



BUCH DREI

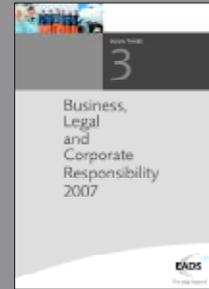
3

# Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmens- verantwortung 2007



The step beyond

## Der vollständige EADS-Geschäftsbericht umfasst:



### BUCH 1

**HARTE PRÜFUNGEN  
STARKE LEISTUNGEN**  
Das Unternehmen im Jahr 2007

Management & Verantwortung  
Gemeinsam. Harte Prüfungen.  
Starke Leistungen.  
Das Geschäftsjahr 2007  
Im Fokus  
Gut zu wissen

### BUCH 2

**FINANZBERICHT UND  
CORPORATE GOVERNANCE 2007**  
Teil 1 des Registrierungsdocuments

Risikofaktoren  
Nettovermögen, Vermögenslage,  
Ertragslage  
Corporate Governance

### BUCH 3

**GESCHÄFTSVERLAUF, RECHTLICHE  
STRUKTUR UND UNTERNEHMENS-  
VERANTWORTUNG 2007**  
Teil 2 des Registrierungsdocuments

Informationen über die Aktivitäten  
der EADS  
Corporate Social Responsibility  
Allgemeine Angaben über die  
Gesellschaft und ihr Grundkapital

# www.eads.com

Die Online-Version des  
EADS-Geschäftsberichts 2007  
ist verfügbar unter

➤ [www.reports.eads.com](http://www.reports.eads.com)

# Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmens- verantwortung

## EADS REGISTRIERUNGSDOKUMENT - TEIL 2

# Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmensverantwortung (BUCH 3)

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

Dieses Registrierungsdocument wurde gemäß Anlage 1 der EU-Verordnung 809/2004, in englischer Sprache erstellt und von der zuständigen niederländischen Finanzmarktbehörde *Autoriteit Financiële Markten* („AFM“) in Anwendung des Gesetzes *Wet op het financieel toezicht* (in der geänderten Fassung) gemäß Richtlinie 2003/71/EU am 24. April 2008 genehmigt. Das Registrierungsdocument besteht aus zwei Teilen, die zusammen gelesen werden müssen: (i) dieses Dokument unter dem Titel „Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmensverantwortung“ (Registrierungsdocument Teil 2) und (ii) das Dokument „Finanzbericht und Corporate Governance“ (Registrierungsdocument Teil 1).

Dieses Registrierungsdocument kann zur Unterstützung einer Finanztransaktion und als Bestandteil eines Prospektes gemäß Richtlinie 2003/71/EU nur dann verwendet werden, wenn es durch eine von der AFM genehmigte Wertpapierbeschreibung und eine Zusammenfassung ergänzt wird.

# Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmens- verantwortung

- 1 INFORMATIONEN ÜBER DIE AKTIVITÄTEN DER EADS
- 2 CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY
- 3 ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT UND IHR GRUNDKAPITAL
- 4 FÜR DAS REGISTRIERUNGSDOKUMENT VERANTWORTLICHE

# Finanzbericht und Corporate Governance

(BUCH 2)

DIESES INHALTSVERZEICHNIS IST NICHT AKTIV, WEIL ES ZU BUCH 2 GEHÖRT

<b>RISIKOFAKTOREN</b>	<b>7</b>	Konzernumsatzkosten	38
		Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten des Konzerns	38
<b>1. Finanzmarktrisiken</b>	<b>8</b>	Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns	38
<b>2. Geschäftsbezogene Risiken</b>	<b>10</b>	Sonstige betriebliche Erträge und sonstige betriebliche Aufwendungen des Konzerns	39
<b>3. Rechtliche Risiken</b>	<b>16</b>	Anteile am Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns	39
<b>4. Industrie- und Umweltrisiken</b>	<b>18</b>	Zinsergebnis des Konzerns	39
		Übriges Finanzergebnis des Konzerns	40
		Konzernertragsteuern	40
		Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis des Konzerns	40
		Konzernergebnis (auf die Aktionäre der EADS N. V. entfallendes Periodenergebnis)	40
		Ergebnis je Aktie	41
<b>1 NETTOVERMÖGEN, VERMÖGENSLAGE, ERTRAGSLAGE</b>	<b>19</b>	<b>1.1.6 ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS (EINSCHLIESSLICH ANTEILE IN FREMDBESITZ)</b>	<b>41</b>
		Auswirkung von IAS 39 auf das AOCI	42
<b>1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage</b>	<b>20</b>	Auswirkung von Unterschiedsbeträgen aus Währungsumrechnungen im AOCI	42
<b>1.1.1 VORABINFORMATION</b>	<b>20</b>	<b>1.1.7 LIQUIDITÄT UND KAPITALAUSSTATTUNG</b>	<b>43</b>
Wechselkursinformationen	20	1.1.7.1 Cashflow	43
Bewertung	20	1.1.7.2 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und Wertpapiere des Konzerns	45
<b>1.1.2 ÜBERBLICK</b>	<b>21</b>	1.1.7.3 Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns	46
1.1.2.1 Wesentliche Programme und Restrukturierungsentwicklungen in 2006 und 2007	21	1.1.7.4 Absatzfinanzierung	46
1.1.2.2 Entwicklungen	23	<b>1.1.8 SICHERUNGSGESCHÄFTE</b>	<b>51</b>
<b>1.1.3 WICHTIGE ERLÄUTERUNGEN ZU BILANZIERUNG, RICHTLINIEN UND BEWERTUNGSENTSCHEIDUNGEN</b>	<b>23</b>	1.1.8.1 Wechselkurse	51
1.1.3.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises	23	1.1.8.2 Zinssätze	52
1.1.3.2 Leistungen an Arbeitnehmer – IAS 19	24	<b>1.2 Jahresabschlüsse</b>	<b>53</b>
1.1.3.3 Pensionsverpflichtungen Großbritannien	25	<b>1.2.1 EADS N.V. KONZERNABSCHLUSS (IFRS)</b>	<b>54</b>
1.1.3.4 Anpassungen an beizulegende Zeitwerte	25	Grundlagen und Methoden	59
1.1.3.5 Wertminderung/Abschreibung von Vermögenswerten	26	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (IFRS)	75
1.1.3.6 Forschungs- und Entwicklungskosten	26	Erläuterungen zur Konzernbilanz (IFRS)	85
1.1.3.7 Bilanzierung gesicherter Transaktionen im Jahresabschluss	27	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung (IFRS)	106
1.1.3.8 Währungsumrechnung	27	Sonstige Angaben zum Konzernabschluss (IFRS)	108
1.1.3.9 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss	28	<b>Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ – Konsolidierungskreis</b>	<b>134</b>
1.1.3.10 Rückstellung für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	29	<b>BESTÄTIGUNGSVERMERK</b>	<b>140</b>
<b>1.1.4 BEWERTUNG DER LEISTUNG DES MANAGEMENTS</b>	<b>30</b>	Bestätigungsvermerk zum Konzernabschluss	140
1.1.4.1 Auftragsbestand	30	Bestätigungsvermerk zu anderen gesetzlichen und rechtlichen Anforderungen	141
1.1.4.2 Verwendung des EBIT*	31	<b>1.2.2 EINZELABSCHLUSS</b>	<b>142</b>
1.1.4.3 EBIT*-Leistung nach Geschäftsbereichen	32	<b>1.3 Honorare der Konzernabschlussprüfer</b>	<b>152</b>
<b>1.1.5 ERTRAGSLAGE DER EADS</b>	<b>35</b>	<b>1.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern</b>	<b>153</b>
Konzernumsatzerlöse	35		

DIESES INHALTSVERZEICHNIS IST NICHT AKTIV, WEIL ES ZU BUCH 2 GEHÖRT

**2 CORPORATE GOVERNANCE 155**

<b>2.1</b>	<b>Geschäftsführung und Kontrolle</b>	<b>160</b>
2.1.1	BOARD OF DIRECTORS, CHAIRMAN UND CHIEF EXECUTIVE OFFICER	160
2.1.2	AUDIT COMMITTEE	171
2.1.3	VERGÜTUNGS- UND BESETZUNGS-AUSSCHUSS	171
2.1.4	STRATEGIC COMMITTEE	172
2.1.5	EXECUTIVE COMMITTEE	172
2.1.6	INTERNE KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENTSYSTEME	174
2.1.6.1	Überblick	174
2.1.6.2	RM-System	175
2.1.6.3	IC-System	176
2.1.6.4	Durch das IC-System abgesicherte Geschäftsprozesse	177
<b>2.2</b>	<b>Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte</b>	<b>180</b>
2.2.1	VERGÜTUNG DER DIRECTORS UND WICHTIGER FÜHRUNGSKRÄFTE	180
2.2.1.1	Allgemeine Grundsätze	180
2.2.1.2	Vergütung der Mitglieder des Board of Directors	181
2.2.1.3	Vergütung der Mitglieder des Executive Committee	183
2.2.2	DEM CHIEF EXECUTIVE OFFICER GEWÄHRTE LANGFRISTIGE LEISTUNGSPRÄMIEN	184
2.2.3	GESCHÄFTE MIT VERBUNDENEN PARTEIEN	184
2.2.4	GEWÄHRTE DARLEHEN UND GARANTIE FÜR DIRECTORS	185
<b>2.3</b>	<b>Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter</b>	<b>185</b>
2.3.1	GEWINNBETEILIGUNGS- UND LEISTUNGSVEREINBARUNGEN MIT DEN MITARBEITERN	185
2.3.2	BELEGCHAFTSAKTIEPLÄNE (ESOP)	185
2.3.2.1	ESOP 2000	185
2.3.2.2	ESOP 2001	186
2.3.2.3	ESOP 2002	186
2.3.2.4	ESOP 2003	186
2.3.2.5	ESOP 2004	187
2.3.2.6	ESOP 2005	187
2.3.2.7	ESOP 2007	187
2.3.3	LANGFRISTIGE LEISTUNGSPÄNE	188

**3 FINANZKALENDER 2008 193**

Finanzkalender 2008	194
---------------------	-----

# Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmensverantwortung (BUCH 3)

<b>1</b>	<b>INFORMATIONEN ÜBER DIE AKTIVITÄTEN DER EADS</b>	<b>7</b>	<b>2.2</b>	<b>Nachhaltiges Wachstum</b>	<b>65</b>
1.1	Darstellung der EADS-Gruppe	8	2.2.1	PRODUKTQUALITÄT UND KUNDENZUFRIEDENHEIT	66
1.1.1	ÜBERBLICK	8	2.2.1.1	Richtlinien	66
1.1.2	AIRBUS	14	2.2.1.2	Organisation	66
1.1.3	MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE	24	2.2.1.3	Durchführung und Best Practices	66
1.1.4	EUROCOPTER	28	2.2.2	FÖRDERUNG UND SCHUTZ VON INNOVATIONEN	68
1.1.5	VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT	33	2.2.2.1	Innovationsstrategie	68
1.1.6	ASTRIUM	40	2.2.2.2	Förderung und Schutz von Innovationen: Geistiges Eigentum	71
1.1.7	ÜBRIGE AKTIVITÄTEN	46	2.2.3	LIEFERANTENMANAGEMENT: FÖRDERUNG VON BEIDERSEITS GEWINNBRINGENDEN BEZIEHUNGEN MIT EADS-LIEFERANTEN	73
1.1.8	BETEILIGUNGEN	48	2.2.3.1	Richtlinien	73
1.1.9	VERSICHERUNG	49	2.2.3.2	Organisation	73
1.1.10	GERICHTLICHE ODER SCHIEDSGERICHTLICHE VERFAHREN	50	2.2.3.3	Durchführung und Best Practices	74
1.1.11	AUFNAHME DURCH REFERENZ	51	<b>2.3</b>	<b>Umweltschutz</b>	<b>77</b>
1.2	Jüngste Entwicklungen	52	2.3.1	RICHTLINIEN	77
<b>2</b>	<b>CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY</b>	<b>55</b>	2.3.2	ORGANISATION	77
2.1	Geschäftsethik	58	2.3.3	DURCHFÜHRUNG UND BEST PRACTICES	78
2.1.1	ORDNUNGSGEMÄSSE GESCHÄFTSPRAKTIKEN	58	2.4	Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern	82
2.1.1.1	Richtlinien	59	2.4.1	INFORMATION DER ARBEITSKRÄFTE UND ORGANISATION DER ARBEIT	82
2.1.1.2	Organisation	59	2.4.2	PERSONALORGANISATION	83
2.1.1.3	Durchführung und Best Practices	60	2.4.3	RICHTLINIEN DES PERSONALWESENS UND DURCHFÜHRUNG	84
2.1.2	EINHALTUNG DER EXPORTVERFAHREN	61	2.4.3.1	Gesundheit und Sicherheit: Bereitstellung eines sicheren Arbeitsplatzes für EADS-Mitarbeiter und -Subunternehmer	84
2.1.2.1	Richtlinien	61	2.4.3.2	Schutz der EADS-Mitarbeiter und des EADS-Know-how	84
2.1.2.2	Organisation	62	2.4.3.3	Vielfalt: Verpflichtung zur Chancengleichheit für alle EADS-Mitarbeiter	85
2.1.2.3	Durchführung und Best Practices	62	2.4.3.4	Berufliche Entwicklung: Effizientes Management von Fähigkeiten und Know-how	87
2.1.3	EINHALTUNG DER GESETZE IN ALLEN TÄTIGKEITSBEREICHEN DER EADS	63	2.4.3.5	Beziehung zu Arbeitnehmern: Ein proaktiver Dialog	90
2.1.3.1	Richtlinien	63	<b>2.5</b>	<b>Gesellschaftliches Engagement</b>	<b>92</b>
2.1.3.2	Organisation	63	2.5.1	AUFRECHTERHALTUNG EINES OFFENEN DIALOGS MIT ALLEN GESCHÄFTSPARTNERN DER EADS	92
2.1.3.3	Durchführung und Best Practices	64	2.5.1.1	Richtlinie	92
2.1.4	CORPORATE GOVERNANCE STANDARDS	64	2.5.1.2	Organisation	92
2.1.4.1	Richtlinien	65	2.5.1.3	Durchführung und Best Practices	92
2.1.4.2	Organisation	65			

2.5.2	BERÜCKSICHTIGUNG VON INTERESSEN DER ALLGEMEINHEIT IN DER GLOBALEN STRATEGIE DER EADS	93
2.5.2.1	Richtlinien	93
2.5.2.2	Organisation	93
2.5.2.3	Durchführung und Best Practices	93

## 3 ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT UND IHR GRUNDKAPITAL 95

3.1	Allgemeine Angaben über die Gesellschaft	96
3.1.1	HANDELS- UND FIRMENNAMEN SOWIE EINGETRAGENER SITZ DER GESELLSCHAFT	96
3.1.2	RECHTSFORM	96
3.1.3	GELTENDES RECHT	96
3.1.3.1	Periodische Offenlegungspflichten	97
3.1.3.2	Laufende Offenlegungspflichten	98
3.1.4	GRÜNDUNGSDATUM UND VORGESEHENE DAUER DER GESELLSCHAFT	100
3.1.5	SATZUNGSGEMÄSSER GEGENSTAND DER GESELLSCHAFT	100
3.1.6	HANDELS- UND GESELLSCHAFTSREGISTER	100
3.1.7	EINSICHTNAHME IN GESELLSCHAFTSUNTERLAGEN	100
3.1.8	GESCHÄFTSJAHR	100
3.1.9	VERWENDUNG UND AUSSCHÜTTUNG VON GEWINNEN	101
3.1.9.1	Dividenden	101
3.1.9.2	Rechte bei Auflösung der Gesellschaft	101
3.1.10	AKTIONÄRSVERSAMMLUNG	101
3.1.10.1	Einberufung von Aktionärsversammlungen	101
3.1.10.2	Recht zur Teilnahme an Aktionärsversammlungen	101
3.1.10.3	Mehrheit und Quorum	102
3.1.10.4	Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten	103
3.1.11	MITTEILUNGSPFLICHTEN BEZÜGLICH BETEILIGUNGEN	103
3.1.12	OBLIGATORISCHES ÜBERNAHMEANGEBOT	104
3.1.12.1	Übernahme-Richtlinie	104
3.1.12.2	Niederländisches Recht	105
3.1.12.3	Satzung	106
3.2	Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals	107
3.2.1	ÄNDERUNGEN DES GRUNDKAPITALS ODER DER MIT DEN AKTIEN VERBUNDENEN RECHTE	107
3.2.2	AUSGEGEBENES GRUNDKAPITAL	107
3.2.3	GENEHMIGTES KAPITAL	107

3.2.4	WERTPAPIERE, DIE ZUGANG ZUM KAPITAL DER GESELLSCHAFT GEWÄHREN	107
3.2.5	ÄNDERUNGEN DES AUSGEGEBENEN KAPITALS SEIT GRÜNDUNG DER GESELLSCHAFT	109
3.3	Aktienbesitz und Stimmrechte	110
3.3.1	AKTIONÄRSSTRUKTUR	110
3.3.2	BEZIEHUNGEN ZWISCHEN DEN HAUPTAKTIONÄREN	112
3.3.3	ART DER AKTIEN	118
3.3.4	ÄNDERUNG DER KAPITALVERHÄLTNISSE SEIT GRÜNDUNG DER GESELLSCHAFT	118
3.3.5	PERSONEN MIT BEHERRSCHENDEM EINFLUSS AUF DIE GESELLSCHAFT	119
3.3.6	VEREINFACHTE STRUKTUR DER EADS-GRUPPE	120
3.3.7	ERWERB EIGENER AKTIEN DURCH DIE GESELLSCHAFT	122
3.3.7.1	Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen	122
3.3.7.2	Französische Vorschriften	122
3.3.7.3	Deutsche Vorschriften	123
3.3.7.4	Spanische Vorschriften	123
3.3.7.5	Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der Hauptversammlung am 26. Mai 2008 zu genehmigen ist	123
3.4	Dividenden	126
3.4.1	SEIT GRÜNDUNG DES UNTERNEHMENS AUSGESCHÜTTETE DIVIDENDEN UND BARAUSSCHÜTTUNGEN	126
3.4.2	DIVIDENDENPOLITIK DER EADS	127
3.4.3	NICHT EINGEFORDERTE DIVIDENDEN	127
3.4.4	BESTEUERUNG	127
3.5	Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren	129

## 4 FÜR DAS REGISTRIERUNGS-DOKUMENT VERANTWORTLICHE 131

4.1	Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person	132
4.2	Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person	132
4.3	Informationsrichtlinie	132
4.4	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	133
4.5	Erhebliche Änderungen	133



# Informationen über die Aktivitäten der EADS

# 1

1.1	Darstellung der EADS-Gruppe	8
1.1.1	ÜBERBLICK	8
1.1.2	AIRBUS	14
1.1.3	MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE	24
1.1.4	EUROCOPTER	28
1.1.5	VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT	33
1.1.6	ASTRIUM	40
1.1.7	ÜBRIGE AKTIVITÄTEN	46
1.1.8	BETEILIGUNGEN	48
1.1.9	VERSICHERUNG	49
1.1.10	GERICHTLICHE ODER SCHIEDSGERICHTLICHE VERFAHREN	50
1.1.11	AUFNAHME DURCH REFERENZ	51
1.2	Jüngste Entwicklungen	52

# 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

## 1.1.1 ÜBERBLICK

*Aufgrund der Struktur der Märkte, auf denen die EADS operiert, und der Vertraulichkeit ihrer Geschäfte basieren alle Erklärungen zur Wettbewerbssituation der EADS, die in den Absätzen 1.1.1 bis 1.1.8 unten wiedergegeben werden, auf EADS-internen Informationsquellen, sofern nicht andere Quellen ausdrücklich genannt werden.*

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von € 39,1 Mrd. im Jahr 2007 ist die EADS das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das zweitgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört die EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2007 entfielen rund 77% der Gesamtumsätze auf den zivilen und 23% auf den militärischen Bereich.

### Highlights im Jahr 2007

2007 war für die EADS ein weiteres wirtschaftlich erfolgreiches Jahr. Die Auftragseingänge beliefen sich in diesem Jahr auf rund € 136,8 Mrd. und wurden insbesondere von den guten Leistungen bei Airbus und Eurocopter getragen, wodurch der Auftragsbestand der EADS zum Jahresende 2007 einen historischen Höchststand von € 339,5 Mrd. erreichte. Mit der Lieferung seines 5000sten Flugzeugs, einschließlich der Lieferung der A380 zur Einführung bei Singapore Airlines, setzte Airbus einen bedeutenden Meilenstein.

Die EADS vereinfachte im Jahr 2007 ihre Managementstruktur wesentlich, was einen bedeutenden Schritt in der Entwicklung des Unternehmens bedeutet. Ein einziger Chairman und ein einziger Chief Executive Officer wurden mit der Leitung der Gruppe betraut, während die Unabhängigkeit des Board of Directors über die Bestellung neuer Mitglieder von außerhalb gestärkt wurde. In Zukunft wird sich das Board of Directors bemühen, seine Entscheidungsfindungsprozesse weiter zu verbessern und gleichzeitig die Transparenz gegenüber den Aktionären zu erhöhen.

Trotz dieser Erfolge musste sich die EADS im Jahr 2007 bei wichtigen Flugzeugentwicklungsprogrammen erheblichen Herausforderungen stellen. In Bezug auf die Programme A400M und NH90 wurden Verzögerungen bekannt gegeben, während Airbus beim Hochlauf der A380-Produktion weiterhin starkem Gegenwind ausgesetzt war. Insbesondere in Bezug auf das A400M-Programm kündigte die EADS für die erste Flugzeuglieferung eine sechs- bis zwölfmonatige

Verzögerung an, was sich im Jahr 2007 mit insgesamt € 1,4 Mrd. an Kostenüberschreitungen und anderen Belastungen zu Buche schlug.

Die anhaltende Schwäche des US-Dollars bestätigte die Notwendigkeit des Anfang 2007 von Airbus eingeführten Restrukturierungsprogramms Power8. Airbus unternahm bereits eine Reihe von Schritten zur Implementierung dieses Programms, wie beispielsweise die Auswahl der bevorzugten Bieter für die Veräußerung von sechs Airbus-Komponenten-Werken. Gleichzeitig machte der seit der Einführung von Power8 (dem ein Wechselkurs von 1,35 US\$/€ zugrunde gelegt worden war) weiter fortgeschrittene Verfall des US-Dollars gegenüber dem Euro deutlich, dass die EADS zusätzliche Maßnahmen zur Anpassung an dieses neue Geschäftsumfeld vornehmen muss.

Das Geschäftsumfeld der EADS wurde 2007 durch erneut starke Ergebnisse in der Luftfahrtindustrie geprägt. Dennoch bleibt das Geschäftsumfeld zukünftig insgesamt volatil. Der Verfall des US-Dollar gegenüber dem Euro erreichte ein nicht vorhergesehenes Niveau, wodurch sich die europäischen Unternehmen zusehens einem Wettbewerbsnachteil ausgesetzt sehen, während die hohen Ölpreise die Kunden der EADS belasten. Im Verteidigungsgeschäft bleiben die Beschaffungsbudgets weiterhin unter Druck. Gleichzeitig könnten sich mit den staatlichen Initiativen zur Stärkung der Verteidigung und der inneren Sicherheit, um den zunehmenden Bedrohungen zu begegnen, langfristig neue Chancen ergeben. Gleiches könnte sich auch in Bezug auf die Raumfahrtaktivitäten bestätigen, da die Unternehmen in der Branche auf das Ergebnis einer Ministerkonferenz zur Europäischen Weltraumagentur warten, die für November 2008 angesetzt ist und den benötigten Schub bringen soll. Die kommerziellen Raumfahrtaktivitäten bleiben weiterhin unter hohem Preisdruck.

2007 übertraf Airbus seine bisherigen Rekordwerte beim Auftragseingang wie auch bei den Auslieferungen. Airbus konnte den Auftragsbestand weiter ausbauen: Mit Festaufträgen über brutto 1.458 Flugzeuge konnte der bisherige Rekord von 1.111 Aufträgen aus dem Jahr 2005 deutlich übertroffen werden. Schnell wachsende Fluggesellschaften in der Region Asien-Pazifik, in Indien und im Nahen Osten lagen bei den neuen Aufträgen auf den vordersten Plätzen. Auch seitens der Niedrigpreis-Fluglinien und der etablierten Fluggesellschaften in Europa und den Vereinigten Staaten, die ihre Flotten modernisieren und erweitern, blieb die Nachfrage gut. Für die A380 konnten brutto 33 neue Festbestellungen

gewonnen werden; einerseits von bestehenden Kunden, die ihr Vertrauen in dieses Flugzeug bekräftigen, und andererseits von neuen Kunden, die ihre ersten Aufträge erteilen. Zum Jahresende lagen 189 Festbestellungen für die A380 vor. Für die A350 XWB lagen 290 Festbestellungen von 12 Kunden vor, was die positive Reaktion des Marktes auf die neuen Design-Verbesserungen aufzeigt. Airbus lieferte im Jahr 2007 mit 453 Flugzeugen 19 Maschinen mehr aus als im vergangenen Jahr.

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (MTA) meldete Verzögerungen in seinem prominentesten Programm, dem militärischen Transportflugzeug A400M, die seine übrigen Aktivitäten überschatteten und seine Finanzergebnisse in Mitleidenschaft zogen. Obwohl Änderungen im Management, eine Neuorganisation der Verantwortlichkeiten und eine Kürzung der Weisungskette vorgenommen wurden, stellen die tatsächliche Durchführung des Erstflugs im Sommer 2008 und die Einhaltung des geänderten Auslieferungszeitplans für die EADS weiterhin große Herausforderung dar.

Gleichzeitig war 2007 für den Bereich der mittleren Turboprop-Flugzeuge des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge ein gutes Jahr. Die polnischen und kolumbianischen Streitkräfte bestellten insgesamt elf C-295-Flugzeuge, das spanische Innenministerium kaufte zu Grenzschutzzwecken zwei CN-235-Flugzeuge und das „Deepwater“- Programm der U.S. Coast Guard orderte weiter fünf CN-235-Flugzeuge. Der neueste A330 Mehrzwecktankflugzeug-Kunde ist Saudi-Arabien, das im Dezember drei dieser Flugzeuge bestellte (die Buchung erfolgt 2008). Ferner machte das AirTanker-Konsortium (an dem die EADS zu 40% beteiligt ist) eine Finanzierungsausschreibung für einen Kapitalbetrag in Höhe von rund £ 2,2 Mrd. zur Finanzierung der Fertigung von 14 A330 MRTTs für Großbritanniens künftiges strategisches Tankflugzeug-Programm (Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) programme).

Im Jahr 2007 behauptete Eurocopter auch weiterhin seine Führungsposition mit mehr als 50% Anteil an den Lieferungen für den zivilen und halbstaatlichen Markt und durch einen starken Anstieg der Aufträge im militärischen Bereich. Mit einem Rekord-Auftragseingang von 802 neuen Hubschraubern erreichte der Auftragsbestand von Eurocopter Ende 2007 einen historischen Höchststand von mehr als € 13 Mrd. Der Auftragseingang wurde vom Rohöl- und Gassegment, halböffentlichen Aufträgen und Bestellungen für NH90 und Tiger getragen. Überdies begann das Management nach einem 76%igen Anstieg der Auslieferungen während der vergangenen drei Jahre, von 279 auf 488 Hubschrauber, mit der Neuorganisation der industriellen Grundlagen, um für künftige Produktionssteigerungen gerüstet zu sein. Große Bedeutung kam dem mittelschweren Mehrzweck-Militärhubschrauber NH90 zu. Die NH90-Produktion wurde erhöht, die große

Anzahl der Modellvarianten führte jedoch zu beachtlicher Komplexität. Darauf wurde mit einer Neuorganisation des NH90-Programm-Managements reagiert – wobei der Vereinfachung der Verfahren, einer klareren Aufgabenverteilung und rascheren Reaktionszeiten besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurden, um das Programm wieder auf den richtigen Weg zu bringen. Gleichzeitig erfolgte im Jahr 2007 die Lieferung der Heeresfliegerversion der NH90 an Australien, Schweden und Italien.

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit profitierte vom Auftrag Saudi-Arabiens über 72 Eurofighter-Kampf-Flugzeuge. MBDA festigte seine Position als weltweit führender Hersteller von Lenkflugkörper-Systemen mit einem Umsatz von über € 3 Mrd. Wichtige Erfolge wurden in den sicherheitsbezogenen Bereichen einschließlich der sicheren Telekommunikation erzielt, wie die mehr als 35 hereingeholten Aufträgen über Betriebs- und Behördenfunksysteme (PMR) zeigen, sowie im Geschäftsfeld Global Security. Ferner buchte der Geschäftsbereich bedeutende Aufträge als Lead Systems Integrator für Sicherungssysteme. Katar beauftragte die EADS mit dem Aufbau seines National Security Shield System. Wichtige Schritte wurden auch hinsichtlich potenziell wachstumsstarker Aktivitäten unternommen, zum Beispiel bei unbemannten Luftfahrzeugen (UAVs). Deutschlands Bundesministerium für Verteidigung beauftragte DS mit dem Forschungs- und Technologieprogramm zum Projekt Agile UAV in der vernetzten Operationsführung. Dabei geht es um die Untersuchung und Ausarbeitung der erforderlichen Technologien und grundlegenden Operationskonzepte. Darüber hinaus beauftragten Deutschland, Frankreich und Spanien die EADS, eine Studie zu Möglichkeiten der Risikominimierung bei einem modularen Aufklärungs- und Überwachungs-UAV anzufertigen.

Schließlich, nach mehreren, von Innovationen und Effizienzverbesserungen geprägten Jahren, spiegelt sich die gute Wettbewerbssituation von Astrium in vollen Auftragsbüchern und einem höheren EBIT\* für 2007 wider. Das wegweisende Projekt Skynet 5 von Paradigm kam bedeutend voran; zwei der drei beauftragten sicheren Kommunikationssatelliten wurden im Orbit ausgesetzt. Es wird damit gerechnet, dass die EADS die Bewilligung erhält, ab 2008 über das neue Skynet-5-Netzwerk sichere Kommunikationsdienste für das britische Verteidigungsministerium zu erbringen. Nicht nur Astrium Satellites, auch Astrium Space Transportation, konnte im Jahr 2007 einen bedeutenden Marktanteil gewinnen. Letztere stellte während des vergangenen Jahres sechs der mächtigen Ariane-5-Trägerraketen für bis zu zehn Tonnen schwere Satelliten her und Arianespace unterzeichnete einen vorläufigen Auftrag über die Lieferung von 35 Ariane-5-Trägerraketen ab 2010. Galileo, das in Planung stehende europäische Satellitennavigationssystem wurde ebenfalls neu organisiert und sollte sich nun wieder auf dem richtigen Kurs befinden.

\* Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

## Strategie

Um den Wert für ihre Aktionäre zu maximieren, beabsichtigt das Management, die Position der EADS als ein führendes Unternehmen in wichtigen globalen Luftfahrt- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsmärkten weltweit zu verstärken. Die EADS stellt sich nicht nur den aktuellen operativen Herausforderungen, sondern konzentriert sich auch weiterhin auf die Schaffung von Mehrwert für ihre Kunden durch innovative Produkte und Dienstleistungen. Die EADS definierte für die Zukunft folgende langfristige Zielsetzungen:

- *Verbesserung der Portfolio-Balance zwischen Airbus und anderen EADS-Aktivitäten.* Der von Airbus erzielte Umsatz belief sich im Jahr 2007 auf 64,5% des gesamten konsolidierten Umsatzes der EADS. Daher bleibt der Konzern im Hinblick auf die Zyklen des zivilen Flugzeuggeschäfts, die mit den Flugzeugprogrammen zusammenhängenden finanziellen Lasten und Risiken und US-Dollar-Wechselkursschwankungen sehr anfällig. Die EADS wird sich daher bemühen, den Umsatzbeitrag seitens anderer Geschäftsbereiche in den kommenden Jahren zu erhöhen und gleichzeitig die langfristige Parität mit Boeing im Zivillflugzeugsegment aufrechtzuerhalten. Insbesondere wird sich die EADS um eine Erhöhung des Umsatzanteils aus dem Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft bemühen, das tendenziell weniger zyklisch und naturgemäß besser prognostizierbar ist. In diesem Bereich wird sich die EADS auf die weitere Stärkung ihrer Präsenz in Plattformen, Systemen und in der Verteidigungselektronik konzentrieren. Der Konzern wird alle Optionen in Betracht ziehen, die zum Erreichen dieses Wachstums beitragen können, einschließlich beabsichtigter Akquisitionen oder Partnerschaften, die langfristig zur Stärkung ihrer allgemeinen Wettbewerbsposition beitragen und sein Leistungsspektrum erweitern, insbesondere in den Vereinigten Staaten und in Asien;
- *Erhöhung der Rentabilität.* Über eine bessere interne Kostenkontrolle, eine verringerte Kapitalintensität, ein verbessertes Programm- und Risikomanagement und eine Rationalisierung der Betriebsorganisation hat die EADS die ersten Schritte zur Wiederherstellung der Rentabilität gesetzt. Die EADS beabsichtigt, sich zunehmend auf ihre Kernaktivitäten zu konzentrieren, was bedeutet, dass sich das Unternehmen in Richtung eines neuen Geschäftsmodells bewegen und seine Ressourcen aus bestimmten, nicht zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten anderweitig einsetzen wird. Die EADS ist bestrebt, über eine optimalere Zuweisung der Ressourcen und eine stärkere Entwicklung profitablerer Segmente, ein Rentabilitätsniveau zu erreichen, das einerseits für ihre Aktionäre attraktiv ist, und andererseits zur Finanzierung künftiger Entwicklungsinitiativen ausreicht;
- *Erweiterung des Kundendienstangebots.* In der Vergangenheit wurde das Wachstum der EADS vom Verkauf technologisch

fortschrittlicher Produkte und Lösungen getragen, und dies soll auch in Zukunft zum nachhaltigen Wachstum beitragen. Die neue A350 XWB ist nur ein Beispiel hierfür. Gleichzeitig konzentriert sich das Management auf die Erhöhung der Präsenz der EADS im hochwertigen Dienstleistungsmarkt, der aufgrund seiner antizyklischen Natur gute Chancen für nachhaltiges Wachstum bietet. Zu den Faktoren, die diesen Markt unterstützen, zählen die rasante Expansion der in Betrieb befindlichen zivilen und militärischen Flotten – die während ihrer gesamten Lebensdauer betreut werden müssen – und die steigende Tendenz bei Verteidigungs- und Regierungsbehörden, verschiedene Schlüsselfunktionen auszulagern. Die EADS wird sich bemühen, für Plattformen und Kommunikationssysteme Dienstleistungen mit hohem Mehrwert anzubieten, wozu auch Produkt- und Systembetreuung sowie die Auslagerung von Aufgaben wie der integrierten logistischen Betreuung, Tests und Simulation, Schulungen und Nachrüstung zählen;

- *Das Ziel, ein wirklich globaler Industriekonzern zu werden.* Ein bedeutender Teil der Lieferanten, Einrichtungen und Mitarbeiter der EADS sind in Europa angesiedelt, während der Hauptanteil der Umsätze außerhalb Europas erzielt wird. Um den kontinuierlichen Zugang zu bestimmten Märkten und Technologien sicherzustellen, die Kosten zu optimieren und um sich gegen die künftige Volatilität des Dollarkurses abzusichern, zielt die EADS darauf ab, eine Langzeitstrategie einzuführen, die dieses Ungleichgewicht durch eine Expansion ihrer industriellen Präsenz auf Schlüsselmärkten außerhalb Europas, insbesondere in den Vereinigten Staaten, in China, Russland und Indien, korrigiert. In den USA ist es das Ziel, eine stabile industrielle und wirtschaftliche Präsenz im weltweit größten Markt für Verteidigung und innere Sicherheit fest zu etablieren. Anfang 2008 wurde ein wesentlicher Meilenstein gelegt, als sich die US-Luftwaffe für die KC-45A von Northrop Grumman (die auf einer A330 MRTT basiert) als ihren neuen Tanker entschied. Siehe „1.2 Jüngste Entwicklungen“;
- *Fortführung der Innovationen.* Innovationen bei Produkten, Technologien, Herstellungsprozessen und Angeboten werden für die Zukunft der EADS von entscheidender Bedeutung sein. Bei kürzeren Entwicklungszyklen und neuen Mitbewerbern in allen Bereichen muss die EADS ihren technologischen Vorsprung aufrechterhalten und ein breites Spektrum an Fähigkeiten abdecken, um ihre Position als Marktführer zu halten. Zur Untermauerung ihre Innovationsführerschaft wird die EADS alles daran setzen, die neuesten digitalen Konstruktions- und Engineering-Tools systematisch anzuwenden, um wichtige Plattformentwicklungen schneller abschließen zu können, und wird das Tempo, in welchem sie ihre Kerntechnologien aktualisiert, weiter erhöhen, auch um Lücken zu ihren Mitbewerbern zu schließen;

- **Schwerpunkt Umwelt.** Die EADS wird danach streben, künftige Herausforderungen des Umweltschutzes aufzugreifen als Teil der Verpflichtung des Unternehmens, Umweltschutz und wirtschaftlichen Erfolg in Einklang zu bringen. Die meisten EADS-Standorte verfügen über eine Umweltzertifizierung nach ISO 14001 und Airbus ist das erste Luftfahrtunternehmen, dessen Zertifizierung sich nicht nur auf seine europäischen Standorte sondern auch auf produktbezogene Abläufe bezieht. Die grünere, sauberere, leisere und intelligenter A380 hat bereits neue Maßstäbe für den Lufttransport und die Umwelt vorgegeben. Die EADS wird in Zukunft weitere Initiativen verfolgen, um langfristig durch wirksamen Umweltschutz einen Wettbewerbsvorteil zu gewinnen.

