahr große Fortschritte gemacht, birgt jedoch nach wie vor Herausforderungen.

*Harald Wilhelm*

WAS SAGEN SIE ZUR AKTUELLEN ENTWICKLUNG DES AKTIENKURSES?

Nach einem Anstieg von 38 Prozent im Jahr 2011 und einem weiteren Sprung in Höhe von 22 Prozent im Jahr 2012 war der Kurstrend in den ersten Monaten des Jahres 2013 sehr positiv. Diese Entwicklung zeigt, dass die Anleger unseren Optimismus teilen und uns zutrauen, gute Ergebnisse abzuliefern. Das gesamte EADS-Managementteam und ich sind uns der Verantwortung bewusst, die dieses Vertrauen mit sich bringt. Wir stellen uns dieser Herausforderung mit Entschlossenheit und Zuversicht.





02
VERÄNDERUNG
antizipieren
Strategie

INTERVIEW

*MIT DEM CHIEF
STRATEGY AND
MARKETING OFFICER*

MARWAN LAHOUD

„Dank unserer guten Marktstellung und Finanzkraft sind wir hervorragend für künftige Herausforderungen positioniert.“

22



Marwan Lahoud

DAS GESCHÄFTLICHE UMFELD HAT SICH IN DEN VERGANGENEN JAHREN STARK VERÄNDERT. WO STEHT EADS MIT DER AKTUELLEN STRATEGIE?

Das globale Marktumfeld erlebt in der Tat einen spürbaren Wandel. Einerseits hat sich durch die Schuldenkrise die Haushaltssituation in unseren Heimatländern zusätzlich verschärft. Andererseits zeigt sich das zivile Flugzeuggeschäft weiterhin ausgesprochen robust, wobei die Nachfrage vor allem in den Wachstumsregionen der Welt sehr stark ist. Dies ist einer der wesentlichen Gründe, warum unser Auftragsbestand das Rekordniveau von 566,5 Milliarden Euro erreicht hat.

In den vergangenen Jahren zielte unsere Strategie darauf ab, Wachstum über das gesamte Portfolio zu generieren, indem wir die internationale Präsenz von EADS ausweiten und unser Angebot weiterentwickeln – insbesondere im Servicebereich. Ich bin davon überzeugt, dass wir in dieser Hinsicht gut vorangekommen sind und das Unternehmen dadurch an Leistungsfähigkeit gewonnen hat.

Allerdings ist der strategische Fahrplan mittlerweile fünf Jahre alt, und für den Konzern hat sich seither vieles geändert. 2013 beginnt für EADS eine neue Ära, mit einer neuen Führungs- und Aktionärsstruktur und einem neuen Board of Directors. Nun ist es an der Zeit, unsere Strategie auf den Prüfstand zu stellen und zu untersuchen, ob die vor fünf Jahren getroffenen Annahmen noch gültig sind.

IST VERTEIDIGUNG EIN BEREICH, IN DEM DIE STRATEGIE ANGEPASST WERDEN KÖNNTE?

Das Verteidigungsgeschäft ist zweifellos ein Bereich, mit dem wir uns näher beschäftigen müssen. In den Kernsegmenten erzielen wir weiterhin stabile Gewinne, wie die Eurofighter- und MBDA-Programme belegen. Gleichzeitig sind wir realistisch, was die Wachstumschancen in unseren Heimatmärkten betrifft, und wissen natürlich auch, dass der Wettbewerbsdruck auf den Exportmärkten steigt. Der geplante, aber nicht zustande gekommene Zusammenschluss mit BAE Systems 2012 hat gezeigt, wie komplex das Marktumfeld geworden ist.

Bei der Überprüfung unserer strategischen Ziele geht es auch um die Frage, ob der Verteidigungssektor künftig eher ertragsorientiert operieren soll statt wachstumsorientiert. Das neue Management bei Cassidian befasst sich bereits intensiv mit diesem Thema.

Höhere Rentabilität hat auch für den Gesamtkonzern klare strategische Priorität. Im institutionellen Markt arbeitet Astrium beispielsweise daran, Kostenstruktur und Profitabilität des Ariane-Programms zu verbessern. Auch Airbus muss diesen Rentabilitätskurs konsequent weiterverfolgen.

SIE SPRACHEN VON FORTSCHRITTEN BEI DER INTERNATIONALISIERUNG DES KONZERNS. KÖNNEN SIE AKTUELLE BEISPIELE NENNEN?

Das beste Beispiel in meinen Augen ist die Entscheidung zum Bau der Airbus-Endmontagelinie in Mobile, Alabama. EADS gewinnt

damit nicht nur einen bedeutenden Produktionsstandort, sondern etabliert Airbus auch dauerhaft als industriellen Anbieter in den USA. Das neue Werk in Mobile wird ab 2018 jährlich zwischen 40 und 50 Flugzeuge des Typs A320 produzieren und Airbus helfen, seinen Anteil am gewaltigen nordamerikanischen Markt für Single-Aisle-Flugzeuge zu vergrößern. Außerdem dient die Fertigung in den USA als natürliche Absicherung gegen Schwankungen des Euro/Dollar-Wechselkurses.

Auch Eurocopter macht auf diesem Gebiet große Fortschritte, besonders in Südamerika und Asien. So wurden beispielsweise 160 Millionen Euro in ein neues EC725-Montagewerk im brasilianischen Itajubá investiert. Außerdem unterzeichnete Eurocopter eine Vereinbarung über den Bau eines Completion & Customization Center für Ecureuil-Hubschrauber im chinesischen Tianjin. Astrium setzte seine internationale Expansion mit der Gründung von Astrium Americas, Astrium Brazil und Astrium Singapore fort und unterzeichnete darüber hinaus eine Joint-Venture-Vereinbarung mit dem russischen Industriekonzern RSC Energia über die gemeinsame Entwicklung von Satelliten und Satellitenausrüstung.

EIN WEITERES STRATEGISCHES ZIEL IST DER AUSBAU DES SERVICEGESCHÄFTS. WELCHE FORTSCHRITTE WURDEN HIER IM VERGANGENEN JAHR ERZIELT?

Nach der Übernahme von Vector Aerospace und Vizada im Jahr 2011 leisten diese Unternehmen bereits einen signifikanten Beitrag zum Wachstum von EADS im Servicegeschäft. Parallel dazu wurde in den Divisionen das interne Serviceangebot ausgebaut. Eurocopter nahm weltweit fünf neue Flugsimulatoren in Betrieb und eröffnete ein Schulungszentrum in Mexiko sowie ein Support-Zentrum in Australien. Derzeit erzielt Eurocopter 42 Prozent seines Umsatzes im Servicebereich, bei Astrium liegt der Anteil bei 25 Prozent. Auch Airbus konnte durch die Übernahme des Logistikexperten Satair und von Airbus Flight Hour Services, bei denen bereits rund 100 Maschinen unter Vertrag stehen, das Servicegeschäft weiter ausbauen.

WELCHE ERFOLGSMELDUNGEN GIBT ES BEIM AUFTRAGSEINGANG?

Bei Airbus blieb die Nachfrage sehr solide. Der Auftrag von Singapore Airlines über 20 Maschinen des Typs A350-900 und fünf A380 ist nur eines der zahlreichen Highlights. Genau genommen ist in allen Divisionen eine vielversprechende Dynamik zu beobachten: Auch bei Eurocopter, Astrium und Cassidian lag der Auftragseingang über dem Vorjahresniveau. Für Cassidian hatte vor allem der Vertrag mit Oman über den Kauf von zwölf Eurofighter-Maschinen Signalcharakter.

WIE WÜRDEN SIE DIE DERZEITIGE SITUATION VON EADS IN WENIGEN WORTEN ZUSAMMENFASSEN?

Ich würde sagen, dass wir dank unserer guten Marktstellung und Finanzkraft hervorragend für die Herausforderungen der kommenden Jahre positioniert sind.

MÄRKTE UND PERSPEKTIVEN

Schwellen- und Entwicklungsländer waren 2012 die wichtigsten Treiber des weltweiten Wirtschaftswachstums. Die verstärkte Präsenz des Konzerns in diesen Ländern mündete in eine größere Nachfrage nach Luft- und Raumfahrtprodukten, insbesondere in der zivilen Luftfahrt. Als Folge der Staatsverschuldung bleiben die institutionellen Märkte in den USA und in Europa schwächer.



Die A380 erobert den asiatisch-pazifischen Markt

24

ZAGHAFTES WELTWEITES WACHSTUM

Haushaltskonsolidierungen und ein unverändert schwaches Finanzsystem dämpften auch 2012 das Wachstum in den Industrieländern. Gleichzeitig zeigten sich die Schwellenmärkte und Entwicklungsländer robuster als erwartet. Ihr Anteil am Wirtschaftswachstum 2012 ist dementsprechend hoch.

In seinem „World Economic Outlook“ vom Oktober 2012 rechnet der Internationale Währungsfonds (IWF) mit einem weltweiten Wachstum von nur 3,3 Prozent im Jahr 2012 nach den höheren Wachstumsraten der beiden Vorjahre (2010: 5,1 Prozent, 2011: 3,8 Prozent).

Die Industriestaaten, einschließlich der G7-Länder, verzeichneten so gut wie kein Wachstum. Die Wachstumsprognose für 2012 betrug 1,3 Prozent. Die Euro-Schuldenkrise beeinträchtigte auch 2012 das Marktvertrauen, da viele südeuropäische Länder große Anstrengungen unternahmen, um ihre Haushalte auszugleichen. Laut IWF-Schätzungen ging die Wirtschaft der Eurozone 2012 um 0,4 Prozent zurück, während die US-Wirtschaft um 2,2 Prozent wuchs.

ANHALTENDES WACHSTUM DER SCHWELLENLÄNDER

Nach IWF-Angaben war in den Schwellen- und Entwicklungsländern, einschließlich Lateinamerika, Mittel- und Osteuropa, den GUS-Staaten sowie Asien, ein erheblich höheres Wachstum von insgesamt 5,3 Prozent zu verzeichnen. In China und Indien betrug das Wachstum 7,8 beziehungsweise 4,9 Prozent. Die fünf ASEAN-Gründerstaaten Indonesien, Malaysia, Philippinen, Thailand und Vietnam registrierten ebenfalls ein kräftiges Wachstum von 5,4 Prozent.

Für das kommende Jahr rechnet der IWF mit einer zögerlichen konjunkturellen Erholung und prognostiziert für 2013 ein weltweites Wirtschaftswachstum von 3,6 Prozent. Laut IWF werden die globalen Perspektiven auch weiterhin hauptsächlich durch die Krise in der Eurozone beeinträchtigt. Mit einer für 2013 prognostizierten Wachstumsrate von 5,6 Prozent werden die Schwellen- und Entwicklungsländer die Industrieländer voraussichtlich erneut weit hinter sich lassen.

In ihrem „November 2012 Outlook“ sagte die OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) voraus, dass die Industrieländer 2014 wieder an Fahrt gewinnen und ein Wachstum von 2,3 Prozent erwirtschaften werden. Laut OECD-Prognosen ist 2014 in China mit einem Wachstum von 8,9 Prozent zu rechnen. Auch in Brasilien, Indien, Indonesien, Russland und Südafrika geht die Organisation von steigenden Wachstumsraten aus.

SPARZWÄNGE

Wegen der Konsolidierung der Staatshaushalte bleibt die Finanzlage der Industrieländer angespannt. Wie das Stockholmer Friedensforschungsinstitut SIPRI (Stockholm International Peace Research Institute) ermittelte, wurden 2011 – dem letzten Jahr, für das Daten vorliegen – weltweit 1.738 Milliarden US-Dollar für Rüstungsgüter ausgegeben, was in etwa 2,5 Prozent des weltweiten Bruttoinlandprodukts (BIP) entspricht. Nach zwölf Jahren kontinuierlicher Steigerung blieben die Ausgaben 2011 unter dem Strich auf demselben Niveau wie 2010, da 61 Länder ihre Budgets erhöht, aber gleichzeitig 62 Länder ihre Militärausgaben reduziert haben.

LANGFRISTIGE „MEGATRENDS“

Im OECD-Report „Looking to 2060“ wird basierend auf den Kaufkraftparitäten von 2005 prognostiziert, dass China in einigen Jahren die weltweit größte Volkswirtschaft sein wird. Indien wird die Eurozone in etwa 20 Jahren abhängen. 2060 wird das gemeinsame BIP Chinas und Indiens größer sein als das des gesamten OECD-Raums, basierend auf den derzeitigen Mitgliedstaaten. 2012 betrug der Anteil Chinas und Indiens nur ein Drittel des gesamten OECD-BIP.

Wirtschaftliche Verschiebungen und Bevölkerungswachstum setzen langfristige demografische Trends mit weitreichenden Folgen für Technik und Umwelt in Gang. Klimaschutz und Energieversorgung stehen bei vielen Regierungen ganz oben auf der Agenda. Der Klimawandel ist mittlerweile als globales Problem mit beträchtlichem Risikopotenzial für die kommenden Jahre anerkannt.