## Organisation der EADS-Geschäftsbereiche

Die EADS hat ihre Tätigkeit in die folgenden fünf Geschäftsbereiche unterteilt: (1) Airbus, (2) Militärische Transportflugzeuge, (3) Eurocopter, (4) Verteidigung und Sicherheit sowie (5) Astrium. Die Aufteilung der Geschäftstätigkeit innerhalb dieser fünf Geschäftsbereiche zeigt das Schaubild in Abschnitt „3.3.6. Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe“.

### Airbus

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Von der Gründung 1970 bis Ende 2007 sind bei Airbus von annähernd 290 Kunden aus aller Welt 8.438 Flugzeuge bestellt worden. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15% im Jahr 1990 auf 51% im Jahr 2007 gestiegen. Zum 31. Dezember 2007 belief sich der Auftragsbestand von Airbus (3.421 Flugzeuge) auf etwa 80% des gesamten weltweiten Auftragsbestands der EADS. Die Bruttoaufträge beliefen sich auf 1.458 Flugzeuge. Nach Abzug aller Stornierungen betrug der Nettoauftragsseingang für 2007 1.341 Flugzeuge. Der verzeichnete Umsatzerlös von Airbus belief sich im Jahr 2007 auf € 25,2 Mrd., also 64,5% des gesamten konsolidierten Umsatzerlöses der EADS. Siehe „1.1.2 Airbus“.

### Militärische Transportflugzeuge

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „Geschäftsbereich MTA“) produziert und vermarktet Flugzeuge für Sondermissionen, die auf bereits bestehenden Plattformen aufbauen und für militärische Sonder- und Sicherheitsaufgaben wie etwa Luftbetankung, Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr bestimmt sind. Der Geschäftsbereich MTA ist für das Projekt des schweren europäischen militärischen Transportflugzeuges A400M ebenso zuständig wie für die Entwicklung, Herstellung und den Verkauf von mittleren und leichten militärischen Transportflugzeugen. Darüber hinaus entwirft und produziert der Geschäftsbereich MTA auch Flugzeugkomponenten. Im Jahr 2007 wurde ein konsolidierter

Umsatz des Geschäftsbereichs MTA in Höhe von € 1,1 Mrd., also 2,9% der Gesamtumsätze der EADS verzeichnet. Siehe „1.1.3 Militärische Transportflugzeuge“.

### Eurocopter

Mit Eurocopter ist die EADS einer der weltweit führenden Hersteller im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze in Zukunft insbesondere im Markt für Militärhubschrauber erheblich steigen werden, zumal mit der Auslieferung des Kampfhubschraubers Tiger begonnen wurde, die Auftragsbücher gut gefüllt sind und die Nachfrage in den internationalen militärischen und die innere Sicherheit betreffenden Exportmärkten steigt. Im Jahr 2007 behauptete Eurocopter auch weiterhin seine Führungsposition mit mehr als 50% Anteil an den Aufträgen der Zivilluftfahrt und durch einen starken Anstieg der Aufträge im militärischen Bereich. Im Jahr 2007 betragen die verbuchten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Eurocopter € 4,2 Mrd., also 10,7% der Gesamtumsätze der EADS. Siehe „1.1.4 Eurocopter“.

### Verteidigung und Sicherheit

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit (der „Geschäftsbereich DS“) ist auf den Gebieten integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien einschließlich Lenkflugkörpersysteme, Kampfflugzeuge, Verteidigungselektronik, Militärkommunikation und innere Sicherheit tätig. Bei den Auftraggebern handelt es sich um Streitkräfte und Polizeikräfte in der ganzen Welt. Die Einheit Militärflugzeuge ist führender Partner im Eurofighter-Konsortium und ebenfalls auf dem Gebiet der unbemannten Flugkörper (UAV) aktiv. Der Geschäftsbereich DS ist der führende Lieferant von Verteidigungselektronik in Europa und spielt im Markt für sichere und verschlüsselte Militärkommunikation eine bedeutende Rolle. Im Jahr 2007 betragen die verbuchten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs DS € 5,5 Mrd., also 14,0% der Gesamtumsätze der EADS. Siehe „1.1.5 Verteidigung und Sicherheit“.

### Astrium

Astrium konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensystem und bietet Raumfahrt Dienstleistungen. Astrium ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Astrium besteht aus drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Astrium bietet über seine Beteiligungen an Ariespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyoz-Trägerrakete) und Eurockot (Rokot-Trägerrakete), zudem über hundertprozentige Tochtergesellschaften wie Paradigm Secure Communications

und Infoterra sowie Joint Ventures wie Spot Image, Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten an. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2007 auf € 3,6 Mrd., also 9,1% des gesamten konsolidierten Umsatzerlöses der EADS. Siehe „1.1.6 Astrium“.

### Beteiligungen

Zu den wichtigen Beteiligungen der EADS zählt ein Anteil von 46,3% an Dassault Aviation, ein bedeutender Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Siehe „1.1.8 Beteiligungen“.

### Zusammenfassung der Finanz- und Betriebsdaten

Die folgenden Tabellen zeigen eine Zusammenfassung der Finanz- und Betriebsdaten der EADS für die vergangenen drei Jahre.

#### KONZERNUMSATZERLÖSE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2007, 2006 UND 2005 NACH GESCHÄFTSBEREICHEN

	Zum 31. Dezember 2007		Zum 31. Dezember 2006		Zum 31. Dezember 2005	
	in Mrd. €	In Prozent*	in Mrd. €	In Prozent*	in Mrd. €	In Prozent*
Airbus	25,2	63,8%	25,2	62,5%	22,2	64,3%
Militärische Transportflugzeuge	1,1	2,9%	2,2	5,5%	0,8	2,2%
Eurocopter	4,2	10,5%	3,8	9,4%	3,2	9,3%
Verteidigung und Sicherheit**	5,5	13,8%	5,9	14,6%	5,6	16,4%
Astrium	3,6	9,0%	3,2	8,0%	2,7	7,8%
<b>Umsatzerlöse der Geschäftsbereiche</b>	<b>39,5</b>	<b>100%</b>	<b>40,3</b>	<b>100%</b>	<b>34,5</b>	<b>100%</b>
Übrige Aktivitäten	1,3		1,3		1,1	
Zentrale/Konsolidierung	(1,7)		(2,1)		(1,4)	
<b>Gesamt</b>	<b>39,1</b>		<b>39,4</b>		<b>34,2</b>	

(\*) Vor „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Konsolidierung“.

(\*\*) MBDA quotalkonsolidiert zu 37,5% in 2007, 50% in 2006 und 2005. Siehe „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

(\*\*\*) Enthält Eliminierungen von konzerninternen Umsätzen und Umsätze der Zentrale.

#### KONZERNUMSATZERLÖSE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2007, 2006 UND 2005 NACH GEOGRAFISCHEN BEREICHEN

	Zum 31. Dezember 2007		Zum 31. Dezember 2006		Zum 31. Dezember 2005	
	in Mrd. €	In Prozent*	in Mrd. €	In Prozent*	in Mrd. €	In Prozent*
Europa	17,4	44,4%	17,1	43,6%	13,6	39,7%
Nordamerika	7,9	20,3%	9,4	23,9%	9,0	26,4%
Asien-Pazifik-Raum	8,8	22,6%	7,9	19,9%	7,7	22,6%
Übrige Welt**	5,0	12,7%	5	12,6%	3,9	11,3%
<b>Gesamt</b>	<b>39,1</b>	<b>100%</b>	<b>39,4</b>	<b>100%</b>	<b>34,2</b>	<b>100%</b>

(\*) Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

(\*\*) Einschließlich Naher Osten.

## KONSOLIDIERTE, VERBUCHTE AUFTRÄGE FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2007, 2006 UND 2005

	Zum 31. Dezember 2007		Zum 31. Dezember 2006		Zum 31. Dezember 2005	
	in Mrd. €	In Prozent*	in Mrd. €	In Prozent*	in Mrd. €	In Prozent*
<b>Auftragseingang:**</b>						
Airbus***	117,3	86%	53,4	77%	78,3	84%
Militärische Transportflugzeuge	0,8	1%	1,6	2%	1,8	2%
Eurocopter	6,6	5%	4,9	7%	3,5	4%
Verteidigung und Sicherheit	7,5	5%	5,2	8%	6,7	7%
Astrium	4,5	3%	4,4	6%	2,3	3%
<b>Geschäftsbereiche insgesamt</b>	<b>136,7</b>	<b>100%</b>	<b>69,5</b>	<b>100%</b>	<b>92,6</b>	<b>100%</b>
Übrige Aktivitäten	1,7		1,5		1,9	
Zentrale/Konsolidierung	(1,6)		(1,9)		(2)	
<b>Gesamt</b>	<b>136,8</b>		<b>69,1</b>		<b>92,6</b>	

(\*) Vor „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Konsolidierung“.

(\*\*) Ohne Optionen.

(\*\*\* ) Auf Basis der Listenpreise für Verkehrsflugzeuge.

(\*\*\*\*) MBDA quotall konsolidiert zu 37,5% in 2007, 50% in 2006 und 2005. Siehe „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

## KONSOLIDIRTER AUFTRAGSBESTAND FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE ZUM 31. DEZEMBER 2007, 2006 UND 2005\*

	Zum 31. Dezember 2007		Zum 31. Dezember 2006		Zum 31. Dezember 2005	
	in Mrd. €	In Prozent**	in Mrd. €	In Prozent**	in Mrd. €	In Prozent**
<b>Auftragsbestand:***</b>						
Airbus****	283,8	81%	210,1	77%	202,0	77%
Militärische Transportflugzeuge	19,9	6%	20,3	8%	21,0	8%
Eurocopter	13,5	4%	11,0	4%	10,0	4%
Verteidigung und Sicherheit*****	17,9	5%	17,6	6%	18,5	7%
Astrium	12,9	4%	12,3	5%	10,9	4%
<b>Geschäftsbereiche insgesamt</b>	<b>348,0</b>	<b>100%</b>	<b>271,3</b>	<b>100%</b>	<b>262,4</b>	<b>100%</b>
Übrige Aktivitäten	2,4		2,3		2,1	
Zentrale/Konsolidierung	(10,9)		(10,8)		(11,3)	
<b>Gesamt</b>	<b>339,5</b>		<b>262,8</b>		<b>253,2</b>	

(\*) Für nähere Erläuterungen zur Berechnung des Auftragsbestands siehe „Teil 1/1.1.4.1 Auftragsbestand“.

(\*\*) Vor „Übrige Aktivitäten“ und „Zentrale/Konsolidierung“.

(\*\*\*) Ohne Optionen.

(\*\*\*\*) Auf Basis der Listenpreise für Verkehrsflugzeuge.

(\*\*\*\*\* ) MBDA quotall konsolidiert zu 37,5% in 2007, 50% in 2006 und 2005. Siehe „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

## Beziehung zwischen der EADS N.V. und der EADS-Gruppe

EADS N.V. selbst ist nicht an den Kernbereichen Luftfahrt, Verteidigung und Raumfahrt der Gruppe beteiligt, koordiniert jedoch damit verbundene Aktivitäten, setzt Ziele fest, überwacht diese und genehmigt wichtige Entscheidungen für die Gruppe. Als Muttergesellschaft leitet EADS N.V. Aktivitäten, die für die Geschäftstätigkeit der Gruppe von wesentlicher Bedeutung sind und die einen wichtigen

Bestandteil des Managements der Gruppe insgesamt darstellen. Insbesondere dienen die von EADS N.V. ausgeführten Finanzaktivitäten der Unterstützung der Geschäftstätigkeit und der Strategie der Gruppe. Im Zusammenhang damit stellt EADS N.V. für die Tochtergesellschaften der Gruppe Dienstleitungen bereit bzw. sorgt für deren Bereitstellung. Es wurden mit den Tochtergesellschaften General Management-Dienstleistungsverträge abgeschlossen. Diese Dienstleistungen werden auf einer Cost-Plus-Basis in Rechnung gestellt.

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

Innerhalb des von der EADS definierten Rahmens handelt jeder Geschäftsbereich, jede Geschäftseinheit und jede Tochtergesellschaft in voller unternehmerischer Eigenverantwortung.

## 1.1.2 AIRBUS

### Einführung und Überblick

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Von der Gründung 1970 bis Ende 2007 sind bei Airbus von annähernd 290 Kunden aus aller Welt 8.438 Flugzeuge bestellt worden. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15% im Jahr 1990 auf 51% im Jahr 2007 gestiegen. Airbus erzielte im Jahr 2007 einen Umsatzerlös von € 25,2 Mrd., also 64,5% des gesamten konsolidierten Umsatzerlöses der EADS.

Mit 453 Flugzeugauslieferungen im Jahr 2007 (434 im Jahr 2006) war Airbus zum fünften Mal in Folge der größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit. Airbus erhielt in 2007 1.458 Bestellungen (brutto), im Vergleich zu 824 Bestellungen (brutto) im Jahr 2006. Der Nettoauftragszugang für das Jahr 2007 betrug nach Abzug von Stornierungen 1.341 Flugzeuge, im Vergleich zu 790 Flugzeugen im Jahr 2006. Zum 31. Dezember 2007 belief sich der Auftragsbestand mit 3.421 Flugzeugen auf rund 80% des gesamten Auftragsbestands der EADS weltweit.

Mit der Lieferung seines 5000sten Flugzeugs, einschließlich der Lieferung der A380 zur Einführung bei Singapore Airlines, setzte Airbus im Jahr 2007 einen bedeutenden Meilenstein. Dennoch steht Airbus vor einer Reihe von Herausforderungen, wozu auch die anhaltende Schwäche des US-Dollars, ein anspruchsvoller Auslieferungszeitplan für die A380 und Produktionsschwierigkeiten im A400M-Programm zählen. Aus finanzieller Sicht hatte insbesondere die Produktionsverzögerung im A400M-Programm eine negative Auswirkung auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern von Airbus, das „EBIT\* vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten“ belief sich im Jahr 2007 auf € 1,2 Mrd., siehe „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen und zur Deckung des künftigen Investitionsbedarfs führte Airbus Anfang 2007 das unten näher beschriebene Restrukturierungsprogramm Power8 ein.

Airbus SAS ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der EADS.

### Strategie

Das oberste Ziel von Airbus ist, nachhaltig erstklassige Ergebnisse zu liefern und dabei langfristig einen Anteil von 40% bis 60% des Weltmarkts für Verkehrsflugzeuge zu halten. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

#### Aufbau einer schlankeren und umfassender integrierter Gesellschaft

Um auf die Herausforderungen aus der anhaltenden Schwäche des US-Dollars und des erhöhten Wettbewerbsdrucks und der finanziellen Auswirkungen der Verzögerungen in den Programmen A380 und A400M zu reagieren und dem künftigen Investitionsbedarf begegnen zu können, hat Airbus zu Jahresbeginn 2007 ein vierjähriges Restrukturierungsprogramm mit der Bezeichnung Power8 eingeleitet. Power8 ist ein Maßnahmenpaket, das darauf abzielt, die Gesellschaft schlanker, konkurrenzfähiger und umfassender integriert werden zu lassen und folgende Komponenten enthält: Der Kunde erhält oberste Priorität, kürzere Entwicklungszeiten, Einsparungen im Einkauf, schlanke Fertigung, Senkung der Overhead-Kosten, Maximierung der Liquidität, Reorganisation der industriellen Struktur, Rationalisierung der Endmontagelinien, Fokussierung auf das Kerngeschäft. Insgesamt zielen diese Maßnahmen auf eine grundlegende Veränderung des Geschäftsmodells von Airbus und die Entwicklung eines globalen Partnernetzwerks ab. Dieser Transformationsprozess wird sich über mehrere Jahre erstrecken und umfasst die Erweiterung der globalen Präsenz von Airbus.

Das Airbus-Management möchte im Rahmen von Power8 einen rigiden Sparkurs mit dem Ziel der Kostensenkung und Cash-Maximierung umsetzen, damit sollen Beiträge zum Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT\*) in Höhe von € 2,1 Mrd. ab 2010 und zusätzlicher kumulativer Cashflow in Höhe von € 5 Mrd. in den Jahren von 2007 bis 2010 generiert werden. Ein großer Teil dieser Kosteneinsparungen wird voraussichtlich durch Reduzierung des derzeitigen Personalbestands von Airbus um 10.000 Stellen (einschließlich Zeitarbeitskräfte und vor Ort tätige Mitarbeiter von Zulieferern) erreicht werden. Die geplanten Maßnahmen zur Senkung der Gemeinkosten und insbesondere des Personalbestands schlugen sich im Jahr 2007 mit Restrukturierungskosten in Höhe von

\* Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

€ 680 Mio. zu Buche, siehe „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

Bis zum Jahresende 2007 hatte Airbus bereits eine Reihe von Schritten zur Implementierung von Power8 unternommen. Insbesondere wurden die ehemals acht, zumeist nationalen, Kompetenzzentren (*Centres of Excellence*) auf vier völlig transnationale Organisationen reduziert, das Engineering wurde verstärkt auf Flugzeugarchitektur und -integration ausgerichtet und verschiedene unterstützende Bereiche, wie das Finanz- und das Personalwesen, wurden zentralisiert. Die EADS und Airbus wählten auch die bevorzugten Bieter für die Veräußerung von sechs Airbus-Flugzeugkomponenten-Werken aus. Siehe „-Produktion – Betriebsorganisation“ und „1.2 – Jüngste Entwicklungen“.

### Entwicklung der umfangreichsten, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Produktlinie

Airbus ist laufend bemüht, neue Produkte zu entwickeln und zu liefern, um die sich entwickelnden Bedürfnisse der Kunden zu befriedigen. Diesbezüglich arbeitet Airbus derzeit an (i) der Implementierung des aktuellen Lieferzeitplans der A380, (ii) der Entwicklung der neuen Flugzeugfamilie A350 XWB, ein ausgesprochen fortschrittliches Langstreckenflugzeug mit mittlerer Kapazität (iii) schrittweise Ausweitung der Frachtersversionen über das gesamte Airbus-Spektrum, mit der Entwicklung der A330-200F und der zum Frachter umgerüsteten Passagiermaschine A320, (iv) der kontinuierlichen Verbesserung der bestehenden Modelle im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit auf den entsprechenden Märkten, (v) dem Zugang zum Militärgeschäft über neue Flugzeuge, wie der A400M oder die Entwicklung militärischer Derivate, wie dem Mehrzwecktransporter mit Luftbetankungsfähigkeit, der auf der A330 basiert und (vi) der Forschung zur Entwicklung neuer Flugzeuge im Kurz- und Mittelstreckenbereich.

### Ausrichtung auf wichtige geografische Märkte

Airbus strebt eine Ausweitung ihrer globalen Präsenz und eine Erhöhung ihres Marktanteils in wichtigen aufstrebenden Märkten wie China, Russland und Indien an. Im Rahmen dieser Strategie baut Airbus eine Reihe internationaler Industriepartnerschaften auf und gründet strategische Beziehungen mit starken Branchenpartnern.

So begann Airbus beispielsweise im Jahr 2007 mit der Errichtung einer Endmontagelinie für die Flugzeugfamilie A320 im chinesischen Tianjin und unterzeichnete eine entsprechende Absichtserklärung über die Abgabe von 5% der A350-XWB-Flugzeugteileproduktion an die chinesische Luftfahrtindustrie. In Russland gründete Airbus zur Entwicklung des Umrüstungsgeschäfts für die Flugzeugfamilie A320 in Frachtflugzeuge in Russland und Deutschland mit United Aircraft Corporation (UAC), Irkut und Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW) ein Joint Venture. Im indischen

Bangalore gründete Airbus zwei neue hundertprozentige Tochtergesellschaften, Airbus Engineering Centre India (AECI) und Airbus Training India. AECI ist das erste Offshore-Technikzentrum, das sich auf nicht-spezifische Design-Arbeiten spezialisiert, und Airbus Training India ist ein Schulungszentrum für Piloten und Wartungsarbeiten. Schließlich wählte Airbus im Jahr 2007 fünf indische Unternehmen als vorrangige Zulieferer technischer Leistungen für verschiedene Flugzeugprogramme aus.

### Verbreiterung des Kundendienstangebots

Airbus setzt alles daran, in ihrer Branche weiterhin eine führende Rolle einzunehmen, indem die Gesellschaft ihr Kundendienstangebot entsprechend den sich entwickelnden Bedürfnissen ihrer Kunden ausweitet. Aus diesem Grund hat Airbus ein umfassendes Dienstleistungsangebot mit der Bezeichnung „Air+ by Airbus“ geschaffen. Siehe „Produkte und Dienstleistungen – Kundenservice“. Mit dieser Schnittstelle soll sämtlichen Kundenbedürfnissen im Bereich der Betreuung vor Auslieferung und nach Inbetriebnahme durch individuelle maßgeschneiderte Pakete Rechnung getragen werden.

### Markt

#### Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts

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

In den vergangenen Jahren entwickelten sich China und Indien zu bedeutenden neuen Flugzeugmärkten. Internen Schätzungen zufolge werden sich diese beiden Länder innerhalb der kommenden zwanzig Jahre zum zweit- bzw. fünftwichtigsten Markt für Flugzeuglieferungen entwickeln. Deshalb hat sich Airbus bemüht, ihre kommerziellen und industriellen Verbindungen in diesen Ländern zu verstärken. So gaben beispielsweise Airbus und die chinesischen Behörden Ende 2007 eine weitere Vereinbarung mit der China Aviation Supplies Import & Export Group Corporation (CASGC) über die Bestellung von 110 Flugzeugen des Typs A320 und 40 Flugzeugen des Typs A330-200 für chinesische Fluggesellschaften bekannt.

Zudem entwickeln sich Niedrigpreis-Fluglinien zunehmend zu einem wichtigen Sektor und sie dürften sich weltweit weiter

ausbreiten, insbesondere in Asien. Die „Single-Aisle“-Flugzeuge von Airbus sind für diese Fluglinien nach wie vor eine gute Wahl. Da einige dieser Fluglinien damit beginnen, den Markt mit neuen Langstreckenangeboten zu testen, könnte auch die Nachfrage nach den „Twin-Aisle“-Flugzeugen steigen. So orderte beispielsweise AirAsia, bereits ein großer Kunde im Bereich der „Single-Aisle“-Flugzeuge, im Jahr 2007 für ihre neue Langstrecken-Fluggesellschaft 15 Flugzeuge des Typs A330-300.

*Gesamtwachstum.* Der langfristige Markt für Passagierflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits vor allem durch das Wachstum der Wirtschaft oder des Bruttoinlandsprodukts („BIP“) sowie die Höhe der Flugpreise und das Bevölkerungswachstum bestimmt wird. In umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen hat der Flugreiseverkehr von 1967 bis 2000 jedes Jahr (außer 1991 auf Grund des Golfkriegs) zugenommen, das heißt, er ist in diesem Zeitraum um durchschnittlich 7,9% pro Jahr gewachsen. Als Folge der Schocks vom 11. September und SARS in Asien wurde die Nachfrage nach Lufttransportleistungen 2001 gedämpft. Trotzdem erholte sich der Markt rasch, so dass beim Verkehrsaufkommen in den vergangenen sechs Jahren ein Wachstum von über 36% verzeichnet werden konnte (Quelle: Weltweite Verkehrsdaten für 2001 der International Civil Aviation Organization (ICAO), interne Schätzungen von Airbus bezüglich des weltweiten Verkehrs im Jahr 2007).

Laut Airbus-Hochrechnungen aus dem Jahr 2007 soll der Flugreiseverkehr im Zeitraum 2007-2026 um durchschnittlich 4,9% jährlich wachsen. Airbus geht deshalb davon aus, dass sich die Personenbeförderung, gemessen in umsatzwirksamen Passagierkilometern, in den nächsten zwanzig Jahren mehr als verdoppeln wird.

*Konjunkturschwankungen.* Obwohl diejenigen in der Branche, die langfristige Nachfrageprognosen erstellen, der Ansicht sind, dass das langfristige Wachstum des Flugverkehrs gesichert ist, hat sich der Flugzeugmarkt auf Grund der schwankenden Rentabilität von Fluggesellschaften und auf Grund der Konjunkturzyklen in der Weltwirtschaft als zyklisch erwiesen. Einzelereignisse – wie der 11. September und SARS – können sich ebenfalls auf die Nachfrage nach Flugzeugen auswirken und einen Abschwung zusätzlich belasten. In der Vergangenheit haben Flugzeughersteller bei zyklischen Konjunkturabschwächungen in der Regel einen Rückgang der Flugzeugaufträge und der Auslieferungen verzeichnet. Darauf folgte üblicherweise eine Periode nachhaltiger neuer Aufträge und Lieferaktivitäten. Dementsprechend erreichte die Gesamtzahl der weltweit erfolgten Bestellungen für Flugzeuge mit 100 oder mehr Plätzen im Jahr 2003 ein zyklisches Tief von 524, die Zahl der Neuaufträge erholte sich 2007 auf einen Rekordwert von 2.881, was vermutlich die Spitze des aktuellen Marktzyklus war. Während des jüngsten Marktzyklus wurden die Aufträge teilweise durch Leasinggesellschaften getragen, die ihre Portfolios erweitern

wollten, und durch Fluggesellschaften, die weniger umweltfreundliche Flugzeuge in ihren Flotten durch Fluggeräte der neuen Generation, wie A350 XWB und 787, ersetzen wollten, und die in ihrer Mehrzahl im Jahr 2013 und später ausgeliefert werden.

Derzeit gibt es Anzeichen dafür, dass die Fluggesellschaften bei der Bestellung neuer Flugzeuge vorsichtiger sind, da die hohen Treibstoffpreise ihre Rentabilität negativ beeinflussen, und die Produktionszeitfenster für neue Flugzeuge verschoben sich nun über die üblichen Planungszeiträume hinaus. Airbus beobachtet auch weiterhin alle Ereignisse sehr genau, um weitere Anzeichen für eine rückläufige Flugzeugnachfrage rechtzeitig zu erkennen.

*Regulierung/Deregulierung.* Die jeweilige in- und ausländische Regulierung (und Deregulierung) internationaler Flugverkehrsdienste und wichtiger inländischer Flugverkehrsmärkte wirkt sich auf die Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen aus. 1978 deregulierten die USA ihren inländischen Flugverkehr, gefolgt von Europa im Jahr 1985. Das kürzlich zwischen den USA und Europa ausgehandelte, ab März 2008 wirksame „Open Skies Agreement“ erlaubt jeder europäischen und jeder US-amerikanischen Fluggesellschaft, jede beliebige Route zwischen jeder beliebigen Stadt in der EU und jeder beliebigen Stadt in den USA zu bedienen. Auch in anderen Regionen und Ländern wird zunehmend dereguliert, insbesondere in Asien. Es wird erwartet, dass dieser Trend anhält, dadurch wird die Nachfrage erleichtert, in einigen Fällen verstärkt. Neben einem größeren Marktzugang (der zuvor möglicherweise beschränkt war) ermöglicht eine Deregulierung die Bildung und das Wachstum neuer Fluggesellschaften oder neuer Modelle für Fluggesellschaften, so wie dies auch mit dem Modell der Niedrigpreis-Fluggesellschaften der Fall war, die seit der Deregulierung (z.B. in den USA und in Europa) in allen wichtigen Binnenmärkten und regionalen Märkten an Bedeutung gewonnen haben.

*Entwicklung der Airline-Flugnetze: Drehkreuz- und Direktflug-Netzwerke.* Nach der Deregulierung versuchten große Fluggesellschaften ihre Streckennetze und Flotten auf die anhaltende Nachfrageänderung der Kunden anzupassen. Wenn sich die Nachfrage an der Ausgangs- und Zieldestination als genügend stark erweist, wenden Fluggesellschaften häufig direkte oder Direktflug-Streckendienste an. Für den Fall, dass sich die Nachfrage zwischen zwei Destinationen hingegen als ungenügend erweist, haben Luftfahrtgesellschaften höchst effiziente Drehkreuz- und Speichen-Systeme entwickelt. Diese bieten den Passagieren Zugang zu einer weit größeren Anzahl von Flugreisestationen über eine oder mehrere Flugverbindungen.

Das gewählte Netzwerksystem beeinflusst wiederum die Nachfrage, denn das Drehkreuz ermöglicht eine Normierung der Flotte in Bezug auf kleinere, für kurze, hochfrequentierte

Zubringerstrecken zu den Drehkreuzen (zwischen Drehkreuzen und Speichen) geeignete Flugzeuge und auf die größeren, für längere Strecken mit höherer Verkehrsdichte zwischen den Drehkreuzen (von Drehkreuz zu Drehkreuz) geeignete Flugzeuge. So wie die Deregulierung die Fluggesellschaften dazu brachte, ihre Strategien für die Streckennetze zu diversifizieren, förderte sie gleichzeitig die Entwicklung einer breiteren Flugzeugpalette, um solche Strategien umsetzen zu können.

Wie andere Flugzeughersteller in der Branche glaubt Airbus, dass Streckennetze mit der Kapazitätsausweitung bestehender Strecken und der Einführung neuer Strecken weiter wachsen werden, was sich größtenteils dadurch auszeichnen wird, dass sich zumindest an einem Ende der Strecke eine größere Stadt, die als Drehkreuz funktioniert, befindet. Diese neuen Streckenmärkte sollten vom jüngsten Produktangebot von Airbus, der A350 XWB, gut bedient werden, nachdem bei dessen Entwicklung bereits an diese Kunden gedacht wurde. Die jetzt in Betrieb stehende A380 wurde so konstruiert, dass sie der starken Nachfrage zwischen den wichtigsten Drehkreuz-Städten, sehr oft auch den Hauptballungszentren wie beispielsweise London, Paris, New York und Beijing (Peking) gerecht wird. Airbus hat in Marktanalysen 32 derartige Städte identifiziert. Airbus ist der Meinung, dass das Unternehmen mit seiner kompletten Produktfamilie – von der A318 mit 107 Sitzen bis zur A380 mit 525 Sitzen – gut positioniert ist, um den aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen gerecht zu werden.

*Allianzen.* Die Entwicklung von weltweiten Airline-Allianzen hat das oben beschriebene Muster der Entwicklung von Netzwerken verstärkt. Laut Daten von Airclaims, einer in Großbritannien ansässigen Luftfahrtberatungsfirma, wurde per Januar 2007 mehr als ein Drittel der weltweit verkehrenden Flotte von Düsenverkehrsflugzeugen mit über 100 Sitzen von den 20 größten Fluggesellschaften betrieben. In den 90er Jahren begannen die großen Fluggesellschaften, Allianzen zu bilden, die jedem Mitglied Zugang zu den Drehkreuzen und Strecken der anderen Mitglieder gewährten, wodurch die Fluggesellschaften ihre Investitionen in Drehkreuze konzentrieren und ihr Produktangebot erweitern konnten. In den letzten Jahren haben Fluggesellschaften zudem damit begonnen, verschiedene Fusionsmöglichkeiten zu prüfen. Zu den Beispielen zählen die Fusion von Air France und KLM sowie U.S. Airways und America West, wobei derzeit auch Gespräche zwischen anderen Fluggesellschaften geführt werden.

*Staatliche Finanzierung.* In einem im Jahr 1992 abgeschlossenen bilateralen Abkommen zwischen der EU und den USA wurde die Höchstgrenze der rückvergütbaren Startfinanzierung (deren Gewährung seitens europäischer Regierungen üblich ist) auf 33% der Gesamtkosten von Entwicklungsprogrammen für neue Großverkehrsflugzeuge festgesetzt. Ferner ist in diesem Abkommen auch die indirekte Unterstützung bei der Entwicklung oder Produktion von Großverkehrsflugzeugen auf höchstens 3% der Industrieerlöse festgelegt worden (dies

entspricht den in den USA von Seiten des Verteidigungsministeriums und der National Aeronautics and Space Administration („NASA“) benutzten Mechanismen). Dieses bilaterale Abkommen bildete den Rahmen für staatliche Unterstützungsleistungen und entsprach den europäischen wie auch den amerikanischen Bedürfnissen.

Doch der einseitige Rücktritt von der Vereinbarung von 1992 durch die US-Regierung gegen Ende 2004 hat letztlich zu formalen Klagen und Gegenklagen der USA und der EU bei der Welthandelsorganisation (WTO) geführt. Die EU und die USA haben Verhandlungen aufgenommen, um eine formelle Beilegung der bei der WTO anhängigen Probleme zu erreichen. Kommen die Parteien zu keiner Übereinkunft, wird das WTO-Tribunal, dem die Streitsache vorgetragen wird, Berichte erstellen, in denen die Legalität jeglicher staatlicher Finanzierung von Boeing und Airbus evaluiert wird. Diese Berichte und sämtliche mit diesen zusammenhängenden Empfehlungen werden den WTO-Mitgliedern (d.h. den einzelstaatlichen Regierungen) und nicht Boeing, Airbus oder der EADS direkt, vorgelegt.

### Marktstruktur und Wettbewerb

*Marktsegmente.* Laut einer von Airbus durchgeführten Studie waren insgesamt 13.284 Flugzeuge mit mehr als 100 Plätzen zum Jahresende 2007 im Einsatz (im Vergleich zu 12.676 Flugzeugen zum Jahresende 2006). Derzeit konkurriert Airbus in allen drei Hauptsegmenten des Marktes für Flugzeuge mit mehr als 100 Sitzen. „Single-Aisle“-Flugzeuge wie die A320-Familie mit 100 bis 210 Sitzplätzen haben üblicherweise pro Reihe zweimal drei Sitzplätze, die durch einen Gang getrennt sind, und werden hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt. „Twin-Aisle“ (oder „Wide-Body“)-Flugzeuge, wie die A330/A340/A350 XWB-Familien, haben einen breiteren Rumpf mit mehr als 210 Sitzen und verfügen typischerweise über acht Sitze pro Reihe und sind durch zwei Gänge getrennt. Die A330/A340/A350 XWB-Familien können auf allen Kurz- und Mittelstreckenflügen eingesetzt werden, wobei die A340-500/600 insbesondere auch im Ultralangstreckenbereich eingesetzt werden kann. „Sehr große („very large“) Flugzeuge“ wie die A380-Familie sind dazu konzipiert, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg mit besonderem Komfort zu befördern und ermöglichen den Fluggesellschaften deutliche Kosteneinsparungen pro Sitz. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe „1.1.7 Übrige Aktivitäten – Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten“.

Im Markt für Firmen- und VIP-Businessjets konkurriert Airbus außerdem mit dem ACJ, einem vom A319 abgeleiteten Corporate Jetliner und der A318 Elite. Sie verkaufte kürzlich auch die A320, die A340 und die A380 für den Einsatz im

Markt für Firmenjets, die für private, Unternehmens-Shuttle-, Regierungs- und VIP-Zwecke eingesetzt werden.

*Geografische Unterschiede.* Der hohe Anteil der „Single-Aisle“-Flugzeuge sowohl in Nordamerika als auch Europa spiegelt die Vorherrschaft inländischer Kurz- und Mittelstreckenflüge wider, insbesondere in Nordamerika, wo sich infolge der Deregulierung die Drehkreuze entwickelt haben. Im Vergleich mit Nordamerika und Europa ist der Anteil der „Twin-Aisle“-Flugzeuge in der Region Asien-Pazifik größer, da die Bevölkerung in dieser Region in wenigen großstädtischen Zentren konzentriert ist. Die Tendenz zur Verwendung von „Twin-Aisle“-Flugzeugen wird auch durch die Tatsache verstärkt, dass viele der Flughäfen dort die Anzahl der Flüge beschränken – entweder aus Umweltgründen oder auf Grund von Infrastrukturproblemen – was eine Erhöhung der Flugfrequenz schwierig macht. Diese Einschränkungen machen eine höhere durchschnittliche Passagierkapazität pro Flug notwendig. Trotzdem glaubt Airbus, dass die Nachfrage nach „Single-Aisle“-Flugzeugen in Asien im Laufe der nächsten 20 Jahre wachsen wird, insbesondere weil die Binnenmärkte in China und Indien sich weiterentwickeln werden. Es wird erwartet, dass dies zur gleichen Zeit eintritt, in der die asiatische Nachfrage nach großen/Langstrecken-Flugzeugen weiter steigen wird.

*Wettbewerb.* Airbus ist seit dem Rückzug der Firma Lockheed im Jahr 1986 und der Übernahme von McDonnell Douglas durch Boeing im Jahr 1997 in einem Duopol tätig. Infolgedessen ist der Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen jetzt effektiv zwischen Airbus und Boeing aufgeteilt. Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge entfielen im Jahr 2007 auf Airbus und Boeing jeweils 51% bzw. 49% der Auslieferungen insgesamt, 51% bzw. 49% der Brutto-Bestellungen insgesamt und je 50% und 50% des Gesamtauftragsbestands am Jahresende.

Die Tatsache, dass dieses Geschäft von seiner Natur her mit Hochtechnologie und hohen Werten arbeitet, macht die Herstellung von Flugzeugen zu einer sehr attraktiven Branche, in der sich eine Teilnahme lohnt, wie Chinas jüngst zum Ausdruck gebrachtes Interesse an der langfristigen Produktion von großen Zivilflugzeugen zeigt. Allerdings lassen es die massiven Hindernisse beim Zugang zum Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen unwahrscheinlich erscheinen, dass ein neu hinzukommender Konkurrent in absehbarer Zeit wirksam mit den beiden etablierten Flugzeugherstellern in Wettbewerb treten kann.

## Kunden

Zum 31. Dezember 2007 verfügte Airbus über 287 Kunden. Seit der Gründung von Airbus sind 5.017 Flugzeuge an Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und 3.421 Flugzeuge sind bestellt. Die nachstehende Tabelle zeigt

die größten Bestellobligos, ausgedrückt in der Gesamtanzahl der Festaufträge, nach Anzahl der Flugzeuge für das Jahr 2007.

Kunde	Festaufträge*
U.S. Airways	97
Emirates	85
Qatar Airways	83
GECAS	60
Hong Kong Airlines	51
AirAsia	50
Qantas	50
Tiger Airways	50
Wizz Air	50
Aviation Capital Group	45

(\*) Optionen sind in den gebuchten Aufträgen oder im Auftragsbestand nicht enthalten.

## Organisation von Airbus

### Management und Integration der Aktivitäten von Airbus

Nach den Änderungen, die zur Vereinfachung der Organisationsstruktur der EADS durchgeführt wurden, wurde Tom Enders, der ehemalige co-CEO der EADS, mit Wirkung zum 1. September 2007 zum Präsidenten und Chief Executive Officer (CEO) von Airbus ernannt. Er untersteht ausschließlich Louis Gallois, dem CEO der EADS.

Ferner wurde ein neues Airbus Executive Committee (EC) bestellt, das sich aus neun Mitgliedern zusammensetzt. Die Mitglieder dieses EC sind Fabrice Brégier (Chief Operating Officer), Harald Wilhelm (Chief Financial Officer), John Leahy (COO Customers), Tom Williams (Executive Vice President (EVP) Programmes), Patrick Gavin (EVP Engineering), Gerald Weber (EVP Operations), Thierry Baril (EVP-Personalwesen), Klaus Richter (EVP-Beschaffung) und Christian Scherer (EVP-Strategie und zukünftige Programme). Die neue, schlankere Managementstruktur soll eine raschere Entscheidungsfindung und eine bessere Integration der Abläufe und Funktionen im gesamten Unternehmen ermöglichen.

Um die nationalen Gesellschaften von Airbus (NatCos) in den Alltag von Airbus zu integrieren, hat Airbus auch bekannt gegeben, dass es sich bei den nationalen Vertretern um Mitglieder des Airbus Executive Committee handeln wird. Fabrice Brégier wird die nationale Vertretung für Frankreich übernehmen, Gerald Weber für Deutschland und Tom Williams für Großbritannien. Manuel Hita-Romero bleibt in seiner Position als nationaler Vertreter für Spanien und untersteht, wie auch die anderen nationalen Vertreter in dieser Funktion direkt Tom Enders. Sie werden von Landesmanagern unterstützt, die jeweils am Hauptstandort des betreuten Landes sitzen.

## Produkte und Dienstleistungen

### Überblick Airbus-Flugzeugfamilie

Seit der Gründung von Airbus standen technologische Innovationen im Mittelpunkt der Strategie. Mit jedem Produkt der Airbus-Familie wird die Absicht verfolgt, neue Standards in Bereichen zu setzen, die für den Erfolg von Fluggesellschaften ausschlaggebend sind. Dazu zählen Themen wie Kabinenkomfort, Frachtraumkapazität, wirtschaftliche Leistung, Einwirkungen auf die Umwelt und betriebs- und bedienungsmäßige Übereinstimmung. Innovationen von Airbus bilden häufig ausgeprägte Wettbewerbsvorteile, viele werden zu einem Standard in der Luftfahrtindustrie. Zu den wichtigsten Beispielen zählen Fly-by-Wire-Steuerungen, betriebs- und bedienungsmäßige Übereinstimmung mit den übrigen Airbus-Flugzeugen und die Einführung von zweistrahligen Widebody-Flugzeugen.

### A300/A310-Familie

Die A300 war das von Airbus im Jahr 1969 ursprünglich eingeführte Flugzeug und war zur damaligen Zeit das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug. Ausgehend von der A300 mit 250-300 Sitzen wurde die Familie erweitert durch die A310 mit 200-250 Sitzen, durch neue Bauweisen und umgerüstete Frachtflugzeuge, Flugzeuge in kombinierter/ gemischter Konfiguration, Tankflugzeuge und militärische Transportversionen.

Nach der Auslieferung des letzten Frachtflugzeugs A300-600 (A300-600F) im Juli 2007 wurde die Produktion der A300/ A310-Familie eingestellt. Airbus wird allerdings die Betreuung der weltweit bei Fluggesellschaften in Betrieb stehenden Flugzeuge dieser Familie weiterhin gewährleisten.

Im Jahr 2007 wurden sechs A300-600Fs ausgeliefert.

### A320-Familie

Mit mehr als 5.800 verkauften und 3.302 derzeit in Betrieb stehenden Flugzeugen ist die A320-Familie ausgesprochen beliebt bei den Kunden, sie bieten einen hohen Standard beim Kabinenkomfort sowie im Bereich Technologie und wirtschaftliche Leistung. Besonders ihr Erfolg bei den Niedrigpreis-Fluggesellschaften demonstriert die wirtschaftliche Attraktivität der A320-Familie.

Innerhalb dieser Familie verfügen vier identische Flugzeuge mit unterschiedlicher Länge (A318, A319, A320 und A321) über gleiche Systeme, dasselbe Cockpit, dieselben Betriebsrichtlinien und den gleichen Rumpf. Die A320-Familie deckt den Markt der 100- bis 220-sitzigen Flugzeuge mit Flugrouten von bis zu 3.000 nm/5.700 km ab.

2007 erhielt Airbus 914 Festaufträge für die Flugzeugfamilie A320 und lieferte 367 Flugzeuge an Kunden aus.

### A330/A340-Familie

Mit mehr als 1.200 verkauften und 856 derzeit in Betrieb stehenden Flugzeugen ist die A330/A340-Familie die Lösung von Airbus für Reisen im Regional-, Mittel-, Lang- und Ultralangstreckenbereich, und für die Aufnahme von 250 bis 350 Passagieren ausgelegt. Das Konzept der A330/A340-Familie ist einzigartig: ein Flugzeug wird entweder von zwei oder vier Triebwerken angetrieben. Die zweistrahlige A330 bietet eine attraktive wirtschaftliche Leistung für Routen im Regional- bis Langstreckenbereich, während sich die vierstrahlige A340 für die anspruchsvollsten Langstrecken und den Ultralangstreckenbereich eignet.

Die A330/A340-Familie umfasst sechs Passagierversionen. Jede verfügt über den gleichen Rumpf mit 222 Zoll Durchmesser, dasselbe Cockpit und weitere fortschrittliche Merkmale, diese bieten die betriebs- und bedienungsmäßige Übereinstimmung, die Fluggesellschaften dazu ermutigt, den effizientesten Flugzeug-Mix für ihre Netzwerke einzusetzen. Die A330/ A340-Familie bietet höchsten Komfort für die Passagiere sowie große Unterflur-Frachträume.

Nachdem im Jahr 2007 die Serienproduktion der A330-200F anlief, ist dieses Flugzeug der neue Frachter von Airbus für mittelgroße Märkte. Mit seiner Fähigkeit, 64 Tonnen über 4.000 nm/7.400 km, oder 69 Tonnen bis zu 3.200 nm/5.930 km zu transportieren, zielt die A330-200F darauf ab, die alten Flugzeuge mit 50 bis 70 Tonnen Kapazität auf dem Markt (wie die alten DC-8F und DC-10F) zu ersetzen. Die A330-200F bietet Fluggesellschaften die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen in Märkten für Ultralangstrecken mit geringerer Verkehrsfrequenz, die derzeit mit viel größeren Flugzeugen bedient werden, auszubauen, neue Routen zu entwickeln und dem Marktwachstum Rechnung zu tragen. Die ersten Inbetriebnahmen sind für die zweite Jahreshälfte 2009 geplant.

2007 erhielt Airbus 221 Festaufträge für die Flugzeugfamilie A330/A340, einschließlich 66 Aufträge für die A330-200F. Die Kundenbasis erhöhte sich von 85 auf 89.

### A350 XWB

Ende 2006 lancierte Airbus ihr neues Angebot im Markt für Langstreckenflugzeuge mittlerer Kapazität, die Serie A350 XWB, die 270 bis 350 Passagieren Platz bietet und 2013 in Betrieb genommen werden soll.

Die A350 XWB ist eine völlig neue Konstruktion, bei der zur Senkung des Gewichts und der Wartungskosten mehr als 50% der Flugzeugteile aus Verbundstoffen bestehen. Die A350 XWB wird mit der interaktiven A380-Cockpit-Technologie ausgestattet sein und von der Systementwicklung für die A380 profitieren. Sie ist auf höhere Reisegeschwindigkeit ausgelegt und mit Triebwerken der neuesten Generation ausgestattet. Die A350 XWB ist auf einen

ausgesprochen geringen Treibstoffverbrauch und wirtschaftliche Effizienz mit geringen Auswirkungen auf die Umwelt ausgelegt.

Im Jahr 2007 sind für die A350 XWB 290 Festaufträge, einschließlich erneuerter und teilweise erweiterter Aufträge von neuen Fluggesellschaften eingegangen, die zuvor Kaufzusagen für das Vorgängermodell A350 getätigt hatten.

### A380

Die A380 ist das größte Verkehrsflugzeug der Welt mit dem Airbus in den Markt der sehr großen Flugzeuge eintritt. Ihr neuer Rumpf bietet einen flexiblen und innovativen Kabinenraum, wodurch die Passagiere von größeren Sitzen, breiteren Gängen und mehr Bodenfläche profitieren, der auf die Bedürfnisse jeder Fluggesellschaft zugeschnitten werden kann. Mit Sitzplätzen für 525 Passagiere in drei Klassen und einer Reichweite von 8.000 nm/19.400 km, bietet die A380 eine überlegene Wirtschaftlichkeit, geringeren Treibstoffverbrauch, weniger Fluglärm und geringere Emissionen.

Nach dem schwierigen Jahr 2006, in dem Airbus die Lieferzeitpläne für die A380 zweimal revidieren musste – was mit wesentlichen Kosten und Belastungen verbunden war (Siehe „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“) – markierte das Jahr 2007 den Beginn der industriellen Gesundung bei Airbus. Der Höhepunkt war die erste Auslieferung einer A380 an Singapore Airlines im Oktober 2007, der eine problemlose Übernahme in den zivilen Flugbetrieb zwischen Singapur und Sydney folgte. Trotz des Erreichens dieses und anderer Meilensteine sieht sich Airbus weiterhin großen Herausforderungen gegenüber, da die Fertigung der A380 hochlaufen und die Lieferverpflichtungen für 2008 erfüllt werden sollen.

Neben der Passagierversion der A380 plant Airbus, eventuell mit der Entwicklung einer Frachterversion, einer A380F, zu beginnen. Nachdem UPS Anfang 2007 einen Auftrag über A380-Frachter storniert hatte, setzte Airbus jedoch die Entwicklung der A380F für den Moment aus.

Ende 2007 hatte Airbus 189 Festaufträge von 16 Kunden für die A380 vorliegen.

### Das Familien-Konzept – Gemeinsamkeit der Flotte

Bei den Airbus-Flugzeugfamilien werden die Gemeinsamkeiten der Flotte gefördert. Diese Philosophie geht von einem

zentralen Grundbaumuster eines Flugzeugs aus, das im Hinblick auf die unterschiedlichen Anforderungen spezifischer Marktsegmente zu entsprechenden Derivaten maßgeschneidert wird. Dieser Ansatz bedeutet, dass alle neuen Airbus-Flugzeug-Generationen (d.h. ausschließlich der A300/310) über ein identisches Cockpitdesign und eine Fly-by-Wire-Steuerung verfügen und identische Bedienungscharakteristika aufweisen. Die Piloten können innerhalb der Airbus-Familie mit einer minimalen zusätzlichen Schulung zwischen jedem Flugzeug wechseln. Die Qualifizierung der Cockpit Crew (*Cross-Crew-Qualification*, „CCQ“) für Flugzeuge verschiedener Familien ermöglicht den Fluggesellschaften eine höhere Einsatzflexibilität. Außerdem erlaubt die Betonung auf eine Gemeinsamkeits-Philosophie bei der Flotte eine Verringerung der Entwicklungskosten und reduziert darüber hinaus bei den Betreibern der Flugzeuge in erheblichem Maße die Kosten bei der Ausbildung der Crews, bei der Ersatzteilbeschaffung sowie bei der Wartung und Aufstellung der Flugpläne.

Weitgehende Gemeinsamkeit des Cockpits innerhalb der gleichen Familie und über die verschiedenen Flugzeugfamilien hinweg ist eine Eigenschaft, die nur bei Airbus anzutreffen ist und die nach Auffassung des Managements einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil darstellt.

### Technische Produktübersichten

*Single-Aisle-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: die A320-Familie.* Zu der Airbus-Familie der „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf der A320 basieren (die nach vierjährigem Entwicklungsprogramm 1988 in Betrieb genommen wurde), gehören die Derivate A318, A319 und A321 sowie der auf der A319 basierende Airbus Corporate Jetliner und der A318 Elite-Business-Jet, die Airbus 1997 bzw. 2005 lancierte.

Mit einem Durchmesser von 3,96 m hat die A320-Familie den breitesten Rumpf von allen konkurrierenden „Single-Aisle“-Maschinen. Dies macht die Fluggastkabine geräumig und bietet hohen Komfort, und der Unterflur-Frachtraum ist größer als bei allen Konkurrenztypen. Die A320-Serie beinhaltet digitale elektrische Flugsteuerungssysteme, ein ergonomisches Cockpit und ein Höhenleitwerk aus gewichtsparendem Kohlenstoff-faser-Verbundstoff. Die Verwendung von Verbundwerkstoffen wurde auch beim Seitenleitwerk realisiert. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge der Serie 737.

## TECHNISCHE MERKMALE DER „SINGLE-AISLE“-FLUGZEUGE

Typ	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität*	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A318	2003	107	6.000	31,4	34,1
A319	1996	124	6.800	33,8	34,1
A320	1988	150	5.700	37,6	34,1
A321	1994	185	5.600	44,5	34,1

(\*) Auslegung für zwei Klassen.

*Mittelgroße Frachtflugzeuge mittlerer Reichweite: die A300/310-Familie.* Die A300/A310-Familie wurde mehr als 30 Jahre lang hergestellt, mit mehr als 800 gelieferten Flugzeugen. Im Jahr 1991 führte Airbus das auf der Passagiervariante der A300-600R beruhende Frachtflugzeug A300-600R ein, das über das leichte horizontale Leitwerk aus Kohlenstofffaser-

Verbundstoff verfügt, welches ursprünglich für die A310 entwickelt wurde. Seit der Stilllegung der A300-600F-Produktion im Juli 2007 wird die A300/A310-Familie nicht mehr hergestellt. Airbus wird allerdings die Betreuung der weltweit bei Fluggesellschaften in Betrieb stehenden Flugzeuge dieser Familie weiterhin gewährleisten.

## TECHNISCHE MERKMALE DER A300-600F

Typ	Inbetriebnahme	Typische Kapazität	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A300-600F	1994	54,6 Tonnen	4.850	54,1	44,8

*„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Mittel- bis Ultralangstreckenbereich: die Familien A330/A340/A350 XWB.* Airbus hat die zweistrahlige A330 und die vierstrahlige A340 mit der gleichen, völlig neuen Flügelkonstruktion entwickelt und den Querschnitt des Rumpfes der bestehenden A300/A310 beibehalten. Im Jahr 1997 begann Airbus mit der Entwicklung der Ultralangstreckenflugzeuge A340-500 und der großräumigen Version A340-600. Die A340-500 fliegt extrem lange Strecken, einschließlich Nonstop-Flüge von Los Angeles nach Singapur. Die A340-600 absolvierte ihren Erstflug im Jahr 2001 und die ersten Auslieferungen begannen im Jahr 2002.

Im Jahr 2006 kündigte Airbus die kommerzielle Lancierung der A350-XWB-Familie an, eine neue Langstreckenfamilie mittlerer Kapazität mit einem extra breiten Rumpf. Die A350 XWB verfügt über die Technologie der A380, einen breiteren Rumpf als bei konkurrierenden Flugzeugen der neuen Generation und es kommen mehr Verbundstoffe zum Einsatz.

Die Konkurrenztypen der A330, A340 und A350 XWB sind die Boeing-Flugzeuge 767, 777 und 787.

## TECHNISCHE MERKMALE DER A330/A340/A350 XWB

Typ*	Inbetriebnahme	Passagier-Kapazität*	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A330-200	1998	253	12.500	59,0	60,3
A330-300	1994	295	10.500	63,7	60,3
A340-300	1992	295	13.700	63,7	60,3
A340-500	2002	313	16.700	67,8	63,6
A340-600	2002	380	14.600	75,3	63,6
A350-800	2014	270	15.400	61,0	64,0
A350-900	2013	314	15.000	67,3	64,0
A350-1000	2015	350	14.800	74,3	64,0

(\*) Auslegung für drei Klassen.

*„Very large“-Flugzeuge: die A380-Familie.* In der Geschichte von Airbus und der Luftfahrtindustrie wurde ein bedeutender Meilenstein erreicht, als die A380 am 15. Oktober 2007 an Singapore Airlines ausgeliefert wurde. Aufgrund neuer Standards für Systeme, Struktur, Triebwerk und Kabineneinrichtungen war Airbus in der Lage, das

wirtschaftlichste, je gebaute Flugzeuge liefern zu können, und eines, das die anfänglich festgelegten Ziele hinsichtlich Leistung und Umweltschutz übertrifft.

Hauptkonkurrent der A380-Familie ist die Boeing 747-8 mit 400 Sitzplätzen.

## TECHNISCHE MERKMALE DER A380

Typ*	Inbetriebnahme	Typische Kapazität*	Maximale Reichweite (km)	Länge (Meter)	Spannweite (Meter)
A380-800	2007	525	15.000	73,0	79,8

(\*) Auslegung für drei Klassen.

### Entwicklung neuer Produkte: A400M

Das Militärprogramm-Direktorium von Airbus führt als Outsourcing-Anbieter für Airbus Military S.L. Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Rahmen des A400M-Projekts durch. Das militärische Transportflugzeug A400M ist in dem Abschnitt „1.1.3 Militärische Transportflugzeuge – Produkte – Militärische Transportflugzeuge/Spezialmissionsflugzeuge auf Transportflugzeug-Plattformen – Airbus A400M“ beschrieben. Die Verzögerungen bei der Produktion der A400M im Jahr 2007 hatte negative Auswirkung auf das Ergebnis von Airbus vor Zinsen und Steuern, das **EBIT\*** belief sich auf € 1,2 Mrd. Siehe „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

### Asset Management

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

Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle Verwaltung und das Risiko-Management des Bestandes an Gebrauchtflugzeugen. Die meisten Flugzeuge können von den Kunden bar bezahlt werden, während einige Flugzeuge, je nach deren Finanzierung, nur im Rahmen eines Operating Leasing-Vertrags angeboten werden können. Zum Ende des Jahres 2007 enthielt das Asset Management-Portfolio von Airbus 14 Flugzeuge, was im Vergleich zum Jahresende 2006 einer Nettoerhöhung um acht Flugzeuge gleichkam. Der Bereich Asset Management bietet auch umfassenden Service, darunter Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei der Wartung.

### Absatzfinanzierung

Airbus zieht Barverkäufe vor und möchte ihre Aktivitäten nicht auf die Finanzierung ausweiten. Airbus ist sich jedoch des Bedürfnisses bewusst, als Hersteller ihre Kunden bei der Finanzierung neuer Flugzeugkäufe zu unterstützen und sich in bestimmten Fällen an der Finanzierung zu beteiligen. Für die

Verlängerung eines Kredits und bevor ein Risiko eingegangen wird, wird das betroffene Unternehmen gründlich untersucht und überwacht, wobei strenge Standards bezüglich Disziplin und Vorsicht einzuhalten sind. Das hierfür zuständige Finanzierungsteam von Airbus verfügt über langjährige einschlägige Erfahrung auf dem Gebiet der Flugzeugfinanzierung. Bei der Finanzierung eines Kunden durch Airbus dienen die finanzierten Flugzeuge im Allgemeinen als Sicherheit, wobei der Motorenhersteller an der Finanzierung beteiligt ist. Mit diesen Elementen wird das von Airbus eingegangene Risiko verringert. Die Absatzfinanzierung durch Airbus soll die spätere Abtretung der Schuld an Drittfinanzierungs- oder Leasingunternehmen an den Finanzmärkten erleichtern. Das finanzielle Engagement von Airbus verläuft antizyklisch. Derzeit ist Airbus in der Lage, bedeutende Abtretungen der Schuld vorzunehmen. Das Management ist auf Grund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass die Rückstellungshöhe Airbus vor Verzugsschäden angemessen schützt und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „Teil 1/1.1.7.4 Absatzfinanzierung“.

### Kundenbetreuung

Die Kundenbetreuung von Airbus bietet den Fluggesellschaften einen umfassenden Service, so dass diese ihre Airbus-Flotten sicher, effizient und planmäßig betreiben können. Das Direktorium des Airbus Customer Service leitet eine Gruppe zur Unterstützung im Engineering- und technischen Bereich, eine Organisation für technische Unterlagen, ein Netz von Schulungszentren, Ersatzteil-Support-Center und Kundenservice-Teams, die direkt bei den Fluggesellschaften tätig sind. Airbus versucht auf diesem Weg, sämtlichen Kundenbedürfnissen im Bereich der Betreuung vor Auslieferung und nach Inbetriebnahme, einschließlich Engineering und technischer Betreuung, Schulung und Betreuung hinsichtlich des Flugbetriebs und der Versorgung mit Ersatzteilen, gerecht zu werden. Airbus Customer Services betreut derzeit rund 4.800 Airbus-Flugzeuge, vom kleinsten Kurzstreckenflugzeug A318 bis zum großen A380 mit zwei Ebenen.

Airbus fasste sein Dienstleistungsangebot in ein umfassendes Paket mit der Bezeichnung „Air+ by Airbus“ zusammen. Durch den „a-la-carte“-Ansatz von „Air+ by Airbus“ können die Kunden aus der breiten Angebotspalette genau jene Produkte auswählen, die sie benötigen. Ergänzt um die Angebote der Partner von Airbus, umfasst es alle technischen

\* Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

Bereiche von Fluggesellschaften. Mit dem Programm „Air+ by Airbus“ wird die gebotene Betreuung an verschiedene Auslagerungsstrategien und Geschäftsmodelle angepasst, die den Betreibern helfen, ihre Betriebskosten deutlich zu senken, ihre Flugzeuge einsatzbereit zu halten und die Qualität ihres Betriebs zu erhöhen.

Im Lauf des Jahres 2007 führte Airbus im Kundenbetreuungsbereich eine Reihe von Innovationen ein. So beispielsweise AirPl@n, ein Wartungsprogramm der neuen Generation, und Planungsdienste, die die Wartungskosten der Betreiber senken und die Betriebsbereitschaft von Flugzeugen erhöhen. Airbus führte auch ein neues Verbesserungspaket für in Betrieb stehende Flugzeuge (ISEP) ein, das aus einem Avionik-Upgrade-Paket für in Betrieb stehende Flugzeuge der A320-Familie besteht. ISEP umfasst Airbus Service Bulletins zum Thema Flottenharmonisierung, Optimierung von Flugzeugleistungen, Reduktion von Wartungskosten und Erhöhung des Restwerts in Betrieb stehender Flotten.

Schließlich, führte Airbus im Jahr 2007 aufgrund der rasch steigenden Anzahl von Airbus-Betreibern in allen Regionen weltweit, einschließlich neu gegründeter Fluggesellschaften, die über keine eigenen Schulungsleistungen verfügen, das „Airbus Maintenance Training“-Netzwerk ein, das eine Erweiterung des bestehenden „Maintenance and Repair Organisation (MRO)“-Netzwerks von Airbus darstellt. Über diese neue Initiative haben Airbus-Betreiber Zugang zu Schulungskursen für Flugzeugwartung in ihrer Nähe. Bei diesen Schulungskursen wird eine neue Generation von Schulungshilfsmitteln und -methoden eingesetzt, die das gleiche Schulungsniveau haben, wie es derzeit von den Airbus-Schulungszentren angeboten wird.

## Produktion

### Betriebsorganisationen

Jede Aufgabe beim Bau eines Airbus-Flugzeugs (vom Entwurf, der Definition und Produktion bis zur Produkt- bzw. Betriebsbetreuung) wird einem designierten Kompetenzzentrum (*Centre of Excellence* – „CoE“) entsprechend dem jeweiligen fachlichen Können des Zentrums zugewiesen. Der Aufbau und die Entwicklung von Kompetenzzentren sind eine wesentliche Eigenschaft der Produktion von Airbus.

Im Zusammenhang mit der Implementierung des oben erwähnten Programms Power8, setzte Airbus im Jahr 2007 die Reduzierung der ehemals acht, meist nationalen CoEs auf vier absolut transnationale Organisationen fort. Die reorganisierten CoEs umfassen Rumpf und Kabine, Flügel und Lastenträger, hinterer Rumpf und Leitwerk und Flugzeugkomponenten. Ferner wurde das Engineering neu strukturiert, um die Konzentration auf die Flugzeugarchitektur und -integration zu verstärken, während der Beschaffungsbereich rund um die

transnationalen funktionsübergreifenden Teams reorganisiert wurde. Unterstützende Bereiche, wie das Personalwesen und Finanzen, wurden erstmals in der Geschichte von Airbus vollständig zentralisiert.

Eine weitere wesentliche Veränderung, die im Jahr 2007 vorgenommen wurde, war die Schaffung neuer Organisationen für Abläufe und Methoden für die Bereiche Engineering und Operations, ein erster Schritt in Richtung der Einführung gemeinsamer Richtlinien, Methoden und Abläufe, die künftig an allen Airbus-Standorten angewendet werden. Daher werden alle Airbus-Werke und -Fertigungslinien die gleichen Hilfsmittel, Richtlinien und Abläufe einsetzen und somit von den optimalsten Verfahren, der Erfahrung und den gewonnenen Erkenntnissen aus allen Airbus-Standorten umfassend profitieren. Diese Harmonisierung betraf auch andere Bereiche, wie etwa die Versorgungskette, die Logistik und den Transport.

Schließlich gab Airbus zu Jahresende 2007 im Bemühen um den Aufbau eines Netzwerks von Partnern für die Zukunft und die Konzentration auf die eigenen Ressourcen im Kerngeschäft bekannt, dass die bevorzugten Bieter für die Veräußerung von sechs Flugzeugkomponenten-Werken in Frankreich, Deutschland und Großbritannien ausgewählt wurden. Latécoère wurde für Méaulte und St. Nazaire Ville in Frankreich ausgewählt, MT Aerospace (OHB Technology) für Nordenham, Varel und Augsburg in Deutschland und GKN für die Flügelkomponente und den Unterbaugruppen-Herstellungsstandort in Filton, Großbritannien. Das Board of Directors der EADS erteilte dem Management der EADS und Airbus die Genehmigung, mit den bevorzugten Bietern bezüglich der verbleibenden Angelegenheiten und der erforderlichen abschließenden Prüfung in Verhandlung zu treten, mit der Zielsetzung, möglichst bald zu einer endgültigen Vereinbarung zu gelangen. Siehe „1.2 Jüngste Entwicklungen“.

### Engineering

Airbus Ingenieure arbeiten an spezifischen und nichtspezifischen Flugzeug-Designs für Lösungen, die den Bedürfnissen der Kunden gerecht werden; dabei werden Arbeitsverfahren genutzt, die unter dem Namen Airbus Concurrent Engineering („ACE“) bekannt sind.

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

Ein wichtiger Bestandteil der Engineering-Organisation von Airbus ist das Architektur- und Integrationszentrum, das,

gemeinsam mit einem Team aus leitenden Flugzeugarchitekten und Programmierungstechnikern, einen konsistenten und bereichsübergreifenden Ansatz bei der Flugzeugentwicklung gewährleistet.

Das Testzentrum von Airbus Engineering erfasst alle wichtigen Systeme und Integrationslabors sowie die Flugtestzentren, um so bei den Tests kritischer Flugzeugsysteme einen gemeinsamen Ansatz zu gewährleisten. Während der vergangenen sieben Jahre hat Airbus Engineering-Zentren in Wichita (Kansas), USA, in Moskau, Russland und in Beijing (Peking), China eröffnet, über die das Unternehmen Zugang zu einem Pool erfahrener Luftfahrtingenieure finden konnte. Das technische Zentrum in Wichita wurde Anfang des Jahres 2001 eröffnet und hat bereits einen wichtigen Beitrag zur Airbus-Flügelkonstruktion geleistet. Das technische Zentrum in Russland, das als Joint Venture mit Kaskol eingerichtet wurde, wurde Ende des Jahres 2002, das technische Zentrum in China Ende 2005 eingeweiht. Ein viertes technisches Zentrum wurde 2006 in Mobile (Alabama), USA, eröffnet. Das fünfte technische Zentrum wurde im Jahr 2007 in Bangalore, Indien, eröffnet. Dieses Zentrum konzentriert sich auf nicht-spezifische Design-Arbeiten.

### 1.1.3 MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE

#### Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „**Geschäftsbereich MTA**“) produziert und vermarktet Flugzeuge für Sondermissionen, die auf bereits bestehenden Plattformen aufbauen und für militärische Sonder- und Sicherheitsaufgaben, die etwa für Luftbetankung, Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr bestimmt sind. Der Geschäftsbereich MTA ist für das Projekt des schweren europäischen militärischen Transportflugzeuges A400M ebenso zuständig wie für die Entwicklung, Herstellung und den Verkauf von mittleren und leichten militärischen Transportflugzeugen. Schließlich entwirft und produziert der Geschäftsbereich MTA auch Flugzeugkomponenten.

Im Jahr 2007 verzeichnete der Geschäftsbereich MTA einen Umsatzerlös in Höhe von € 1,1 Mrd., also 2,9% der Gesamtumsätze der EADS.

#### Strategie

Die Strategie des Geschäftsbereich MTA besteht darin, bei gleichzeitiger Verbesserung der Rentabilität, das Kerngeschäft auszubauen und den Marktanteil zu erhöhen, was durch die Förderung des EADS-Technologiepools erreicht werden soll. Daher ist der Geschäftsbereich MTA aktiv damit beschäftigt:

#### Betriebsstätten und Produktionsfluss

Die Kompetenzzentren sind für das Design und die Herstellung vollständig ausgerüsteter und getesteter Lieferobjekte, von spezifischen Teilen bis zu großen Flugzeugkomponenten, verantwortlich. Die Flugzeug-Komponenten werden zwischen dem Netzwerk von Standorten transportiert, und für die Endmontagelinien werden fünf A300-600 ST „Beluga“ Super Transporter eingesetzt. Um den A380-Produktionsfluss zu unterstützen, hat Airbus den Straßen-, Fluss- und See-Transport integriert, einschließlich eines speziell beauftragten „Ville de Bordeaux“-Lastkahnschiffs. Die typische Produktionslieferzeit für ein „Single-Aisle“-Flugzeug beträgt 7-8 Monate und für ein „Twin-Aisle“-Langstreckenflugzeug 9-12 Monate.

#### Für 2008 geplante Auslieferungen

Im Jahr 2007 lieferte Airbus 453 Flugzeuge aus (im Vergleich zu 434 im Jahr 2006) und erwartet für 2008 die Auslieferung von rund 470 Flugzeugen. Eine erhebliche Marktstörung oder Konjunkturabschwächung könnte zu einer Korrektur dieser Zahlen nach unten führen.

#### Seine Position als führender Lieferant von Flugzeugen für Sondermissionen zu festigen

Als Lieferant von Flugzeugen für Sondermissionen erfüllt der Geschäftsbereich MTA aufgabenspezifische Kundenanforderungen, wobei er sich einerseits eigener spezifischer Technologien bedient und andererseits auf die bei der EADS vorhandene breite Palette von Flugzeugplattformen zurückgreifen kann. Der Geschäftsbereich MTA wird sich um eine weitere Konsolidierung seiner Position in diesem Markt in der Zukunft bemühen, insbesondere nachdem die U.S. Air Force im Jahr 2008 das Tankflugzeug KC-45A (das auf dem A330 Mehrzwecktankflugzeug basiert) ausgewählt hat. Siehe „1.2 Jüngste Entwicklungen“.

#### Behauptung der Führungsposition bei modernen taktischen Transportflugzeugen

Der Geschäftsbereich MTA zählt bereits zu den Weltmarktführern in den Marktsegmenten leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge. Mit dem schweren Transportflugzeug A400M strebt der Geschäftsbereich MTA danach, eine breitere Palette schwerer taktischer militärischer Transportflugzeuge anbieten zu können und einen Markt mit hohem Ersatzpotenzial zu gewinnen.

## Markt

### Flugzeuge für Sondermissionen

Flugzeuge für Sondermissionen sind Flugzeuge, die von existierenden Airbus-Plattformen abgeleitet und für spezifische Missionen, in der Regel für militärische und Sicherheitskunden, angepasst werden. Dies ist ein Markt für fortschrittliche Technologien und Lösungen mit hohem Mehrwert, in dem Kunden zunehmend umfassende Systeme verlangen, die speziell auf ihre operativen Erfordernisse zugeschnitten sind. Die moderne Verteidigung und Kriegsführung erfordern auf verschiedenen Einsatzgebieten unabhängigen Zugang zu Informationen in komplexer Form. Es wird erwartet, dass diese Entwicklung und der Bedarf Europas im Verteidigungs- und Sicherheitsbereich in nächster Zeit zu einer erhöhten Nachfrage nach speziellen Missionsflugzeugen führen wird. Der Geschäftsbereich MTA denkt für diesen Markt gut positioniert zu sein, da er über effiziente Lösungen verfügt, die sowohl auf seinen eigenen Plattformen als auch auf jenen von Airbus basieren.

### Militärische Transportflugzeuge

Die Hauptkunden im Markt für militärische Transportflugzeuge sind Regierungen und nationale Organisationen. Der Markt besteht aus drei Segmenten: (i) leichte Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von ein bis vier Tonnen, (ii) mittlere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünf bis vierzehn Tonnen und (iii) schwere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünfzehn Tonnen und mehr. Laut einer Analyse der Teal Group, einer unabhängigen Beratungsfirma für die Bereiche Luftfahrt und Verteidigung, wird sich der weltweite Markt für militärische Transportflugzeuge in den nächsten zehn Jahren auf rund US\$ 52 Mrd. belaufen.

*Schwere militärische Transportflugzeuge.* Dieses Marktsegment war historisch von den politischen und haushaltspolitischen Entscheidungen der USA geprägt und wurde somit von US-Herstellern und insbesondere von Lockheed Martin mit seiner C-130 Hercules dominiert. Die A400M markiert den Einstieg des Geschäftsbereichs MTA in diesen Markt, zu einem Zeitpunkt, in dem von den USA und Europa erwartet wird, dass sie mit der Nachrüstung und dem Austausch ihrer bestehenden Flotten beginnen. Im oberen Bereich des Segments tritt die A400M gegen die C-17 von Boeing an.

*Mittelschwere militärische Transportflugzeuge.* Das Management ist der Auffassung, dass dieser Markt weiterhin moderat wachsen wird. Die Flugzeuge des Geschäftsbereichs MTA, insbesondere die Flugzeuge der Familien CN-235 und C-295, deren gemeinsamer durchschnittlicher Marktanteil während der letzten zehn Jahre bei 64% lag, sind in diesem Segment führend. Ihre Konkurrenten sind die C-27J Spartan, hergestellt vom Joint Venture LMATTS (Lockheed Martin Alenia Tactical Transport System), und die von Antonov

hergestellte An-32. Die C-27J wurde kürzlich von Global Military Aircraft Systems (GMAS), einer aus Alenia, L-3 und Boeing bestehenden Unternehmensgruppe, gefördert.