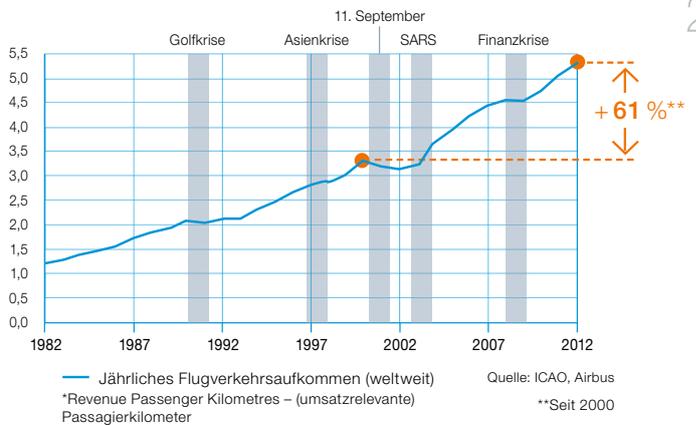
Infolge der fortgesetzten Suche nach rentablen und nachhaltigen Energiequellen könnte die Arktis mit ihren riesigen Öl- und Gasvorkommen zu einem Schauplatz regionaler Auseinandersetzungen werden.

Der Trend zur immer stärkeren weltweiten Vernetzung wird sich voraussichtlich fortsetzen. Laut der „Frost & Sullivan“-Studie „2020 MegaTrends“ werden bis zum Jahr 2020 mehr als 80 Milliarden mobile Geräte mit dem Internet verbunden sein. Der steigende Bedarf an Kommunikationskapazitäten für zivile und militärische Zwecke wird zunehmend zu Engpässen führen. Zudem macht der Trend zu „Megastädten“ neue Modelle für den öffentlichen Personenverkehr notwendig.



Airbus begegnete der steigenden Nachfrage im Jahr 2012 mit höheren Produktionsraten

Passagierverkehr unbeeinflusst von externen Faktoren (in Billionen RPK*)



25

Passagierverkehr erholt sich deutlich

Reales weltweites BIP und Passagieraufkommen (im Vergleich zum Vorjahr, monatliche Entwicklung)



IHS Global Insight (Daten März 2012), OAG (ASK-Daten), Airbus

ANHALTEND STARKE NACHFRAGE NACH FLUGZEUGEN

HÖHERES VERKEHRSAUFKOMMEN TROTZ SCHWÄCHERER WIRTSCHAFT

In ihrem „Industry Outlook“ vom Dezember 2012 prognostizierte die International Air Transport Association (IATA), der rund 240 Fluggesellschaften mit 84 Prozent Anteil am globalen Flugverkehr angehören, einen Anstieg der Passagierzahlen von 5,3 Prozent für das gesamte Jahr 2012 und einen Gesamtgewinn aller Fluglinien von 6,7 Milliarden US-Dollar (2011: 8,8 Milliarden US-Dollar).

Trotz des hohen Ölpreises von 109,5 US-Dollar pro Barrel und einer sich abschwächenden Weltwirtschaft mit einer Wachstumsrate von nur knapp über zwei Prozent konnten die Fluglinien von verbesserter Effizienz und industrieller Umstrukturierung profitieren. Laut IATA waren vor allem größere Fluggesellschaften in der Lage, das schwierige Umfeld mit Skaleneffekten zu meistern.

Airlines im asiatisch-pazifischen Raum werden laut IATA mit 3,0 Milliarden US-Dollar den höchsten Gesamtgewinn einfahren. Dies bedeutet im Vergleich zu den 5,4 Milliarden US-Dollar des Vorjahres dennoch einen starken Gewinnrückgang, der auf die schwachen Luftfrachtmärkte und ein geringeres Wirtschaftswachstum in China zurückzuführen ist. Für die nordamerikanischen Airlines wurde für 2012 ein Reingewinn von insgesamt 2,4 Milliarden US-Dollar (2011: 1,7 Milliarden US-

Dollar) erwartet. Das bessere Ergebnis gegenüber dem Vorjahr ist vorwiegend einer stärkeren Kapazitätsauslastung aufgrund von Branchenkonsolidierungen zu verdanken. Europäische Fluggesellschaften werden laut IATA mit einem ausgeglichenen Ergebnis abschließen.

Mit Blick auf das kommende Jahr rechnet die IATA mit nahezu unveränderten Aussichten, da sich das globale Wirtschaftswachstum als wichtigster Industriemotor gegenüber 2012 nur geringfügig verbessern wird. Die Passagiernachfrage wird sich voraussichtlich um 4,5 Prozent erhöhen, während die Luftfrachtnachfrage um 1,4 Prozent steigt (2012: Rückgang um 0,2 Prozent). Angesichts voraussichtlich leicht nachgebender Ölpreise im Jahr 2013 geht die IATA von einem Gewinnanstieg der Fluggesellschaften um 8,4 Milliarden US-Dollar aus. Es wird erwartet, dass die Fluggesellschaften Nordamerikas und des Asien-Pazifik-Raums den größten Gewinn erzielen werden. Die europäischen Fluglinien werden aufgrund unsicherer Wirtschaftslage, hoher Steuern und einer ineffizienten Infrastruktur das zweite Jahr in Folge lediglich kostendeckend operieren.

SOLIDE MITTELFRISTIGE AUSSICHTEN

Mittelfristig rechnet die IATA mit einer Rückkehr des Linienflugverkehrs zu soliden Wachstumsraten. In ihrer im Dezember 2012 veröffentlichten Prognose für den Zeitraum 2012 bis 2016 prognostiziert die IATA einen Anstieg der Passagierzahlen um 5,3 Prozent pro Jahr; das wäre ein Zuwachs von 500 Millionen Passagieren auf Inlandsstrecken

26



Einweihung der A350-XWB-Endmontagelinie in Toulouse



Eurocopter ist weiterhin auf globalem Wachstumskurs

und mehr als 330 Millionen auf internationalen Routen. Laut IATA werden die Schwellenländer im asiatisch-pazifischen Raum, in Lateinamerika und im Nahen Osten den höchsten Anstieg des Passagieraufkommens verzeichnen. Für die Region Asien-Pazifik wird ein Wachstum von 6,7 Prozent jährlich prognostiziert. 2016 dürfte der Anteil dieser Region am globalen Passagieraufkommen 33 Prozent betragen; damit wäre Asien-Pazifik der weltgrößte regionale Luftverkehrsmarkt.

In den vergangenen drei Jahrzehnten hat sich der Luftverkehr alle 15 Jahre verdoppelt, und Airbus erwartet für die kommenden 15 Jahre eine weitere Verdoppelung. Trotz der stetig wachsenden Nachfrage aus den Schwellenmärkten werden in den nächsten 20 Jahren mehr als 40 Prozent aller neuen Flugzeuge in den traditionellen Märkten in Europa und Nordamerika abgesetzt werden. Airbus rechnet damit, dass zur Deckung des wachsenden Bedarfs und für die Modernisierung veralteter Flotten bis 2031 mehr als 27.000 neue Passagierflugzeuge benötigt werden. Die Airbus-Produktion wird derzeit hochgefahren, um dem wachsenden Bedarf gerecht zu werden, der die großen Flugzeughersteller und ihre Lieferketten vor große Herausforderungen stellt. Laut Alix Partners werden die Produktionsmengen bis 2015 um 45 Prozent steigen müssen.

ÖLEXPLORATION UND SICHERHEIT KURBELN HUBSCHRAUBERNACHFRAGE AN

Die steigende Nachfrage von Offshore-Betreibern dürfte zu höheren Umsätzen im Bereich Zivilhubschrauber führen. Die Öl- und Gasbranche stellt einen bedeutenden Markt für zivile Helikopter dar. Dies gilt besonders in Zeiten hoher Energiepreise, in denen verstärkt nach neuen Förderquellen gesucht wird.

Aufgrund der Staatsschuldenkrise war die Lage im Militärhubschraubermarkt 2012 weiterhin schwierig, woran sich voraussichtlich auch im kommenden Jahr nichts ändern wird. Laut Prognose von Frost & Sullivan dürfte der weltweite Markt für Militärplattformen zwischen 2011 und 2021 jährlich nur um 2,05 Prozent wachsen. Für den zivilen Markt wird dagegen im selben Zeitraum ein jährliches Wachstum von 4,05 Prozent erwartet, vor allem aufgrund der stetig wachsenden Nachfrage aus dem halbstaatlichen Bereich. Die TEAL Group erwartet, dass zwischen 2012 und 2021 knapp 195 Milliarden US-Dollar gefertigt

werden. Davon entfallen 9.500 Maschinen auf den zivilen und 6.400 Maschinen auf den militärischen Sektor.

Das Geschäft mit institutionellen Kunden wird zunehmend vom Thema Sicherheit geprägt. Es werden immer mehr Helikopter etwa für den Grenzschutz, die Beobachtung der Umwelt und die Bekämpfung von Piraterie und Terrorismus benötigt.

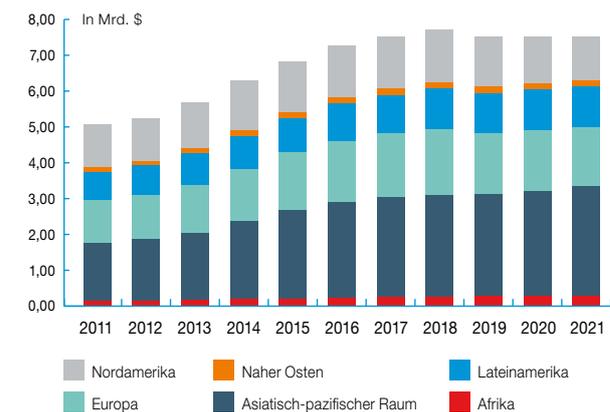
Schwellenmärkte weiterhin Wachstumstreiber

Angebote Sitzplatzkilometer, im Vergleich zum Vorjahr, monatliche Entwicklung (%)



Zivilhubschrauber – Umsatzprognosen nach Regionen

Weltweit, 2011–2021 – jährliche Wachstumsrate = 4,05 %



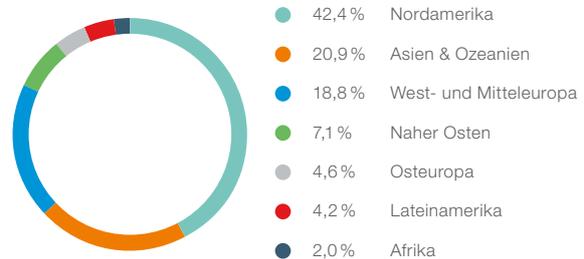
STAATSHAUSHALTE UNTER DRUCK

US-VERTEIDIGUNGS-AUSGABEN BLEIBEN KONSTANT

Die USA sind das Land mit den bei Weitem höchsten Militärausgaben und werden es trotz geplanter Ausgabenkürzungen und möglicher pauschaler Budgeteinschnitte bei einem Scheitern der Haushaltsverhandlungen bleiben. Laut SIPRI-Angaben blieben die Ausgaben 2011 gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert und lagen bei 41 Prozent der globalen Militärausgaben.

China erhöhte seine Militärausgaben um real 6,7 Prozent und belegte mit einem Anteil von 8,2 Prozent hinter den USA Platz zwei der internationalen Rangliste. Laut SIPRI blieben die Militärausgaben der übrigen asiatischen Länder und Ozeaniens unverändert. Trotz der Finanzkrise von 2008 war in den asiatischen Ländern verhältnismäßig wenig von den finanziellen Turbulenzen zu spüren, sodass diese Staaten ihren globalen Einfluss erhöhen konnten. Der Report „Asian Defence Spending 2000–2011“ (Hofbauer, Hermann, Raghavan) geht davon aus, dass Asiens Militärausgaben die der Europäischen Union bereits 2012 überholt haben.

Verteidigungsausgaben weltweit (2011)



Quelle: SIPRI

Die russischen Verteidigungsausgaben wuchsen 2011 um 9,3 Prozent. Das Land lag damit zum ersten Mal seit den frühen 1990er-Jahren vor Großbritannien und Frankreich. Russland belegt mit einem Anteil von 4,1 Prozent bei Militärausgaben Platz drei auf der internationalen Rangliste. Laut SIPRI wird bis 2014 eine weitere Steigerung von effektiv etwa 50 Prozent erwartet. Russland beabsichtigt, 70 Prozent seiner meist aus der



In Zeiten knapper Verteidigungshaushalte baut EADS sein Servicegeschäft aus

A400M



Ariane 5

Sowjetzeit stammenden militärischen Ausrüstung bis 2020 durch moderne Waffensysteme zu ersetzen.

Die drei Länder mit den höchsten Militärausgaben in West- und Mitteleuropa – Großbritannien, Frankreich und Deutschland – haben ihre Budgets seit 2008 nur moderat um 0,6 Prozent, 4 Prozent beziehungsweise 1,6 Prozent gesenkt. Großbritannien und Deutschland planen weitere Kürzungen: Großbritannien um effektiv 7,5 Prozent bis 2014/15 und Deutschland um etwa zehn Prozent bis 2015. Frankreichs Planungen sehen in etwa gleichbleibende Ausgaben bis 2013 vor.

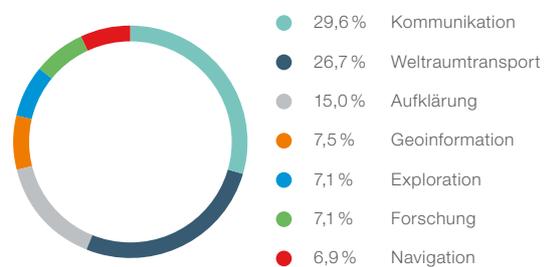
In Lateinamerika fielen die Militärausgaben um effektiv 3,3 Prozent. Dies war auf Einschnitte von 8,2 Prozent in Brasilien zurückzuführen. Die afrikanischen Länder verzeichneten eine Zunahme von 8,6 Prozent, primär aufgrund höherer Ausgaben Algeriens, das in der Region bereits den größten Verteidigungsetat hatte und diesen um weitere 44 Prozent ausbaute. Im Nahen Osten stiegen die Ausgaben effektiv um 4,6 Prozent.

Aufgrund der knappen öffentlichen Haushalte modifizieren Verteidigungsunternehmen in den Industrieländern mittlerweile ihre Geschäftsmodelle: Sie bieten verstärkt Managed Services und Standardlösungen an und entwickeln kreative Partnerkonzepte. Die US-Strategie einer Neuorientierung hin zum asiatisch-pazifischen Raum wird sich fortsetzen, wobei hier vor allem Investitionen in die Luft- und Seestreitkräfte getätigt werden.

Der Markt für Sicherheitslösungen setzt sein Wachstum fort: Weltweit suchen Staaten nach Technologien, mit denen sie kritische Infrastrukturen kontrollieren, Großveranstaltungen

Trägerraketenmarkt weltweit (2011)

Umsatzverteilung nach Anwendung



Quelle: Frost, Dezember 2012

sichern und Grenzen besser überwachen und schützen können. Der britische Industrieverband ADS Group schätzte in seinem „2012 Security Survey“ den Gesamtumsatz im Bereich Sicherheit für 2011 weltweit auf 384 Milliarden Britische Pfund und erwartet bis 2015 eine Steigerung auf 535 Milliarden Britische Pfund.

ESA-BUDGET BLEIBT STABIL

Laut den jüngsten vorliegenden Daten des Verbandes der Raumfahrtindustrie Eurospace entfielen 2010 in Europa 37 Prozent des Umsatzes im Raumfahrtsektor – etwa 2,2 Milliarden Euro – auf gewerbliche Kunden.

Das Geschäft mit institutionellen Kunden war für 63 Prozent des Umsatzes verantwortlich, das sind rund 3,8 Milliarden Euro. Deutschland, Frankreich und Italien waren 2012 die Hauptgeldgeber für die Europäische Weltraumorganisation ESA. Zusammen steuerten sie mehr als 45 Prozent zum ESA-Haushalt bei.

Der ESA-Ministerrat beschloss 2012 ein Budget von zehn Milliarden Euro für den Zeitraum von 2013 bis 2017, was etwa dem Budget entspricht, das der vorherige ESA-Ministerrat im Jahr 2008 verabschiedet hatte.

Das jüngst beschlossene Budget beinhaltet Mittel für die Weiterentwicklung der Ariane 5 ME und die Definition der Trägerrakete der nächsten Generation, Ariane 6. Den zusätzlichen Mitteln für die Trägerraketenprogramme standen Kürzungen bei den Investitionen in die internationale Raumstation und den zivilen Erdbeobachtungsprojekten gegenüber.



03

ZIELE
erreichen

Entwicklung 2012





Airbus lieferte eine Rekordzahl von Flugzeugen aus und übertraf auch bei den Neubestellungen seine Zielvorgaben. Trotz einiger Herausforderungen bei Großprogrammen konnte die Division ihre Rentabilität deutlich erhöhen. Die Gründe: Leistungssteigerungen im operativen Bereich, höhere Auslieferungszahlen und bessere Preise.

2012 steigerte Airbus die Auslieferungszahlen das elfte Jahr in Folge, während sich das Management auf die Herausforderungen im Zusammenhang mit Betrieb und Programmhochlauf sowie auf den Beginn der A350-XWB-Serienfertigung konzentrierte.

Mit einem Gesamtumsatz von 38,6 Milliarden Euro verbesserte sich Airbus gegenüber dem Vorjahr um 17 Prozent (2011: 33,1 Milliarden Euro), wobei die Division von höheren Auslieferungszahlen und Preissteigerungen profitierte.

Das berichtete EBIT* hat sich mit 1.230 Millionen Euro mehr als verdoppelt (2011: 584 Millionen Euro). Dies gelang trotz einmaliger Aufwendungen von rund 522 Millionen Euro, die hauptsächlich durch eine Verschiebung im A350-XWB-Programmplan und die Entwicklung einer dauerhaften Lösung für die A380-Flügelreparatur verursacht wurden.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sanken leicht auf 2,4 Milliarden Euro (2011: 2,5 Milliarden Euro); für das A350-XWB-Programm wurden Entwicklungskosten in Höhe von 366 Millionen Euro nach IAS 38 aktiviert.

MEHR AUSLIEFERUNGEN

Ende 2012 erreichte Airbus ein historisches Rekordniveau von 588 Auslieferungen (2011: 534). Trotz Belastungen der Lieferkette wurde das Produktionsziel von 42 Single-Aisle-Maschinen pro Monat erreicht. Bei den militärischen Transportflugzeugen blieb das Auslieferungsvolumen mit 29 Maschinen gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Nach dem außergewöhnlich hohen Auftragseingang im Jahr 2011 lag die Zahl der Neubestellungen erneut über Auslieferungsniveau und auch über dem projektierten Jahresziel. Airbus Commercial verbuchte 914 Brutto- und 833 Nettobestellungen nach Stornierungen (2011: 1.608 Brutto- und 1.419 Nettobestellungen). Airbus Military verzeichnete 32 Neubestellungen (2011: fünf). Der Auftragsbestand von Airbus lag Ende 2012 bei 523,4 Milliarden Euro (Jahresende 2011: 495,5 Milliarden Euro) auf Basis der Listenpreise.

STRATEGISCHE INITIATIVEN

Im Berichtsjahr hat Airbus die Organisationsstruktur angepasst mit dem Ziel, unternehmerisches Denken und Eigenverantwortlichkeit in weiteren Unternehmensbereichen zu fördern und die standortübergreifenden Prozesse zu harmonisieren. In den Serienprogrammen erhielten die Werke zusätzliche Verantwortlichkeiten und Mittel, um damit die Auslieferungsraten zu steigern.

Im Rahmen seiner internationalen Expansionsstrategie gab Airbus die geplante Eröffnung einer Montagelinie für Single-Aisle-Flugzeuge in Mobile, Alabama (USA), bekannt. Erste Auslieferungen sind für 2016 geplant; ab 2018 sollen jährlich 40 bis 50 Maschinen vom Band laufen.

Airbus baute sein Serviceportfolio 2012 weiter aus. Airbus Flight Hour Services (FHS), das Fluggesellschaften den schnellen und einfachen Zugang zu Ersatzteilen und Services ermöglicht, hatte Ende 2012 bereits rund 100 Maschinen unter Vertrag und konnte damit an die anfänglichen Erfolge anknüpfen. Die 2011 von Satair erworbenen Warenwirtschaftsaktivitäten trugen positiv zu Umsatz und Ergebnis bei.

AUSBLICK FÜR DIE DIVISION AIRBUS

Für 2013 will Airbus das Auslieferungsvolumen auf 600 bis 610 Zivilflugzeuge weiter erhöhen. Bei der A320 soll die Monatsproduktion von 42 Maschinen beibehalten werden; für die A330 ist eine Erhöhung auf zehn Maschinen pro Monat vorgesehen. Zur Umsetzung der Verbindungsclammerlösung wird die Produktion der A380 im Jahr 2013 auf etwa 25 Maschinen heruntergefahren.

Im anspruchsvollen A350-XWB-Programm richtet das Management seine volle Aufmerksamkeit auf einen erfolgreichen Erstflug Mitte 2013 und die Vorbereitungen für einen reibungslosen Produktionshochlauf mit geplanter Erstauslieferung im zweiten Halbjahr 2014.

Für 2013 rechnet Airbus mit rund 700 Bruttobestellungen für Zivilflugzeuge.

Airbus Military plant die erste A400M an die französische Luftwaffe im zweiten Quartal 2013 zu übergeben. Insgesamt sollen 2013 vier A400M ausgeliefert werden, davon drei Maschinen an Frankreich und eine an die Türkei.

Das Gesamtziel für 2013 liegt bei mindestens 28 Auslieferungen und etwa 30 Neubestellungen.

Die Rentabilität von Airbus Commercial (EBIT* vor Einmaleffekten) dürfte sich deutlich verbessern. Die Gründe: höhere Auslieferungszahlen, bessere Preise und eine gesteigerte A380-Produktionsleistung. Die künftige Entwicklung des berichteten EBIT* wird davon abhängen, wie der Konzern die Programme A400M, A380 und A350 XWB gemäß den Verpflichtungen gegenüber seinen Kunden managen kann.

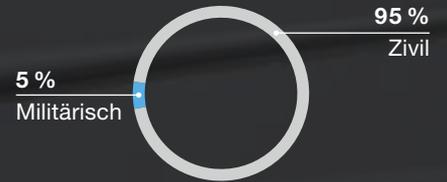


AIRBUS

| Ergebnisse (in Mio. €) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|------------------------|----------------|---------|---------|
| Umsatz | 38.592 | 33.103 | + 17% |
| Eigenfinanzierte F&E | 2.442 | 2.482 | - 2% |
| EBIT* | 1.230 | 584 | + 111% |
| Auftragseingang | 88.142 | 117.874 | - 25% |
| Auftragsbestand | 523.410 | 495.513 | + 6% |

UMSATZ NACH MÄRKTEN

(in % des Außenumsatzerlöses)



Scannen Sie diesen Bereich mit Ihrem Smartphone oder besuchen Sie www.reports.eads.com



AIRBUS

COMMERCIAL

Der Umsatz von Airbus Commercial stieg auf 36,9 Milliarden Euro (2011: 31,2 Milliarden Euro), während sich das EBIT* trotz einmaliger Aufwendungen von insgesamt 522 Millionen Euro auf 1.125 Millionen Euro mehr als verdoppelte (2011: 543 Millionen Euro). Die Steigerung von Umsatz und Gewinn ist auf eine Zunahme bei den Auslieferungen und höhere Verkaufspreise zurückzuführen. Positiv wirkten sich auch bessere Hedging-Kurse aus.

Nach den großen Erfolgen im Jahr 2011 konnte Airbus Commercial auch 2012 einen erheblichen Anteil der weltweit vergebenen Aufträge für sich gewinnen. Das Unternehmen erhielt – nach Wert gerechnet – 41 Prozent der Brutto-Flugzeugbestellungen und 41,5 Prozent der Nettobestellungen (2011: 56 Prozent der Brutto-Flugzeugbestellungen und 54 Prozent der Nettobestellungen). Der Auftragsbestand von Airbus Commercial belief sich auf 503,2 Milliarden Euro (Jahresende 2011: 475,5 Milliarden Euro). Das entspricht 4.682 geordneten Flugzeuge (Jahresende 2011: 4.437 Flugzeuge).

A320-FAMILIE

Die Nachfrage nach Single-Aisle-Flugzeugen blieb weiterhin hoch, wovon vor allem die treibstoffsparende A320neo („new engine option“) profitierte, die 2015 erstmals ausgeliefert wird. Einschließlich der Bestellungen von Flugzeugen in der aktuellen Triebwerksausführung („current engine option“ – ceo) verbuchte Airbus Commercial 783 Brutto- und 739 Nettobestellungen (2011: 1.470 Brutto- und 1.348 Nettobestellungen).

AirAsia nahm 2012 als erste Fluggesellschaft eine A320 mit neuen, treibstoffsparenden „Sharklet“-Flügelspitzen in Empfang. Insgesamt wurden 455 Single-Aisle-Flugzeuge ausgeliefert (2011: 421). Für die A320-Familie belief sich der Auftragsbestand Ende 2012 auf 3.629 Maschinen.