*Leichte militärische Transportflugzeuge.* Hier handelt es sich um einen ausgereiften Markt, der im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung vieler Länder, die sich nun mittelschwere militärische Transportflugzeuge leisten können, schrumpft. Die C-212 war in diesem Marktsegment mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 26% während der letzten zehn Jahre führend. Hauptkonkurrenten des Geschäftsbereichs MTA in diesem Segment sind die M-28 von Polskie Zakłady Lotnicze in Mielec und die Do-228 von HAL (Hindustan Aeronautics Limited).

## Produkte

### Tankflugzeuge und andere Flugzeuge für Sondermissionen

Der Geschäftsbereich MTA bietet Flugzeuge für Sondermissionen an, die von existierenden Airbus-Plattformen abgeleitet sind und für spezifische Missionen, in der Regel für militärische Kunden, angepasst werden. Modifikationen der Plattform verlangen eine solide Kenntnis der Flugzeugzelle, die normalerweise nur der Hersteller des Flugzeugs besitzt. In diesem Sinne ist das Mehrzwecktankflugzeug („**MRTT**“), das auf dem A330-Derivat basiert, eine risikoarme und kostengünstige Plattform, die eine größere Kapazität anbietet als konkurrierende Lösungen. Die komplette Systemintegration eines Flugzeugs erfordert umfassende Fähigkeiten und Kenntnisse, deshalb ist die Zahl der Teilnehmer am Weltmarkt sehr begrenzt.

*Strategische Tankflugzeuge.* Aufgrund des geschätzten Weltmarktes von etwa 600 Tankflugzeugen geht das Management davon aus, dass der Markt für strategische Tankflugzeuge günstige Gelegenheiten für die EADS bietet.

Der Geschäftsbereich MTA leitet ein technologisches Programm, um ein neues Luft-Luft-Betankungssystem mit Ausleger („**ARBS**“) zu entwickeln. Das neue ARBS ist darauf ausgelegt, eine gegenüber der Konkurrenz erheblich schnellere Luftbetankungsleistung zu gewährleisten – ein wesentlicher Vorteil, weil Flugzeuge während der Luftbetankung sehr anfällig sind. Der erste trockene ARBS-Kontakt in der Luft wurde vergangenen Dezember erfolgreich mit einem F-16-Kampfflugzeug durchgeführt. Der erste nasse Kontakt ist für Anfang 2008 geplant.

*KC-30-Tanker-Programm (U.S. Air Force).* Die U.S. Air Force hat ein Programm initiiert, um ihre alte Luft-Luft-Betankungsflotte zu ersetzen. Um den Anforderungen der U.S. Air Force im Hinblick auf die Erstellung eines Angebots gerecht zu werden, haben sich NA Tankers der EADS und Northrop Grumman (als Hauptauftragnehmer) diesbezüglich zusammengeschlossen. Das Team hat ein Tankflugzeug KC-30

vorschlagen, das auf einer A330 MRTT mit Laderampe und Betankungssystem basiert. Die U.S. Air Force gab Anfang 2008 bekannt, dass sie die KC-30 (umbenannt in KC-45A) als ihr künftiges Tankflugzeug ausgewählt hat. Siehe „1.2 Jüngste Entwicklungen“.

*A330 MRTT (Royal Australian Air Force).* Der im Jahr 2004 von der Royal Australian Air Force unterzeichnete Vertrag über die Lieferung von fünf A330 MRTT, die mit ARBS ausgestattet sind, um die bestehende Boeing-707-Flotte zu ersetzen, wird planmäßig abgewickelt. Die erste A330 soll laut Plan im Jahr 2009 in Dienst genommen werden.

*A310 MRTT (Deutsche Luftwaffe/Canadian Air Force).* Im Jahr 2007 schloss der Geschäftsbereich MTA die Arbeiten in Bezug auf die „Umrüstungskits“ ab.

*A330 Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) (Royal Air Force Großbritannien).* Die EADS, Rolls Royce, Cobham, VT und Thales arbeiten im Rahmen des AirTanker-Konsortiums zusammen, um als bevorzugte Bieter für das Programm des britischen Verteidigungsministeriums „Future Strategic Tanker Aircraft“ („FSTA“) aufzutreten. Unter der Rechtsform einer privaten Finanzierungsinitiative soll dieses Projekt mit einem auf dem A330-200-Flugzeug beruhenden System die zurzeit von der Royal Air Force benutzten, veralteten VC10- und Tristar-Tankflugzeuge ersetzen. Das Programm umfasst die Lieferung von 14 Flugzeugen, um den Luftbetankungsservice für 27 Jahre zu erbringen. Im Jahr 2007 machte AirTanker eine Finanzierungsausschreibung für einen Kapitalbetrag in Höhe von rund £ 2,2 Mrd. zur Finanzierung des Programms, mit dem Ziel, die Finanzierung und den Abschluss des endgültigen Vertrags mit Verteidigungsministerium Großbritanniens im Jahr 2008 zu gewährleisten. Siehe „1.2 Jüngste Entwicklungen“.

*A330 MRTT (Königlich Saudische Luftwaffe).* Im Dezember 2007 unterzeichnete der Geschäftsbereich MTA einen Vertrag über die Lieferung von drei A330 MRTT als neues Luft-Luft-Betankungsflugzeug für die königlich Saudische Luftwaffe. Dieser Vertrag wird im Jahr 2008 gebucht, sobald der Geschäftsbereich MTA die erste Anzahlung erhalten hat.

*A330 MRTT (Vereinigte Arabische Emirate).* Im Jahr 2007 wählte die Luftwaffe der Vereinigten Arabischen Emirate die A330 MRTT aus und unterzeichnete mit dem Geschäftsbereich MTA eine Absichtserklärung. Die Vertragsverhandlungen laufen im Jahr 2008 weiter.

### Militärische Transportflugzeuge/Flugzeuge für Sondermissionen auf Transportflugzeug-Plattformen

*Airbus A400M.* Die A400M ist entsprechend den von sieben europäischen Staaten festgelegten Anforderungen an ein „future large aircraft“ konzipiert und soll die älteren C-130 Hercules und C-160 Transall-Flotten ablösen. Neben dem

schnellen, flexiblen Transport von Streitkräften zwischen Kontinenten soll dieses neue Flugzeug den neuen geopolitischen Erfordernissen, insbesondere der zunehmenden Anzahl von humanitären und friedenserhaltenden Missionen, Rechnung tragen. Das Management ist der Auffassung, dass das A400M-Programm es der EADS ermöglichen wird, ihrer neuesten Verkehrsflugzeug-Technologie einen neuen und attraktiven Markt zu öffnen und gleichzeitig den Einfluss der Geschäftszyklen des Marktes für Verkehrsflugzeuge zu dämpfen.

Die A400M weist eine Reihe von Merkmalen existierender Airbus-Plattformen auf, u. a. ein Cockpit für zwei Besatzungsmitglieder, Flyby-Wire-Flugsteuerung und fortschrittliche Avionik. Außerdem kommen der A400M die Wartungsverfahren von Airbus zugute.

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

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

Im Mai 2003 unterzeichnete die Organisation Conjointe en Matière d'Armement („OCCAR“) im Namen von sieben Ländern einen Vertrag über 180 A400M mit Airbus-Military. Deutschland verpflichtete sich für 60 Flugzeuge, Frankreich für 50, Spanien für 27, Großbritannien für 25, die Türkei für 10 und Belgien für 8 (einschließlich einem im Namen von Luxemburg). Zusätzlich zu den anfänglichen 180 Flugzeugen ergibt sich durch Exportaufträge (8 für Südafrika und 4 für Malaysia) zu Jahresende 2007 ein Gesamtauftragsbestand von 192 A400M.

Im Oktober 2007 informierte die EADS ihre A400M-Kunden darüber, dass die Auslieferung der ersten Flugzeuge um sechs Monate verschoben wird und auch in Zukunft Auslieferungsverzögerungen von bis zu einem halben Jahr nicht ausgeschlossen werden können. Die Verzögerungen des

Programms begründen sich hauptsächlich im langsamen Fortschritt der Triebwerksentwicklung, die für den ersten Flug ausschlaggebend ist, in zeitlichen Verzögerungen bei der Systementwicklung und in einem Flugtestprogramm, das sich wesentlich von jenen für zivile Airbus-Flugzeuge unterscheidet. Obwohl Verbesserungsmaßnahmen, wie Änderungen im Management, eine Neuorganisation der Verantwortlichkeiten und eine Kürzung der Weisungskette implementiert wurden, stellen die tatsächliche Durchführung des ersten Flugs im Sommer 2008 und die Einhaltung des geänderten Auslieferungsplans für die EADS weiterhin eine große Herausforderung dar.

Aus finanzieller Sicht hatte die Produktionsverzögerung bei der A400M eine negative Auswirkung auf das EBIT\* der EADS im Jahr 2007. Siehe „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

*CN-235 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug.* Die erste Version der CN-235 -Familie, die S-10, ging im Jahr 1987 in Betrieb, die neueste, die Serie 300, ist eine zweimotorige Turboprop-Maschine mit Druckkabine. Die CN-235-300 kann eine Nutzlast von maximal 6.000 kg befördern, was (i) 36 Fallschirmjägern, (ii) 18 Tragen und drei Sanitätern, (iii) vier der gängigsten Frachtpaletten oder (iv) einer überdimensionalen Last wie einem Flugzeugtriebwerk oder -Rotorblättern entspricht. Fallschirmjäger können durch die beiden Seitentüren am Flugzeugheck oder über die hintere Laderampe abgesetzt werden. Varianten der CN-235-300 werden für spezielle Missionen, wie beispielsweise als Seeüberwachungsflugzeug oder zur Kontrolle von Umweltverschmutzung eingesetzt.

*C-295 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug.* Die im Jahr 1999 zertifizierte C-295 hat eine ähnliche Grundkonfiguration wie die CN-235 mit einer gestreckten Kabine, um eine um 50% schwerere Nutzlast mit größerer Geschwindigkeit über größere Entfernungen transportieren zu können. Die C-295 ist mit integrierter Avionik, mit digitalen Cockpitanzeigen und einem Flugmanagementsystem ausgerüstet, die die taktische Navigation und die Flugplanung verbessern sowie die Integration der von mehreren Sensoren gelieferten Signale ermöglichen.

Sowohl die CN-235 als auch die C-295 wurden als Ergänzung zu oder als Ersatz für die ältere C-130 Hercules entwickelt und erfüllen die meisten ihrer Missionen mit wesentlich niedrigeren Betriebskosten.

Im Jahr 2007 unterzeichnete der Geschäftsbereich MTA einen Vertrag mit der kolumbianischen Luftwaffe über die Lieferung von vier C-295 Transportflugzeugen. Polen und die spanische

Luftwaffe bestellten je zwei weitere C-295 Transportflugzeuge, die planmäßig im Jahr 2008 geliefert werden sollen.

Im Lauf des Jahres 2007 lieferte der Geschäftsbereich MTA zwei CN-235 Flugzeuge an L3, eine US-amerikanische Gesellschaft, und, im Rahmen eines im Jahr 2005 unterzeichneten Vertrags über die Lieferung von insgesamt zwölf C-295 Flugzeugen, vier C-295 Flugzeuge nach Brasilien. Zusätzlich wurden zwei C-295 Flugzeuge nach Polen geliefert.

*C-212 – Leichtes militärisches Transportflugzeug.* Die C-212 wurde als ein einfaches und zuverlässiges Flugzeug ohne Druckausgleich konzipiert, das von Behelfsstartbahnen aus operieren und sowohl für zivile als auch für militärische Aufgaben eingesetzt werden kann. Die erste Version dieser Serie, die S-100, ging im Jahr 1974 in den Einsatz. Die neueste Version, die S-400, weist eine Reihe von Verbesserungen auf, wie eine neue Avionik und Triebwerke höherer Leistung für den Einsatz in heißen Klimazonen und in Höhenlagen sowie verbesserte Kurzstart- und Landeeigenschaften. Zusätzlich ist die hintere Laderampe der C-212 mehrzweckfähig und kann rasch und einfach umkonfiguriert werden, wodurch die Standzeiten am Boden reduziert werden.

*Seeüberwachungsflugzeuge.* Der Geschäftsbereich MTA bietet verschiedene Lösungen an, die von Seeüberwachung bis zur U-Boot-Abwehr durch Flugzeuge reichen und auf der C-212, CN-235, C-295 oder P-3 Orion-Plattform basieren. Die Erfüllung dieser Aufgaben wird über ein vollständig integriertes taktisches System (FITS), eine Lösung der neuen Generation, mit offener Architektur, die erprobt, verlässlich und kosteneffizient ist.

Im Jahr 2007 orderte die chilenische Marine drei C-295 Flugzeuge, eine für Seeüberwachungsaufgaben und zwei zur U-Boot-Abwehr. Das spanische Innenministerium bestellte zwei Seeüberwachungsflugzeuge vom Typ C-235, die mit FITS ausgestattet sind und von „Servicio Aéreo de la Guardia Civil“ eingesetzt werden sollen. Die brasilianische Luftwaffe orderte neuerlich eine P-3-Modernisierung, bei der FITS installiert werden soll, und die US Coast Guard bestellte im Rahmen ihres „Deepwater“-Programms fünf weitere CN-235 Flugzeuge.

Im Jahr 2007 lieferte der Geschäftsbereich MTA zwei CN-235 Flugzeuge an die U.S. Coast Guard und drei Seeüberwachungsflugzeuge des Typs CN-235 an SASEMAR (die spanische Agentur für Seesicherheit) aus. Die Modernisierung von zwei CN-235 Flugzeugen für die irische Luftwaffe und die Umrüstung von sechs CN-235 Militärtransportflugzeugen in Seeüberwachungsflugzeuge für das spanische Verteidigungsministerium gehen planmäßig voran. In beiden Fällen erfolgten die ersten Auslieferungen gegen Jahresende 2007.

\* Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

## Flugzeugkomponenten

EADS CASA verfügt über bedeutende Fachkenntnisse bei der Verwendung von Verbundwerkstoffen in der Fertigung von Flugzeugkomponenten und bei fortgeschrittenen Automationsprozessen. Gestützt auf diese Fachkenntnisse befasst sich der Geschäftsbereich MTA aktiv mit der Konstruktion, Fertigung und Zertifizierung komplexer Luftfahrtstrukturen.

## Produktion

Die C-212, die CN-235 und die C-295 werden in einem auf dem Gelände des Flughafens San Pablo in Sevilla gelegenen Werk hergestellt. Im Jahr 2007 wurde mit der Montage der A400M im neuen Werk in Seville begonnen. Flugzeugkomponenten werden in Puerto de Santa María in Cádiz sowie in den Werken von Tablada und San Pablo, beide in Sevilla, produziert.

## 1.1.4 EUROCOPTER

### Einführung und Überblick

Mit Eurocopter ist die EADS einer der weltweit führenden Hersteller im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze in Zukunft insbesondere im Markt für Militärhubschrauber erheblich steigen werden, zumal mit der Auslieferung des Kampfhubschraubers Tiger begonnen wurde, die Auftragsbücher gut gefüllt sind und die Nachfrage in den internationalen militärischen und die innere Sicherheit betreffenden Exportmärkten steigt. Im Jahr 2007 behauptete Eurocopter auch weiterhin seine Führungsposition mit mehr als 50% Anteil an des zivilen und halbstaatlichen Marktes und durch einen starken Anstieg der Aufträge im militärischen Bereich.

Im Jahr 2007 verzeichnete der Geschäftsbereich Eurocopter Umsatzerlöse in Höhe von € 4,2 Mrd., also 10,7% des Gesamtumsatzes der EADS.

### Strategie

Der Geschäftsbereich Eurocopter beabsichtigt, die Entwicklung jener Geschäfte und Märkte vorantreiben, die nach Ansicht des Managements das Potenzial für nachhaltiges Wachstum aufweisen. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Eurocopter auf folgende Aktivitäten:

#### Förderung des internen Wachstums und der internationalen Expansion

Das Management konzentriert sich nun auf die Stärkung der Position von Eurocopter in Märkten, wo dieser Geschäftsbereich bereits eine starke Position hat, wie etwa der US-amerikanische Zivil- und Heimatschutzmarkt, und auf den weiteren Ausbau seiner Präsenz in potenziellen Wachstumsmärkten, wie China, Indien und Osteuropa. Die Strategie beruht teilweise darin, neue oder verbesserte Produkte in verschiedenen Märkten anzubieten. So kam auch der erste erfolgreiche Verkauf wichtiger Mengen von

Hubschraubersystemen an die US-Armee zustande. Eurocopter konnte im Lauf des Jahres 2007 auf diesem Erfolg aufbauen und erhielt von der US-Armee einen Fertigungs- und Lieferauftrag für die ersten Mehrzweckhubschrauber aus US-amerikanischer Produktion.

Eurocopter wird sich bei seinen Expansionsbemühungen sowohl auf organisches Wachstum wie auch auf aktive Akquisitionsmaßnahmen stützen. So erwarb Eurocopter beispielsweise Ende 2007 das gesamte Aktienkapital von McAlpine Helicopters Limited in Großbritannien – nun unter dem Namen Eurocopter UK bekannt. Zuvor war Eurocopter hier mit 10% beteiligt. Eurocopter wird sich auch bemühen, seine Erfahrung bei der Kooperation mit vor Ort ansässigen Industrien bei Programmentwicklungen und Projekten in Gemeinschaftsproduktion zu nutzen. Dieser Ansatz hat Eurocopter bereits in die Lage versetzt, eine solide Grundlage auf viel versprechenden Wachstumsmärkten zu bilden, besonders in Asien. Schließlich beabsichtigt Eurocopter, seine Strategie der industriellen Entwicklung in den USA, wo bereits zwei bedeutende Industrieanlagen und Kundendiensteinrichtungen vorhanden sind, voranzutreiben.

#### Implementierung einer ehrgeizigen Produkt- und Dienstleistungsstrategie

Um seine Marktführung und seine technologische Überlegenheit zu bewahren, muss Eurocopter laufend in seine umfangreiche Produktlinie für zivile und militärische Hubschrauber investieren. Dementsprechend konzentriert sich das Management derzeit auf (i) die Stärkung der Marktposition von Schlüsselprodukten, wie der Ecureuil-Familie, Dauphin, EC135, EC145 und EC225/725, (ii) die nachdrückliche Vermarktung der neuesten Eurocopter-Produkte (z.B. Inbetriebnahme und Exportanpassung des Tiger und NH90) sowie (iii) die Erweiterung seiner Produktlinie (z.B. Gemeinschaftsentwicklung des Hubschraubers EC175 mit China und durch eine Partnerschaft mit der koreanischen Industrie bei der Entwicklung des militärischen Mehrzweck-Hubschraubers für Korea („KHP“). Eurocopter strebt danach,

über eine Kombination aus Kerntechnologielösungen und hochwertigen Anpassungsmöglichkeiten an kundenspezifische Anforderungen, eine kostengünstige Antwort auf die vielfältigen Aufgabenstellungen eines großen Kundenstamms in der zivilen und militärischen Luftfahrt auf dem segmentierten Hubschraubermarkt bereitzuhalten.

Um seine Position als technologischer Spitzenreiter zu halten, ist Eurocopter auch bemüht, sich an bahnbrechenden Technologie-Programmen, wie „Heavy Transport Helicopter“ und VTUAV („Vertical Take Off and Landing Tactical Unmanned Aerial Vehicle“), sowie in Forschungsprogrammen, bei denen es um Technologien zur Verbesserung der Sicherheit, der Flugzeugreichweiten, der Effizienz der Einsätze und der wirtschaftlichen Leistung der Flugzeuge geht, zu beteiligen. Eurocopter befasst sich derzeit mit Innovationen auf den Gebieten Umweltverträglichkeit, Allwetter-Flugtauglichkeit und wirtschaftliche Erschwinglichkeit im Zusammenhang mit den Folgekosten eines Flugzeugs.

Und schließlich, da der Kundendienst eine wichtige Bedeutung für die Kundenzufriedenheit hat und eine Umsatzquelle für den Geschäftsbereich darstellt, legt Eurocopter größten Wert auf die Verbesserung und Erweiterung seines Netzwerkes bei Marketing, Vertrieb und Kundenunterstützungssystemen und unterbreitet seinen Kunden ein „Globales Angebot“. Über dieses weltweite Netzwerk werden derzeit ungefähr 10.000 Eurocopter-Flugzeuge bei mehr als 2.500 Betreibern in 142 Ländern versorgt. Eurocopter beabsichtigt, sein Kundendienstangebot in der Zukunft wesentlich zu erweitern, um für seine Kunden eine verbesserte Flugzeugverfügbarkeit und eine kostengünstigere Erfüllung ihrer Aufgaben zu erreichen, und gleichzeitig seine Margen bei langfristigen Verträgen über das Angebot von Dienstleistungen mit höherem Mehrwert zu erhöhen. Eurocopter überdenkt auch eine weitere Entwicklung seiner Schulungs- und Softwarewartungsaktivitäten, die als wesentliche Antriebsfaktoren für die Zukunft identifiziert wurden.

## Markt

Der Wert der weltweit gelieferten Hubschrauber wurde für das Jahr 2007 auf über € 8,8 Mrd. geschätzt. Das Management erwartet, dass diese Zahl bis zum Jahr 2009 auf € 14,6 Mrd. wachsen wird. Gemäß einer Marktprognose, die von der Teal Group, Honeywell und Rolls Royce erarbeitet wurde, werden weltweit von 2006 bis 2015 zwischen 5.200 und 5.800 Zivilhubschrauber und 5.500 bis 6.000 Militärhubschrauber gebaut werden. Diese Prognose basiert, insbesondere im Militärsegment, zu einem großen Teil auf den umfassenden Entwicklungsprogrammen der USA.

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

abhängig. Das Management ist der Auffassung, dass das hohe Alter der derzeitigen Flotten, die Verfügbarkeit einer neuen Generation von Hubschraubern mit integrierten Systemen und die derzeitige Einführung von Kampfhubschraubern bei vielen nationalen Streitkräften in den nächsten Jahren zu einer erhöhten Beschaffung von Militärhubschraubern beitragen wird. Jüngste militärische Großprogramme, wie z.B. die von Australien, Brasilien, Spanien und Großbritannien und das Nordics Standard Helicopter Project haben diesen Trend bestätigt. Die Nachfrage im Militärsegment unterlag in der Vergangenheit infolge der Entwicklung strategischer Überlegungen von Jahr zu Jahr großen Schwankungen.

Militärhubschrauber, die in der Regel größer als Zivilhubschrauber sind und über kompliziertere Systeme verfügen, trugen wertmäßig 49% zu den Gesamtlieferungen von Eurocopter im Jahr 2007 bei.

Der militärische Sektor ist durch starke Konkurrenz gekennzeichnet sowie durch Wettbewerbsbeschränkungen beim Zugang ausländischer Hersteller zu inländischen Ausschreibungen im Verteidigungsbereich, die bis hin zum praktischen Ausschluss von Einfuhren gehen können. Mit der Einführung des Tiger, der NH90 und EC725 und durch eine umfangreichere Ausweitung der internationalen Industriekooperationen wurde der Anteil von Eurocopter am Markt für Militärhubschrauber jedoch erhöht, und das Verhältnis zwischen den Mitbewerbern im Markt war im Jahr 2007 ausgewogener.

Im militärischen Segment sind die Hauptkonkurrenten von Eurocopter Unternehmen wie Agusta-Westland in Europa sowie Bell Helicopter (ein Geschäftsbereich von Textron Inc.), Boeing und Sikorsky in den USA. Darüber hinaus sind die russischen Hersteller nach einer vollständigen Umstrukturierung im kommerziellen und industriellen Bereich zurückgekehrt. In den asiatischen und insbesondere den lateinamerikanischen Märkten waren sie bisher ausgesprochen aggressiv tätig.

Die im zivilen Markt verkauften Hubschrauber werden zum VIP-Transport, zur Versorgung von Offshore-Ölunternehmen, für verschiedene kommerzielle Zwecke und von staatlichen Stellen, unter anderem von Küstenwache, Polizei, Rettungsdienst und für die Feuerbekämpfung, eingesetzt. Das Management erwartet, dass der Wert der weltweiten Auslieferungen an Zivilhubschraubern in den nächsten drei Jahren weiter um durchschnittlich 10% steigen und sich danach stabilisieren wird. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahre 2007 weltweit rund 836 zivile Turbinenhubschrauber geliefert wurden.

Die Hauptkonkurrenten von Eurocopter im Bereich der Zivilhubschrauber sind Bell Helicopter, Agusta-Westland und Sikorsky. In den letzten Jahren wurde der Markt für

Zivilhubschrauber wettbewerbsintensiver, wobei Sikorsky und Agusta-Westland ihren Marktanteil bei schweren und mittelgroßen Hubschraubern vergrößert haben.

## Produkte und Dienstleistungen

**Bestehende Produkte.** Das Management ist der Auffassung, dass Eurocopter derzeit die vollständigste und modernste Produktpalette an Hubschraubern, die fast das gesamte zivile und militärische Marktspektrum abdeckt, anzubieten hat. Die Produktpalette von Eurocopter beinhaltet leichte einmotorige Hubschrauber, leichte zweimotorige Hubschrauber sowie mittlere und mittelschwere Hubschrauber. Das Programm von Eurocopter basiert auf einer Reihe von Plattformen einer neuen Generation, die so konzipiert sind, dass sie sowohl militärischen als auch zivilen Anwendungen

angepasst werden können. Zusätzlich haben die Produkte zahlreiche technische Merkmale gemeinsam, da sie auf einem Familienkonzept aufbauen.

Eurocopter modernisiert seine Produktlinie laufend durch Spitzentechnologie, um garantiert moderne Produkte anbieten zu können. Dies wurde im Jahr 2007 durch die Zertifizierung des AS355 NP, einem neuen Abkömmling des erfolgreichen leichten zweimotorigen Hubschraubers AS355 N, und über eine wesentliche Erhöhung der zulässigen Nutzlast bei dem Modell AS350 deutlich.

Die folgende Tabelle zeigt die bestehende Produktlinie von Eurocopter, die aus optimierten Produkten für verschiedene Einsatzarten besteht, welche an neue Einsatzzwecke angepasst werden können.

Hubschraubertyp	Hauptaufgaben
<b>Leichtes einmotoriges Modell</b>	
EC120 „Colibri“	Unternehmen/Privat, zivile und militärische Ausbildung
<b>Einmotoriges Modell („Écureuil“-Familie)</b>	
AS350 „Écureuil“/AS550 „Fennec“	Halbstaatlich*, ziviler und militärischer Mehrzweck**, Unternehmen/Privat
EC130	Tourismus, Öl & Gas, Unternehmen/Privat
<b>Leichtes zweimotoriges Modell</b>	
AS355NP/AS555	Halbstaatlich*, Mehrzweck, Unternehmen/Privat
EC135/EC635	Rettungsdienst, Halbstaatlich*, Öl & Gas, Unternehmen/Privat
EC145/UH145	Zivil- und Militäreinsatz**, Rettungsdienst, Halbstaatlich*, Shuttle
<b>Mittelschwer („Dauphin“ Family)</b>	
AS365 „Dauphin“/AS565 „Panther“	Halbstaatlich* (insbesondere Küstenwache, Such- und Rettungseinsätze (SAR), Öl & Gas
EC155	Unternehmen/Privat, VIP, Öl & Gas, Halbstaatlich*, Shuttle
<b>Mittelschweres Modell</b>	
AS332 „Super Puma“/AS532 „Cougar“	Militärtransport, Öl & Gas, Shuttle
EC225/EC 725	Such- und Rettungseinsätze (SAR), Combat-SAR, Militärtransport, Öl & Gas, VIP

(\*) Halbstaatlich umfasst Heimatschutz, Polizei, Brandbekämpfung, Grenzschutz, Küstenwache und Rettungsdienste öffentlicher Behörden.

(\*\*) Zivileinsatz umfasst verschiedene kommerzielle Aktivitäten, wie Höhenarbeiten, ENG (Electrical News Gathering), Passagier- und Frachttransport.

**Ziviler Bereich.** Eurocopter hat stets mit Nachdruck in die Modernisierung und Erneuerung seiner zivilen Produktpalette investiert, um seine führende Wettbewerbsposition im zivilen Sektor auszuweiten oder zu verteidigen mit dem Ergebnis, dass sein Anteil am Weltmarkt zurzeit mehr als 50% beträgt. Eurocopter hat neue Produkte wie die leichte einmotorige EC120 und die leichte zweimotorige EC135 sowie wesentlich verbesserte Produkte wie die EC155, die die neueste Weiterentwicklung des Mittelklasse-Hubschraubers Dauphin ist, sowie die EC145 mit Erfolg an den internationalen Märkten eingeführt.

Das neueste Modell der Cargolifter-Familie ist die EC225. Sie wurde für die Passagierbeförderung, insbesondere in den Bereichen Öl&Gas und VIP, jedoch auch für öffentliche

Dienstleistungen, wie Such- und Rettungseinsätze (SAR), entwickelt. Die Ankunft dieses hochmodernen und sicheren Hubschraubers war zeitlich gut gewählt, um auf die aktuell starke Nachfrage auf dem Öl&Gas-Markt zu reagieren.

**LUH-Programm („Light Utility Helicopter“).** Die U.S. Army erwählte die UH-72A Lakota (ein Militär-Derivat der kommerziellen EC145) als ihren LUH-Hubschrauber (leichter Mehrzweck-Hubschrauber) der nächsten Generation, mit einem Lieferbedarf von bis zu 322 Exemplaren in einem 10-Jahres-Programm mit einem Gesamtwert über den ganzen Lebenszyklus von mehr als US\$ 2 Mrd. Im Jahr 2006 bestellte die U.S. Army 42 Hubschrauber, gefolgt von einer zusätzlichen Bestellung über 43 Hubschrauber im Jahr 2007. Zum Jahresende 2007 waren 18 Hubschrauber an die U.S. Army ausgeliefert,

einschließlich des ersten in den USA hergestellten Hubschraubers im August 2007, nach Erteilung des Fertigungsauftrags durch die US-amerikanische Bundesluftfahrtbehörde (U.S. Federal Aviation Administration). Alle Auslieferungen erfolgten vom US-amerikanischen Eurocopter-Standort in Columbus, Mississippi.

*Produkte in Entwicklung.* Zu den derzeitigen Entwicklungsprogrammen im Militärssegment zählen (i) die NH90, ein militärischer Transporthubschrauber in mehr als 20 verschiedenen Versionen zur Verwendung für taktische, Marine- sowie Gefechts-, Such- und Rettungseinsätze und (ii) die HAD-Version des Tiger-Hubschraubers, (iii) der KHP für zivile und militärische Einsätze und (iv) die EC175, wie unten erläutert.

*NH90.* Die für moderne Multimissionen bei günstigen Lebenszykluskosten projektierte NH90 wurde als Mehrzweckhubschrauber für den taktischen Transport (TTH) und die Marine (NFH) entwickelt. Das hauptsächlich seitens der französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Regierungen finanzierte Programm ist von Eurocopter, Agusta-Westland (Italien) und Fokker Services (Niederlande) als gemeinsame Gesellschafter in der NATO Helicopter Industries („NHI“) im direkten Verhältnis zur zugesagten Beschaffungsmenge der vier beteiligten Länder entwickelt worden. Der Anteil von Eurocopter an NHI beträgt 62,5%. Im Jahr 2000 wurde mit dem ersten Produktionslos, bestehend aus 243 Hubschraubern und 55 optionalen Hubschraubern, die an die vier Partnerländer ausgeliefert werden, begonnen, wobei die ersten Auslieferungen im Jahr 2006 stattfanden (drei nach Deutschland), gefolgt von acht Lieferungen in 2007 (drei nach Deutschland, zwei nach Schweden, zwei nach Australien und eine nach Italien).

Die NH90 entwickelte sich weltweit rasch zu dem taktischen Referenz-Transporthubschrauber für Streitkräfte. Im Jahr 2007 wurden 95 Stück bestellt (45 für Spanien, 42 für Deutschland und acht für Belgien). Zusätzlich wurde im Dezember 2007 mit der französischen Rüstungsbeschaffungsbehörde DGA ein Vertrag über 68 NH90 unterzeichnet, der Mitte Januar 2008 wirksam wurde. Zum Jahresende 2007 lag der Auftragsbestand für die NH90 bei 495 Festaufträgen und 102 Optionen.

Der beispiellose wirtschaftliche Erfolg der NH90 ließ, in Kombination mit der Komplexität eines derart modernen Fluggeräts und dem Management der Beziehungen zwischen der Industrie und den Kunden, die Herausforderungen an das Programm-Management enorm steigen. Die Entwicklung von 23 Versionen für 14 Kunden, anstelle von zwei Versionen für vier Kunden, wie ursprünglich geplant, demonstrierte diese Herausforderung. Dies hatte direkte Auswirkungen auf das Management des Entwicklungszeitplans und des steilen industriellen Hochlaufs des Programms.

Um diese Herausforderungen besser managen zu können führte Eurocopter einen speziellen Aktionsplan ein, in dessen Rahmen die Programmsteuerung nochmals überprüft wird (einschließlich der Neuorganisation der Industrie), das Kundenvertragsmanagement angepasst und die industriellen Prozesse neu strukturiert werden (mit dem Ziel der Vereinfachung, klarerer Zuweisungen von Aufgaben und höherer Ansprechbereitschaft).

Im Jahr 2007 erzwangen technische Probleme bei der Entwicklung der NFH-Version des Hubschraubers einen neuen Zeitplan für bestimmte Lieferungen und es mussten hiermit zusammenhängende Kosten verzeichnet werden. Siehe „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

*Tiger.* Die Entwicklung des Kampfhubschrauber-Programms Tiger ist nahezu beendet. Es beinhaltet vier Varianten, die alle auf derselben Zelle basieren: die 40 HAP (Turmgeschütze, Raketen und Luft-Luft-Raketen) für Frankreich; der 80 UHT (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Raketen, Axialgewehre und Raketen) für Deutschland; der 22 ARH (Panzerabwehrflugkörper, Turmgeschütz und Raketen) für Australien, sowie der 24 HAD für Spanien und der 40 HAD für Frankreich (Panzerabwehrflugkörper, Luft-Luft-Raketen, Turmgeschütz, Raketen und aktualisierte Luftfahrtelektronik und Motoren). Der Produktionshochlauf des Programms spiegelt sich in einer Gesamtproduktion von 33 Tiger bis zum Jahresende 2007 wider, wovon 10 Exemplare in 2007 ausgeliefert wurden.

*KHP.* Die koreanische Regierung hat Eurocopter als Hauptpartner für die Korean Aerospace Institute Luftfahrtindustrie („KAI“) für ein neues KHP-Programm ausgewählt, bei dem der erste koreanische militärische Transporthubschrauber der 8-Tonnen-Klasse entwickelt werden soll. Die 6-jährige KHP-Entwicklungsphase läuft von 2006 bis 2011. Für die darauf folgende 10-jährige Produktionsphase ist die Fertigung von 245 Hubschraubern vorgesehen. Als Hauptpartner von KAI verfügt Eurocopter über eine Beteiligung von 30% an der Entwicklungsphase und von 20% an der Produktionsphase. Für den zuvor US-amerikanisch dominierten koreanischen Markt ist dieses Programm bahnbrechend für Eurocopter. Zur Vermarktung der Exportversion des KHP, für die weltweit ein Bedarf von 250 Hubschrauber innerhalb von 20 Jahren prognostiziert wurde, haben sich Eurocopter und KAI auf die Bildung einer Tochtergesellschaft geeinigt, bei der EC 49% und KAI 51% halten werden.

*EC175.* Eurocopter und die chinesische AVIC II Corporation haben eine gemeinschaftliche Entwicklung und Produktion der EC175, eines Hubschraubers für die Zivilluftfahrt der 6-Tonnen-Klasse, (auf einer 50:50-Basis) gestartet, der die Produktpalette beider Partner erheblich vergrößert.

Die fünfjährige Entwicklungsphase begann im Jahr 2006, in dem die ersten beiden Meilensteine plangemäß erreicht wurden. Der neue Zivilhubschrauber wird 2009 zum Erstflug starten. Für 2011 ist die europäische Zertifizierung vorgesehen, im Jahr 2012 soll die chinesische folgen. Der Produktionsbeginn ist für 2011 vorgesehen und bei der Serienproduktion werden beide Partner ihre eigene Produktionslinie haben. Verkaufsprognosen für diesen Hubschrauber der neuesten Generation sehen 800 Einheiten vor, die weltweit innerhalb der nächsten 20 Jahre abgesetzt werden sollen.

### Kundenbetreuung

Bis einschließlich 31. Dezember 2007 bildeten die Eurocopter-Produkte mit weltweit mehr als 10.000 Hubschraubern im Einsatz die zweitgrößte Hersteller-Hubschrauberflotte der Welt. Als Folge davon hatten die Kunden-Serviceleistungen, die für die Betreuung dieser großen Flotte erforderlich sind, einen Anteil von 33% der in 2007 erzielten Umsatzerlöse bei Eurocopter. Die Kunden-Serviceleistungen von Eurocopter bestehen hauptsächlich aus Schulung, technischer Unterstützung, Wartung, Reparaturen und der Bereitstellung von Ersatzteilen. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Darüber hinaus erweitert Eurocopter, um der immer globaler werdenden Kundennachfrage gerecht zu werden, die Palette der seinen Kunden zur Verfügung stehenden Dienstleistungen.

So eröffnete American Eurocopter im Jahr 2007 im kalifornischen Long Beach, an der Westküste der Vereinigten Staaten, im Rahmen seines Gesamtvorhabens, die Wartungs- und Reparaturdienste näher an den Kunden zu bringen und den Kundendienst zu verbessern, einen neuen regionalen Betreuungsstandort. Zusätzlich richtete Eurocopter, in Umsetzung seines Bekenntnisses zur Erhöhung der Flugsicherheit, eine Abteilung ein, die sich speziell mit der Flugsicherheit der gesamten Flotte beschäftigt. Diese Abteilung hat mit ihren drei Hauptbereichen die Aufgabe, alle Handlungen des Unternehmens in Bezug auf die Flugsicherheit zu initiieren, zu koordinieren und zu harmonisieren.

### Kunden und Marketing

Rund 2.600 Betreiber weltweit setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber ein und stellen einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice dar. 85% der Kunden von Eurocopter betreiben Flotten von einem bis vier Hubschraubern. Die wichtigsten Militärfkunden von Eurocopter sind Ministerien für Verteidigung in Europa sowie Verteidigungsministerien in Asien und in den USA. Im zivilen und halbstaatlichen Markt hat Eurocopter in Europa, den USA und in Kanada einen führenden Marktanteil.

Auf Grund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit werden Eurocopter-Produkte von den meisten wichtigen Kunden bevorzugt. Die US-Küstenwache hat 96 Dolphin (Dauphin) Hubschrauber in Betrieb, und bestellte weitere fünf. Die weltgrößten Offshore-Betreiber (Bristow, CHC, Era, PHI usw.) setzen Eurocopter-Hubschrauber für die Beförderung von Passagieren und die Unterstützung der Offshore-Ölindustrie ein. Bei Rettungsdiensten dominieren Eurocopter-Hubschrauber in den Flotten großer Betreiber wie Rocky Mountain Helicopter in den USA und dem ADAC in Deutschland. Einrichtungen mit hohen Anforderungen an die Verfügbarkeit des Kundendienstes – wie Polizei und Streitkräfte – verlassen sich auf Eurocopter-Produkte.

Die globale Marketingstrategie von Eurocopter zeigt sich in ihrer Entwicklung eines großen internationalen Netzwerks. Dieses besteht derzeit aus 17 ausländischen Tochtergesellschaften, die durch ein Netz von Vertragshändlern und Servicezentren ergänzt werden, das so angelegt ist, dass es die größtmögliche Anzahl potenzieller Kunden betreuen kann. Im Jahr 2007 stärkte Eurocopter sein Netzwerk an Tochtergesellschaften durch die Aufnahme des Betriebs bei Eurocopter China in Shanghai (eine hundertprozentige Tochtergesellschaft, die im Dezember 2006 gegründet wurde) und durch die Akquisition des gesamten Aktienkapitals von McAlpine Helicopters Limited in Großbritannien – nun bekannt als Eurocopter UK. Zudem hat Eurocopter Erfahrungen in der Produktionslizenzierung, bei Gemeinschaftsproduktionen und bei der Vergabe von Unteraufträgen und hat Beziehungen zu industriellen Partnern und Zulieferern in mehr als 35 Ländern aufgebaut.

### Produktion

Die Industrietätigkeit von Eurocopter findet traditionell an vier Hauptstandorten statt – zwei in Frankreich und zwei in Deutschland. Die französischen Standorte sind Marignane in Südfrankreich und La Courneuve in der Nähe von Paris. Die deutschen Standorte befinden sich in Donauwörth und Ottobrunn bei München. Im Jahr 2007 trieb Eurocopter seine Aktivitäten im heimatischen Umfeld weiter voran, in dem er einen neuen Industriestandort in Spanien (Albacete) eröffnete. Gleichzeitig beschleunigte er seine internationale Expansion in den USA (Columbus, Mississippi) und Australien (Brisbane).

Das im Jahr 2007 eingeweihte neue Werk Eurocopter España in Albacete wird für die Herstellung der hinteren Rumpfteile für die EC 135 und den Tiger sowie die vorderen Rumpfteile der NH90 verantwortlich sein. In diesem Werk werden die Endmontagelinien für die EC135 untergebracht sein, die für den spanischen Markt vorgesehen ist, ferner, ab 2008, für die spanische HAD-Version des Tiger und für die NH90 in der TTH-Version für das Verteidigungsministerium.

Das Werk von American Eurocopter in Columbus, Mississippi, wurde im Jahr 2007 weiter stark ausgebaut, um die Herstellung, Montage und Auslieferung von LUH-Hubschraubern zu unterstützen. Die industrielle Aktivität begann im Jahr 2006 mit der LUH-Montage und -Lieferung und befindet sich in der Umwandlung in eine vollwertige Fertigungsstätte, nachdem die Bundesluftfahrtbehörde im August 2007 die Produktionsgenehmigung erteilt hatte. Ferner zählen zu den Aktivitäten im Werk in Columbus die Herstellung und Montage des AS350 und EC120 für die US-Zoll- und Grenzschutz sowie die Unterstützung bei der Modernisierung der Dolphin Hubschrauberflotte der US-Küstenwache.

Im australischen Brisbane eröffnete Australian Aerospace im April 2007, zusätzlich zu den bestehenden Endmontagelinien

für die EC120 und den Tiger, eine Endmontagelinie für die NH90. Australian Aerospace investiert derzeit auch in ein Verbundstoffwerk in Queensland.

Insgesamt stiegen die Serienhubschrauberlieferungen im Jahr 2007 um rund 25%, was mit dem für 2008 geplanten weiteren Hochlauf in Einklang steht. Um der Herausforderung des bevorstehenden Produktionsanlaufs gewachsen zu sein, wird Eurocopter hinsichtlich seiner weltweiten Lieferkette weiterhin auf Expansionskurs bleiben und sich dabei insbesondere auf die Beschaffung auf Dollar-Basis und niedriger Preise konzentrieren. Es wird auch aktiv an der Restrukturierung des Liefernetzwerks gearbeitet (von 2.600 Zulieferern auf 300 bevorzugte Zulieferer), und an der Straffung der internen industriellen Organisation.

## 1.1.5 VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT

### Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit (der „**Geschäftsbereich DS**“) fungiert als Hauptpfeiler der Verteidigungs- und Sicherheitsaktivitäten der EADS. Durch die Zusammenfassung der Aktivitäten der Bereiche Verteidigungs- und Kommunikationssysteme, Verteidigungselektronik, Military Air Systems und Flugkörpersysteme (die aus einem Anteil der EADS an MDBA in Höhe von 37,5% besteht) in einem einzigen Geschäftsbereich hat die EADS ihr Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft gestrafft, um den Bedürfnissen von Kunden besser gerecht zu werden, die integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien benötigen.

Im Jahr 2007 betragen die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs DS € 5,5 Mrd., also 14,0% der Gesamtumsätze der EADS.

### Strategie

Der Geschäftsbereich DS ist bestrebt, seinen Kunden umfassende Servicepakete und integrierte Lösungen zur Unterstützung ihrer eigenen Transformationsprozesse für die Verlagerung vom Bereich Verteidigung in die weiter gehenden Sicherheitsbedürfnisse anbieten zu können. Gleichzeitig geht der Geschäftsbereich seine neuen Wege weiter, um interne Synergien und Kosteneinsparungen zu nutzen. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich der Geschäftsbereich DS auf folgende Aktivitäten:

#### Aufbau starker Kompetenzzentren

Nach der in den letzten Jahren durchgeführten Straffung der Organisationsstrukturen bei den Verteidigungs- und

Sicherheitssystemen und bei der Verteidigungselektronik arbeitet der Geschäftsbereich DS nun an der endgültigen Neustrukturierung seiner Geschäftseinheit Military Air Systems. Im Rahmen dieses Prozesses wurden im Jahr 2007 mehr als 600 Mitarbeiter der Geschäftseinheit Military Air Systems nach Manching verlegt, wo sich das Military Air Systems Centre der EADS befindet. Der Geschäftsbereich DS ist bestrebt, diese Neustrukturierung im Jahr 2008 abzuschließen und damit die Support Center für das Militärflugzeuggeschäft sowie das Entwicklungszentrum für fortschrittliche unbemannte Flugkörper zu konsolidieren.

#### Unterstützung des Transformationsprozesses der Kunden

Durch bereits bestehende Programme mit der NATO sowie dem französischen und britischen Verteidigungsministeriums, um nur einige zu nennen, unterstützt DS aktiv den Transformationsprozess der NATO und in Europa. Der Geschäftsbereich DS nimmt ebenfalls am Network Centric Operations Industry Consortium (NCOIC) teil, einem industriebasierten Gemeinschaftsforum, das gebildet wurde, um Empfehlungen für System- und Plattformentwickler innerhalb einer globalen Netzwerkumgebung in Bezug auf die Architektur auszusprechen. In Zukunft wird der Geschäftsbereich DS weiterhin darauf ausgerichtet sein, eng mit Arbeitsgruppen seitens Industrie und Kunden zusammenzuarbeiten, um bei der Definition und Lieferung von Systemlösungen, die auf die Kapazitätsanforderungen der Kunden und ihre Transformationsbedürfnisse ausgerichtet sind, einen Beitrag zu leisten.

## Konsolidierung ihrer Position in den Heimmärkten und Konzentration auf eine gezielte Expansion, insbesondere in den USA

Der Geschäftsbereich DS strebt nach nachhaltigem Wachstum, das er über die Konsolidierung seiner Position in den Heimmärkten Frankreichs, Deutschlands, Spaniens und Großbritanniens erreichen will. In diesen Märkten bleiben kontinuierliche Anstrengungen bei den Plattformen, den Flugkörpern und im Sicherheitsgeschäft auch weiterhin die strategischen Ziele beim Erreichen profitabler Wachstumswahlen. Gleichzeitig zielt der Geschäftsbereich DS darauf ab, die Expansion und seine Präsenz in aufstrebenden Märkten, einschließlich des Nahen Ostens, Indiens, Asiens und Südafrikas weiter voranzutreiben.

Auch die Erhöhung seines Marktanteils im US-amerikanischen Verteidigungs- und Sicherheitsmarkt ist für den Geschäftsbereich DS eine der Hauptprioritäten, die in Koordination mit EADS North America Defense Company (NA DefCo) in Angriff genommen wird, die sich um Verträge mit dem US-Verteidigungsministerium und größeren US-amerikanischen Industrieunternehmen bemüht. Daher ist der Geschäftsbereich DS derzeit damit beschäftigt:

- mit der Gewinnung von Nischenmarktsegmenten in den USA, in denen er überlegene Produkte und Technologien anbieten kann, wie das Hinderniswarnsystem HELLAS für Helikopter und die Elektronik des Feuerleitradars für das Luftverteidigungssystem Meads. Der Geschäftsbereich DS kam durch die Vorführung seiner P25 Technologie in US-Bundesstaaten wie Wisconsin auch im professionellen Mobilfunkmarkt voran;
- Ausbau der starken transatlantischen Industriepartnerschaften mit den wichtigsten US-amerikanischen Anbietern einschließlich Northrop Grumman (Euro Hawk®), Lockheed Martin (Meads, Deepwater, Littoral Combat Ship, Cobra, Missile Defence) und Raytheon (Missile Defence); und
- die Suche nach Akquisitionen und neuen Partnerschaften, um die industrielle Präsenz des DS-Geschäftsbereichs in den USA über mehrere Marktbereiche hinweg sichtbar zu machen, einschließlich Plattformen, Systemen, Einsatzunterstützung und Verteidigungselektronik.

## Verteidigungs- und Kommunikationssysteme (DCS)

DCS ist das „Systemhaus“ der EADS. Seine Mission ist es, Lösungen für ein komplettes Kommunikations- und Informationssystem (einschließlich Plattformen) zu entwickeln sowie Möglichkeiten zu seiner Implementierung zu schaffen. DCS bietet seinen Kunden umfassende und maßgeschneiderte Lösungen, einschließlich des Know-hows zum Design, der Entwicklung und Implementierung von Lead Systems Integration (LSI), um ein breitest mögliches Spektrum individueller Plattformen und Subsysteme in einem einzigen

effektiven Netzwerk zusammenzuführen. Die Systemintegration wurde für Kunden, die im Bereich Grenzkontrolle und Küstenüberwachung tätig sind, aber auch für Kunden aus nicht militärischen Bereichen wie beispielsweise dem Heimatschutz, zunehmend wichtig und bildet einen weiteren Hauptfokus von DCS.

Im Jahr 2007 wurden 24% der insgesamt getätigten Umsätze des Geschäftsbereichs DS von DCS erzielt.

## Markt

Konkurrenzanbieter von DCS sind große US-amerikanische und europäische Firmen, die sich ebenfalls auf seine Märkte konzentriert haben. Die größten Konkurrenzunternehmen sind Lockheed Martin, Thales, Motorola und SAIC. Schlüsselkunden für DCS-Geschäfte sind hauptsächlich staatliche Stellen, wie Verteidigungsministerien, Innenministerien der heimischen Märkte Frankreich, Deutschland und Großbritannien, wobei eine zunehmende Fokussierung anderer europäischer Länder, des Nahen Ostens, Südafrikas, Asiens und der USA von Bedeutung ist.

## Produkte und Dienstleistungen

*Verteidigung.* DCS bietet umfangreiche Leistungen bei militärischen Raketen für Luftraumüberlegenheit, Gefechtsfeld-Systeme, Aufklärungslösungen und Marine-Systeme sowie den Kundendienst für Gesamtsysteme an. DCS ist ein führender Anbieter für die komplette Systemarchitektur und Systemintegration bei militärischen land-, see-, luft- und weltraumbasierten Systemen. DCS liefert Systeme für Luftraumbeherrschung für Defensiv-, Offensiv- und Unterstützungsoperationen in einem verbundenen, gemeinsamen Umfeld und realisiert damit flexible, netzwerkfähige Leistungen an. DCS entwirft, integriert und implementiert Informations-Infrastrukturlösungen (Secure Fixed, Tactical, Theatre und Mobile), einschließlich sämtlicher notwendiger Dienstleistungen für die Unterstützung integrierter Missionssysteme und -lösungen. DCS ist auch einer der wichtigsten Entwickler und Hersteller von C3I-Systemen für die Streitkräfte in Frankreich und Deutschland und die militärischen Führungsstäbe in Deutschland, Frankreich und der NATO.

Die Geschäftseinheit konzentriert sich auf die Bedürfnisse der Kunden nach Informations-Infrastrukturlösungen. Ihre Expertise umfasst ein detailliertes Verständnis der notwendigen Technologie, um dies zu erreichen, einschließlich Schnittstellen, Gateways und die Verwendung offener Systemarchitekturen.

*Globale Sicherheit.* DCS stellt voll integrierte globale Sicherheitslösungen und -dienstleistungen für die Bereiche Grenz- und Seesicherheit, Krisenmanagement, Schutz für kritische Infrastrukturanlagen und bei Großveranstaltungen,

wie beispielsweise die Asien-Spiele in Qatar, bereit. Aufgrund der zahlreicheren Beziehungen zwischen verschiedenen Bedrohungsfeldern und insbesondere im Licht der wachsenden Interdependenz innerer und äußerer Sicherheit gewinnt die nahtlose Kollaboration zwischen den verschiedenen Sicherheitsbehörden zunehmend an Bedeutung. Ein Anliegen des Geschäftsbereichs DS ist es, die Effizienz durch die optimale Verwendung von Daten und Informationen zusammen mit und übergreifend in den entsprechenden Sicherheitsorganisationen zu maximieren.

*Professioneller Mobilfunk.* DCS ist ein führender Anbieter im Bereich des digitalen und analogen professionellen Mobilfunks (PMR) und sicherer Netzwerke. Lösungen von DS für den PMR ermöglichen professionellen Organisationen in unterschiedlichen Bereichen – wie öffentliche Sicherheit, Zivilschutz, Transport und Industrie – eine effektive, zuverlässige und sichere Kommunikation. Basierend auf maßgeschneiderten Tetrapol-, Tetra- und P25-Technologien, kann DCS u.a. spezialisierte PMR-Lösungen anbieten.

#### Apsys: Sicherheitstechnik

Apsys ist ein von der Geschäftseinheit DCS gemanagtes Tochterunternehmen von DS. Im Jahr 2007 stärkte Apsys seine Position im französischen Beratungs-, Schulungs- und Studiendienstleistungsmarkt für das technische Risikomanagement. Es wurde neues Fachwissen entwickelt, um die speziellen Märkte anzusprechen und den Wettbewerbsvorteil von Apsys in Bereichen wie Softwarequalitätssicherung, Sicherheit bei Kommunikationssystemen, 3D-Phantomdarstellung und Transportplanleistungsanalyse zu wahren.

#### Dornier Consulting GmbH

Die Dornier Consulting GmbH ist ein von der Geschäftseinheit DCS gemanagtes Tochterunternehmen von DS. Dornier Consulting ist ein zukunftsorientiertes Unternehmen für Transport- und Technologieberatung. Der Schwerpunkt von Dornier Consulting liegt auf Verkehrs-, Transport- und Logistikkonzepten, Systemspezifikation und -integration, modernen Technologien für das Management natürlicher Ressourcen und professionellem Full-Service-Projektmanagement. Die Dornier Consulting ist ein unabhängiges Beratungs- und Engineering-Unternehmen mit Kunden im öffentlichen und privaten Sektor in Deutschland, Mittel- und Osteuropa, Zentralasien sowie im Nahen und Mittleren Osten. Die Hauptkunden sind nationale und internationale Institutionen (Weltbank, Entwicklungsprogramme der Vereinten Nationen, Europäische Union, Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ)), Regierungsbehörden, die Deutsche Bahn, Daimler und die EADS sowie ein breites Spektrum privater Unternehmen. Im Rahmen ihrer zukünftigen Strategie wird sich Dornier Consulting bemühen,

weitere Möglichkeiten für andere Einheiten der EADS zu entwickeln und sich gleichzeitig auf das internationale Wachstum zu konzentrieren.

#### Sofrelog

Sofrelog ist ein von der Geschäftseinheit DCS gemanagtes Tochterunternehmen von DS. Sofrelog ist Anbieter von missions-kritischen integrierten Echtzeit-Systemen, die sich Radar- und anderer breitflächiger Sensoren bedienen; meist für Aufgaben im maritimen Bereich, typischerweise Schiffverkehrsdienste und Küstenüberwachung. Diese Systeme basieren auf dem einzigartigen SYTAR™-Produkt von Sofrelog, das den technischen Standard im maritimen Bereich vorgibt: es wurden mehr als 450 Radare angeschlossen, wobei Sofrelog die Konstruktionsverantwortung für mehr als 50 Steuerungszentren in 30 verschiedenen Ländern weltweit trägt. Sofrelog ist für ein Wachstum in seinen Kernmärkten bestens positioniert: aufbauend auf dem im Jahr 2007 von Qatar und Tanger verliehenen „Med port security“-Award, plant Sofrelog weiterhin zum globalen Wachstum von DS im Sicherheitswesen beizutragen.

#### ATLAS ELEKTRONIK

Die Atlas Elektronik GmbH mit Sitz in Bremen (Deutschland), ist ein Joint Venture von ThyssenKrupp (51%) und der EADS (49%). Das Jahr 2007 war von der Änderung der Aktionärsstruktur im August 2006 gekennzeichnet, und insbesondere von der Integration der EADS-Aktivitäten. Im Februar 2007 begann die Integration der Marineaktivitäten von DS – primär im Bereich der Schiffsüberwachung – was dazu führte, dass 140 Mitarbeiter zur Atlas Elektronik GmbH transferiert wurden. Weitere 175 Mitarbeiter wurden über eine Integration in die EADS-Tochtergesellschaften transferiert.

Im Jahr 2007 konnte die Atlas Elektronik wichtige Erfolge verbuchen, so etwa Aufträge für das Kommando- und Waffensteuerungssystem und den taktischen Datenlink für die neue deutsche Fregatte F125, die Lieferung von U-Boot-Kommandosystemen für die indische Marine, Aufträge der finnischen Marine im Bereich der Mienensuche und Aufträge von internationalen Kunden im Bereich der Seesicherheit. Die Gesellschaft unternahm wichtige Schritte zur Festigung ihrer Position in einem Markt, der – obwohl wachsend – einem zunehmend steigenden Wettbewerbs- und Kostendruck ausgesetzt ist.

#### Verteidigungselektronik (DE)

Als Systemhaus für elektronische Kampfführung, Sensoren- und Luftfahrt elektronik der EADS bietet DE einsatzkritische Elemente zur elektronischen Kampfführung und Selbstverteidigung sowie zur Datensammlung, -verarbeitung, -verteilung. Sie stellt auch Sensoren und Subsysteme bereit, die sich an den Markt der Überwachung und Aufklärung, das

Management militärischer Einsätze, den Schutz von militärischen Einheiten und kritische Zivilbereiche, netzwerkfähige Funktionen und Truppenunterstützung richten.

DE erwirtschaftete im Jahr 2007 15% des Umsatzerlöses des Geschäftsbereichs DS.

### Markt

Die Hauptkonkurrenten von DE im Bereich Verteidigungselektronik sind große und mittelgroße US-amerikanische und europäische Firmen (d.h. Raytheon, Northrop-Grumman, Thales, BAE Systems, Galileo Avionica, Indra und Saab) und Unternehmen aus Israel. Die wichtigsten Kunden von DE sind Verteidigungs- und Innenministerien, Militärdienste, Sicherheitskräfte, die internen EADS-Systemlieferanten und andere LSIs weltweit. Über verschiedene Joint Ventures, Beteiligungen und Kooperationen hat DE Zugang zu Kunden in allen NATO-Länder, insbesondere in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Spanien und Italien, und zu wichtigen Exportmärkten wie den USA, der Türkei, Indien und Südafrika.

### Produkte und Dienstleistungen

*Elektronische Kampfführung und Selbstverteidigung.* Das Wachstum in der elektronischen Kampfführung (EW) und Selbstverteidigung ist in Zukunft ein strategisches Schlüsselziel von DE. DE liefert elektronische Selbstschutzsysteme für Flugzeuge, Schiffe und gepanzerte Fahrzeuge, wie Laserwarnung, Raketenwarnung und aktive elektronische Geräte für Gegenmaßnahmen, einschließlich Geräte für Infrarot-Gegenmaßnahmen, Selbstschutzstörsender und geschleppte Täuschkörper. So liefert DE beispielsweise Kernkomponenten für „EuroDASS“, das Selbstverteidigungssystem des Eurofighters, und weitere Luftfahrtelektronik-Komponenten für das weitere Eurofighterprogramm. DE trägt Subsystemverantwortung für das Selbstverteidigungssystem der A400M, und auch für die Lieferung von Kernausrüstung zur EW, so etwa das Infrarot-Raketenwarnsystem MIRAS. Für militärische Missions-Flugzeuge, Hubschrauber (NH90, Tiger) und VIP-Flugzeuge entwickelt DE Lösungen für Gegenmaßnahmen bei Gefahr durch infrarotgesteuerte Raketen. Bis jetzt verkaufte DE etwa 5.600 Einheiten seines Raketenwarnsensors (MILDS) zur Verwendung an verschiedenen Hubschraubern und Transportflugzeugen.

*Avionik.* Als wichtiger Partner auf dem Gebiet der Militärmissions-Avionik für die A400M hat DE die Subsystem-Verantwortung für das Missionsmanagement und für das Selbstverteidigungssystem übernommen. Das DE-Portfolio umfasst ferner Elektronikausstattung wie digitale Kartengeräte (EuroGrid), Flugdatenaufzeichnungsgeräte und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber. Zusätzlich entwickelt DE auch Multisensor-Integrations- und Datenfusionstechnologie, die für den Bereich netzwerkfähiger

Funktionen zukünftig von entscheidender Bedeutung sind. DE befasst sich beispielsweise mit der Erarbeitung von Software für die Sensordatenfusion beim NATO AWACS E3A-Programm sowie bei den ähnlichen australischen „Wedgetail“ und türkischen „Peace Eagle“-Programmen. Zusätzlich bietet DE Produkte im Bereich Kommunikation und Identifikation an, zu denen auch modulare Breitband-Datenverbindungen zählen.

*Sensoren.* DE ist ein Hauptpartner bei der Entwicklung luftgestützter Multifunktions-Radargeräte wie dem Captor-Radar des Eurofighter-Programms, und bietet auch integrierte Systemlogistikunterstützung, Wartung und Nachrüstung an. Darüber hinaus ist DE in die technologische Entwicklung und Anwendung von Radar-Systemen mit aktiver elektronischer Strahlsteuerung (AESA) für Luft-, See- und Bodenanwendungen der nächsten Generation stark eingebunden. Im Jahr 2007 wurden die Fähigkeiten eines ASEA-Demonstrationsradars für Eurofighter zum ersten Mal im Flug demonstriert. Im Bereich der Luftverteidigung stellt die EADS Radare für Anwendungen im mittleren Reichweitenbereich auf Schiffen (TRS-3D) und zu Land (TRML-3D) her. Die Verteidigungselektronik nimmt bei der Entwicklung und Herstellung der Synthetic Aperture Radars (SAR), die für künftige Aufklärungs- und Überwachsungsoperationen als wesentlich angesehen werden, eine führende Rolle ein. In diesem Bereich entwickelte die EADS den europäischen Stand-off SAR Sensor für die Großraumüberwachung (Sostar-X) und stellt auch die weltraumgestützten Erdbeobachtungssatelliten Tandem-X mit einzigartigen Radarkomponenten bereit.

*Test und Services.* Die Produktpalette Test & Services bezieht sich auf den gesamten Lebenszyklus von Produkten und Systemen und schließt umfassende Lösungen ein, die sich auf Testdienste und -systeme stützen. Diese Lösungen werden sowohl in integrierter Form als auch als eigenständige Elemente angeboten: Instrumentierung, Systemsoftware und Anwendungssoftware. Die Vielseitigkeit der Systeme von Test und Services bedeutet, dass eine Vielzahl von Produkten und Systemen getestet werden kann. Daher kann eine Fluggesellschaft einen Prüfstand für ein Modell zur Wartung einer Airbusflotte ebenso nutzen wie für eine Boeingflotte, und die französische Armee setzt das gleiche Testsystem bei einer Reihe von Waffensystemen ein. Test und Services ist mit seinen zivilen und militärischen Ausstattungstestern bereits weltweit präsent und konsolidiert nun seine Entwicklungsstrategie im internationalen Rahmen, mit neuen Standorten in Frankreich, Deutschland, Spanien, Großbritannien und den USA wie auch über ein weltweites Vertriebsnetzwerk.

### Military Air Systems (MAS)

Die Einheit MAS innerhalb des Geschäftsbereiches DS konzentriert sich auf die Entwicklung, Herstellung und

Lieferung des Eurofighter-Kampfflugzeugs (EADS-Anteil 46% der Lieferungen), Wartung, Reparatur und Überholung (MRO), die logistische Unterstützung und Umrüstung bestehender Kampfflugzeuge sowie die Bereitstellung öffentlich oder privat finanzierter Dienstleistungen im Bereich Ausbildung und die Konstruktion und Herstellung von Airbus- und A400M-Flugzeugstrukturen. Darüber hinaus entwirft MAS leichte Kampf- und Ausbildungsflugzeuge sowie unbemannte Kampfflugzeuge (UAV). Im Jahr 2007 setzte MAS die Zusammenfassung seiner Aktivitäten im Bereich der Militärsysteme im Werk Manching, Deutschland, fort, um seine Wettbewerbsfähigkeit zu vergrößern und ein Zentrum für das Militärflugzeuggeschäft zu bilden.

Der Geschäftsbereich MAS erwirtschaftete im Jahr 2007 39% des Umsatzerlöses von DS.

### Produkte und Dienstleistungen

*Eurofighter.* Beim Eurofighter, der im Export außerhalb Europas als „Typhoon“ bekannt ist, handelt es sich um ein netzwerkfähiges, extrem wendiges und leistungsfähiges Mehrzweck-Kampfflugzeug, das für Swing-role-Operationen in komplexen Luft-Luft- und Luft-Boden-Szenarien optimiert wurde. Der Eurofighter soll durch ein einziges fliegendes Waffensystem die Flotteneffizienz für den nicht mehr sichtbaren Überschallbereich, die Nahkampffähigkeit unterhalb des Überschalls, den Luftraumschutz, die enge Luftunterstützung sowie die Bekämpfung von Flugabwehrsystemen und See- und Küstenangriffsaufgaben verbessern. Die taktischen Erfordernisse für dieses Flugzeug umfassen die Einsetzbarkeit bei allen Wetterbedingungen, die Fähigkeit auf kurzer Bahn zu starten und zu landen, sowie eine hohe Überlebensfähigkeit und eine hohe Betriebsdauer. Der Eurofighter wurde entwickelt, um langfristige Verbesserungen und Anpassungen an die fortschreitende Entwicklung der Luftfahrtelektronik und der Waffensysteme zu adoptieren und so eine längere Nutzungsdauer zu ermöglichen.

Das Eurofighter-Programm wurde über die NATO Eurofighter and Tornado Management-Agency („NETMA“) von den teilnehmenden Staaten organisiert. Die NETMA schließt Verträge mit der Eurofighter GmbH, der Programmverwaltungsgesellschaft für das Eurofighterprogramm, ab. Die Aktionäre und Unterlieferanten der Eurofighter GmbH sind die EADS (46%iger Anteil), BAE Systems (33%iger Anteil) und Alenia Aerospazio, ein Geschäftsbereich der Finmeccanica (21%iger Anteil). Hinsichtlich der Serienproduktion sehen die jeweiligen Produktionsanteile der im Eurofighter-Konsortium teilnehmenden Partner so aus: 43% für die EADS, 37,5% für BAE Systems und 19,5% für Alenia, entsprechend der Zahl der von jedem teilnehmenden Land bestellten Flugzeuge. Die EADS ist für den zentralen Flugzeugrumpf, die Flugkontrollsysteme, die Herstellung des rechten Flügels und des Nasenvorflügels sowie für die Endmontage von

180 Flugzeugen für die deutsche Luftwaffe und 87 Flugzeugen, die von der spanischen Luftwaffe bestellt wurden, verantwortlich. Die Endmontage der Eurofighter wird in den jeweiligen Vertragsländern vorgenommen: Manching/Deutschland, Getafe/Spanien, Warton/Großbritannien und Turin/Italien.

Im Januar 1998 unterzeichnete NETMA den Eurofighterrahmenvertrag über 620 Flugzeuge. Großbritannien 232 (mit einer Option auf 65 Stück), Deutschland 180, Italien 121 (mit einer Option auf 9 Stück), Spanien 87 (mit einer Option auf 16 Stück). Der Rahmenvertrag legt einerseits einen Maximalpreis für das gesamte Programm fest und andererseits, dass die Produktionsvereinbarungen in drei Tranchen vergeben werden, wobei die Produktion voraussichtlich bis 2015 andauern wird. Das Programm beinhaltet die Entwicklung, die Produktionsinvestitionen und die Serienproduktion des Flugzeugs. Derzeit liegen innerhalb des Kernprogramms verbindliche Bestellungen über 384 Flugzeuge vor.

Aus der ersten Tranche über 148 Flugzeugen wurden 141 Flugzeuge (einschließlich sechs instrumentierte Produktionsflugzeuge) bis Jahresende 2007 geliefert, und die restlichen befanden sich zu diesem Zeitpunkt in der Endmontage. Auch im Hinblick auf die zweite Tranche hat die Endmontage bereits begonnen und zu Jahresende 2007 waren 18 Flugzeugen in der fortgeschrittenen Endmontage. Eurofighter verkaufte bereits 15 Flugzeuge nach Österreich, mit den ersten fünf Auslieferungen im Jahr 2007. Das Unternehmen erwartet weitere Exportmöglichkeiten in Europa und dem Fernen Osten. Zwischen der Regierung Großbritanniens und dem Königreich von Saudi-Arabien wurde ein Abkommen über den Kauf des Eurofighters abgeschlossen, das als erster Exporterfolg dieses Flugzeugs außerhalb Europas gilt. Der entsprechende Vertrag zwischen den beiden Regierungen bezüglich der Lieferung von 72 Flugzeugen wurde im September 2007 unterzeichnet.

*Unbemannte Flugkörper (UAV), Advanced UAV Systems.* Um dem Bedarf Deutschlands nach weitreichender Luftüberwachung und Stand-off-Aufklärung nachzukommen, bietet MAS und sein US-Partner Northrop Grumman über ihr Joint Venture EuroHawk GmbH, das HALE-UAV-System „Euro Hawk“ an. Euro Hawk ist ein unbemanntes Flugsystem zur Aufklärung in großen Höhen für die Signalinformationsgewinnung (SIGINT), das speziell ausgerüstet wurde, um den nationalen Anforderungen zu entsprechen. Es basiert auf der von Northrop Grumman entwickelten globalen Hawk-RQ4-B-Plattform. MAS ist verantwortlich für das gesamte Einsatzsystem, einschließlich Situationsanalyse und Reporting, sowie Nutzlastsensor und Modifikationen. Das deutsche Parlament genehmigte die Beschaffung der ersten Global-Hawk-Plattform, die zu einem vollständigen Demonstrator (FSD) des Euro Hawk umgerüstet werden soll in Januar 2007. Das Euro Hawk-Projekt fordert die Integration der von DE

entwickelten nationalen Sensoren in insgesamt fünf Systeme. Die deutsche Luftwaffe plant die Aufnahme von Flügen mit dem Euro Hawk FSD um 2010.

MAS arbeitet auch an der Entwicklung anderer wichtiger neuer Programme im UAV-Bereich, einschließlich eines Technologie-Demonstratorprojekts zur Entwicklung neuer Technologien für künftige UAV. Zudem arbeitet die EADS an einem Forschungs- und Technologieprogramm für die Analyse und Verbesserung von Enabler-Technologien und -konzepten für unbemannte Flugkörper zur Aufklärung (URAV). Das vorrangige Ziel ist die Entwicklung eines neuen „System-of-Systems“-Ansatzes innerhalb eines netzwerkzentrierten Betriebskontextes.

*Pilotentraining, Schulungsflugzeuge und Services.* Mit den Angeboten von BAE Systems (Hawk 128), KAI/Lockheed Martin (T-50), Aermacchi (AM-346) und anderen ist der Wettbewerb im Markt für Trainings- und leichte Kampfflugzeuge wettbewerbsintensiv. Der Zugang von MAS zu diesem Bereich erfolgt über den vorgeschlagenen High Energy Aircraft Trainer (HEAT). Mit Hilfe des HEAT soll eine Lücke zwischen den Anforderungen seitens der Piloten an ein modernes Kampfflugzeug und den Trainingsmöglichkeiten geschlossen werden, die ältere Trainer bereitstellen können. Obwohl MAS im Moment nicht die Absicht hat, eine umfassende Entwurfsphase zu starten, wird weiterhin alles unternommen, um Kunden und Industriepartner zu gewinnen.

Trotzdem hat MAS bereits einen Beitrag zur Entwicklung eines Piloten-Ausbildungsprogramms für europäische Kampfflur geleistet: Im Jahr 2007 eröffnete MAS zusammen mit der spanischen Luftwaffe die neue European Advanced Training Jet Pilot School in Talavera. Durch die Verwendung einer aufgerüsteten F-5, die annähernd über die Leistungsmerkmale eines Kampfflugzeugs der jüngsten Generation verfügt, inklusive modernster Bodenausrüstung, erhalten die Kampfflurpiloten eine umfassende Ausbildung.

Entsprechend einem im Jahr 2006 über zehn Jahre abgeschlossenen Vertrag für Mehrzweckdienstleistungen verwaltet MAS auch in der Flugschule der französischen Luftwaffe in Cognac die „ab initio“-Pilotenausbildung für zukünftige militärische Flugzeugbesatzungen. Der Vertrag umfasst die Beschaffung neuer Flugzeuge, die Wartung von Linien- und Basisflugzeugen sowie bodengestützte Trainingsgeräte. ECATS (EADS Cognac Aviation Training Services), wie das Programm allgemein bezeichnet wird, wurde im April 2007 mit der Ankunft des ersten von insgesamt 18 neuen Grob 120A Schulungsflugzeugen offiziell eingeweiht.

*Weiterentwicklung der Military Air Systems und Wartungsdienste.* Neben der Erbringung des Kundendienstes für bestehende Kunden bietet MAS ihren Kunden außerdem die Möglichkeit, ihr militärisches Fluggerät nachzurüsten. Für Länder mit beschränkten nationalen Verteidigungsbudgets

stellt das Nachrüsten von militärischem Fluggerät eine besonders attraktive Alternative dar. Hierzu zählen Zentral- und Osteuropa, Lateinamerika, Nordafrika und einige Regionen in Asien. Für diese Nationen ist der Kauf von Mehrzweck-Flugzeugen entweder politisch oder wirtschaftlich nicht möglich und daher die Nachrüstung bestehender Flugzeuge die kosteneffektivste Lösung. Mit Programmen für Flugzeuge wie Tornado, F-4 Phantom, F-18, F-5, MiG-29, Mirage F-1, C101 Aviojet, Harrier AV-8B, E-3A AWACS, P-3C Orion, C-160 Transall und Breguet Atlantic 1 konnte MAS Erfahrungen auf dem Gebiet der Weiterentwicklung von Kampfflugzeugen sammeln.