WEITERENTWICKELTE A330-VARIANTE VORGESTELLT

Die A330 war 2012 nach wie vor gefragt und verzeichnete 80 Bruttobestellungen (58 Nettobestellungen). Airbus stellte eine weiterentwickelte Variante mit einem höheren maximalen Startgewicht vor, die 2015 in Dienst gestellt werden soll. 103 Großraumflugzeuge wurden ausgeliefert (einschließlich zweier A340-500). Ende 2012 lag der Auftragsbestand bei 306 Flugzeugen.

A380 IM ZEITPLAN

Airbus legte weiterhin einen Schwerpunkt auf die Verbesserung des A380-Programms. Für die Flügelverbindungskammern konnte eine dauerhafte Lösung entwickelt werden. Obwohl dies 2012 mit Aufwendungen in Höhe von 251 Millionen Euro verbunden war, wird erwartet, dass das Programm ab 2015 plangemäß einen positiven Beitrag zum EBIT* leisten wird.

Mit der Auslieferung von 30 A380 konnte Airbus sein Ziel erfüllen (2011: 26 Auslieferungen). Die A380 wurde neun Mal bestellt, erstmals auch durch eine russische Fluglinie (Transaero). Singapore Airlines bestellte fünf weitere A380.

Malaysia Airlines und Thai Airways International nahmen 2012 ihre ersten A380 in Empfang. Ende des Jahres lagen für die A380 insgesamt 165 Bestellungen vor; zu diesem Zeitpunkt waren bereits 97 Flugzeuge bei neun Fluggesellschaften im Einsatz.

FORTSCHRITTE BEI DER A350-XWB-PRODUKTION

Das A350-XWB-Programm („extra wide body“) nähert sich der Serienfertigung. Airbus stellte das erste Statiktestflugzeug und die erste flugfähige Maschine fertig und führte einen vollständigen Power-On-Test durch. Die bisher für das erste Halbjahr 2014 geplante Indienststellung des Flugzeugs wurde auf das zweite Halbjahr verschoben. Aufgrund der Verzögerung wurden 2012 Aufwendungen in Höhe von 124 Millionen Euro verbucht.

Die A350 XWB wird in drei Passagiversionen angeboten und bietet gegenüber den derzeitigen Flugzeugen dieser Größenklasse eine um bis zu 25 Prozent verbesserte Treibstoffeffizienz. 2014 wird zunächst die A350-900 mit 314 Sitzen in Dienst gestellt, 2016 soll die Erstauslieferung der A350-800 mit 270 Sitzen erfolgen. Die Auslieferung der A350-1000 mit 350 Sitzen ist für 2017 geplant. Zu den bedeutenden Neuaufträgen zählte eine Bestellung von Singapore Airlines über 20 A350-900. Der Gesamtauftragsbestand für die A350 XWB lag Ende 2012 nach 40 Bruttobestellungen (27 Nettobestellungen) bei insgesamt 582 Maschinen.

| (in Mio. €) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|----------------------|---------|---------|---------|
| Umsatz | 36.943 | 31.159 | + 19 % |
| Eigenfinanzierte F&E | 2.431 | 2.467 | - 1 % |
| EBIT* | 1.125 | 543 | + 107 % |
| Auftragseingang | 86.478 | 117.301 | - 26 % |
| Auftragsbestand | 503.218 | 475.477 | + 6 % |

| (in Stückzahlen) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|------------------|-------|-------|---------|
| Auslieferungen | 588 | 534 | + 10 % |
| Auftragsbestand | 4.682 | 4.437 | + 6 % |



AIRBUS

MILITARY

Der Umsatz von Airbus Military sank trotz stabiler Auslieferungen auf 2,1 Milliarden Euro (2011: 2,5 Milliarden Euro), bedingt durch den niedrigeren Umsatz im A400M-Programm und im Tankflugzeuggeschäft. 2012 lieferte Airbus Military insgesamt 29 Flugzeuge aus (2011: 29). Der Anstieg des EBIT* auf 93 Millionen Euro (2011: 49 Millionen Euro) spiegelt einen günstigen Auslieferungs-Mix mit verbesserten Margen bei Programmen mit hohem technischen Reifegrad wider. Airbus Military verzeichnete eine höhere Nachfrage nach leichten und mittelschweren Transportflugzeugen, besonders im Exportgeschäft. Ende des Jahres lag der Auftragsbestand bei 220 Flugzeugen (Jahresende 2011: 217) mit einem Gesamtwert von 21,1 Milliarden Euro (Jahresende 2011: 21,3 Milliarden Euro).

ERSTE A400M-AUSLIEFERUNG STEHT BEVOR

Die A400M hat mehrere Meilensteine auf dem Weg zur Erstauslieferung erreicht und bis Jahresende 4.500 Flugstunden absolviert. Das Flugzeug meisterte alle für die Musterzulassung notwendigen Flugtests. Dazu gehörten Höhenflugtests über La Paz in Bolivien, Tests in Deutschland für den Betrieb auf unbefestigten Landebahnen sowie 300 Stunden Funktions- und Zuverlässigkeitstests.

Der ursprüngliche Zeitplan musste angepasst werden, da ein in der Flugerprobung aufgetauchtes Problem eine Triebwerksmodifizierung erforderlich machte. Die zivile Musterzulassung und die militärische Bestätigung der vorläufigen Einsatzfähigkeit (Initial Operating Clearance – IOC) wurden auf das erste Quartal 2013 verschoben, die erste Auslieferung auf das zweite Quartal 2013.

Der Auftragsbestand für die A400M beläuft sich auf 174 Flugzeuge. Airbus sieht für die nächsten 30 Jahre ein Potenzial für rund 400 Exportaufträge.

TANKFLUGZEUG ABSOLVIERT ERSTFLUG

Airbus Military lieferte 2012 insgesamt fünf Mehrrollentank- und Transportflugzeuge des Typs A330 MRTT (Multi-Role Tanker Transport) aus (2011: sechs Flugzeuge). Der in Großbritannien als „Voyager“ bekannte A330 MRTT absolvierte im April 2012 seinen ersten Flug im Dienst der britischen Royal Air Force.

Im November 2012 wurde der fünfte und letzte A330 MRTT an die Royal Australian Air Force (RAAF) ausgeliefert. Die ersten vier Flugzeuge, die im Dienst der RAAF die Bezeichnung „KC-30A“ tragen, wurden bereits 2011 übergeben.

Sowohl in den Inlands- als auch in den Exportmärkten besteht nach wie vor erhebliches Interesse an den neuen Tankflugzeugen. Im Oktober 2012 kündigte das französische Verteidigungsministerium für 2013 einen geplanten Auftrag über 14 MRTT an. Der MRTT absolvierte in Indien umfangreiche

Flugtests. Anfang 2013 sicherte sich Airbus Military die Stellung als bevorzugter Bieter für die Auslieferung von Tankflugzeugen an die Indian Air Force. Der Auftrag wird voraussichtlich die Fertigung von sechs MRTT-Flugzeugen umfassen.

Airbus schätzt den gesamten potenziellen Exportmarkt ohne die USA auf mehr als 100 Tankflugzeuge. Ende 2012 lag der Auftragsbestand bei 17 Flugzeugen.

HOHER AUFTRAGSEINGANG BEI LEICHTEN UND MITTELSCHWEREN FLUGZEUGEN

Airbus Military blieb im Marktsegment für leichte und mittelschwere Maschinen weiterhin führend. Die Militärtransporter C295 und CN235 konnten 32 Neubestellungen verbuchen (2011: fünf). Wichtige Aufträge kamen unter anderem aus Indonesien (neun C295), Oman (acht C295, davon drei in Seeaufklärer-Version) und Polen (fünf C295). Die US-Küstenwache bestellte zwei weitere Seeaufklärer vom Typ CN235. 2012 wurden 20 leichte und mittelschwere Flugzeuge ausgeliefert (2011: 23) sowie zusätzlich vier umgerüstete P-3. Der Auftragsbestand belief sich auf 29 Maschinen.

Im Bereich leichte und mittelschwere Transportflugzeuge wurde in Indonesien eine langfristige strategische Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Airbus Military und PT. Dirgantara Indonesia (PT.DI) unterzeichneten eine Vereinbarung über die gemeinsame Einführung einer modernisierten Version der C212-400 von Airbus Military. Das Flugzeug mit dem neuen Namen NC212 soll Zivil- und Militärkunden angeboten werden. Für die nächsten zehn Jahre wird mit einem Marktpotenzial von 400 bis 450 Flugzeugen gerechnet.

| (in Mio. €) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|----------------------|--------|--------|---------|
| Umsatz | 2.131 | 2.504 | - 15 % |
| Eigenfinanzierte F&E | 11 | 14 | - 21 % |
| EBIT* | 93 | 49 | + 90 % |
| Auftragseingang | 1.901 | 935 | + 103 % |
| Auftragsbestand | 21.139 | 21.315 | - 1 % |

| (in Stückzahlen) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|------------------|------|------|---------|
| Auslieferungen | 29 | 29 | 0 % |
| Auftragsbestand | 220 | 217 | + 1 % |





Gestützt durch anhaltend hohe Super-Puma-Auslieferungen und ein stärkeres Servicegeschäft verzeichnete Eurocopter einen neuen Rekordumsatz. Das EBIT* stieg ebenfalls erheblich.

Eurocopter richtet sich konsequent auf Produktinnovation, Internationalisierung und Ausbau des Servicegeschäfts aus. Dies schlug sich 2012 in profitablen Wachstum nieder.

Der Umsatz stieg um 16 Prozent auf 6,3 Milliarden Euro (2011: 5,4 Milliarden Euro). Dieser Anstieg ist in erster Linie auf eine höhere Nachfrage bei Wartung und Instandsetzung und die ganzjährige Konsolidierung des Servicegeschäfts von Vector Aerospace zurückzuführen. Die gestiegenen Umsätze bei Super Puma und NH90 trugen ebenfalls zu diesen guten Zahlen bei. 2012 wurden insgesamt 475 Hubschrauber ausgeliefert (2011: 503), was einem Umsatzanteil von 49 Prozent entspricht. Der Anteil des Servicegeschäfts am Umsatz erhöhte sich auf 42 Prozent. Die übrigen neun Prozent entfielen auf sonstige Aktivitäten, unter anderem die Fertigung von Türen für Airbus-Flugzeuge.

Das EBIT* der Division kletterte um 20 Prozent auf 311 Millionen Euro (2011: 259 Millionen Euro), obwohl eine Aufwendung in Höhe von 100 Millionen Euro zu verbuchen war, die dem jüngsten Stand der laufenden Nachverhandlungen über bestimmte Regierungsprogramme Rechnung trägt. Entsprechend der Innovationsstrategie der Division fielen die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung erwartungsgemäß höher aus.

Im militärischen Sektor ist die Auslieferung der ersten vier für den Afghanistan-Einsatz optimierten Tiger an die Bundeswehr besonders zu erwähnen. Sie wurden Ende 2012 ins Einsatzgebiet verlegt. Die französischen und dänischen Seestreitkräfte nahmen ihre ersten NH90-Marinehubschrauber in finaler Konfiguration (Final Operational Configuration) in Empfang. Italien stationierte 2012 den NH90 in Afghanistan.

Die Untersuchungen der jüngsten Vorfälle mit Ecureuil-Hubschraubern laufen. Die Ursache wurde identifiziert, und ein von der EASA genehmigtes Nachrüstungsprogramm wurde aufgelegt.

Eurocopter verzeichnete 2012 einen Auftragsbestand nach Auftragswert von 5,4 Milliarden Euro (2011: 4,7 Milliarden Euro). Das Servicegeschäft wuchs weiter und war für rund 47 Prozent aller Auftragsengänge verantwortlich. Eurocopter verbuchte 469 Nettoneubestellungen (2011: 457). 249 Hubschrauber der Produktfamilie EC130 und 144 Hubschrauber der Produktfamilien EC135/EC145 sowie 37 Super Puma wurden in Auftrag gegeben. Der Auftragsbestand belief sich auf 1.070 Helikopter (2011: 1.076) im Wert von 12,9 Milliarden Euro (2011: 13,8 Milliarden Euro).

STÄRKERE INTERNATIONALE PRÄSENZ

Eurocopter setzte seinen internationalen strategischen Wachstumskurs fort. 2012 entfielen 72 Prozent des Umsatzes auf Exportmärkte außerhalb Frankreichs, Deutschlands und Spaniens.

Eurocopter Japan eröffnete ein neues Schulungs- und Wartungszentrum am Flughafen Kobe. In Brasilien weihte die Eurocopter-Tochter Helibras eine große neue Montagelinie für EC725/EC225-Hubschrauber ein. In China wurde ein Vertrag über die Schaffung eines Completion & Customization Center für Hubschrauber der Ecureuil-Produktfamilie unterzeichnet. Das Eurocopter-Tochterunternehmen Vector Aerospace erwartet zusätzliches Wachstum durch die Ausweitung der Wartungsaktivitäten für zivile Triebwerke in Australien und Südostasien.