Mit der Schaffung zusätzlicher Support Center für Waffensysteme (für den Tornado, Transall und weitere Systeme, die in naher Zukunft in Betrieb genommen werden, wie der A400M und Euro Hawk), die in Zusammenarbeit mit dem nationalen Eurofighter Support Center betrieben werden, verstärkt MAS seine Kooperation mit der deutschen Luftwaffe im Bereich der Wartungsdienste.

## Lenkflugkörpersysteme

MBDA (ein Joint Venture zwischen der EADS, BAE Systems und Finmeccanica, mit Anteilen von 37,5%, 37,5% und 25%) ist das Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme innerhalb des Geschäftsbereichs DS (der 37,5% des Umsatzes von MBDA konsolidiert). MBDA bietet überlegene und einzigartige Fähigkeiten auf dem Gebiet der Lenkflugkörpersysteme und Lösungen für den gesamten Bereich der Luftüberlegenheit, Bodenkontrolle und Seemacht-Missionen sowie darüber hinaus technologisch ausgereifte Lösungen bei Ersts Schlagwaffen und Raketenverteidigung an. Die weitere Integration der vier Heimatmärkte (Frankreich, Deutschland, Italien und Großbritannien), die Konsolidierung des Geschäfts und verstärkte Anstrengungen im Exportmarkt bleiben die wichtigsten Ziele für 2008.

Im Jahr 2007 schloss MBDA den Zusammenschluss mit Bayern-Chemie/Protac, der deutschen Gesellschaft für Lenkflugkörper-Antriebssysteme ab. Zusätzlich verkaufte MBDA ihre Anteile am französischen Luftfahrtkonzern ALKAN, ausgenommen die Gegenmaßnahmen-Aktivitäten von ALKAN, die 20% des Umsatzes der Gesellschaft im Jahr 2006 darstellen. Diese Veräußerung ist Bestandteil der laufenden Strategie von MBDA, ihre Investitionen im Kerngeschäft, Lenkflugkörper zu optimieren. Schließlich unterzeichnete MBDA im Jahr 2007 einen wichtigen Vertrag mit dem britischen Verteidigungsministerium zur Lieferung des Rapier Luftverteidigungssystems an die britische Armee und zur Gewährleistung seiner Fertigstellung und Einsatzbereitschaft.

Im Jahr 2007 wurden 21% der insgesamt getätigten Umsätze des Geschäftsbereichs DS von MBDA erzielt.

## Markt

MBDA weist ein geografisch diversifiziertes Kundenportfolio auf. Neben ihren vier nationalen Heimatmärkten hat die Gruppe direkten Zugang zu den anderen wichtigen europäischen Märkten, Spanien und Schweden. Dazu kommen eine gleichfalls stabile Position auf wachsenden Auslandsmärkten wie Asien, der Golfregion und Lateinamerika und Vorteile, die sich aus der transatlantischen Kooperation bei Programmen wie Meads ergeben, wie nachstehend erläutert.

Auf dem Weltmarkt für taktische Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind im Wesentlichen vier große Verteidigungsunternehmen tätig. Der weltweite Markt für Lenkflugkörpersysteme wird gegenwärtig auf über € 12 Mrd. geschätzt, mit einem prognostizierten Abwärtstrend bis 2010-2011. Danach wird sich der weltweite Markt aufgrund der folgenden Fakten hingegen ausweiten:

- der Bedarf, Lenkflugkörpersysteme der älteren Generation zu ersetzen und neue Leistungen zu entwickeln (wie bodengestützte Luftverteidigungssysteme, Präzisions- und Erstschlagwaffen und integrierte Kampfsysteme mit Seeüberlegenheit);
- die Inbetriebnahme neuer Trägersysteme für Flugkörper (Rafale, Eurofighter/Typhoon, Gripen, Tiger-Hubschrauber, neue Fregatten und Flugzeugträger, und schon bald weitere neue Plattformen wie der F-35 Lightning II Joint Strike Fighter undUCAV);
- neue Anforderungen an zukünftige Waffensysteme aufgrund neuer operativer Aufgaben und der während der letzten Konflikte gewonnenen Erfahrungen, insbesondere Network Centric Warfare in Zusammenhang mit Systemen sowie über die Sichtlinie oder über den Sichtbereich hinausgehende Zielerfassungssysteme.

## Produkte und Dienstleistungen

Das große Angebot an MBDA-Produkten deckt alle Kategorien der sechs wichtigsten Lenkflugkörpersysteme ab: Luft-Luft, Luft-Boden, Boden-Luft, Schiffsabwehr Boden-Boden. Die Produktpalette von MBDA umfasst auch eine Reihe luftgestützter Gegenmaßnahmen wie Lenkflugkörperwarn- und -zerstörungssysteme, luftgestützter Kampftrainings- und Minenräumungssysteme. Zu den wichtigsten Programmen, die sich derzeit in der Entwicklungsphase befinden, gehören das Luftverteidigungssystem der Marine Aster Paams, das Meteor Lenkflugkörpersystem mit Luftüberlegenheit und die Schiffs- und U-Boot-Abstandswaffe Scalp Naval. Bereits in der Produktionsphase befinden sich das Aster SAMP/T-Luftverteidigungssystem, das Storm Shadow/Scalp-System und das Taurus Stand-off Lenkflugkörpersystem.

*Aster-Familie.* Der mit OCCAR (*Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement*) im Jahr 2003 unterzeichnete FSAF Phase-3-Vertrag beläuft sich auf € 3 Mrd.

(davon werden € 2,3 Mrd. MBDA zugewiesen). Dieser Vertrag beinhaltet die Serienproduktion von ca. 1.400 Aster-Lenkflugkörpersystemen und verwandten Lenkflugkörpersystemen und gilt als Europas erste Weiterentwicklung eines bodengestützten See-Boden-Lenkflugkörpersystems mit antibalistischen Flugkörpern (ATBM). Aster SAMP/T, die bodengestützte Variante, ist bereits in der Serienproduktion und die ersten Lieferungen an die Streitkräfte von Frankreich und Italien erfolgten im Jahr 2007, während Aster Paams, die Marinevariante, in ihrem Entwicklungsprogramm weit fortgeschritten ist.

*METEOR.* Meteor ist ein höchst flexibles wendiges Luft-Luft-Waffensystem für den sichtbaren und außer Sichtweite liegenden Bereich, das in den meisten komplexen Kampfszenarien eine umfassende Handlungsfähigkeit bietet. Meteor wurde vom britischen Verteidigungsministerium und von fünf weiteren europäischen Nationen (Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Schweden) geordert, um ihren künftigen Luft-Luft-Bedarf zu decken. 2006 wurde bei einer ersten Life-Demonstration ein luftgestützter Meteor-Abschuss vorgeführt. Das Test-Abfeuerungsprogramm lief im Jahr 2007 mit einem Überschallabschuss in großer Höhe weiter, der die integrierte Schubkraft, das Staustrahltriebwerk und die Steuerungssysteme während des verlängerten freien Flugs und das Manövrieren erfolgreich demonstrierte.

*Scalp NAVAL.* MBDA entwickelt nun Scalp NAVAL, um den Fremms-Fregatten und den U-Booten der Barracuda-Klasse der französischen Marine hervorragende Erstschlagsmöglichkeiten zu bieten, wobei auf die bereits in die Entwicklung des europäischen luftgestützten Marschflugkörperprogramms Storm Shadow/SCALP investierten Leistungen zurückgegriffen wird. Im Januar 2007 erhielt MBDA vom französischen Rüstungsbeschaffungsamt (DGA) eine Vertragsmitteilung über 250 dieser Lenkflugkörper, ein Vertrag im Wert von € 910 Mio. für MBDA.

*Storm Shadow/Scalp.* Der bereits in Großbritannien, Frankreich und Italien in Betrieb stehende Storm Shadow/Scalp wurde im Jahr 2004 von Griechenland ausgewählt. Die griechische Luftwaffe hat 34 Storm Shadow/Scalp Lenkflugkörpersysteme geordert. Ferner erfolgten Auslieferungen an die Luftwaffe der Vereinigten Arabischen Emirate, wo diese Lenkflugkörper unter der Bezeichnung „Black Shaheen“ bekannt sind.

*Taurus KEPD 350.* Zwecks Entwicklung und Herstellung des Taurus KEPD 350, eines Präzisions-Abstands-Lenkflugkörpersystems für Tornado, Gripen und Eurofighter-Flugzeuge, arbeiten MBDA Deutschland und SAAB Bofors über die Taurus Systems GmbH zusammen. Taurus KEPD 350 wird in Serienproduktion für die Deutsche Luftwaffe hergestellt, wo die Waffe jetzt eingesetzt wird. Im Jahr 2007 verließ der 300. Taurus-Lenkflugkörper die Produktionslinie in Schrobenhausen und markierte damit den Abschluss der Hälfte

der für die deutsche Luftwaffe vorgesehenen Produktion. Im Jahr 2005 hat Spanien ebenso seine Absicht zum Erwerb von 43 Taurus KEPD 350 Lenkflugkörper für seine F/A-18 und Eurofighter bekannt gegeben, mit Lieferung der ersten beiden Lenkflugkörper im Jahr 2007.

*MEADS.* Das taktische Boden-Luftverteidigungssystem Meads ist das beste Beispiel für eine dynamische und erfolgreiche Zusammenarbeit auf transatlantischer Ebene. Meads ist gedacht zum Schutz von Truppen bei Aufgaben außerhalb des Kampfgebiets im Rahmen der Aufrechterhaltung der inneren Sicherheit. Die Kosten des Programms werden im Verhältnis 58% (USA) zu 42% (Europa: Deutschland und Italien) aufgeteilt. Die technische Arbeitsteilung der beteiligten Firmen – MBDA Deutschland, MBDA Italien und Lockheed Martin (USA) – entspricht der prozentualen Aufteilung der Kosten. Mit Hilfe des Joint-Venture-Unternehmens euroMeads GmbH koordiniert MBDA seine Aktivitäten, bei denen Lockheed Martin über eine Beteiligung von 50% an Meads International Inc. („MI“) verfügt. Am 1. Juni 2005 unterzeichnete MI formell einen Vertrag für die Projektierung und Entwicklung von Meads. Der Vertragswert beträgt ca. US\$ 2 Mrd. plus € 1,4 Mrd. für die Konstruktions- und Entwicklungsphase (D&D).

### Herstellung — System Design Centre (SDC)

Innerhalb des Geschäftsbereichs DS unterstützt das System Design Centre (mit Niederlassungen in Frankreich, Deutschland und Großbritannien) Kunden im Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft bei der Gestaltung, Entwicklung und dem Austesten ihrer Produkte und Systemarchitekturen durch den Einsatz von modernster Modell- und Simulationstechniken. Das System Design Centre stellt somit im Auftrag des Geschäftsbereichs DS und der EADS insgesamt eine Grundlage für Systemdesign und damit zusammenhängende Disziplinen zur Verfügung. Dank dem Einsatz standardisierter Methoden (wie Rahmenpläne für die Systemarchitektur, die vom U.S. Department of Defense und dem UK Ministry of Defence eingesetzt werden) und anderer Instrumente für die Systementwicklung, unterstützt SDC auch die Strategie des Geschäftsbereichs DS, seine Leistungsfähigkeit bei LSI ganz allgemein zu verbessern. Ein Instrument, auf das SDC in diesem Zusammenhang zurückgreifen kann, ist eine national übergreifende, netzwerkbasierte Experimentier- und Testumgebung, die über das Network Centric Operations Simulations Centre (NetCOS) zur Verfügung gestellt wird.

## 1.1.6 ASTRIUM

### Einführung und Überblick

Astrium konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensysteme und bietet Raumfahrtdienstleistungen. Astrium ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Der erzielte Umsatzerlös von Astrium belief sich im Jahr 2007 auf € 3,6 Mrd., also 9,1% des gesamten Umsatzerlöses der EADS.

Astrium besteht aus drei Hauptgeschäftseinheiten: Astrium Satellites, Astrium Space Transportation und Astrium Services. Astrium bietet über seine Beteiligungen an Arianespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyoz-Trägerrakete) und Eurokot (Rockot-Trägerrakete), zudem über hundertprozentige Tochtergesellschaften wie Paradigm Secure Communications und Infoterra sowie Joint Ventures wie Spot Image, Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten an.

### Strategie

Mit einer gefestigten Position in fünf europäischen Ländern mit aktiven Raumfahrtprogrammen (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Spanien und die Niederlande) ist Astrium das einzige europäische Unternehmen, das von seiner ganzen Bandbreite an Kompetenzen auf dem Gebiet der Raumfahrtindustrie (Satelliten, Trägersysteme, orbitale Infrastruktur und Kundendienst) profitiert. Die Strategie von Astrium liegt darin, diese strategischen Posten weiter auszubauen und seine Marktposition zu stärken.

### Generieren eines profitablen Wachstums in einem flauen Markt

Aufgrund der bestehenden Beschränkungen bei den Beschaffungsbudgets verlaufen die institutionellen und militärischen Ausgaben für Raumfahrtaktivitäten in Europa eher flau. Zudem herrscht in den kommerziellen Märkten für Trägersysteme und Telekommunikationssatelliten intensiver Wettbewerb, insbesondere da der US-Dollar gegenüber dem Euro im Jahr 2007 einen historischen Tiefstand erreichte.

In dieser schwierigen Marktlage verfolgt Astrium folgende Strategie:

- In Zusammenhang mit der Trägerrakete Ariane und dem Flugkörpersystem M51 wollte Astrium Space Transportation ihre Aktivitäten rationalisieren und straffen, indem sie die Rolle des Hauptauftragnehmers (statt nur die eines Hauptlieferanten und Systemarchitekten) übernahm. Dies trug deutlich zu einer Steigerung der Verlässlichkeit und der Kosteneffizienz dieser Produkte bei. Zusätzlich ist Astrium derzeit mit 30,5% der zweitgrößte Aktionär von Arianespace. Astrium Space Transportation wird sich bemühen, diese Führungsposition für noch bessere Leistungen für die beiden Kunden zu nutzen;
- In Bezug auf das Satellitengeschäft und den Kundendienst versuchte Astrium in den letzten Jahren, sich von der Position des ausschließlich auf Lieferung von Systeme konzentrierten Unternehmens weg zu bewegen, in Richtung einer Führungsposition im Satellitenbetriebsbereich als Erbringer sicherer Kommunikations- und Navigationsleistungen. Die erfolgreiche Entwicklung eines sicheren globalen Militärsatellitenkommunikationssystems für das britische Verteidigungsministerium durch Paradigm Secure Communications („**Paradigm**“) – dessen vollständige Betriebsfähigkeit für 2008 erwartet wird – ist ein erster wichtiger Schritt. Mit Blick in die Zukunft ist Astrium bestrebt, das Angebot an innovativen, äußerst konkurrenzfähigen und maßgeschneiderten Lösungen im Bereich der sicheren Kommunikation auszubauen. Ferner soll auch die Präsenz im Satellitennavigationsbereich, insbesondere nach der Neuorganisation der Entwicklung des europäischen globalen Satellitennavigationssystems „Galileo“, wie nachstehend erläutert, ausgebaut werden.

### Erreichen einer Maßstäbe setzenden Rentabilität in Europa

Nach den umfassenden, 2003 und 2004 umgesetzten Umstrukturierungsmaßnahmen (Rationalisierung und Spezialisierung von Werken, Reduzierung des Personalbestands um 30%, Neuausrichtung auf institutionelle Kunden) und ambitionierten Innovationsinvestitionen arbeitet das Management derzeit an der Implementierung weiterer Maßnahmen zur Erhöhung der Rentabilität (Innovex '08 für Astrium Satellites, Boost '08 für Astrium Space Transportation und Impact '08 für Astrium Services). Es wird erwartet, dass diese Maßnahmen ab sofort bis zum Ende des Jahrzehnts zu laufend besseren Margen führen.

### Astrium Satellites

#### Überblick

Astrium Satellites zählt in den Bereichen Konstruktion und Fertigung von Satellitensystemen, Nutzlasten, Bodeninfrastruktur und Weltraumausstattung für eine breite

Palette ziviler und militärischer Anwendungen zu den weltweit führenden Anbietern. Als Hauptauftragnehmer für mehr als 70 Kommunikationssatelliten ist Astrium Satellites der bevorzugte Partner vieler der angesehensten Betreiber weltweit. Das Geschäft von Astrium Satellites umfasst die vier unten beschriebenen Gruppen von Satellitensystemen:

- *Telekommunikationssatelliten* – sie finden in mehreren Bereichen Anwendung; so z.B. als Verbindung für Ferngespräche und Mobilfunk, bei Fernseh- und Radioubertragungen sowie bei Datenübertragungen, Multimedia und Internet-Verbindungen. Sie können für zivile und für militärische Anwendungen eingesetzt werden;
- *Beobachtungssatelliten* – sie erlauben die Sammlung von Informationen in verschiedenen Gebieten wie etwa Kartografie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts- und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcen-Management sowie militärische Aufklärung;
- *Forschungssatelliten* – sie sind maßgeschneiderte Produkte, die den speziellen Erfordernissen ihrer Mission angepasst sind. Sie verfügen über Anwendungen zur astronomischen Beobachtung von Strahlungsquellen im Universum, zur Erforschung von Planeten oder für Geowissenschaften;
- *Navigationsatellitensysteme* – sie senden Signale, mit deren Hilfe die Benutzer ihre geografische Position mit hoher Präzision bestimmen können, was in vielen Wirtschaftsbereichen, wie beispielsweise für Fluggesellschaften, Landtransportbetriebe, See- und Luftnotdienste, Landwirtschaft und Fischerei, Tourismus und Telekommunikationsnetzwerke von zunehmender Bedeutung ist.

### Markt

Der Markt für kommerzielle Telekommunikationssatelliten ist von extremem Wettbewerb geprägt. Die Entscheidung zum Kauf richtet sich hauptsächlich nach dem Preis, technologischer Expertise und dem Nachweis von Referenzprojekten. Astrium Satellites verfügt laut internationalen Schätzungen weltweit über einen Marktanteil von rund 30% und ihre Hauptkonkurrenten sind Boeing, Lockheed Martin und Loral in den USA sowie Thales Alenia Space (TAS) in Frankreich und Italien. Das Management hält den Telekommunikationssatellitenmarkt für einen zwar langsam jedoch nachhaltig wachsenden Bereich, was von Faktoren wie (i) der zunehmende Nachfrage im Telekommunikationsbereich, einschließlich Internet, Multimedia und militärischem Bedarf sowie (ii) einer größeren Nachfrage hinsichtlich des Ersatzes alternder Produkte unterstützt wird. Vor dem Hintergrund der nach wie vor starken Konkurrenzsituation wird Astrium Satellites versuchen, ihre Position in diesem Markt zu festigen.

Im Markt für Beobachtungs-, Forschungs- und Navigationsatelliten ist der Wettbewerb in Europa entweder

auf nationaler oder multinationaler Ebene (Europäische Raumfahrtbehörde (ESA), Eumetsat) organisiert. Im zweiten Fall kommt häufig das Prinzip des geografischen Rückflusses zum tragen, wonach Aufträge im Verhältnis der entsprechenden Beteiligungen der Herkunftsländer der Lieferanten an inländische Firmen vergeben werden. Es gibt eine steigende Exportnachfrage nach Erdbeobachtungssystemen, für die EADS derzeit der einzige größere europäische Anbieter ist. Darüber hinaus erhöhte sich im Rahmen der europäischen Umweltprogramme der Bedarf ziviler staatlicher Organisationen wie der ESA an Erdbeobachtungssatelliten. Die EADS erwartet, dass der Markt für Forschungssatelliten mittelfristig stabil bleiben wird.

Im Markt für Navigationssatelliten ist die Entscheidung der Europäischen Union, die Entwicklung des europäischen globalen Satellitennavigationssystems „Galileo“ voranzutreiben, als Hauptentwicklung im Jahr 2007 anzusehen. Die ESA wurde mit der direkten Beschaffung verschiedener erforderlicher Komponenten (Raumfahrtsegment, Bodensegment, Systemunterstützung, Trägersysteme usw.) beauftragt, wobei das Ziel für die vollständige Implementierung mit 2013 festgesetzt wurde. Für die Raumfahrtindustrie und ihre Kunden ist die wirtschaftliche, industrielle und strategische Bedeutung des Galileo Programms ausschlaggebend. Es wird erwartet, dass dieses Programm zu einem wesentlichen Faktor für innovative, verbraucher- und kundenorientierte Lösungen wird, die neue Märkte für Dienstleistungen im Bereich Navigation schaffen.

Schließlich zog im Markt für militärische Satelliten die Nachfrage nach Telekommunikations- und Beobachtungssatelliten an. Während der jüngsten Konflikte wurden die Unzulänglichkeiten der europäischen Militärkapazitäten in diesen Bereichen erkennbar, während die Notwendigkeit, auf schwer fassbare Bedrohungen vorbereitet zu sein, nur zugenommen hat. Der Skynet 5/Paradigm-Vertrag in Großbritannien, der Satcom-BW-Vertrag in Deutschland, der Yahsat-Vertrag in den Vereinigten Arabischen Emiraten und andere Entwicklungsverträge in Frankreich veranschaulichen das Wachstumspotenzial dieses Marktes.

### Produkte

Astrium bietet ihren Kunden schlüsselfertige Satellitensystem über eine Reihe hundertprozentiger Tochtergesellschaften wie (i) Astrium Spanien, die Plattformen, Satellitenantennen, Steuerungsmechanismen und Kabel-Subsysteme für Telekommunikationssatelliten liefert, (ii) Tesat in Deutschland, die für elektrische Telekommunikationsausrüstung und Subsysteme zuständig ist, (iii) die EADS Sodern in Frankreich, die Satellitensensoren anbietet, und (iv) Dutch Space (Netherlands), die Solarbauteile und andere spezialisierte Teile liefert.

*Telekommunikationssatelliten.* Astrium stellt Telekommunikationssatelliten für Festnetz- und mobile Anwendungen sowie Satellitenradio- und -fernsehdienste her. Die geostationären Telekommunikationssatelliten der EADS beruhen auf der Plattformfamilie Eurostar (54 dieser Satelliten wurden bisher geordert), von denen der Eurostar 3000 das neueste Modell ist.

Im Jahr 2007 erhielt Astrium Satellites sechs kommerzielle Satellitenaufträge (für einen Weltmarktanteil von 30%), die alle auf der Eurostar-Plattform basieren (Hot Bird 10 für Eutelsat, Amazonas 2 für Hispasat, Arabsat 5A und Badr 5 für Arabsat, Alphasat für ESA/Inmarsat, Ka Sat für Eutelsat). Zusätzlich konnte die EADS (zusammen mit Thales Alenia Space) einen Vertrag mit der Mubadala Development Company in Abu Dhabi über den Bau eines auf zwei Astrium-Satelliten basierendes, sicheren Satellitenkommunikationssystems unterzeichnen.

*Beobachtungs- und Forschungssatelliten.* Astrium Satellites ist der in Europa führende Hersteller von Erdbeobachtungssatelliten für militärische und zivile Anwendungen. Auf diesem Gebiet zieht Astrium Satellites bedeutende Vorteile aus den gemeinsamen Elementen ihrer zivilen und militärischen Projekte.

Die EADS Satellites konstruiert und produziert eine breite Palette von sehr flexiblen Plattformen, optische und Radarinstrumente sowie Bodenelement-Ausrüstung für den vollständigen Bereich von ferngesteuerten Anwendungen, Betrieb und Dienstleistungen. Astrium Satellites ist eines der weltweit führenden Unternehmen im Bereich der Erdbeobachtungssatelliten und der Hauptlieferant für viele wichtige Beobachtungsprojekte von ESA und CNES: Insbesondere ist sie Hauptlieferant für (i) die Spot Mehrzweck-Plattformserien, die in fünfzehn europäischen Erdbeobachtungssatelliten im Einsatz sind und als Industrie-Standard anerkannt sind; (ii) Metop, ein polar-orbitales Wettersatellitensystem der nächsten Generation, wovon das erste von drei 2006 in die Umlaufbahn gebracht wurde; (iii) Pleiades, zwei kleine und äußerst agile Erdbeobachtungssatelliten für zivile und militärische Anwendungen, die 2008 und 2009 gestartet werden sollen; (iv) Swarm, ein Klimasatellit zur Beobachtung der Entwicklung der Magnetfelder der Erde; (v) Cryosat, ein Radarsatellit, der für die Überwachung der Polareisdickenschicht konzipiert wurde; und (vi) Tandem X, ein Radarsatellit für die Vermessung der Erdoberfläche. Im Bezug auf den Exportmarkt unterzeichnete Astrium Satellites im Jahr 2005 mit Südkorea einen Vertrag über die Lieferung des Kommunikations- und Erdbeobachtungssatelliten Coms (der zusammen mit den zugehörigen Bodensegmenten im Jahr 2009 ausgeliefert werden soll) und im Jahr 2006 wurde ein Vertrag mit Algerien über die Lieferung von zwei Mikro-Erdbeobachtungssatelliten unterzeichnet. Schließlich wurde der vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)

bestellte radargestützte Beobachtungssatellit TerraSAR-X im Juni 2007 von Baikonur aus erfolgreich gestartet, und Theos, ein Beobachtungssatellit für Thailand, befindet sich im Abschlussstadium der Startvorbereitungen.

Im Jahr 2007 gewann Astrium Satellites einen Vertrag über den Bau der Radarbildgebungskomponenten für den Sentinel-1-Satelliten. Die Beobachtung der Erdoberfläche, der Meere, der europäischen Meeresumwelt und der eisbedeckten Regionen ist die Hauptzielsetzung der Sentinel-1-Mission zur systematischen Abbildung und Überwachung.

*Navigationssatelliten.* Nachdem die Europäische Union Ende 2007 zu der Entscheidung gekommen war, die Entwicklung von Galileo voranzutreiben, wurde die ESA mit der direkten Beschaffung verschiedener erforderlicher Komponenten (Raumfahrtsegment, Bodensegment, Systemunterstützung, Trägersysteme usw.) beauftragt. Im Hinblick auf die für die Validierungsphase des Programms benötigten Satelliten wurde Astrium Satellites als Hauptlieferant für den Giove-B-Satelliten ausgewählt, der im ersten Quartal 2008 gestartet wird.

*Militärische Satelliten.* Neben der militärischen Erdbeobachtung ist Astrium Satellites auf dem Markt für mehrere andere fortschrittliche Anwendungen tätig. In diesen Systemen zeigt sich die führende Rolle von Astrium bei komplexen Systemangeboten, in denen sich der effiziente Einsatz von Synergien zwischen den Raumfahrt- und Verteidigungsaktivitäten von Astrium widerspiegelt.

## Astrium Space Transportation

Astrium Space Transportation ist der europäische Raumtransport- und Raumfahrtinfrastruktur-Spezialist. Sie konstruiert, entwickelt und fertigt Ariane-5-Trägerraketen, das Columbus-Labor, ATV-Frachtttransporter für die internationale Raumstation („ISS“), ballistische Raketen für Kapseln für die französischen Abwehrkräfte, Antriebssysteme und Raumfahrtausrüstungen.

### Raumfahrt-Infrastruktur

Das Segment Raumfahrt-Infrastruktur, in dem Astrium Space Transportation tätig ist, umfasst bemannte und unbemannte Raumfahrtsysteme. Die ISS bildet zusammen mit den Entwicklungsprogrammen und -dienstleistungen für entsprechende Raumfahrzeuge und Ausrüstungen den wichtigsten Teil der Aktivitäten dieses Segments. Astrium Space Transportation ist der Hauptlieferant im Rahmen eines ESA-Vertrags, der sich in zwei wichtigen Punkten auf die internationale Raumstation („ISS“) bezieht: das Columbus Orbital Facility Labor („COF“) und das Automatisierte Transfervehikel („ATV“).

### Markt

Die Nachfrage nach Raumfahrt-Infrastruktur-Systemen stammt ausschließlich von öffentlich finanzierten Raumfahrtorganisationen, insbesondere von der ESA, der NASA, Roscosmos (Russland) und der NASDA (Japan). Solche Systeme werden normalerweise in Kooperation mit internationalen Partnern gebaut. Neben den COF- und ATV-Projekten ist ESA auch für weitere ISS-Komponenten im Hinblick auf den Aufbau und die Betriebsphasen der Station verantwortlich. Zudem sind nationale Raumfahrtbehörden, wie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt („DLR“) und das Centre National d'Etudes Spatiales („CNES“) in die Entwicklung von auf der ISS genutzten Versuchseinrichtungen involviert.

### Produkte

Astrium Space Transportation ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Integration der Columbus Orbital Facility. COF ist ein Modul mit Druckausgleich mit einem unabhängigen, lebenslangen Support-System. Es bietet eine umfassende Forschungsumgebung unter Mikrogravitationsbedingungen (Materialwissenschaft, Medizin, Humanphysiologie, Biologie, Erdbeobachtung, Flüssigkeitsphysik und Astronomie) und dient als Prüfstand für neue Technologien. Das COF-Modul wurde am 7. Februar 2008 mit einem Shuttleflug zur ISS befördert.

Außerdem ist Astrium Space Transportation der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV, das Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren soll, sowie für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Das ATV wird das erste europäische Fahrzeug sein, das ein Treffen im Weltraum ermöglicht und automatisch an Raumstationen andockt. Das erste ATV, Jules Verne, wurde 2007 nach Kourou transferiert. Derzeit ist es startbereit und es wird erwartet, dass es im ersten Quartal 2008 eingesetzt wird. Weitere ATV-Missionen sind bis zum Jahr 2013 geplant. Siehe „1.2 – Jüngste Entwicklungen“.

### Trägerraketen und Trägerdienste

Um Raumfahrtsysteme (einschließlich Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturelemente und interplanetare Sonden) auf ihre Bahn zu bringen, sind aus mehreren Stufen bestehende Trägerraketen erforderlich, die während des Starts verbraucht werden. Astrium Space Transportation ist hier in zwei getrennten Geschäftsbereichen aktiv: (i) Konstruktion und Herstellung von Trägerraketen für zivile und militärische Zwecke und (ii) Bereitstellung von Trägerdiensten durch ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurockot.

Astrium Space Transportation ist Generalunternehmer für das Ariane-5-System und für die Lieferung eines kompletten und vollständig getesteten Flugkörpers an Arianespace verantwortlich. Astrium Space Transportation liefert auch alle

Ariane-5-Stufen, den Gerätehangar, die Flugsoftware und eine Vielzahl von Unterbaugruppen. Zudem ist Astrium Space Transportation der Hauptlieferant für ballistische Raketensysteme an den französischen Staat. Das Unternehmen ist verantwortlich für die Entwicklung, Herstellung und Wartung für die von Unterseebooten genutzten Raketen M45 und M51 und deren Betriebssysteme.

## Markt

Das Management ist der Ansicht, dass der kommerzielle Markt für Trägerdienste wahrscheinlich stabil bleiben wird (bei 20 bis 25 Nutzlasten pro Jahr), von denen es sich bei den meisten um geostationäre Telekommunikationssatelliten handelt. Aufgrund verschiedener Faktoren (z.B. technologischer Fortschritt und Konsolidierung auf Seiten der Kunden) bleibt diese Zahl allerdings sehr volatil. Dieser Markt umfasst nicht die institutionellen Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russland und China.

In den letzten Jahren hat sich der kommerzielle Markt für Trägerdienste wesentlich verändert. Russische Firmen und staatliche Behörden haben ihre Preise dramatisch angehoben, wodurch andere Trägersysteme mehr Wettbewerbskraft im Markt erhielten.

Im Bereich der nationalen Verteidigung ist Astrium Space Transportation seit Anfang der 60er Jahre der alleinige Lieferant ballistischer Raketen an den französischen Staat. Zusätzlich zur Herstellung und staatlich finanzierten Entwicklungsarbeiten erbringt Astrium Space Transportation einen beträchtlichen Wartungsaufwand bei ballistischen Raketensystemen, um sicherzustellen, dass sie über die gesamte Lebensdauer, die mehrere Jahrzehnte betragen kann, einsatzbereit bleiben. Astrium Space Transportation erbringt auch Vor-Ort-Betreuungsleistungen für das französische Militär. Schließlich arbeitet Astrium Space Transportation in Partnerschaft mit anderen an einem NATO-Vertrag in Bezug auf die Architektur des Projekts „Theatre Missile Defence“.

## Produkte und Dienstleistungen

**Trägerdienste.** Astrium Space Transportation ist auf dem Gebiet der Trägerdienste aktiv durch Beteiligungen an Arianespace mit Trägerraketen für hohe Nutzlasten, an Starsem mit Trägerraketen für mittelschwere Nutzlasten und an Eurokot mit Trägerraketen für geringe Nutzlasten.

**Arianespace.** Astrium Space Transportation ist mit einem Anteil von 30,5% an Arianespace (direkt und indirekt) der zweitgrößte Gesellschafter (nach CNES) und der größte industrielle Gesellschafter. Gemessen am Auftragsbestand ist Arianespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten. Bis Ende 2007 hatte Ariane insgesamt 254 Satelliten in die Umlaufbahn gebracht. Auf dem

Weltmarkt vermarktet und verkauft Arianespace Ariane-Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch Guyana die Starts durch.

Im Jahr 2007 gewann Arianespace 13 neue kommerzielle Verträge, das sind 50% des verfügbaren Marktes, und führte fünf Ariane-5-Starts durch, bei denen zehn Satelliten (acht kommerzielle und zwei institutionelle) in die Umlaufbahn befördert wurden. Seit 1999 der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte, wurden 31 Ariane-5-Raketen erfolgreich auf eine Erdumlaufbahn gebracht.

**Starsem.** Astrium Space Transportation besitzt eine direkte Beteiligung von 35% an Starsem, ein französisches Unternehmen gemeinsam mit Arianespace 15%, die russische Raumfahrtbehörde 25% und das im Besitz des russischen Staats befindliche Zentrale Spezialisierte Konstruktionsbüro „Progress“ 25%. Über Arianespace vermarktet Starsem Trägerdienste der Soyus-Trägerraketen für mittelschwere Raumfahrzeuge für niedrige oder sonnensynchrone Umlaufbahnen wie auch für interplanetare Missionen. In Baikonur wurden ein institutioneller und zwei kommerzielle Starts durchgeführt, obwohl 2007 keine neuen Verträge unterzeichnet wurden. Ebenfalls Fortschritte zeigen die Arbeiten an einer neuen Startrampe in Kourou, deren erster Start (der von Arianespace durchgeführt wird) für Anfang 2009 geplant ist.

**Eurokot.** Eurokot Launch Services wird gemeinsam von Astrium Space Transportation (51%) und Khrunichev (49%) kontrolliert und bietet Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rocket-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19.

**Kommerzielle Trägerraketen.** Astrium Space Transportation stellt Trägerraketen her und führt für die Ariane-Programme Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durch. Über die ESA finanzieren die Mitgliedstaaten die Entwicklungskosten und die dazugehörige Technologie für die Ariane-Trägerraketen.

Astrium Space Transportation ist seit 2004 Generalunternehmer für das Ariane-5-System. Aufgrund des kommerziellen Erfolgs von Ariane 5 unterzeichnete Astrium Space Transportation im Jahr 2007 zusätzlich zu dem im Jahr 2004 bestellten Paket von 30 Ariane-5-Trägerraketen eine Absichtserklärung in Bezug auf die Herstellung von 35 Ariane-5-Trägerraketen.

**Ballistische Flugkörper.** Astrium Space Transportation ist das einzige Unternehmen in Europa, das ballistische Raketen entwickelt, fertigt, testet und wartet. Gemäß ihren Verträgen mit dem französischen Staat hat Astrium Space Transportation die von U-Booten getragene MSBS-Familie (M1, M2, M20, M4 und M45) hergestellt und die Trägereinrichtungen am

Marinestützpunkt Brest entwickelt. Die M45 wird an Bord des französischen ballistischen Raketen-U-Boots der neuen Generation mit Nuklearantrieb eingesetzt. Astrium Space Transportation übernimmt die betriebliche Wartung des M45-Raketensystems und unterstützt die französischen Streitkräfte bis zum Ende seiner Betriebszeit. Astrium Space Transportation erhielt den Auftrag, das neue von U-Booten getragene strategische Raketen-System M51 mit verbesserten technischen und operationellen Eigenschaften zu entwickeln. Der zweite Testflug dieser neuen Rakete wurde im Juni 2007 erfolgreich durchgeführt. Ende 2004 hat das französische Verteidigungsministerium Astrium Space Transportation einen Vertrag für die Produktionsphase und Testeinrichtungen für M51 zugesagt, mit einem Rahmenvertrag, der über € 3 Mrd. liegt. Ende 2006 vergab das französische Verteidigungssystem einen Vertrag für eine verbesserte obere Stufe in Höhe von mehr als € 200 Mio., mit dem die langfristige Unterstützung der technischen Leistungen von Astrium Space Transportation in diesem Bereich sichergestellt wird.