TECHNOLOGISCHE FORTSCHRITTE

Nach der erfolgreichen Markteinführung der weiterentwickelten EC130T2 und EC145T2 stellte die erste EC175 aus Serienfertigung auf ihrem Jungfernflug die hervorragende Leistungsfähigkeit der Maschine unter Beweis. Das Entwicklungsteam des Hybridtechnologiedemonstrators X³ gewann den jährlich verliehenen Howard-Hughes-Preis der American Helicopter Society für die Verbesserung der Helikoptertechnologie.

OPERATIVE VERBESSERUNGEN

Eurocopter leitete weitere Maßnahmen ein, mit denen die Leistungsfähigkeit des Unternehmens verbessert werden soll. Im Rahmen der Ende 2011 gestarteten „Lean“-Initiativen sollen Vorlaufzeiten und Kosten gesenkt, eine Kultur der kontinuierlichen Verbesserung gefördert und standardisierte Prozesse und Tools entwickelt werden.

AUSBLICK

Eurocopter rechnet für 2013 mit einem profitablen Wachstum, gestützt auf vermehrte Auslieferungen und Serviceaktivitäten. Zu den Zielen zählen die Beibehaltung des bisherigen Auslieferungstempos bei den Produktfamilien Super Puma und Ecureuil sowie bei NH90 und Tiger und die Vorbereitung des EC175-Produktionshochlaufs.

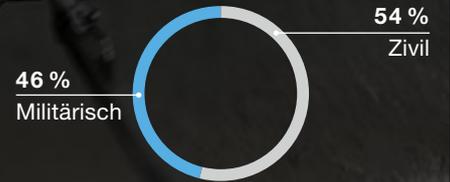
Über eine Reihe staatlicher Vertragsverpflichtungen wird weiter mit den betroffenen Parteien verhandelt. Was die Einsatzbeschränkungen der EC225 nach Auftreten einiger Vorfälle betrifft, hat Eurocopter die Ursachen ermittelt und Lösungen definiert. Die Hubschrauberflotte wird voraussichtlich Ende des Jahres die behördliche Freigabe zur Wiederaufnahme des Betriebs erhalten.

Bis 2015 erwartet Eurocopter, von organischem und anorganischem Wachstum zu profitieren und seine Gewinne durch operative Verbesserungen, ein optimiertes Programmmanagement sowie ab 2014 durch günstige Mix-Effekte zu steigern.

EUROCOPTER

| Ergebnisse (in Mio. €) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|------------------------|--------|--------|---------|
| Umsatz | 6.264 | 5.415 | +16% |
| Eigenfinanzierte F&E | 297 | 235 | +26% |
| EBIT* | 311 | 259 | +20% |
| Auftragseingang | 5.392 | 4.679 | -15% |
| Auftragsbestand | 12.942 | 13.814 | -6% |

UMSATZ NACH MÄRKTEN (in % des Außenumsatzerlöses)



Scannen Sie diesen Bereich mit Ihrem Smartphone oder besuchen Sie www.reports.eads.com





Astrium verzeichnete einen Anstieg von Umsatz und Rentabilität. Gründe dafür waren ein erfolgreiches Programmmanagement in allen drei Geschäftsbereichen und die mit dem Transformationsprogramm AGILE erzielten Effizienzsteigerungen.

2012 absolvierte die Trägerrakete Ariane 5 ihren 53. erfolgreichen Start in Folge und stellte damit den Weltrekord als zuverlässigste kommerzielle Trägerrakete auf – ein eindrucksvoller Beweis für die Qualität von Astriums Programmmanagement. Die Integration von Vizada wurde abgeschlossen und damit der Weg für den Ausbau des Servicegeschäfts und der internationalen Präsenz des Unternehmens bereitet.

Der Umsatz stieg um 17 Prozent auf 5,8 Milliarden Euro (2011: 5,0 Milliarden Euro), getrieben vor allem durch das Wachstum im Servicegeschäft – einschließlich der Integration von Vizada – und durch die operative Leistung in den Geschäftsfeldern Satellites und Space Transportation.

Das EBIT* von Astrium verbesserte sich um 17 Prozent auf 312 Millionen Euro (2011: 267 Millionen Euro). Die Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen für technologische Innovationen und Produktentwicklungen wurden verstärkt. Zurückzuführen ist der EBIT*-Anstieg auf höhere Volumina und auf die erhöhte Effizienz und Produktivität in allen Geschäftsbereichen infolge des AGILE-Transformationsprogramms. Die Integration von Vizada wirkte sich ebenfalls positiv aus.

Astriums Auftragseingang lag bei 3,8 Milliarden Euro (2011: 3,5 Milliarden Euro). Zum Jahresende belief sich der Auftragsbestand auf 12,7 Milliarden Euro (2011: 14,7 Milliarden Euro).

BESONDERE ERFOLGE

Die Ariane 5 absolvierte 2012 sieben erfolgreiche Starts (2011: fünf). Zudem wurden neun von Astrium gebaute Satelliten ins All transportiert (2011: 13), vier Telekommunikationssatelliten und fünf Satelliten für Erdbeobachtung, Navigation und Forschung. Nachdem das zweite Paar der von Astrium gebauten Galileo-IOV-Satelliten (In-Orbit Validation) mit Erfolg in die Umlaufbahn gebracht wurde, ist der zunächst geplante Verbund aus vier Satelliten nunmehr komplett. Zudem schloss der dritte unbemannte Raumtransporter „Edoardo Amaldi“ seine Mission zur internationalen Raumstation ISS erfolgreich ab.

Zu den europäischen Großaufträgen zählt ein Projekt der Europäischen Weltraumorganisation ESA im Wert von 300 Millionen Euro für die erste Phase der Sondenmission „Solar Orbiter“ zur Erforschung der Sonne und ihrer Auswirkungen auf das Sonnensystem. Astrium konnte auf den Exportmärkten weitere Erfolge verzeichnen und gewann einen Auftrag der Russian Satellite Communications Company für zwei Telekommunikationssatelliten.

STRATEGISCHE FORTSCHRITTE

Astrium verzeichnete weitere Fortschritte bei der Entwicklung des Exportgeschäfts und beim Ausbau des Servicegeschäfts. Die Integration von Vizada in Astrium Services schafft eine neue

Kapazität für kommerzielle Satellitenkommunikationsdienste und stärkt Astriums internationale Präsenz im Regierungssektor. 2012 vergab das US-Verteidigungsministerium einen Rahmenvertrag an Astrium und sieben weitere Unternehmen. Mit diesem Vertrag ist Astrium nun berechtigt, verschiedenen US-amerikanischen Regierungsbehörden weltweit Satellitenkommunikationsdienste zu verkaufen. Astrium Americas wurde 2012 geschaffen, um das umfassende Fähigkeitsspektrum der Division im Bereich Raumfahrt auf dem US-amerikanischen und kanadischen Markt gebündelt zu platzieren.

EUROPÄISCHES RAUMFAHRTBUDGET BESTÄTIGT

Trotz knapper Staatshaushalte bekräftigten die Regierungen Europas auf dem ESA-Ministerrat im November 2012 ihr Engagement für die Raumfahrtindustrie und stimmten einem Investitionsvolumen von zehn Milliarden Euro für den Zeitraum von 2013 bis 2017 zu. Die Entscheidung des Ministerrats sichert insbesondere die weitere Entwicklung der Ariane 5 ME, an der Astrium als Hauptauftragnehmer beteiligt ist, sowie die Entwurfsstudie der nächsten Trägerraketengeneration, der Ariane 6. Ebenfalls unterstützt wird das Programm zur Entwicklung des Servicemoduls für die von der amerikanischen Raumfahrtagentur NASA geplante bemannte „Orion“-Kapsel, das sogenannte „Multi Purpose Crew Vehicle“ (MPCV). Dieser Schritt öffnet Europa und Astrium das Tor zu einem möglichen Ausbau der Kooperation mit der US-Raumfahrtbehörde und der US-Industrie.

AUSBLICK

Ausgehend vom derzeitigen Auftragsbestand ist für 2013 mit einer gegenüber dem Vorjahr etwa gleichbleibenden Zahl von Ariane-5-Starts und Satellitenauslieferungen zu rechnen. Auf den europäischen Verteidigungsmärkten wird Astrium seine starke Position als wichtiger Partner in Regierungs- und NATO-Programmen festigen.

Für 2013 sowie mittelfristig wird ein profitables Exportwachstum angestrebt, vor allem im zivilen und militärischen Dienstleistungsgeschäft und im Ausrüstungsbereich.

Die im Rahmen des AGILE-Transformationsplans durchgeführten Maßnahmen – es wurden schlanke Fertigungsmethoden eingeführt und Prozesse standardisiert – werden sich ab 2013 voraussichtlich positiv auf die Leistungsfähigkeit der Division auswirken. In einem zunehmend wettbewerbsintensiven Marktumfeld wird Astrium seine Schwerpunkte weiterhin auf Innovation in all ihren Ausprägungen sowie auf die Stärkung seiner internationalen Präsenz legen.

| Ergebnisse (in Mio. €) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|------------------------|--------|--------|---------|
| Umsatz | 5.817 | 4.964 | + 17 % |
| Eigenfinanzierte F&E | 128 | 109 | + 17 % |
| EBIT* | 312 | 267 | + 17 % |
| Auftragseingang | 3.761 | 3.514 | - 7 % |
| Auftragsbestand | 12.734 | 14.666 | - 13 % |

UMSATZ NACH MÄRKTEN

(in % des Außenumsatzerlöses)



Scannen Sie diesen Bereich mit Ihrem Smartphone oder besuchen Sie www.reports.eads.com





Cassidian konzentrierte sich unter einem neuen Managementteam darauf, Strukturen zu verschlanken, Kosten zu senken und neue Wachstumsmärkte zu erschließen, um so die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

Cassidian stellte 2012 seine Krisenfestigkeit unter Beweis. Die Division ergriff Maßnahmen zur Anpassung an den schwieriger werdenden Verteidigungsmarkt und schuf die Voraussetzungen für eine mittelfristige Rückkehr zu einer Rentabilität auf Benchmark-Niveau.

Die Umsätze lagen mit 5,7 Milliarden Euro (2011: 5,8 Milliarden Euro) in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Der Eurofighter und die MBDA-Programme blieben wichtige Umsatzfaktoren und machten etwa 60 Prozent von Cassidians Gesamtumsatz aus.

Das EBIT* der Division sank auf 142 Millionen Euro (2011: 331 Millionen Euro). Insgesamt wurden Aufwendungen in Höhe von 198 Millionen Euro für Restrukturierungen (98 Millionen Euro) und das Zurückfahren von Risiken im Portfolio (100 Millionen Euro) verbucht. Die ausgereiften Eurofighter- und MBDA-Programme sorgten weiterhin für eine robuste operative Gewinnspanne. Die Aufwendungen für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung fielen geringer aus.

Trotz knapper öffentlicher Haushalte stieg Cassidians Auftragszugang auf 5 Milliarden Euro (2011: 4,2 Milliarden Euro). Die Division verbuchte unter anderem einen wichtigen Wartungsauftrag im Wert von rund 840 Millionen Euro zur Unterstützung der Eurofighter-Flotte in den nächsten fünf Jahren. Basierend auf ihrem 37,5-prozentigen Anteil an MBDA, gewann die Division zudem einen umfangreichen Exportauftrag aus Indien in Höhe von rund 400 Millionen Euro. Cassidian erhielt innerhalb des NATO-Projekts Alliance Ground Surveillance (AGS) einen Auftrag von Northrop Grumman, dem Hauptauftragnehmer. Im Rahmen dieses Auftrags wird Cassidian mobile Bodensegmente für hoch fliegende Aufklärungs-Flugsysteme im Wert von etwa 300 Millionen Euro liefern. Zum Jahresende 2012 belief sich der Auftragsbestand der Division auf 15,6 Milliarden Euro (2011: 15,5 Milliarden), was eine Auslastung über rund drei Jahre garantiert.

GESCHÄFTLICHE TRANSFORMATION

Cassidian unternahm verstärkt Anstrengungen, um sich der wandelnden Marktlage anzupassen und das Unternehmensgeschäft zu transformieren. Unter einer neuen Führungsspitze startete die Division ein weiteres Programm, mit dem die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert und die Unternehmensstrukturen verschlankt werden sollen.

PRODUKT- UND SYSTEMENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr verstärkte Cassidian seine Aktivitäten im Segment unbemannte Flugsysteme (Unmanned Aerial Systems – UAS) durch den Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung (51 Prozent) an Rheinmetall Airborne Systems. Cassidian entwickelt für die Bundeswehr in Zusammenarbeit mit Northrop Grumman den Euro Hawk, ein UAS für große Flughöhen und lange Flugdauer. Northrop Grumman stellt im Rahmen des Projekts die Flugplattform, während Cassidian für die Entwicklung und Integration des Sensorsystems verantwortlich ist. Der Euro Hawk absolvierte im Januar 2013 seinen ersten Sensorflug.