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

## Astrium Services

### Überblick

Astrium Services bietet innovative, äußerst konkurrenzfähige und maßgeschneiderte Lösungen im Bereich der sicheren Kommunikation und Satellitennavigation an. Astrium Services, der europäische Generalanbieter („One-Stop-Shop“) für militärische Satellitenkommunikationssysteme, erbringt für eine Reihe von Ländern Militärsatellitenbetreuungsdienste. Sie beabsichtigt auch, über Arbeiten an Galileo, eine führende Position im Satellitennavigationsbereich einzunehmen, nachdem sich die Europäische Union Ende 2007 neuerlich für das Programm ausgesprochen hatte.

### Produkte und Dienstleistungen

*Militärische Kommunikation.* Im Jahr 2003 entschied sich das britische Verteidigungsministerium für Paradigm als Erbringer globaler militärischer Satellitenkommunikationsdienste für sein Skynet-5-Programm der nächsten Generation. Dieser bahnbrechende Vertrag, unter dem Paradigm derzeit die britische Satelliteninfrastruktur für die militärische Kommunikation besitzt und betreibt, erlaubt es dem britischen Verteidigungsministerium, Aufträge zu platzieren und Dienstleistungen entsprechend der Inanspruchnahme zu bezahlen. In seinem Katalog an Dienstleistungen liefert Paradigm maßgeschneiderte Kommunikationslösungen in Theatern für Sprach-, Daten- und Videodienste, von einem einzelnen Stimmkanal bis zu einem schlüsselfertigen

Komplettsystem mit integrierten Terminals und Netzwerkverwaltung. Paradigm erbringt auch Dienstleistungen im Wohlfahrtsbereich, mit denen sichergestellt wird, dass eingesetzte Truppen zu Hause anrufen und das Internet benutzen können. Die ersten beiden Skynet-5-Satelliten wurden im Jahr 2007 ins Orbit gebracht und sollen im Jahr 2008 den regulären Vollbetrieb aufnehmen.

In Deutschland wird ein von Astrium Services geleitetes Team ein sicheres Kommunikationsnetzwerk für Deutschlands erste spezielle Satelliten bereitstellen, das ab 2009 den Betrieb aufnehmen soll. Zwei Militärfrequenzsatelliten und ein ausgedehntes Nutzer-Bodenterminalsegment werden der deutschen Bundeswehr als sichere Informationsquelle für im Einsatz befindliche Einheiten mit Sprach-, Fax-, Daten-, Video- und multimedialen Anwendungen zur Verfügung stehen. Das Programm läuft entsprechend dem vorgegebenen Zeitplan und die Lieferung der ersten Bodenstation erfolgte im Jahr 2007. Über ein Joint Venture mit ND Satcom (Astrium Services: 75%, ND Satcom: 25%) wird Astrium Services das System langfristig betreiben und zusätzliche Kapazitäten von kommerziellen Betreibern bereitstellen.

Im Jahr 2007 unterzeichnete Astrium Services (zusammen mit Thales Alenia Space) einen Vertrag mit der Mubadala Development Company in Abu Dhabi über den Bau eines sicheren Satellitenkommunikationssystems. Astrium Services übernimmt das Management des Programms, wird das Raumfahrtsegment (abgesehen von der Nutzlast) und 50% des Bodensegments liefern. Die vollständige Auslieferung ist für 2011 geplant.

Schließlich baute Astrium Services durch den Kauf von GPT von Ericson zu Anfang 2007 ihre internationale Präsenz aus. GPT ist eine saudiarabische Gesellschaft, die sichere Kommunikationsdienste für die saudische Nationalgarde bereitstellt.

*Navigation.* Nach umfangreichen Verhandlungen und Debatten entschied sich die Europäische Union Ende 2007, die Entwicklung des Galileo-Programms fortzusetzen. Die ESA wurde mit der direkten Beschaffung verschiedener erforderlicher Komponenten (Raumfahrtsegment, Bodensegment, Systemunterstützung, Trägersysteme usw.) beauftragt, wobei das Ziel für die vollständige Implementierung mit 2013 festgesetzt wurde. Astrium Services beabsichtigt, in dem neu organisierten Programm eine wichtige Rolle zu spielen.

Für Europa ist das Galileo-Programm ein großer Schritt nach vorne. Es ist das erste größere Infrastruktur-Beschaffungsprogramm auf europäischer Ebene mit einer globalen Dimension, von denen der Kontinent und der Rest der Welt stark profitieren werden. Das Marktpotenzial ist

vielversprechend, da die globale Nachfrage nach Satellitennavigationsdiensten um rund 25% pro Jahr wächst.

*Erdbeobachtungsdienste.* Infoterra stellt ihren Kunden, zu denen auch internationale Unternehmen, Regierungen und Behörden aus aller Welt zählen, Geoinformationsprodukte und -dienste bereit. Der erfolgreiche Start von TerraSAR-X im Jahr 2007 – des neuen radargestützten Erdbeobachtungssatelliten, der hochwertige topografische Informationen liefert – baut die Fähigkeiten des Unternehmens in diesem Bereich wesentlich aus. Infoterra hat auch aufgrund ihres 40%igen Anteils an Spot

Image Zugang zu den Bildgebungsressourcen der Spot-Satelliten.

## Produktion

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

## 1.1.7 ÜBRIGE AKTIVITÄTEN

### Regionalflugzeuge – ATR

ATR (Avions de Transport Regional) ist weltweit führender Anbieter von regionalen Turboprop-Flugzeugen für 40 bis 70 Passagiere. ATR Integrated ist ein Konsortium, das sich aus der EADS und Alenia zusammensetzt, wobei beide einen Anteil von 50% halten. Die Geschäftseinheit EADS ATR, die den 50%igen Anteil der EADS an ATR Integrated repräsentiert, ist im Verantwortungsbereich von Airbus.

### Markt und Ausblick

In der Industrie für Regionalflugzeuge hat in den letzten Jahren eine zunehmende Konzentration stattgefunden. Da in den 90er Jahren eine Reihe von Herstellern fusioniert, den Betrieb eingestellt oder den Bau von Regionalflugzeugen aufgegeben haben, sind BAE Jetstream, Beechcraft, Fokker, Saab und Shorts nicht mehr auf diesem Markt vertreten. Zum 31. Dezember 2007 war der Weltmarkt für die derzeit in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 40-70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR und Bombardier.

Nach mehreren Jahren eines relativ schwachen Marktes für Regionalflugzeuge mit Turboprop-Antrieb ist dieser seit 2005 dramatisch gewachsen. Grund dafür dürften der im Vergleich zu Düsenflugzeugen geringere Treibstoffverbrauch und die niedrigeren CO<sub>2</sub>-Emissionen sein. Im Jahr 2007 hat ATR 44 (2006: 24) neue Flugzeuge geliefert und Aufträge über 113 neue Flugzeuge erhalten (im Vergleich zu 63 im Jahr 2006). ATR hatte zum 31. Dezember 2007 einen Auftragsbestand von 195 Flugzeugen, das ist ein Anstieg von rund 60% gegenüber 2006. Der Marktanteil von ATR im Jahr 2007 lag bei ca. 60%. Die relativen Treibstoffeinsparungen und reduzierten CO<sub>2</sub>-Emissionen der Turboprop-Maschinen und die in die Höhe schießenden Rohölpreise dürften während der nächsten Jahre zu einer nachhaltigen Marktentwicklung führen. Der Markt für gebrauchte Flugzeuge blieb 2007 stark, was zu einem weiteren Anstieg des Restwerts gebrauchter ATR-Flugzeuge führte.

### Produkte und Dienstleistungen

*ATR 42 und Flugzeuge der ATR-72-Serie.* Beginnend mit der ATR 42, die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 40 bis 70 Passagiere entwickelt, bei deren Konstruktion optimale Wirtschaftlichkeit, flexible Einsatzfähigkeit und Komfort im Vordergrund standen. Um den zunehmenden Forderungen der Flugzeugbetreiber nach erhöhtem Komfort und besserer Leistung nachzukommen, erfolgte im Jahr 1996 die Einführung einer neuen Generation von Flugzeugen mit der Bezeichnung ATR 72-500 und ATR 42-500. Wie bei Airbus bringt auch bei ATR das Konzept der Flugzeugfamilie Kosteneinsparungen bei der Ausbildung, der Wartung, der Versorgung mit Ersatzteilen und bei Cross Crew Qualifications. Im Bemühen um die Verbesserung der Leistungsfähigkeit ihrer Produkte und eine Steigerung des Werts derselben für Fluggesellschaften brachte ATR im Jahr 2007 eine neue Version, die ATR-600-Familie auf den Markt, die mit einem neuen Glascockpit ausgestattet ist und über eine gesteigerte Motorenleistung verfügt.

*Kundenservice.* ATR hat eine weltweite Kundenservice-Organisation eingerichtet, die ihren Kunden während der gesamten Nutzungsdauer des Flugzeugs Kundenservice anbietet. Service Center und Ersatzteillager befinden sich in Toulouse, in der Nähe von Washington, D.C. und in Singapur. Den Kunden wurde ein E-Marketplace für die Ausweitung der gemeinsam mit Embraer entwickelten Support-Leistungen zugänglich gemacht.

*ATR Asset Management.* Der Geschäftspraxis dieser Branche entsprechend wird ein erheblicher Teil der Aufträge unter der Bedingung geschlossen, dass ATR bei der Finanzierung des Kaufes entweder durch Leasing oder Kreditbürgschaften behilflich ist. ATR Asset Management übernimmt das Management der sich ergebenden Risiken und verfolgt eine Strategie der kontinuierlichen Reduzierung des Risikos aus der Verkaufsfinanzierung.

Mit der Unterstützung bei der Platzierung und Finanzierung gebrauchter und nach Ablauf der Leasingverträge rücklaufender Flugzeuge betreut ATR Asset Management zudem den wachsenden Markt für gebrauchte Flugzeuge. Mit der Bereitstellung hochwertig instandgesetzter Flugzeuge zu attraktiven Preisen hat ATR Asset Management insbesondere auf aufstrebenden Märkten für ATR neue Kunden gewonnen und hat dazu beigetragen, den Restwert gebrauchter Flugzeuge zu erhalten. In der Vergangenheit haben Kunden, die gebrauchte Flugzeuge gekauft hatten, später neue Flugzeuge gekauft, da sie nun Erfahrung im Betrieb von ATR Turboprop-Maschinen gewonnen hatten. Rückläufer bleiben in der Regel rund fünf Monate außer Betrieb, bis sie generalüberholt und je nach Marktlage verkauft oder verleast werden.

### Produktion

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

## Allgemeine Verkehrsflugzeuge

### EADS Socata

EADS Socata stellt eine Reihe von Geschäftsflugzeugen für den privaten Zivillflugzeugmarkt und für Regierungsfлотten her. Die Gesellschaft spezialisiert sich auf als Unterauftragnehmer für Flugzeugkomponenten, und stellt in diesem Zusammenhang auch Materialien und Unterbaugruppen für wichtige internationale Flugzeugprogramme her, unter anderem, aber nicht ausschließlich für EADS-Programme.

Im Lauf der vergangenen 20 Jahre hat EADS Socata eine Reihe von Flugzeugen mit Kolbenmotoren, die TB Familie und das einmotorige Turboprop-Flugzeug mit Druckausgleich TBM 700 für den Firmenflugzeugmarkt entwickelt. Aufgrund der laufenden Entwicklung und des Einsatzes innovativer Technologien rangieren die Produkte von EADS Socata unter den besten in diesem Industriezweig.

Um ihre Marktposition im Unternehmens- und Privatkunden-Flugzeuggeschäft zu stärken, hat EADS Socata zudem eine verbesserte Version des TBM-Flugzeugs – die sechssitzige TBM 850 – lanciert, bei der Stärke, Geschwindigkeit und Reichweite verbessert wurden, und die mit einer brandneuen digitalen Avionik und neuem Interieur ausgestattet ist.

Das jüngste Modell TBM 850 bietet eine jet-ähnliche maximale Reisegeschwindigkeit mit maximaler Sicherheit und bestem Komfort, dank der neuen Glascockpit-Avionik. Dieses

einmotorige Turboprop-Flugzeug bietet, bei geringeren direkten Betriebskosten, alle Vorteile eines leichten Jets.

Seit Beginn ihrer Tätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten Anfang der 1960er Jahre hat sich EADS Socata als weltweit führender Unterauftragnehmer für komplette Baugruppen positioniert. Die Engineering-Abteilung erbringt Entwicklungs- und Konstruktionsleistungen für Schlüsselkomponenten größerer Flugzeugprogramme, einschließlich Airbus (A400M, A380, etc.), Dassault (F7X), Eurocopter und Embraer. Die Kernkompetenz von EADS Socata liegt in der Erfahrungen im Verformen und Ziehen von Metallblech, der Verwendung von Verbundstoffen und der halbautomatischen strukturellen Montage für Luftfahrtprogramme.

EADS Socata verfügt zudem über Erfahrungen in der Verwendung von Verbundstoffen für Flugzeugbauteile, insbesondere für den Airbus A330/A340, sowie in der Technologie der Verbundmetallverbindungen und der Formung groß dimensionierter Metallplatten. EADS Socata erbringt Konstruktionsleistungen für eine Reihe europäischer Flugzeugprogramme, darunter Airbus, Eurocopter und Falcon.

Um ihre Wettbewerbsfähigkeit im Flugzeugkomponentengeschäft zu sichern gründete EADS Socata im Jahr 2007 in Casablanca, Marokko, einen Niedrigpreisstandort.

## Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten

### EADS Sogerma

Am 10. Januar 2007 hat EADS Sogerma den Verkauf von drei ihrer weltweit auf den Gebieten Unterstützung und Wartung aktiven Tochtergesellschaften - Sogerma Services, Sogerma America Barfield B.C. und EADS Sogerma Tunisie – an die TAT Gruppe abgeschlossen. Einige Wartungsaktivitäten wird EADS Sogerma auch in Zukunft über ihre Tochtergesellschaften SECA und Revima wahrnehmen, bis diese verkauft sind. Im August 2007 verkaufte EADS Sogerma auch ihre Aktivitäten im Bereich der Firmenjetausstattung an Airbus, und Airbus wandelte diese umgehend in eine Tochtergesellschaft, die ACJC, um. Derzeit konzentriert sich EADS Sogerma auf ihr Kerngeschäft: Flugzeugkomponenten und Kabineninnenausstattung.

Im Sektor Flugzeugkomponenten befasst sich EADS Sogerma mit der Konstruktion, Fertigung und Bestückung von Airbus-Flugzeugsektionen (A318/A320/A330/A340), mit der Herstellung und Bestückung von ATR-Flügeln, mit der Konstruktion und Herstellung von Ladetüren für die A400 sowie mit der Konstruktion und der Herstellung von Piloten- und Copilotensitzen. Im Kabineninnenraumsegment konstruiert und fertigt EADS Sogerma Passagiersitze für die First und Business Class der Airbus- und Boeing-Plattformen.

EADS Sogerma besitzt drei Standorte in Frankreich (Rochefort, Bordeaux und Toulouse) und profitiert von einer Low-Cost-Tochter in Marokko (Maroc Aviation) sowie von zwei Tochtergesellschaften, die sich auf Verbundstoffe spezialisieren: CAQ (Composite Aquitaine) in Frankreich und CAL (Composite Atlantic) in Kanada.

### Elbe Flugzeugwerke GmbH – EADS EFW

Die EFW hat zwei Hauptgeschäftsbereiche: die Umrüstung von Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge und die Herstellung von flachen Flugzeugkomponenten nach der Sandwichmethode für alle Airbus-Modelle.

Die Umrüstung von Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge („P-to-F“) ist eine übliche umfassende Modifizierung, die im Auftrag der Eigentümer von Flugzeugen der Zivilluftfahrt vorgenommen wird. Der Markt für die Umrüstung in Transportflugzeuge betrifft Frachtfluggesellschaften wie FedEx, Luftfahrtgesellschaften mit kleinen Flugzeugflotten und Finanzgruppen. Für die Umrüstung existierender Passagier- in Frachtflugzeuge sind zwei Überlegungen ausschlaggebend: erstens ist die Umrüstung die günstigste Möglichkeit, ein modernes Frachtflugzeug zu erhalten, und zweitens bleibt der Restwert des Flugzeugs hoch, da die gewinnbringende Nutzungszeit verlängert wird. Bei EFW umgerüstete Flugzeuge sind den Serienversionen der Airbus-Frachter sehr ähnlich.

Schätzungen von Airbus zufolge wird der Luftfrachtsektor in den nächsten 20 Jahren schneller wachsen als die Personenbeförderung. Um diese Nachfrage nach Transportflugzeugen befriedigen zu können, dürften ca. 3800

speziell für Transportzwecke bereitstehende Flugzeuge benötigt werden, von denen ca. 75% aus der „P-to-F“-Umrüstung kommen würden.

Hauptkonkurrenten von EFW im Bereich der Umrüstung in Transportflugzeuge sind unabhängige Wartungs-, Reparatur- und Überholungsanbieter (MROs), die für Boeing-Flugzeuge auf eigene Rechnung oder als Unterlieferanten derartige P-to-F-Umrüstungen anbietet. Als einzige P-to-F-Umrüstungsanbieterin für Airbus-Flugzeuge hat EFW in diesem Bereich eine sehr starke Marktposition inne. Die aktuellen zivilen Programme von EFW bestehen aus der Umrüstung von Flugzeugen des Typs A300-600 und A310 und den begleitenden umfassenden Wartungsdiensten. In einem Joint Venture mit Airbus, Irkut und UAC bereitet sich EFW auch auf die P-to-F-Umrüstung der Flugzeuge A320 und A321 vor. Für Militärfkunden rüstet EFW Passagierflugzeuge in Mehrzwecktankflugzeuge (MRTT), die auf der A310 basieren, um. Diese Flugzeuge können in mehreren verschiedenen Konfigurationen betrieben werden: als Truppentransporter, als Frachttransporter, als Kombination dieser beiden und als fliegendes Spital. Gleichzeitig kann das Flugzeug auch zur Luft-Luft-Betankung genutzt werden.

Im Bereich der Flugzeugkomponenten ist EFW Lieferant von faserverstärkten flachen Sandwich-Paneelen für alle Airbus-Modelle. Ihre Produktpalette reicht von Bodenbelägen über Deckenpaneele und Frachtguthalterungen bis hin zu schussfesten Cockpittüren. Die Engineering-Abteilung von EFW ist eine zertifizierte Konstruktionsorganisation, die an der Entwicklung künftiger Produkte arbeitet.

## 1.1.8 BETEILIGUNGEN

### Dassault Aviation

Die EADS hält einen Anteil von 46,3% an Dassault Aviation – eine an der Eurolist der Euronext in Paris notierte Gesellschaft – zusammen mit der Groupe Industriel Marcel Dassault (50,55%) und Streubesitz (3,15%).

Dassault Aviation ist ein wichtiger Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Das im Jahr 1945 gegründete Unternehmen hat bisher über 7.500 Militär- und Zivillflugzeuge an Käufer in über 75 Länder ausgeliefert. Auf Grundlage der im Unternehmen vorhandenen Erfahrungen als Konstrukteur und industrieller Architekt von komplexen Systemen befasst sich Dassault Aviation mit Konstruktion, Entwicklung und Produktion einer breiten Palette von militärischen Flugzeugen und Firmenjets. Um möglichen Interessenkonflikten bei den militärischen Produkten von Dassault und der EADS (Rafale und Eurofighter) vorzubeugen und die Bereiche voneinander abzuschirmen („Chinese Wall“),

untersteht die Beteiligung der EADS an Dassault Aviation dem Bereich Strategische Koordination, während das Eurofighter-Programm dem Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit zugeordnet ist.

2007 war ein weiteres Rekordjahr für Dassault Aviation, mit Aufträgen in einer Gesamthöhe von € 6,3 Mrd., einschließlich 212 Festaufträge, die aus aller Welt für Falcon Firmenjets eingegangen sind. Im Jahr 2007 beliefen sich die konsolidierten Umsätze auf € 4,1 Mrd. und das Betriebsergebnis lautete auf € 503 Mio. (12,3% Marge).

### Militärjets

Dassault Aviation verfügt über eine große Erfahrung in der Projektierung und Herstellung von militärischen Kampfflugzeugen der neuesten Generation.

**Rafale.** Die Rafale ist ein zweimotoriges Mehrrollen-Kampfflugzeug, das sowohl für Einsätze bei der Luftwaffe als auch bei der Marine entwickelt wurde. Entsprechend den Haushaltsplänen der Regierung erwägt Frankreich den Kauf von 294 Rafale-Maschinen, 234 für die Luftstreitkräfte und 60 für die Marine. Die Gesamtkosten des Programms belaufen sich auf € 32,3 Mrd. 120 Flugzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben. 82 davon sind für die Luftwaffe bestimmt und 38 für die Marine.

**Mirage 2000.** Die Mirage-2000-Familie erreichte im Jahr 2006 das Ende ihrer Produktionsendphase. Heute sind weltweit rund 600 Mirage-2000-Flugzeuge in Betrieb.

**nEUROn.** Dassault Aviation ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung des UCAV-Demonstrators (unbemanntes Kampfflugzeug) nEUROn. Das Programm stand für eine europäische Kooperation offen. Fünf Länder haben sich entschieden, beizutreten und ihre Kenntnisse aus der Raumfahrtindustrie einzubringen: EADS CASA (Spanien), SAAB (Schweden), HAI (Griechenland), RUAG (Schweiz) und Alenia Aeronautica (Italien). Der Flug des nEUROn-Demonstrators ist für 2011 geplant.

### Firmenjets

Dassault Aviation bietet eine breite Palette von Produkten in der oberen Leistungs- und Preisklasse des Firmenjet-Sektors. Mehr als 1.700 Falcon-Firmenjets sind seit der ersten Falcon-20-Lieferung im Jahr 1965 ausgeliefert worden. Falcon-Jets stehen zur Zeit in 65 Ländern in aller Welt im Dienst und transportieren Unternehmensangehörige, VIPs und Regierungsvertreter. Gegenwärtig gehören vier Tri-Jets zur Falcon-Familie: Die Jets Falcon 50EX, 900C, 900EX und 7X, ferner der zweimotorige Falcon-2000-Jet und der Falcon 2000EX EASy.

### Dasa-Dornier Luftfahrt

DADC, an der die EADS zu 75% beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 97,2% an der Dornier GmbH, die wiederum eine 1,6%ige Kapitalbeteiligung an der Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH hält, die alleinige Gesellschafterin der Dornier Luftfahrt GmbH ist. Durch diese Minderheitsbeteiligung ist die EADS nicht an operativen Entscheidungen betreffend der Dornier Luftfahrt GmbH beteiligt. Darüber hinaus läuft bei Dornier Luftfahrt GmbH derzeit ein Insolvenzverfahren.

## 1.1.9 VERSICHERUNG

Das Corporate Insurance Risk Management („IRM“) ist in der EADS-Zentrale konzentriert und für alle Versicherungsaktivitäten des Konzerns und für die damit verbundene Gestaltung der Versicherungsprogramme für die EADS-Gruppe verantwortlich. Der Aufgabenbereich umfasst die fortgesetzte und lückenlose Identifikation und die Bewertung von versicherbaren Risiken sowie Maßnahmen, um Schadeneintritts- und Ausbreitungswahrscheinlichkeiten zu reduzieren. Um diese Risiken professionell zu managen, werden Versicherungskonzepte eingesetzt, welche die EADS gegen finanzielle Konsequenzen aus unvorhersehbar eingetretenen eigenen Sachschäden oder Schadenersatzansprüchen Dritter schützen. Es bestehen für alle im Konzern versicherten Risiken vereinheitlichte Versicherungspolicen und -standards.

Ein integriertes Informations- und Berichtswesen ermöglicht es IRM, in enger Zusammenarbeit mit den in den EADS-Geschäftsbereichen und -einheiten benannten Insurance Managers die versicherbaren Risiken der EADS-Gruppe zu erfassen. Die EADS verfolgt eine Risikomanagement-Strategie, welche Vorschriften zur Schadensminderung sowie Richtlinien für Beschaffungs- und Verkaufsverträge umfasst.

Schadeneintritts- und Ausbreitungswahrscheinlichkeiten werden, bezogen auf technische Schutzsysteme in allen Betriebsstätten, systematisch überwacht, um (i) jeweils eine

umfassende und zeitgerechte Identifizierung von Risiken sicherzustellen, (ii) angemessene Maßnahmen zur Vermeidung von Risiken, und/oder (iii) nach Bedarf Anpassungen des Versicherungsschutzes vorzunehmen.

Die Versicherungsprogramme der EADS werden nach Risiken mit hohem (Core) und niedrigem (Non-Core) Schadenspotenzial unterteilt.

**Core-Versicherungspolicen**, die von IRM für die EADS-Gruppe abgeschlossen werden, decken z.B. folgende Risiken ab:

- Sachschäden und Betriebsunterbrechung;
- Luftfahrt-Haftpflicht einschließlich Produkthaftung;
- Kaskoversicherung für Luftfahrzeuge zum Wiederbeschaffungswert;
- Weltraum-Haftpflicht einschließlich Produkthaftung;
- Raumfahrthaftpflicht einschließlich Produkthaftung; Industrielle Betriebshaftpflicht einschließlich Produkthaftung für Nicht-Luft- und -Raumfahrtprodukte und Umwelthaftpflicht; und
- Haftung der Directors & Officers.

Schadensersatzforderungen für Sachschäden sind bis zu einer Grenze in Höhe von € 2 Mrd. pro Schadensfall und € 2 Mrd. als Jahresgesamtsumme versichert. Die Deckungssumme für die Haftung im Bereich Luftfahrt besteht in Höhe von € 2 Mrd. pro Haftpflichtfall mit einer Jahreshöchstsumme von € 2 Mrd. für Produkthaftungsansprüche. Im Rahmen der oben genannten Core-Versicherungen gelten zusätzlich definierte Sublimits.

**Non-Core-Versicherungspolicen**, die folgende Risiken abdecken:

- Unfälle von Mitarbeitern;
- Haftpflicht- und Sachschäden für Firmenfahrzeuge;
- Absicherung von Mitarbeitern für Personen- und Sachschäden bei Geschäftsreisen; und
- Lebensversicherung.

Die Versicherungssummen der Non-Core-Versicherungen decken die jeweiligen Risiken in angemessener Höhe.

Die EADS folgt grundsätzlich der Strategie, externen Versicherungsschutz für alle Unternehmens- und Personenversicherungen in Anspruch zu nehmen, welcher zu angemessenen Bedingungen und ausreichenden Deckungssummen von den internationalen

Versicherungsmärkten angeboten wird. Alle Versicherungspolicen müssen den verbindlich vorgeschriebenen Standards der EADS entsprechen.

Um jedoch unabhängiger von Veränderungen auf dem Versicherungsmarkt zu werden, nimmt die EADS die Möglichkeiten der unternehmenseigenen Rückversicherung als strategisches Instrument bei Sachschäden, Geschäftsunterbrechungs- und Luftfahrtversicherungsprogrammen wahr. Die firmeneigene Versicherungsgesellschaft verfügt über ausreichenden Schutz und Kapital, um alle Ansprüche ohne Deckungsgrenzen aus der ursprünglichen Versicherungspolice entschädigen zu können und stellt somit kein zusätzliches Risiko für das Vermögen der EADS dar.

Die Versicherungsmärkte versuchen immer noch, ihr Gesamtrisiko zu reduzieren. Folgen dieser Strategie sind Prämienerrhöhungen, steigende Selbstbehalte und Einschränkungen des Deckungsumfangs. Darüber hinaus ist die Zahl der Versicherer, die über angemessene Fähigkeiten und die notwendige Stärke zur Zeichnung von Industrierisiken verfügen, noch immer rückläufig. Es kann somit keine Zusicherung gegeben werden, dass die EADS auch weiterhin in der Lage ist, für versicherbare Risiken Art und Umfang des bestehenden Versicherungsschutzes zukünftig zu ähnlichen finanziellen Konditionen fortzusetzen.

### 1.1.10 GERICHTLICHE ODER SCHIEDSGERICHTLICHE VERFAHREN

Die EADS ist einer Reihe von Ansprüchen und Schiedsgerichtsverfahren ausgesetzt, die im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit entstanden sind. Die EADS ist der Auffassung, dass für laufende und vorhersehbare Risiken aus Rechtsstreitigkeiten angemessene Vorsorgen getroffen wurden.

Obwohl die EADS nicht Partei ist, unterstützt sie die Europäische Kommission bei Rechtsstreitigkeiten vor der WTO. Nach ihrem einseitigen Rücktritt von dem 1992 zwischen der EU und den USA abgeschlossenen Abkommen über den Handel mit großen Verkehrsflugzeugen reichten die USA am 6. Oktober 2004 bei der Welthandelsorganisation (WTO) ein Ersuchen auf Einleitung eines Verfahrens ein. Am selben Tag leitete die EU ein paralleles Verfahren bei der WTO gegen die Vereinigten Staaten in Bezug auf Subventionsleistungen an Boeing ein. Am 31. Mai 2005 haben sowohl die USA als auch die EU die Einrichtung einer Kammer beantragt. Auf seiner Sitzung am 20. Juli 2005 hat das Schlichtungsgremium die Kammern eingesetzt. Zwischen November 2005 und heute machten die Parteien zahllose schriftliche Einreichungen und nahmen an etlichen mündlichen Verhandlungen zu beiden Fällen teil. Die Parteien bringen sich,

vor der Ausstellung der Berichte der WTO-Schiedsgerichte, in Reaktion auf die schriftlichen Fragen der WTO weiterhin ein. Der genaue Zeitablauf der weiteren Schritte im WTO-Prozesses ist vom Beschluss der Schiedsgerichte und den Verhandlungen zwischen den USA und der EU abhängig. Sofern keine Einigung, die derzeit nicht zur Debatte steht, zwischen den Parteien erzielt werden kann, werden die WTO-Schiedsgerichte ihre Berichte wahrscheinlich im Lauf des Jahres 2008 übergeben.

Die französische *Autorité des marchés financiers* (die „AMF“) und die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (die „BaFin“) haben 2006 Untersuchungen zu angeblichen Verletzungen der Marktvorschriften und der Richtlinien bezüglich Insidergeschäften, insbesondere in Zusammenhang mit den Verzögerungen bei der A380 in den Jahren 2005 und 2006, in die Wege geleitet. Am 3. März 2007 hat die BaFin der EADS aber formell darüber informiert, dass sie ihre Untersuchungen zu angeblichen Verletzungen der Marktvorschriften eingestellt habe. Auf Empfehlung der BaFin untersuchen deutsche Staatsanwälte derzeit einige wenige Personen, die verdächtigt werden, gegen die Insiderregelung verstoßen zu haben.

Zusätzlich haben in Deutschland mehrere Einzelaktionäre zivilrechtliche Klagen gegen die EADS eingereicht um für vermeintliche Verluste in Verbindung mit der Bekanntgabe der Verzögerungen des A380 Programms entschädigt zu werden. Im Anschluss an die von einer Aktionärsvereinigung und einem einzelnen Aktionär eingereichten Strafanzeigen (zu der eine zivile Schadenersatzforderung gehört) untersuchen französische Untersuchungsrichter die gleichen Fakten. Weitere Informationen in Bezug auf die Entwicklungen in der AMF-Untersuchung im Jahr 2008, einschließlich der AMF-Mitteilung über Anklagen gegen die EADS und bestimmte leitende Angestellte sind unter „1.2 Jüngste Entwicklungen“ zu finden. Nach Ansicht der EADS sind das mit dem AMF-Verfahren verbundene finanzielle Risiko und seine möglichen Folgen nicht wesentlich.

Am 3. Oktober 2006 entschied sich das Board of Directors der EADS für die Durchführung einer unabhängigen Bewertung der individuellen Aufgabenwahrnehmung während der Situation, die zu den Verzögerungen bei der A380 geführt hatten. Diese Untersuchung umfasste auch eine detaillierte Überprüfung der möglichen Verantwortlichkeiten auf Managementebene. Diese Untersuchung ergab, dass keine Person ihren Aufgaben unter den entsprechenden rechtlichen Standards nicht ordnungsgemäß ausgeführt hätte, und dass

keine persönliche Haftung eines Mitglieds des Top-Managements der EADS oder Airbus festgestellt werden konnte.

Die EADS sind keine staatlichen, gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Verfahren (einschließlich anhängiger oder drohender Verfahren, die der EADS bekannt sind) während eines Zeitraums der mindestens die letzten 12 Monate abdeckt, bekannt, die sich wesentlich nachhaltig auf die Finanzlage oder die Ergebnisse der EADS oder der Gruppe auswirken können oder in jüngster Zeit ausgewirkt haben könnten.

Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche werden angesetzt, wenn (i) dem Konzern eine gegenwärtige Verpflichtung aus Prozessen, behördlichen Untersuchungen und sonstigen Ansprüchen entsteht, die auf Ereignissen der Vergangenheit beruhen und anhängig sind, oder gegen den Konzern in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden können, (ii) ein Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich erforderlich und (iii) eine verlässliche Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Für nähere Erläuterungen zum Betrag der Rückstellung für Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche siehe Anm. 22 c) „Sonstige Rückstellungen“.

### 1.1.11 AUFNAHME DURCH REFERENZ

Die englischsprachigen Versionen der folgenden Dokumente gelten als in das Registrierungsdocument aufgenommen und bilden einen Bestandteil desselben:

- „Teil 2/1.1 Präsentation der EADS Gruppe“ des in englischer Sprache am 26. April 2006 bei AMF eingereichten und von AMF genehmigten Registrierungsdocuments.
- „Teil 2/1.1 Präsentation der EADS Gruppe“ des in englischer Sprache am 25. April 2007 bei AMF eingereichten und von AMF genehmigten Registrierungsdocuments.

Kopien der oben genannten Registrierungsdocuments sind kostenfrei auf Anfrage in englischer, französischer, spanischer und deutscher Sprache am eingetragenen Firmensitz des Unternehmens und über [www.eads.com](http://www.eads.com) erhältlich. Kopien der oben genannten Jahresabschlüsse sind ebenso in Englisch über [www.eads.com](http://www.eads.com) zu erhalten und können bei der Handelskammer in Amsterdam eingesehen werden.

## 1.2 Jüngste Entwicklungen

### EADS Nordamerika übernimmt PlantCML

Am 22. April 2008 verkündete die EADS die Übernahme des kalifornischen Unternehmens PlantCML, eines führenden Anbieters von Notfalllösungen von Golden Gate Capital, einem Private-Equity-Fonds mit Sitz in San Francisco, für ca. US\$ 350 Mio. Auf der Grundlage der guten zugrunde liegenden Ertragslage von PlantCML bewirkt die Übernahme im ersten Jahr eine Steigerung des Gewinns pro Aktie (vor Abschreibungen des beizulegenden Zeitwerts). Es wird damit gerechnet, dass in den nächsten Jahren durch Ausnutzung von Synergien zwischen den Unternehmen noch mehr Wert geschöpft werden kann. Die Übernahme erfolgte durch die operative Tochtergesellschaft der EADS in den USA, EADS North America, und sie wird in das nordamerikanische Portfolio integriert. PlantCML liefert Call-Management- und Funkleit-Produkte für Notrufzentralen, zusammen mit Notfallmeldediensten, Computer-Aided-Dispatch-(CAD-) Anwendungen und Kartendarstellungsleistungen. PlantCML verfügt über die umfangreichste installierte Basis in den Rufzentralen der öffentlichen Sicherheitsdienste in den USA.

### Bescheid der AMF über Anzeigen gegen die EADS und bestimmte Führungskräfte des Unternehmens

Am 1. April 2008 gab die AMF den Bescheid über Anzeigen gegen die EADS und bestimmte Führungskräfte des Unternehmens wegen eines Verstoßes gegen die Marktinformationspflichten und wegen eines Verstoßes gegen die Richtlinien zum Insiderhandel bekannt. Die EADS und die betroffenen Führungskräfte der EADS und Airbus nehmen die Entscheidung des AMF College, ein Verfahren einzuleiten, zur Kenntnis.

Im ersten Schritt dieses voraussichtlich langen Verfahrens kam das AMF College zu der Ansicht, dass die im Rahmen der Untersuchungsphase gesammelten Elemente des Antrags, entsprechend ihrer Auslegung seitens der AMF-Ermittler, eine Abweisung des Falls nicht gerechtfertigen. Die AMF wird die EADS und die betroffenen Führungskräfte über die Natur der Anzeigen gegen sie unterrichten.