Die Division übernahm 75,1 Prozent der Anteile an Carl Zeiss Optronics und baute damit ihr Portfolio und ihre Marktposition im Sensorbereich aus. Unter dem neuen Namen Cassidian Optronics soll das übernommene Unternehmen zusätzliche Möglichkeiten für zivile und militärische Anwendungen eröffnen, insbesondere im Bereich des Grenzschutzes.

Mit der Übergabe der neuen Einsatzzentrale wurde im Grenzsicherungsprojekt für Rumänien ein weiterer Meilenstein erreicht. Das 18.000 Quadratmeter große Gebäude wird das Systemdatenzentrum und die landesweite operative Leitzentrale beheimaten.

Cassidian konnte mehrere Aufträge für PMR-Lösungen (Professional Mobile Radio) gewinnen, darunter aus China für die Ausrüstung der Pekinger U-Bahn und ein Straßenbahnnetz in Shenyang.

AUSBLICK

Für 2013 rechnet Cassidian mit stabilen Umsätzen im Vergleich zu 2012, die vorrangig von den Eurofighter- und MBDA-Kernprogrammen getragen werden.

Mittelfristig strebt die Division eine wesentliche Steigerung der Rentabilität durch Kostensenkungen, schlankere Prozesse und ein verbessertes Programmmanagement an.

Ungeachtet der bis 2017 gesicherten Eurofighter-Auslieferungen wird Cassidian weiterhin weltweite Exportchancen ausloten.

CASSIDIAN

| Ergebnisse (in Mio. €) | 2012 | 2011 | Veränd. |
|------------------------|--------|--------|---------|
| Umsatz | 5.740 | 5.803 | - 1 % |
| Eigenfinanzierte F&E | 234 | 275 | - 15 % |
| EBIT* | 142 | 331 | - 57 % |
| Auftragseingang | 5.040 | 4.168 | + 21 % |
| Auftragsbestand | 15.611 | 15.469 | + 1 % |

UMSATZ NACH MÄRKTEN
(in % des Außenumsatzerlöses)



Scannen Sie diesen Bereich mit Ihrem Smartphone oder besuchen Sie www.reports.eads.com







04

GUT AUFGESTELLT *für die Zukunft*

Zentrale Erfolgsfaktoren

ENGAGIERTE MITARBEITER

EADS setzt auf die Wertschöpfung durch seine Belegschaft. Das bedeutet, die fähigsten Bewerber aus allen Bereichen zu gewinnen und eine motivierende Unternehmenskultur aufzubauen, in der die Mitarbeiter ihr Potenzial in vollem Umfang ausschöpfen können.

EADS führte seine Initiative zur Stärkung der Mitarbeiterbindung in der hoch qualifizierten Belegschaft weiter. Zugleich holte der Konzern kompetente neue Mitarbeiter aus den verschiedensten Bereichen ins Unternehmen.

Im Jahresverlauf 2012 stellte EADS weltweit 11.080 neue Mitarbeiter ein (2011: 8.238). Im gleichen Zeitraum verließen 4.042 Mitarbeiter den Konzern (2011: 3.666). Zum Jahresende belief sich die Mitarbeiterzahl somit auf 140.405 (Ende 2011: 133.115). Diese Zunahme der aktiven Belegschaft erklärt sich vor allem durch die verstärkte Geschäftstätigkeit von EADS; es wird davon ausgegangen, dass sich dieser Trend fortsetzt. EADS plant 2013 weitere 5.000 Einstellungen.

Angesichts des dynamischen Wachstums und des stärker werdenden Wettbewerbs um hoch qualifiziertes Personal ist die Fähigkeit, kompetente Arbeitskräfte zu gewinnen, eine wesentliche Stärke des Unternehmens. EADS und die Divisionen wurden im vergangenen Jahr in mehreren unabhängigen Studien als besonders attraktive Arbeitgeber eingestuft. Bei Umfragen des internationalen Personaldienstleisters Randstad unter erfahrenen Fachkräften zählten EADS und die Divisionen zu den drei beliebtesten Unternehmen in Frankreich, Deutschland und Spanien. Bei angehenden Ingenieuren in Frankreich galt EADS 2012 laut Umfragen der Marktforschungsinstitute Trendence und Universum sogar als bester Arbeitgeber in Europa.

MOBILITÄT UND WEITERBILDUNG

Im Rahmen der Initiativen zur Förderung einer motivierenden und wertschätzenden Arbeitsumgebung unterstützt EADS aktiv die Weiterbildungsziele und konzerninterne Karriereplanung seiner Mitarbeiter. 2012 nutzten mehr als 7.500 Mitarbeiter die Möglichkeit, innerhalb von EADS die Abteilung, den Standort oder das Land zu wechseln. 2012 führte EADS Mitarbeiterschulungen mit einem Gesamtumfang von rund 3,2 Millionen Stunden durch.

WACHSENDE VIELFALT

EADS engagiert sich für Vielfalt innerhalb der Belegschaft, weil diese in vielen Organisationen erwiesenermaßen die kollektive Leistung verbessert. 2011 wurde das EADS Diversity Board zur Förderung der Vielfalt innerhalb der Belegschaft eingerichtet. Der Schwerpunkt der EADS-Diversitätsstrategie liegt unter anderem auf der Förderung der geschlechterspezifischen, sozialen, kulturellen und generationenübergreifenden Vielfalt und der Integration von Menschen mit Behinderung.

2012 waren 21,4 Prozent der neu eingestellten Mitarbeiter Frauen; der weibliche Anteil an der aktiven Belegschaft betrug 17,3 Prozent. EADS strebt an, den Frauenanteil bei Neueinstellungen bis 2020 auf 25 Prozent und auf Führungs- und Vorstandsebene auf 20 Prozent zu erhöhen. 2012 nahmen 250 Frauen an einem Entwicklungsprogramm für Mitarbeiterinnen mit besonderem Potenzial in der frühen bis mittleren Phase ihrer beruflichen Laufbahn teil (124 im Jahr 2011).

Bei den Herkunftsländern der Belegschaft waren Frankreich mit 38,5 Prozent (2011: 39,4 Prozent), Deutschland mit 32,9 Prozent (2011: 33,9 Prozent), Großbritannien mit 9,3 Prozent (2011: 9,9 Prozent) und Spanien mit 8,2 Prozent (2011: 8,6 Prozent) am stärksten vertreten. 1,7 Prozent der Mitarbeiter waren US-Bürger (2011: 1,8 Prozent). Die verbleibenden 9,4 Prozent (2011: 6,5 Prozent) stammen aus 130 weiteren Ländern.

„MY LIFE“

Der Konzern führte die Initiative „my life at EADS“ fort, um den Bedürfnissen der Mitarbeiter vor allem in den Bereichen Arbeitssicherheit, Gesundheit, Wohlbefinden und Stressprävention, Flexibilität am Arbeitsplatz, Diversität sowie Kinderbetreuung gerecht zu werden. So wurden beispielsweise die Kinderbetreuungsmöglichkeiten an verschiedenen Standorten durch neue Einrichtungen verstärkt. Gegenwärtig laufen Machbarkeitsstudien für weitere Kinderbetreuungsmöglichkeiten an den EADS-Standorten und für Vereinbarungen mit externen Einrichtungen in der Nähe des Arbeitsplatzes.

Die 2012 zum dritten Mal konzernweit durchgeführte Umfrage zur emotionalen Mitarbeiterbindung zeigte eine deutliche Verbesserung der Bindung und Zufriedenheit. Die Umfrage soll über die ursprünglich geplanten drei Runden hinaus weitergeführt werden.

Auf Organisationsebene wurden 2012 die Unternehmensprozesse weiter vereinfacht. Die Personal- und Finanzfunktionen von EADS und Airbus sind nun unter einem einzigen Führungsteam zusammengefasst. Damit sollen Redundanzen verringert, Weisungslinien verkürzt und verbesserte Shared Services für den Konzern angeboten werden.



INNOVATION

EADS konzentrierte sich auch 2012 auf die Forschung und Entwicklung von Zukunftsprojekten. Die Aktivitäten im Bereich der Grundlagenforschung und -technologie blieben unverändert hoch.

Das Unternehmen setzt zur Stärkung seiner Wettbewerbsposition weiterhin mit Nachdruck auf Innovation. Die Aufwendungen für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung (F&E) blieben 2012 mit 3.142 Millionen Euro (2011: 3.152 Millionen Euro) weitgehend stabil. Zusätzlich wurden Entwicklungskosten für das A350-XWB-Programm in Höhe von 366 Millionen Euro aktiviert.

Wie im Vorjahr kam dem A350-XWB-Programm bei der F&E-Tätigkeit des Konzerns eine zentrale Rolle zu. Eurocopter und Astrium investierten im Rahmen der massiven Innovationsinitiativen in den Divisionen verstärkt in Forschung und Entwicklung. Neben der Präsentation des Hybridtechnologiedemonstrators X³ führte Eurocopter 2012 die weiterentwickelten Versionen EC130 T2 und EC145 T2 ein und absolvierte erfolgreich den Erstflug der ersten EC175 aus Serienfertigung.

Astrium arbeitet im Auftrag der Europäischen Weltraumorganisation ESA an verschiedenen Entwicklungsprogrammen, zu denen auch eine verbesserte Version der Ariane 5 gehört: die Ariane 5 Midlife Evolution, die über 20 Prozent mehr Nutzlastkapazität verfügen wird als die aktuelle Trägerrakete. Im Bereich Radartechnologie hat Cassidian eine neue Generation von Sende- und Empfangsmodulen entwickelt, die die Leistung der neuen Radare mit aktiver elektronischer Strahlschwenkung (Active Electronically Scanned Array – AESA) weiter verbessern.

2012 meldeten EADS-Ingenieure insgesamt 972 Patente an (2011: 1.018). Im Rahmen der EADS Technology Licensing Initiative vermarktet der Konzern geistiges Eigentum, Patente und Know-how in Bereichen wie Verbundwerkstoff- und Metalltechnik, grüne Technologien, Sicherheitstechnologien und Kommunikationsinfrastruktur. So wurden beispielsweise in der Berichtsperiode Lizenzrechte für die Reibrührschweißtechnologie DeltaN vergeben, die bei zahlreichen Produktionsanwendungen mit Metalllegierungen eine besonders hohe Schweißnahtqualität garantiert.

Zusätzlich zur Arbeit an neuen Produkten und Herstellungsverfahren setzt EADS weiterhin beträchtliche Ressourcen für Grundlagenforschung und -technologie ein.

Bei den langfristigen Konzepten stellte Airbus seine Vision 2050 für „Smarter Skies“ vor. Diese beruht auf fünf Prinzipien, die in

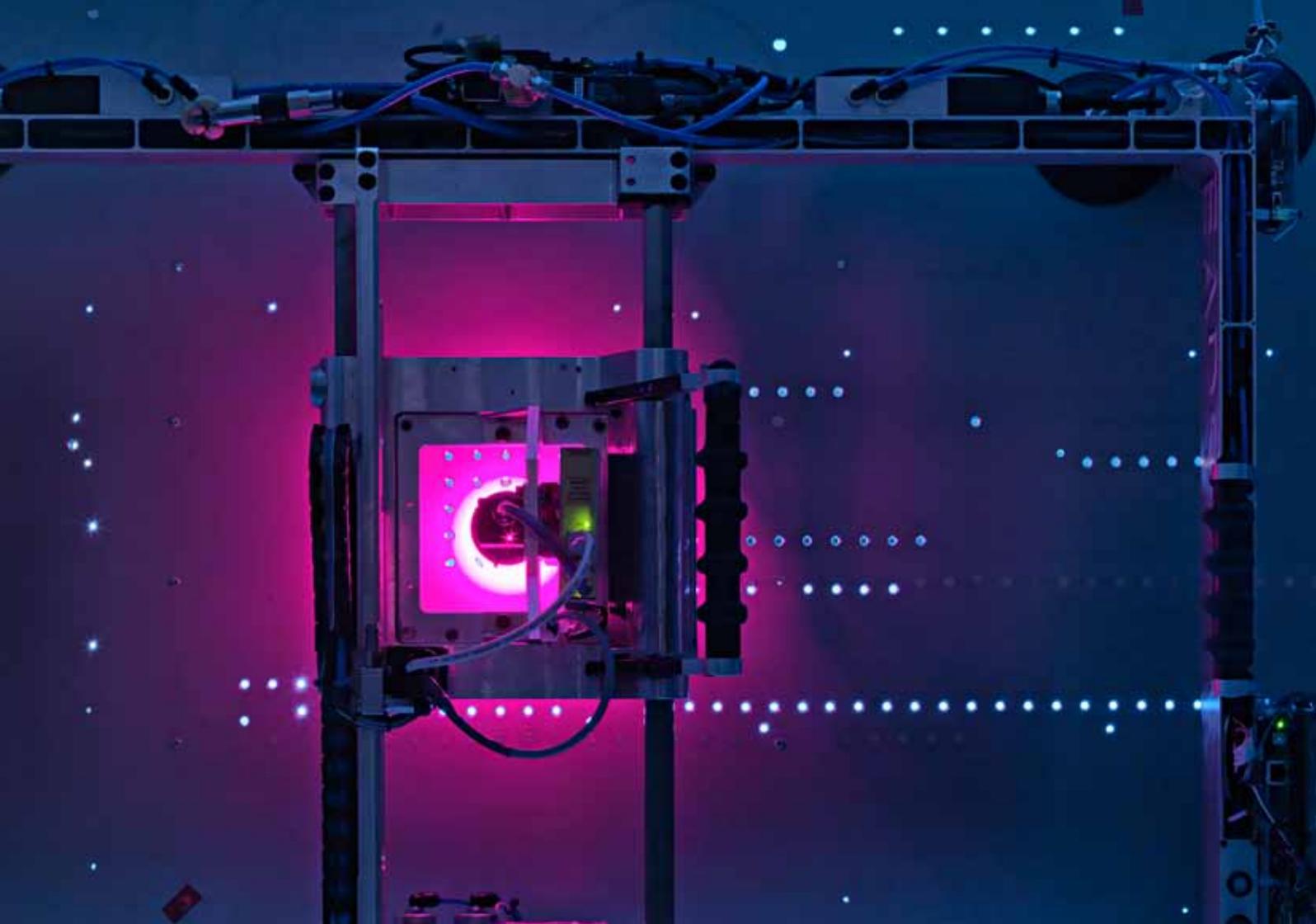
allen Phasen des Flugzeugbetriebs zur Anwendung kommen sollen, um Flugzeiten, Treibstoffverbrauch, Lärm und Emissionen zu reduzieren. Neben der Erschließung nachhaltiger neuer Energiequellen befasst sich die Vision 2050 mit den Vorteilen von Starts mit externen Starthilfen, durch die steilere Steigflüge möglich werden sollen, Formationsflügen entlang effizienter „Luftautobahnen“, geräuscharmen Gleitfluglandungen und dem emissionsarmen Betrieb am Boden.

Für Forschung und Technologie ist innerhalb des Konzerns EADS Innovation Works (IW) zuständig. 2012 bündelte IW in Forschungseinrichtungen in Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Spanien, den USA, Kanada, Singapur, Indien, Russland und China mehr als 1.000 Wissenschaftler und Forscher, zu denen auch Doktoranden und Praktikanten zählten. EADS Innovation Works entwickelt das technische Potenzial des Konzerns vom technologischen Reifegrad eins bis hin zu Reifegrad drei.

TECHNOLOGIEPREIS

Neben anderen großen Erfolgen konnte sich EADS Innovation Works 2012 gemeinsam mit mehreren Partnern – unter anderem Forschungs- und Technologieteams von Airbus und der École des Mines – über den JEC Innovation Award in der Kategorie „Luft- und Raumfahrt“ für Arbeit im Bereich Verbundwerkstoffe freuen. JEC ist der weltweit größte Branchenverband der Verbundwerkstoffindustrie. Der Preis wurde für das Laser-Ultraschall-Prüfgerät LUCIE (Laser Ultrasonics Composite Inspection Equipment) verliehen, mit dem sich Defekte unter der Verbundwerkstoffoberfläche deutlich kostengünstiger und schneller erkennen lassen.

Im Berichtsjahr verließ EADS seiner langfristigen Verpflichtung zur Hochtechnologieforschung in Europa Ausdruck und unterzeichnete mit mehreren Partnern eine Absichtserklärung über die Gründung eines High-Tech-Zentrums in der Nähe von München. Das neue Zentrum trägt den Arbeitstitel BICAS (Bavarian International Campus Aerospace & Security) und wird sich auf die Forschung in den Bereichen „grüne Luftfahrt“, öffentliche Sicherheit, integrierte Systeme und autonome Flugsysteme konzentrieren. Eurocopter legte einen Entwurf für den Bau eines neuen Entwicklungszentrums im französischen Marignane vor.



UMWELTSCHUTZ

2012 investierte der Konzern weiterhin maßgeblich in den Umweltschutz, unter anderem in nachhaltige Energiequellen und Klimaüberwachung durch Satelliten.

Die führende Rolle von EADS in der Luft- und Raumfahrt macht das Unternehmen zum zentralen Akteur bei der Förderung nachhaltiger Mobilität und, allgemeiner gefasst, beim Entstehen einer „Green Economy“. Bei der Entwicklung aller neuen Produkte gehört die Umweltverträglichkeit zu den zentralen Anforderungen.

EINE NEUE FLUGZEUGGENERATION

Der Austausch bestehender Flotten durch treibstoffsparende Flugzeuge der neuen Generation dürfte sich mittelfristig deutlich auf die Ökoeffizienz auswirken. So verbraucht beispielsweise die A380 pro 100 Kilometer weniger als drei Liter Treibstoff pro Passagier. Das sind 20 Prozent weniger Treibstoff je Sitzplatz im Vergleich zur vorherigen Generation großer Passagierflugzeuge. Außerdem erzeugt die A380 beim Start nur halb so viel Lärm wie die Großflugzeuge der Vorgängergeneration und bei der Landung drei- bis viermal weniger Geräuschemissionen – und das mit 40 Prozent mehr Passagieren an Bord.

Bei der A350 XWB, deren Indienststellung für 2014 geplant ist, konnte die Treibstoffeffizienz gegenüber der Vorgängergeneration von Langstreckenflugzeugen um 25 Prozent gesteigert werden. Die neue A320neo-Familie verbraucht 15 Prozent weniger Treibstoff als die heutigen Single-Aisle-Maschinen.

Auch durch Verbesserungen beim Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management – ATM) wird sich die Ökoeffizienz wesentlich erhöhen. EADS ist über die Divisionen maßgeblich an ATM-Programmen beteiligt, beispielsweise am „Single European Sky ATM Research“-Programm (SESAR) in Europa und an NextGen in den USA.

Laut dem Global Market Forecast 2012 von Airbus stieg die Nachfrage nach Flugzeugtreibstoff dank des optimierten Betriebs und treibstoffeffizienterer Flugzeuge von 2000 bis 2011 um lediglich drei Prozent, obwohl der Flugverkehr im selben Zeitraum um 53 Prozent zunahm. Schätzungen der Industrie zufolge ist die Luftfahrt für zwei Prozent der weltweit vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen verantwortlich.

EHRGEIZIGE ZIELE

Airbus hält sich an die Ziele von „Flightpath 2050“, die bis 2050 eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 75 Prozent pro Passagierkilometer, der Stickoxidemissionen (NOx) um 90 Prozent und der Lärmemissionen um 65 Prozent gegenüber dem Stand von 2000 vorsehen.

Fünf der sieben Forschungs- und Technologiegruppen des EADS-Forschungsnetzwerks beschäftigen sich mit Fragen der Ökoeffizienz. 90 Prozent des jährlichen Forschungs- und Entwicklungsbudgets von Airbus fließen in die Umweltverträglichkeit.

NACHHALTIGE ENERGIE

2011 riefen Airbus, die Europäische Kommission und weitere Partner aus der Industrie eine Initiative ins Leben, um die Vermarktung von Biotreibstoff für die Luftfahrt in Europa zu beschleunigen. Das Ziel: Bis 2020 sollen jährlich zwei Millionen Tonnen Biotreibstoff produziert und verbraucht werden.

Die Initiative bringt Landwirte, Raffinerien und Fluggesellschaften auf der ganzen Welt in regionalen Wertschöpfungsketten für alternative Treibstoffe zusammen. Bisher wurden sechs Wertschöpfungsketten geschaffen: in Australien (Virgin Australia), in Brasilien (TAM), im Nahen Osten (Qatar Airways), in Rumänien (Tarom), in Spanien (Iberia) und in China (China Eastern Airlines). Airbus plant eine Wertschöpfungskette auf jedem Kontinent.

SATELLITENÜBERWACHUNG

Der führende Satellitenspezialist Astrium verfügt über umfangreiches Know-how und Missionserfahrung bei Umwelt- und Klimasatelliten. Astrium ist Hauptauftragnehmer für vier der sechs Earth-Explorer-Missionen der ESA: Cryosat-2, Swarm, Aeolus und EarthCARE. 2012 beauftragte die ESA Astrium mit der Konzeption des Klimasatelliten CarbonSat. Dieser wird die globale Konzentration und Verteilung der beiden wichtigsten Treibhausgase Kohlendioxid und Methan mit bisher unerreichter Genauigkeit messen und Wissenschaftlern wichtige Daten für Klimaanalysen und die Verfeinerung von Computermodellen zur Klimasimulation liefern.

SAUBERE PRODUKTION

EADS arbeitet daran, die Umweltbelastung durch den Produktionsbetrieb zu verringern. Airbus hat sich für seine Fertigung ehrgeizige Ziele gesetzt: Reduzierung der CO₂-Emissionen und der flüchtigen organischen Verbindungen (Volatile Organic Compounds – VOCs) um je 50 Prozent sowie 80 Prozent weniger Abwasser bis 2020 (gegenüber dem Vergleichsjahr 2006). Besonders giftige Chemikalien werden im Rahmen des REACH-Compliance-Programms nach und nach ersetzt. Dafür müssen giffreie Alternativen entwickelt und eingeführt werden. Hohe Priorität hat die Nutzung erneuerbarer Energiequellen für Gebäude. So wurde die Endmontagelinie für die A350 XWB im französischen Toulouse mit 22.000 Quadratmetern Fotovoltaikzellen ausgestattet.



A321neo



Cryosat



Astrium Imaging Services: Satellitenaufnahme der Bissagos-Inseln, Guinea-Bissau

LIEFERKETTE

EADS schenkt der Lieferkette besondere Aufmerksamkeit, denn die Produktion wird im gesamten Unternehmen hochgefahren, vor allem im Bereich Verkehrsflugzeuge und Hubschrauber. Der Konzern verstärkte auch 2012 die Lieferkette – insbesondere außerhalb Europas.

Da die Produktion 2011 und 2012 vor allem in den Geschäftsfeldern Verkehrsflugzeuge und Hubschrauber stark angestiegen ist, werden die Kapazität und die Qualität der Lieferkette von EADS und den Konzerndivisionen engmaschig überwacht.

Die Lieferkette ist für einen beträchtlichen Anteil am Wert der EADS-Produkte verantwortlich. Es wird erwartet, dass die externe Beschaffung 2012, wie im Vorjahr, bei rund 70 Prozent des Konzernumsatzes liegt. Im Jahr 2011, dem bislang letzten Jahr, für das vollständig konsolidierte Daten vorliegen, belief sich der externe Beschaffungsumsatz auf 35,2 Milliarden Euro – eine zwölfprozentige Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Das Gesamtvolumen der 2011 bei Zulieferern neu bestellten Produkte und Leistungen betrug 39,7 Milliarden Euro und damit acht Prozent mehr als im Vorjahr.

29 Prozent der Ausgaben für externe Beschaffung entfielen auf Flugzeugantriebssysteme, jeweils 14 Prozent auf Systeme und Ausrüstung beziehungsweise auf Flugzeugstruktur und -zelle.

Für EADS bleibt es ein strategisches Ziel, den Beschaffungsanteil in US-Dollar zu steigern, um sich gegen das Wechselkursrisiko abzusichern. Aufgrund der hohen Einnahmen in US-Dollar, vor allem durch den Verkauf von Verkehrsflugzeugen, ist der Konzern gegenüber Schwankungen des Euro/Dollar-Wechselkurses besonders anfällig. 2011 wurden umsatzmäßig 47 Prozent der externen Beschaffung in US-Dollar verbucht, 46 Prozent in Euro. Der Anteil der US-Dollar-Aufträge am Volumen der Neubestellungen bei Zulieferern war noch höher: 56 Prozent entfielen auf US-Dollar-Aufträge, 38 Prozent auf Euro-Aufträge.

INTERNATIONALE BESCHAFFUNG

Die Erweiterung der EADS-Lieferkette außerhalb Europas läuft nach Plan. Eine verstärkte außereuropäische Lieferkettenpräsenz ist ein wichtiges Mittel, Zugang zu Wachstumsmärkten zu erlangen und die natürliche Fremdwährungssicherung zu verbessern. In Indien, China, den USA und Brasilien haben lokale Einkaufsniederlassungen ihre Tätigkeit aufgenommen. 2012 wurde das Beschaffungspotenzial in weiteren Ländern Nordafrikas, Asiens und Südamerikas untersucht. 2011 stammten rund 30 Prozent des externen Beschaffungsumsatzes von Lieferanten außerhalb Europas.

Nach der Entscheidung, eine Airbus-Endmontagelinie für die A320 in Alabama zu errichten, läuft die Auswahl geeigneter Lieferanten für den Bau und die Unterstützung des Betriebs. Den USA kommt in der EADS-Lieferkette bereits heute eine zentrale Rolle zu. 2011 belief sich das in den USA fakturierte Ausgabenvolumen auf mehr als zwölf Milliarden US-Dollar und damit auf 26 Prozent des Beschaffungsumsatzes von EADS.

VERBESSERUNG VON MANAGEMENT UND QUALITÄT

2012 führte EADS regelmäßige Gespräche mit wichtigen Zulieferern, um potenzielle Lieferkettenprobleme, insbesondere im Hinblick auf die laufenden Produktionssteigerungen und die anspruchsvolle Serienfertigung der A350 XWB, bereits im Vorfeld zu adressieren und aufzufangen. Zum einen können so Bereiche für eine Intensivierung der strategischen Zusammenarbeit ermittelt, zum anderen finanzielle und betriebliche Probleme frühzeitig erkannt werden. Wenn nötig, unterstützen EADS-Betriebsberater die Zulieferer aktiv dabei, Probleme zu erkennen und zu beseitigen.

Auf Divisionsebene wurde den Beschaffungsbereichen mehr Verantwortung für das Management der Lieferkette übertragen. Bei Airbus setzten sich Beschaffungsspezialisten, die bisher im operativen Geschäft tätig waren, mit strategischen Einkäufern an einen Tisch.

SYNERGIEEFFEKTE BEI LIEFERANTEN

Die konzernweiten Beschaffungsgremien ermittelten weitere Synergien zwischen den vier EADS-Divisionen, tauschten sich über Best Practices aus, diskutierten die Lieferantenleistung, erarbeiteten miteinander Strategien und trafen sich mit gemeinsamen Zulieferern. 2012 wurde ein Triebwerksgremium ins Leben gerufen, das die bestehenden Beschaffungsausschüsse für Flugzeugstruktur sowie System und Ausrüstung ergänzt. Das Materialbeschaffungsgremium spielt eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, die Verfügbarkeit begehrter Materialien wie Aluminium, Titan, Verbundwerkstoffen und Standardteilen für EADS zu gewährleisten.

Der Konzern arbeitet an einer Verbesserung der Fähigkeiten kleiner und mittlerer Unternehmen, die einen wichtigen Teil der europäischen Lieferkette bilden. EADS ist Gründungsmitglied von SPACE, einem Verband für die Entwicklung von Luft- und Raumfahrtzulieferern.



ADRESSEN

EINGETRAGENER FIRMENSITZ

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.

Mendelweg 30
2333 CS Leiden
Niederlande
Tel. + 31 71 524 56 00

OPERATIVE ZENTRALE VON EADS

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.

Bâtiment Auriga
4, rue du Groupe d'Or – BP 90112
31703 Blagnac cedex
Frankreich
Tel. +33 5 81 31 75 00
Fax + 33 5 81 31 79 00

WEITERE CORPORATE OFFICES

In Deutschland

EADS
81663 München
Deutschland
Tel. + 49 89 607 0

In Frankreich

EADS
37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16
Frankreich
Tel. + 33 1 42 24 24 24

In Spanien

EADS
Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel. + 34 915 85 70 000

EADS UK

EADS UK Limited

111, The Strand
WC2R 0AG London
Großbritannien
Tel. + 44 207 845 84 00

AIRBUS

Airbus

1, rond-point Maurice Bellonte
31707 Blagnac cedex
Frankreich
Tel. + 33 5 61 93 33 33

Airbus Military

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel. + 34 915 85 70 00

Premium AEROTEC

Haunstetter Str. 225
86179 Augsburg
Deutschland
Tel. +49 821 801 0

Aerolia

13, rue Marie Louise Dissard
31027 Toulouse cedex 3
Frankreich
Tel. +33 5 81 91 40 00

EADS EFW

Grenzstraße 1
01109 Dresden
Deutschland
Tel. + 49 351 8839 0

ASTRIUM

Astrium

12, rue Pasteur
92150 Suresnes cedex
Frankreich
Tel. + 33 1 77 51 80 00
Fax + 33 1 77 51 80 08

Astrium Satellites

31, rue des Cosmonautes
31402 Toulouse cedex 4
Frankreich
Tel. + 33 5 62 19 62 19

Astrium Space Transportation

66, route de Verneuil
78133 Les Mureaux cedex
Frankreich
Tel. + 33 1 39 06 12 34
Airbus-Allee 1
28199 Bremen
Deutschland
Tel. + 49 421 539 0

Astrium Services

12, rue Pasteur
92152 Suresnes cedex
Frankreich
Tel. + 33 1 77 51 80 00
Fax + 33 1 77 51 80 08

EADS NORTH AMERICA

EADS North America, Inc.

2550 Wasser Terrace,
Suite 9000
Herndon, VA 20171
USA
Tel. + 1 703 466 5600

EUROCOPTER

Eurocopter

Aéroport International
de Marseille-Provence
13725 Marignane cedex
Frankreich
Tel. +33 4 42 85 85 85

ÜBRIGE AKTIVITÄTEN

EADS Sogerma

Z.I. de l'Arsenal
CS 60109
17303 Rochefort cedex
Frankreich
Tel. +33 5 46 82 82 82

ATR Avions de Transport Régional

1, allée Pierre Nadot
31712 Blagnac cedex
Frankreich
Tel. + 33 5 62 21 62 21

CASSIDIAN

Cassidian

Landshuter Straße 26
85716 Unterschleißheim
Deutschland
Tel. + 49 89 3179 0

Cassidian

MetaPole
1, boulevard Jean Moulin
Z.A.C. de la Clef Saint-Pierre
78990 Elancourt cedex
Frankreich
Tel. +33 1 61 38 50 00

Eurofighter

Am Söldnermoos 17
85399 Hallbergmoos
Deutschland
Tel. + 49 811 80 0

MBDA

1, avenue Réaumur
92358 Le Plessis-Robinson cedex
Frankreich
Tel. + 33 171 54 1000

EADS STRATEGY AND MARKETING ORGANISATION

Tel + 33 1 42 24 24 24 – Fax + 33 1 42 24 26 19

Repräsentanzen**Europa****Brüssel, Belgien**

Tel. + 32 2 502 60 05
Fax + 32 2 502 30 81

London, Großbritannien

Tel. + 44 207 845 84 00
Fax + 44 207 845 84 01

Oslo, Norwegen

Tel. + 47 22 00 95 50
Fax + 47 22 00 95 51

Warschau, Polen

Tel. + 48 22 627 05 28
Fax + 48 22 627 05 35

Moskau, Russland

Tel. + 7 495 797 53 67
Fax + 7 495 797 53 66

Ankara, Türkei

Tel. + 90 312 439 89 64
Fax + 90 312 439 70 07

Afrika**Algier, Algerien**

Tel. + 213 (0) 21 92 77 28
Tel./Fax + 213 (0) 21 92 62 92

Centurion, Südafrika

Tel. + 27 12 6868 900
Fax + 27 12 6868 911

Naher Osten**Kairo, Ägypten**

Tel. + 20 2 279 486 71
Fax + 20 2 279 573 17

Doha, Katar

Tel. + 974 4 411 0752
Fax + 974 4 411 0784

Muskat, Oman

Tel. + 968 244 92 760
Fax + 968 244 92 356

Riad, Saudi-Arabien

Tel. + 966 1 88 07 420
Fax + 966 1 88 07 410

Abu Dhabi, VAE

Tel. + 971 2 657 89 00
Fax + 971 2 681 10 27

Nordamerika**Ottawa, Kanada**

Tel. + 1 613 230 39 02
Fax + 1 613 230 14 42

Lateinamerika**São Paulo, Brasilien**

Tel. + 55 11 3093 2800
Fax + 55 11 3093 2801

Santiago de Chile, Chile

Tel. + 56 (2)*23 33 43 33
Fax + 56 (2)*23 33 47 77

Mexico City, Mexiko

Tel. + 52 55 47 77 51 00
Fax + 52 55 47 77 32 74

Asien**Sydney, Australien**

Tel. + 61 2 88 64 05 00
Fax + 61 2 88 64 05 01

Peking, China

Tel. + 86 10 64 61 12 66
Fax + 86 10 64 61 04 09

Bangalore, Indien

Tel. + 91 80 4031 2500
Fax + 91 80 4031 2531

Neu-Delhi, Indien

Tel. + 91 11 4580 1100
Fax + 91 11 4580 11 24

Jakarta, Indonesien

Tel. + 62 21 57 97 36 15
Fax + 62 21 57 97 36 16

Kuala Lumpur, Malaysia

Tel. + 60 3 2163 0233
Fax + 60 3 2163 0211

Singapur, Singapur

Tel. + 65 63 25 03 80
Fax + 65 63 25 03 20

Seoul, Südkorea

Tel. + 82 2 327 96 700
Fax + 82 2 798 49 27

Taipeh, Taiwan

Tel. + 886 2 2712 15 94
Fax + 886 2 2712 10 89

Bangkok, Thailand

Tel. + 662 610 4300
Fax + 662 610 4301

Hanoi, Vietnam

Tel. + 844 39 43 68 85
Fax + 844 39 43 68 72

Zentralasien**Astana, Kasachstan**

Tel. + 771 72 99 05 01
Tel. +771 72 79 03 91
Fax + 771 72 79 03 93

FINANZKALENDER UND KONTAKT

www.eads.com



FINANZKALENDER

56

JAHRESERGEBNISSE 2012

27. Februar 2013

AUSSERORDENTLICHE HAUPTVERSAMMLUNG

27. März 2013, Amsterdam,
Niederlande

ERGEBNISSE ERSTES QUARTAL 2013

14. Mai 2013

HAUPTVERSAMMLUNG

29. Mai 2013, Amsterdam,
Niederlande

INFORMATIONSTREFFEN FÜR AKTIONÄRE

26. Juni 2013, Paris, Frankreich
4. Juli 2013, München, Deutschland

HALBJAHRESERGEBNISSE 2013

31. Juli 2013

NEUNMONATSERGEBNISSE 2013

14. November 2013

KONTAKT INVESTOR RELATIONS

GEBÜHRENFREIE TELEFONNUMMERN

Deutschland: 00 800 00 02 2002

Frankreich: 0 800 01 2001

Spanien: 00 800 00 02 2002

AKTIONÄRE AUS ANDEREN LÄNDERN WÄHLEN

+ 33 800 01 2001

E-MAIL

ir@eads.com

BESUCHEN SIE UNS AUF UNSERER WEBSITE

www.eads.com

www.reports.eads.com

Der vollständige EADS-Geschäftsbericht für das Jahr 2012 umfasst:



Das Unternehmen
im Jahr 2012
*UNSERE KOMPETENZ
FÜR EINE NEUE ÄRA*



Registrierungsdokument 2012
Finanzbericht

EADS bedankt sich bei allen, die an der Erstellung
dieses Geschäftsberichts mitgewirkt haben.

Gestaltung und Produktion  W&CIE – Text: The Clerkenwell Consultancy – Druck: Chirat.

Schuber – Fotos: © by EADS: Airbus – Astrium – Cassidian – EADS Innovation Works – Eurocopter.

Geschäftsbericht – Kompetenz und Innovation – Fotos: © by EADS: Airbus – Astrium – Astrium/ESA – Astrium/Leturcq – Cassidian – EADS Innovation Works – EADS/Custred – Eurocopter – Eurocopter/Penna – X.

Geschäftsbericht – Leaflet – Fotos: © by EADS: Airbus – Airbus Military – Astrium – Astrium/ESA – ATR – Cassidian – EADS North America – EADS/Abaca-Guibbaud – EADS/Exm-Goussé – Eurocopter – Eurofighter/G. Lee – X.

Geschäftsbericht – Main Book – Fotos: © by EADS: Airbus – Airbus China – Airbus Military – Astrium – Astrium/ESA – Banque de France – Cassidian – EADS – EADS/Abaca-Guibbaud – EADS/Capa – Bassignac – EADS Innovation Works – EADS North America – EADS/Lange – EADS/Schlaf – EADS/Verzone – Eurocopter – Eurocopter South East Asia – Eurofighter/G. Lee – Thales – Vueling – X.

Alle Rechte vorbehalten.

www.eads.com

**European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.**

Mendelweg 30
2333 CS Leiden – Niederlande

In Deutschland

81663 München – Deutschland

In Frankreich

Auriga Building
4, rue du Groupe d'Or – BP 90112
31703 Blagnac cedex – Frankreich

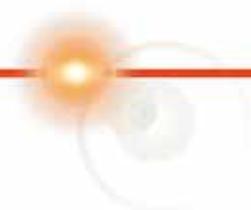
37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16 – Frankreich

In Spanien

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid – Spanien

Titelbild: DirecTV 15 Satellite.

EADS



2012

2011

2010

2009

2008