Erstmals wird es der EADS und den involvierten Personen möglich sein, die Interpretation der AMF mit ihrer Erklärung der Tatsachen des Falls zu konfrontieren. Sie beabsichtigen, ihre Verteidigungsrechte, mit Unterstützung der EADS, vor der Sanktionskommission der AMF, die nach Anhörung der Parteien über die Auferlegung von Strafen entscheiden wird, energisch zu nutzen.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es bisher keine inhaltliche Entscheidung gibt, besteht die EADS auf der

Unschuldsvormutung. Die EADS hält das mit dieser Vorgehensweise verbundene finanzielle Risiko und seine möglichen Konsequenzen für nicht wesentlich. Das Unternehmen erkennt allerdings an, dass dieses Verfahren signifikante Auswirkungen auf sein Image und seinen Ruf haben könnte.

### Airbus setzt trotz Ende der Verhandlungen mit OHB/MT Aerospace bezüglich der bevorzugten Bieter die Veräußerung von Werken fort

Airbus beendete die Verhandlungen mit dem OHB/MT Aerospace Konsortium über den Verkauf der Airbus-Werke in Nordenham, Varel und des EADS-Werks in Augsburg, da keine gangbare industrielle und finanzielle Lösung erreichbar war. Airbus wird auch weiterhin nach anderen Lösungen suchen und parallel dazu mit der Ausgliederung dieser drei Werke fortfahren. Die Verhandlungen betreffend den teilweisen Verkauf von Filton, die Partnerschaft für Meaulte/Saint Nazaire-Ville und den Verkauf von Laupheim laufen weiter.

Allerdings verursachten die Volatilität in den Finanzmärkten und der Wechselkurs von knapp US\$ 1,60 je Euro – gegenüber US\$ 1,35 je Euro zu Beginn des Ausgliederungsprozesses – schwierige Marktbedingungen, die einer einfachen und problemlosen Implementierung dieses Prozesses nicht zuträglich sind. In diesem Umfeld wird Airbus verschiedene Ansätze oder Zwischenschritte andenken müssen, die schlussendlich zu demselben Ziel führen.

### Von der EADS angeführtes AirTanker-Konsortium unterzeichnet 27-jährigen Luftbetankungsvertrag mit britischem Verteidigungsministerium

Am 27. März 2008 unterzeichnete das von der EADS angeführte AirTanker-Konsortium mit dem britischem Verteidigungsministerium einen über 27 Jahre laufenden Vertrag über Lufttransport und -betankungsleistungen für die Königliche Luftwaffe. Das AirTanker-Konsortium konnte auch die Finanzierung für das Programm abschließen. Es wurden rund £ 2,5 Mrd. (€ 3,2 Mrd.) für Investitionen in die Flotte, eine hochmoderne Bodenbetriebsanlage und die zugehörige Infrastruktur aufgebracht.

Das Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) Programm umfasst die Bereitstellung einer Flotte von 14 neuen Tankflugzeugen, die auf der neuesten Generation des Airbus A330-200 basieren, die ab 2011 in Betrieb gehen und die Vorgängerflotte der VC-10 und Tristar-Tankflugzeuge ersetzen wird. Der Vertrag umfasst ebenfalls die Bereitstellung der gesamten erforderlichen Infrastruktur, alle Schulungen und

Wartungsarbeiten, das gesamte Flug- und Flottenmanagement und die Bodendienste, sodass die Königliche Luftwaffe weltweit Luftbetankungen vornehmen und Transportaufgaben erfüllen kann.

### US-Luftwaffe wählt Tankflugzeug KC-45A

Am 29. Februar 2008 erteilte die US-Luftwaffe der Northrop Grumman Corp. den vertraglichen Auftrag zur Entwicklung und Beschaffung von bis zu 179 KC-45A Tankflugzeugen. Der Vertragswert wird auf etwa US\$ 40 Mrd. geschätzt. Der erste KC-45A-Vertrag mit Northrop Grumman im Wert von US\$ 1,5 Mrd. bezieht sich auf vier Systemkonstruktions- und -entwicklungsflugzeuge.

Für das neue Tankflugzeug ist EADS North America der Partner von Northrop Grumman, mit Verantwortung für die Montage der Flugzeugzelle und die Bereitstellung des fertigen flugtauglichen Flugzeugs samt Betankungs-Untersystemen. Das KC-45A Tankflugzeug basiert auf der A330 MRTT (Mehrzwecktankflugzeug) der EADS. Ihre Flugzeugzelle entstammt der populären A330 von Airbus.

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge ist innerhalb des EADS-Konzerns für alle Militär-Derivatprodukte zuständig, die auf Airbus-Plattformen basieren, einschließlich Tankflugzeuge. Die Produktion der KC-45A Flugzeugzellen wird 2011 beginnen und im neuen Luft- und Raumfahrt-Kompetenzzentrum von Airbus in Mobile, Alabama, erfolgen, wo das Endmontagewerk für den Airbus KC-45A eingerichtet wird. Zusätzlich wird die Endmontage der zivilen A330-Transportflugzeuge im gleichen Zentrum durchgeführt, wodurch eine robuste Endmontagelinie gewährleistet ist, die ein geringes Risiko, hohe Effizienz und eine höhere Kapazität für die US-Luftwaffe ebenso wie für die kommerziellen Airbus-Kunden bietet.

Am 10. März 2008 gab Boeing bekannt, dass das Unternehmen beabsichtige, den seitens der US-Luftwaffe an Northrop Grumman vergebenen Tankflugzeugvertrag anfechten zu wollen. Das Government Accountability Office (GAO; der US-amerikanische Rechnungshof und Untersuchungsausschuss), der Untersuchungsbereich des US-amerikanischen Kongresses, hat 100 Tag Zeit, die Anfechtung zu überprüfen und eine Entscheidung darüber zu fällen, ob weiter geprüft oder die

Sache abgewiesen wird. Wenn die Anfechtung aufrecht erhalten wird, könnte das GAO die US-Luftwaffe auffordern, eine weitere Ausschreibung zu machen.

### Airbus liefert dritte A380 an Singapore Airlines

Der dritte Airbus A380 wurde am 11. März 2008 an Singapore Airlines übergeben. Das dritte Flugzeug für den ersten A380-Betreiber folgt der Lieferung des ersten A380 am 15. Oktober 2007 und des zweiten am 11. Januar 2008. Das dritte Flugzeug ist mit derselben großräumigen und luxuriösen Kabinen-Innenausstattung versehen, die Singapore Airlines anlässlich der ersten A380-Lieferung enthüllte, ebenfalls mit 471 Sitzen in drei Klassen.

### Eurocopter erfreut sich starker Nachfrage nach der EC175

Eurocopter begegnete bei der weltweit wichtigsten Hubschrauber-Show, der Heli-Expo 2008 in Houston, einer starken Nachfrage nach der brandneuen EC175. Eurocopter unterzeichnete mit 13 verschiedenen Kunden vorläufige Verträge für insgesamt 111 dieser Hubschrauber. Alle diese Kunden beabsichtigen, die EC175 insbesondere für Offshore-Öl- und Gas-Einsätze sowie für Such- und Rettungsflüge einzusetzen. Eurocopter erhielt auch 120 Aufträge für andere Modelle seiner Produktion, was den anhaltenden Erfolg des Unternehmens im äußerst aktiven nordamerikanischen Markt und in den internationalen Märkten verdeutlicht.

### Ariane 5 ES schickt ATV zur Internationalen Weltraumstation

Am 9. März 2008, brachte die Ariane 5 ES das automatisierte Transfervehikel (ATV), ein Versorgungsschiff mit dem Namen Jules Verne beim ersten Versuch in die Umlaufbahn.

### Columbus dockt erfolgreich an die internationale Weltraumstation an

Das europäische Weltraumlabor Columbus ist im Weltraum: am 11. Februar 2008 dockte es erfolgreich an die ISS an. Das Modul wurde von Astrium für die Europäische Weltraumagentur ESA gebaut.



# Corporate Social Responsibility

## 2

<b>2.1</b>	<b>Geschäftsethik</b>	<b>58</b>
2.1.1	ORDNUNGSGEMÄSSE GESCHÄFTSPRAKTIKEN	58
2.1.2	EINHALTUNG DER EXPORTVERFAHREN	61
2.1.3	EINHALTUNG DER GESETZE IN ALLEN TÄTIGKEITSBEREICHEN DER EADS	63
2.1.4	CORPORATE GOVERNANCE STANDARDS	64
<b>2.2</b>	<b>Nachhaltiges Wachstum</b>	<b>65</b>
2.2.1	PRODUKTQUALITÄT UND KUNDENZUFRIEDENHEIT	66
2.2.2	FÖRDERUNG UND SCHUTZ VON INNOVATIONEN	68
2.2.3	LIEFERANTENMANAGEMENT: FÖRDERUNG VON BEIDERSEITS GEWINNBRINGENDEN BEZIEHUNGEN MIT EADS-LIEFERANTEN	73
<b>2.3</b>	<b>Umweltschutz</b>	<b>77</b>
2.3.1	RICHTLINIEN	77
2.3.2	ORGANISATION	77
2.3.3	DURCHFÜHRUNG UND BEST PRACTICES	78
<b>2.4</b>	<b>Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern</b>	<b>82</b>
2.4.1	INFORMATION DER ARBEITSKRÄFTE UND ORGANISATION DER ARBEIT	82
2.4.2	PERSONALORGANISATION	83
2.4.3	RICHTLINIEN DES PERSONALWESENS UND DURCHFÜHRUNG	84
<b>2.5</b>	<b>Gesellschaftliches Engagement</b>	<b>92</b>
2.5.1	AUFRECHTERHALTUNG EINES OFFENEN DIALOGS MIT ALLEN GESCHÄFTSINTERESSENTEN DER EADS	92
2.5.2	BERÜCKSICHTIGUNG VON INTERESSEN DER ALLGEMEINHEIT IN DER GLOBALEN STRATEGIE DER EADS	93

Die EADS wurde vor sieben Jahren gegründet und war das Ergebnis des europäischen Bestrebens, ein weltweit führendes Unternehmen im Flugzeugbau sowie im Verteidigungs- und Raumfahrtbereich zu schaffen. Die EADS wurde konzipiert, um sich den Herausforderungen des Marktes zu stellen und um Veränderungen zu bewirken, und steht an der Spitze von einigen der größten europäischen Erfolge wie z.B. Airbus, Ariane, Eurofighter oder Eurocopter. Zu diesem Bestreben und dieser Vision gehören die gemeinsamen Werte von Integrität und sozialer und ethischer Verantwortung. Der Konzern fühlt sich weiterhin den Grundsätzen und Werten im Verhaltenskodex sowie in den Richtlinien der Corporate Social Responsibility („CSR“), die 2004 festgelegt wurden, verpflichtet. Seither werden diese Strategien nach und nach umgesetzt und laufend aktualisiert, um der Umwelt und den Herausforderungen Rechnung zu tragen, denen die Gruppe gegenüber steht, und ihre Verpflichtung gegenüber ihren Werten zu bestätigen. Im Jahr 2007 konnten mit der neu gestalteten Führungsstruktur, ersten Ergebnissen von Power8, internationalen Implementierungsinitiativen und wirtschaftlichen Erfolgen einige bemerkenswerte Ergebnisse erzielt werden. Das Unternehmen sah sich allerdings während dieser letzten beiden Jahre technischen und industriellen Herausforderungen gegenüber. Die EADS ist der Ansicht, dass sein Engagement im Bereich der Unternehmensverantwortung einen Beitrag zu den Initiativen der Gruppe für langfristige Wettbewerbsfähigkeit und Leistung leistet.

Mit ihrer Vision 2020 hat die EADS ihr Engagement für die weitere Entwicklung und Integration ihrer CSR-Strategien in das Tagesgeschäft klar bestätigt.

Die EADS ist fest davon überzeugt, dass die Anerkennung ihrer gesellschaftlichen und moralischen Verantwortung bei der Schaffung langfristiger Werte einen Schlüsselfaktor darstellt. Die EADS ist davon überzeugt, dass der Konzern dazu verpflichtet ist, allen beteiligten Parteien – Kunden, Mitarbeitern, Aktionären, aber auch der Gesellschaft insgesamt – zu dienen, indem er zum Wohlbefinden des Einzelnen ebenso beiträgt wie zum Wohlstand von Gemeinschaften.

Die Konzernstrategie sieht einen nachhaltigen Ausgleich zwischen der wirtschaftlichen Leistung, der Berücksichtigung der Interessen aller Beteiligten und der Rücksicht auf die Umwelt vor. Demzufolge ist die EADS bestrebt:

- sich auf wirksamen Umweltschutz zuzubewegen und bei der Entwicklung der fortschrittlichsten grünen Technologien im Spitzenfeld zu liegen;
- über die Entwicklung fruchtbarer Beziehungen mit den Interessengruppen Werte zu erbringen, mit der Zielsetzung, ein verantwortungsvoller und gefragter Partner zu sein; und

- nachhaltig wirtschaftliche Leistungen zu erzielen bei gleichzeitiger Förderung hoch angesetzter moralischer Regeln.

### Der CSR-Ansatz der EADS

Der CSR-Ansatz der EADS berücksichtigt die Struktur und Besonderheiten der Gruppe und baut auf den Kompetenzen der Gruppe auf. Der CSR-Ansatz der EADS:

- wird vom Corporate Secretary der Gruppe koordiniert, der (1) der Architekt einer umfassenden konzernweiten Organisation zur strukturierten Klärung von CSR-Fragen ist; (2) ein internes CSR-Netzwerk koordiniert, um die Sichtbarkeit und Kohärenz des Ansatzes der EADS sowohl nach innen als auch nach außen sicherzustellen; (3) neu auftretende Fragen im CSR-Bereich identifiziert und untersucht und die Möglichkeiten für eine angemessene Reaktion definiert; (4) der Geschäftsleitung der EADS Vorschläge und Empfehlungen zu allen CSR-Angelegenheiten macht, (5) die EADS vor externen Netzwerken vertritt und das Gespräch mit den Interessensgruppen führt, und (6) der Corporate Secretary der Gruppe ist darüber hinaus für die Koordinierung und Verwaltung von Ethik- und Compliance-Angelegenheiten auf Gruppenebene zuständig;
- bildet einen Rahmen durch Richtlinien für die Geschäftseinheiten, die für das tägliche Geschäft verantwortlich sind und somit einen Dialog mit ihren direkten Geschäftspartnern sicherstellen;
- befasst sich mit wichtigen Herausforderungen der Corporate Social Responsibility der EADS wie der Einhaltung der Exportkontrollrichtlinien: Als Verteidigungsunternehmen ist sich die EADS-Gruppe ihrer Verantwortung bewusst, die aus dem Verkauf von Verteidigungsprodukten und der Erbringung von Dienstleistungen erwächst, die in Friedenszeiten zur Sicherheit der Länder beitragen, an die sie verkauft werden. Die EADS liefert Produkte und integrierte Lösungen entsprechend der von den Kunden vorgegebenen Spezifikationen. Diese Produkte müssen allen geltenden Vorschriften und Gesetzen, die von den verantwortlichen Regierungen in Kraft gesetzt werden, entsprechen (Waffenexportgesetze, Embargoregelungen, das Ottawa-Abkommen und Anti-Korruptionsrichtlinien);
- berücksichtigt den spezifischen Charakter der Produkte der Gruppe, wie den durchschnittlichen Lebenszyklus von mehr als 30 Jahren, der einen kontinuierlichen, langfristigen Ansatz erfordert.

Im vorliegenden Kapitel soll aufgezeigt werden, dass die CSR-Vorschriften der EADS bereits in zunehmendem Maße in das Tagesgeschäft integriert werden, indem die innerhalb der gesamten Gruppe identifizierten Best Practice mit den Erfolgsindikatoren in Zusammenhang gebracht werden.

Auf der Grundlage der Global Reporting Initiative, der Global Compact Prinzipien und der französischen Nouvelles Régulations Economiques wurden eine Reihe von quantitativen und qualitativen Key Performance Indikatoren („KPI“) erstmals für 2004 festgelegt, in denen sich einige der bisher erzielten Erfolge der CSR der EADS zeigen.

### EADS Verhaltenskodex

Zum Zeitpunkt der Gründung der EADS wurde der Verhaltenskodex erstellt und allen Mitarbeitern der Gruppe übermittelt. Dieser Verhaltenskodex betonte vor allem die Werte, die für eine effiziente Integration unterschiedlicher Unternehmen in einen einzigen Konzern eine wichtige Rolle spielen. 2005, mehr als vier Jahre nach der Gründung der EADS und im Hinblick auf ihre Stellung als Marktführer in vielen ihrer Geschäftsbereiche sowie die sich stets weiterentwickelnden rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf Geschäftsethik, hat die EADS den Verhaltenskodex aktualisiert, damit dieser die von den unterschiedlichen Kodices und Gesetzen empfohlenen Vorgehensweisen berücksichtigt und die in der Praxis anerkannten Verfahrensweisen enthält.

Der erweiterte EADS-Verhaltenskodex legt in einem einzigen umfassenden Dokument die Konzernrichtlinien in Bezug auf die ethischen Normen fest, die die gesamte Gruppe als Leitmotiv befolgt.

Der Verhaltenskodex dient als Kernrichtlinie für die Geschäfte der EADS innerhalb eines Gebildes von Dokumenten, auf die der Kodex verweist, wie den bereits vorhandenen und detailliert ausgearbeiteten Grundsätzen im EADS-Unternehmenshandbuch sowie besondere Richtlinien und Verfahrensweisen in den Geschäftsbereichen oder -einheiten. Der Verhaltenskodex beruht auf den Grundwerten der EADS und steht gänzlich im Einklang mit international anerkannten Standards, die in Chartas, Erklärungen und Richtlinien wie z.B. der Allgemeinen Erklärung über die Menschenrechte, der Erklärung der International Labour Organization und dem OECD-Abkommen festgelegt sind. Als Unterzeichnerin des United Nations Global Compact fühlt sich die EADS verpflichtet, in ihrem Wirkungsbereich die Beachtung fundamentaler Werte in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umwelt und Korruptionsbekämpfung zu fördern. Die EADS ist bereit, über den Fortschritt des Konzerns bei der Umsetzung dieser nachhaltigen Entwicklungsstrategie laufend zu berichten.

Seit April 2006 ist der Verhaltenskodex in den vier offiziellen Sprachen der EADS auf dem Intranet der Gruppe verfügbar und kann von der EADS Website [www.eads.com](http://www.eads.com) heruntergeladen werden.

Der Verhaltenskodex deckt alle CSR-Grundsätze der EADS ab und unterstreicht in seinen fünf Kapiteln die Grundlinien ethischen Verhaltens:

- „Schaffen einer positiven Arbeitsumgebung“ beschreibt die Prinzipien der EADS im Sinne von z.B. Dialog und Vertretung, Politik der Chancengleichheit und Management der HR-Entwicklung;
- „Ethisches Geschäftsverhalten“ wendet sich Themen zu wie Interessenskonflikte, Exportkontrolle und Vertragsunterzeichnungen mit Regierungen sowie der Anwerbung von Regierungsmitarbeitern;
- „Förderung des nachhaltigen Wachstums“ befasst sich mit dem angemessenen Umgang mit Informationen und geistigem Eigentum sowie mit der Beziehung zu Lieferanten;
- „Schutz der Umwelt“ ist ein Kapitel, das die Entwicklung von umweltträglicher Geräusentwicklung und entsprechenden Produkten zum Gegenstand hat; und
- „Leben in unseren Gemeinschaften“ beschreibt die Art und Weise, wie die EADS zum Leben und zur Entwicklung von Gemeinschaften beiträgt, die Mittelpunkt der unternehmerischen Aktivitäten sind.

Der Verhaltenskodex wird so allen Mitarbeitern als Leitfaden für ein angemessenes Verhalten in ihrem jeweiligen beruflichen Umfeld dienen.

Die EADS verpflichtet sich, die im Verhaltenskodex beschriebenen Prinzipien umzusetzen, insbesondere durch den Ethikausschuss der EADS, dem die Verantwortung in Fragen der Einhaltung ethischer Grundsätze übertragen wurde.

Der Verhaltenskodex beschreibt die Aufgaben des Ethikausschusses, der vom Board of Directors der EADS ernannt wurde. Der Ethikausschuss berät insbesondere den Chairman der EADS, das Board of Directors und seine Ausschüsse, den CEO und das Executive Committee sowie das Management in allen Fragen der Ethik. Der Ausschuss legt dem Board of Directors der EADS mindestens einmal im Jahr einen Bericht über seine jährlichen Aktivitäten vor. Es sorgt außerdem für eine reibungslose Zusammenarbeit mit dem Compliance-Bereich der EADS und seinen Geschäftsbereichen.

Im Jahr 2006 initiierte die EADS eine Überprüfung ihrer Aktivitäten und Prozesse im Bereich Compliance. Daraus ging hervor, dass die EADS über eine solide Basis an Compliance-Praktiken und -Prozessen für jeden der für das Geschäft relevanten CSR-Bereiche verfügt. Innerhalb der Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie wird das Gesamtniveau der Einhaltung der Compliance in den CSR-Bereichen von Rating-Agenturen weltweit als durchschnittlich oder über dem Durchschnitt bewertet. Je nach Thema variieren die erzielten Werte dieser Agenturen der EADS, in Abhängigkeit des jeweils von der Gruppe bereits erreichten Compliance-Niveaus,

z.B. wird das internationale Compliance-Programm (siehe infra 2.1.1) von den Interessengruppen der EADS aufgrund ihrer klaren Regeln, einer strukturierten Compliance-Organisation und der Einführung von Compliance-Prozessen, die durch KPIs gesichert werden, positiv wahrgenommen. Trotzdem erwägt die Gruppe eine weitere Entwicklung ihres Compliance-Ansatzes und prüft deshalb die mögliche Einführung einer umfassenden, gruppenweiten Compliance-Organisation, um sich der gesamten Compliance auf strukturierte Art und Weise anzunehmen. Diese Organisation würde sich auch mit der weiteren Entwicklung des Bewusstseins über die Grundsätze, die im Verhaltenskodex festgelegt sind sowie mit der Sicherstellung, dass individuelle Verhaltensweisen mit den Verpflichtungen und Richtlinien der Gruppe übereinstimmen,

befassen. Die vorgesehene Organisation soll ein Ethik-Alarmsystem aufbauen.

### Die CSR-Richtlinien der EADS

Die von EADS aufgestellten Richtlinien fördern die Umsetzung der langfristigen Vision und Strategie der EADS in Bezug auf CSR und werden von einem internen Kontrollsystem in Bereichen wie Erfüllung der OECD-Richtlinien, Exportbeschränkungen, IP-Schutz, Forschung und Entwicklung etc. gestützt (siehe „Teil 1/2.1.5 Interne Kontroll- und Risikomanagementsysteme“). Sie dienen als Leitfaden im täglichen Geschäft und entsprechen den der EADS zugrunde liegenden Werten.

#### CSR-RICHTLINIEN FÜR DIE WICHTIGSTEN BEREICHE VON EADS

CSR -Bereiche	Spezifische Grundsätze
Geschäftsethik	Ordnungsgemäße Geschäftspraktiken Einhaltung der Exportverfahren Einhaltung der Gesetze in allen Tätigkeitsbereichen der EADS Corporate Governance Standards
Nachhaltiges Wachstum	Produktqualität und Kundenzufriedenheit Förderung und Schutz von Innovationen Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten
Umweltschutz	Minimierung der Umwelteinflüsse der EADS-Tätigkeiten über den gesamten Produkt-Lebenszyklus Förderung des Umweltbewusstseins und Aufrechterhaltung eines laufenden Dialogs mit allen Interessengruppen
Beziehung zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgeber	Gewährleistung einer sicheren Arbeitsumgebung für die EADS-Mitarbeiter und -Subunternehmer Berücksichtigung von Arbeitnehmern und Know-how Sicherstellung der Chancengleichheit für alle EADS-Mitarbeiter Sicherstellung eines effizienten Managements von Fähigkeiten und Know-how Förderung eines proaktiven Dialogs mit EADS-Mitarbeitern
Gesellschaftliches Engagement	Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Interessensgruppen der EADS Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie der EADS

Die Richtlinien und zugehörige Verfahren sind nachstehend im Einzelnen dargestellt:

## 2.1 Geschäftsethik

### 2.1.1 ORDNUNGSGEMÄSSE GESCHÄFTSPRAKTIKEN

Das internationale Geschäft erfordert ganz besondere Aufmerksamkeit, wenn es darum geht, dass alle Unternehmen, die zur EADS-Gruppe gehören, zu jeder Zeit alle anwendbaren Gesetze und Bestimmungen im Zusammenhang mit weltweiten Verkäufen einhalten und die hohen ethischen sowie unternehmerischen Grundsätze befolgen sollen. Es ist das Anliegen von der EADS, Standards zu etablieren, mit denen die Einhaltung ihrer ethischen und unternehmerischen

Grundsätze, die oftmals über die anwendbaren Gesetze und Bestimmungen hinausgehen, gewährleistet wird.

Um dieses Ziel zu erreichen, arbeitet die EADS seit dem Jahr 2000 an einem umfangreichen Regel- und Verfahrenswerk, das die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen, der ethischen Grundsätze und Integritätsstandards im Geschäftsleben sicherstellt.

### 2.1.1.1 Richtlinien

- *„Die EADS ist in Sektoren tätig, die strengen nationalen und internationalen Vorschriften unterworfen sind. Die EADS verpflichtet sich, die geltenden Vorschriften uneingeschränkt zu befolgen, wo auch immer ihre Unternehmen tätig sind.*
- *Die Bekämpfung der Korruption und Wirtschaftskriminalität im Außenhandel wurde eine große Herausforderung für alle internationalen Unternehmen. Um diese Herausforderung zu meistern, verpflichtet sich die EADS, alle anwendbaren nationalen und internationalen Gesetze und Vorschriften (einschließlich des OECD-Abkommens vom November 1997, das von 37 Ländern in nationales Recht umgesetzt worden ist) uneingeschränkt zu befolgen. Das International Compliance Programme (auch bekannt als „Regeln in Bezug auf den Außenhandel“) der EADS ist eine Strategie des Unternehmens, die bei allen internationalen Aktivitäten der EADS und ihrer verbundenen Unternehmen Anwendung findet und dazu dienen soll, Bestechungen und unfaire Geschäftspraktiken zu erkennen und zu verhindern.*
- *Die EADS hat wegen der Art ihrer Produkte und Dienstleistungen oft mit Anträgen und Angebotsvorbereitungen für Regierungsbehörden zu tun, oder führt Vertragsverhandlungen mit diesen. Bei allen Geschäftssituationen gilt für die Gruppe eine Politik des fairen und legalen Wettbewerbs. Bei Verhandlungen und der Ausführung von Verträgen, bei denen die EADS den Zuschlag erhalten hat, gehört dazu die Einhaltung aller zu beachtenden Anforderungen, Spezifikationen und vertraglichen Verpflichtungen.“*

### 2.1.1.2 Organisation

#### Die EADS-Regeln für den Außenhandel

Die EADS hat mit ihren *EADS-Regeln in Bezug auf den Außenhandel* detaillierte Unternehmensrichtlinien für alle internationalen Transaktionen der Konzernunternehmen implementiert, die dazu dienen sollen, mit dem Auslandsvertrieb einhergehende Bestechungsrisiken festzustellen und zu verhindern. Diese Richtlinien wurden im Unternehmenshandbuch der EADS veröffentlicht und sind Bestandteil des EADS-Verhaltenskodex, der allen Mitarbeitern im Intranet des Unternehmens zur Verfügung steht.

Die Richtlinien führen zu wirksamer Kontrolle bei internationalen Geschäften durch angemessene Due-Diligence-Prüfungen der Geschäftspartner, Systeme zur regelmäßigen Kontrolle und Berichterstattung sowie Schulungsprogramme in allen Geschäftseinheiten. Die Richtlinien enthalten auch Vorschriften über die Annahme von Geschenken und Bewirtung.

Die Hauptsäulen der Richtlinien für das internationale Geschäft sind:

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

Diese Grundsätze und Verfahren gelten für alle Geschäfte, die sich direkt oder indirekt auf den Außenhandel beziehen.

Die Geschäftspartner der Gruppe müssen diese Grundsätze und Verfahren respektieren und jedes Versäumnis führt zur Beendigung von bestehenden Verträgen.

Darüber hinaus führt die EADS regelmäßig Prüfungen aller Verträge innerhalb der Geschäftseinheiten durch, um sicherzustellen, dass die Richtlinien und Verfahrensweisen ordnungsgemäß umgesetzt werden. Die Geschäftseinheiten müssen jedes Jahr einen Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinien und Verfahrensweisen erstellen. Dies ist besonders dann wichtig, wenn es um Zahlungen an Geschäftspartner geht, die jederzeit nachvollziehbar sein müssen.

Seit Jahr 2007 hat die EADS ein Netzwerk von 42 internationalen Compliance-Officers („ICOs“) eingerichtet, die je eine Geschäftseinheit vertreten. Die ICOs sind dafür verantwortlich, dass die Richtlinien und Verfahrensweisen innerhalb ihrer jeweiligen BU ordnungsgemäß angewendet werden. Sie sind ebenso für die Ernennung geeigneter („ICO“-) Ansprechpartner in den von jeder BU kontrollierten Gesellschaft verantwortlich, um die Einhaltung aller Verpflichtungen in Ländern, in denen die EADS Geschäfte abwickelt, zu gewährleisten.

## Partnerschaften und Initiativen

Die EADS baut darüber hinaus regelmäßige Kontakte zu internationalen Körperschaften, wie der OECD, der Internationalen Handelskammer („ICC“) und der Europäischen Union („GRECO“) und zu größeren gleichartigen Unternehmen auf, um die Umsetzung ethischer Unternehmensgrundsätze auf dem Sektor der Raumfahrt und Verteidigung zu fördern. In diesem Zusammenhang arbeitet die EADS eng mit dem Europäischen Verband der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie („ASD“) und seinen Mitgliedern (wie CIDEF und GIFAS in Frankreich, BDLI in Deutschland, ATECMA & AFARMADE in Spanien oder SBAC in Großbritannien) sowie größeren europäischen Unternehmen der Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie zusammen. Aus diesem Grund produzierte ASD im Jahr 2007 ein Dokument mit dem Titel „**Common Industry Standards**“ („CIS“-gemeinsame Industrie-Standards) das vom ASD Council genehmigt wurde, um einheitliche Praktiken bei den Mitgliedern zu fördern und zu unterstützen. Dieses Dokument definiert die Grundsätze, die auf die Festlegung hoher Standards, den Austausch von Best Practices, die Förderung von Training und Compliance-Programmen und – auf allgemeiner Ebene – eine Möglichkeit zur gemeinsamen Stellungnahme der europäischen Industrie zu ethischen Normen und Anti-Korruptionsmaßnahmen ausgerichtet sind, um nationale Gesetze zu den Antikorruptionsrichtlinien einhalten und anwenden zu können, die die OECD-Konvention von 1997 gegen die Korruption und das Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption („UNCAC“) implementieren, sowie jegliches andere maßgebliche Gesetz.

Die größten internationalen Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen und deren verbundene Unternehmen haben sich den CIS verschrieben. Die EADS fördert und eröffnet den Dialog mit anderen Unternehmen und Industrievereinigungen, insbesondere jenen, die aus OECD-Ländern (wie bspw. die USA) kommen, in weiterer Folge auch mit solchen aus Nicht-OECD-Ländern. Tatsache ist, dass die EADS eine solche internationale Initiative als optimale Gelegenheit sieht, den Aktionsradius zu vergrößern, auf den sich die OECD-Konvention und später die UN-Konvention festgelegt haben, um beispielsweise korruptes Verhalten zu kriminalisieren, internationale Institutionen zur Vorbeugung krimineller Handlungen ins Leben zu rufen und Zuwiderhandelnde zu bestrafen, mit anderen Regierungen bei der Wiedererlangung gestohlener Vermögenswerte zu kooperieren und sich gegenseitig im Kampf gegen die Korruption, bei der Senkung derartiger Fälle und bei der Wiederherstellung der Integrität zu helfen.

Die EADS unterhält ebenso Beziehungen zur Internationalen Handelskammer (ICC Antikorruptions-Kommission) und zum französischen French Corruption Monitoring Council (*Service Central de Prévention de la Corruption*), der 2003 mit der EADS eine Konvention unterzeichnet hat.

Gemäß einer von Novethic und dem SCPC (Service Central de Prévention de la Corruption) 2006 durchgeführten Umfrage werden nur sieben der zum französischen CAC 40 zählenden Gesellschaften als transparent und die internationalen Standards einhaltend ausgewiesen. Eine dieser Gesellschaften ist die EADS.

### 2.1.1.3 Durchführung und Best Practices

Im Dezember 2005 machte die EADS die **erste Ergänzung der Außenhandelsregeln**, insbesondere aufgrund der Vorschläge namhafter internationaler Experten auf dem Gebiet der Geschäftsethik und Antikorruptionsgesetze und -praktiken ergänzt. Das Hauptziel dieser Änderungen war es, die Regeln an die Entwicklungen der Gruppe anzupassen und die als Best Practices anerkannten Regeln über die gesamte Gruppe zu verbreiten. Mit dem Ziel der ständigen Überwachung der Regeln gemäß Branchenstandards und Best Practices ist für 2008 eine weitere Aktualisierung geplant.

Die EADS führt regelmäßig **Bewertungen und Prüfungen** durch, um die als „Best Practices“ erachteten Regeln der internationalen Geschäftsethik zu identifizieren und innerhalb der Gruppe umzusetzen.

Zusätzlich hat die Gruppe ein umfangreiches **Trainingsprogramm** in Bezug auf diese Grundsätze entwickelt, um das Bewusstsein hierfür in allen Geschäftseinheiten zu schärfen. Alle Mitarbeiter, die im internationalen Geschäft tätig sind, nehmen an diesem Training teil. Um allen Betroffenen die Werte und Richtlinien des Unternehmens zu vermitteln, haben innerhalb der EADS im Jahr 2007 rund 87 Schulungsveranstaltungen stattgefunden, zeitweise im Beisein von Dritten (Staatsanwälten, Vertretern internationalen Organisationen, Rechtsanwälten, etc.). Dies stellt erneut eine sehr hohe Zahl von Schulungseinheiten dar, die demonstriert, dass die Verbreitung der Compliance-Kultur in allen Geschäftsbereichen ein Schlüsselement des Managementsystems der EADS darstellt.

Die Gruppe gab eine Broschüre mit dem Titel „*EADS-Ethikrichtlinien für Beratungsverträge für Internationale Geschäfte: Transparenz & Begründung*“ herausgegeben, die allen international tätigen Vertriebsberatern überreicht wurde. Diese Broschüre fasst die Richtlinien und Verfahrensweisen zur Auswahl internationaler Geschäftspartner zusammen. Die internationalen Geschäftspartner werden ebenfalls zu einem speziellen Training eingeladen, soweit dies angemessen erscheint.

Die ICOs der Gruppe treffen sich regelmäßig, um diverse Anliegen und Best Practices zu besprechen. Seit 2003 findet jährlich eine ICO-Konferenz mit mehr als 100 Teilnehmern aus dem Außenhandelsgeschäft und den Betriebsstätten statt. Der letzte „Internationale Workshop für Compliance Officer“,

der im Juni 2007 in Paris stattfand, konzentrierte sich die EADS-Richtlinien zu folgenden Themenkreisen:

- Die Offset-Anbieter mit speziellen Verfahren für Offset-Dienstleister; und
- Die International Business Engineering Projects mit einem Auswahl- und Validierungsverfahren gemäß Companies Development & Selection Committee („CDSC“).

Der Workshop befasst sich auch mit den erzielten Erfolge hinsichtlich der Einführung der Regeln in Bezug auf den Außenhandel innerhalb der Geschäftseinheiten, einschließlich Länderinformationen in Bezug auf den Verhaltenskodex für Vertreter öffentlicher Einrichtungen (Public Officials Code of Conduct) im Hinblick auf das Thema „Annahme von Geschenken und Bewirtung“.

Von der EADS werden regelmäßig innerhalb der Gruppe interne Bulletins, die so genannten **ICP Info** Newsletters (Infoblatt zum Internationalen Compliance-Programm) veröffentlicht. Im Mittelpunkt dieser Bulletins steht die Entwicklung eines Regelwerks für den Außenhandel und Berichte der internationalen Medien über den Kampf gegen (weltweite) Korruption und Wirtschaftskriminalität.

Diese Mitteilungen vervollständigen und aktualisieren die Informationen, die EADS-Mitarbeiter im Verlauf der Schulungen erhalten.

Im Zusammenhang mit ihren internationalen Geschäften, arbeitet die EADS mit externen Beratern und internationalen Geschäftspartnern zusammen, um den Geschäftseinheiten ausreichend Hilfe und fachlichen Rat bei laufenden oder zukünftigen Geschäften zu bieten und/oder die EADS-Produkte oder Leistungen in verschiedenen Ländern bekannt zu machen. Die vertraglichen Vereinbarungen für diese Leistungen richten sich nach internen Bestimmungen und Grundsätzen, die den gesamten Prozess der Vertragsgestaltung, von der Wahl des Partners bis zur Implementierung und Ausführung der vereinbarten Leistungen, steuern. Um zu gewährleisten, dass das Regelwerk verstanden und strikt angewendet wird, werden die Verträge und Vereinbarungen mit Beratern und Dienstleistern einer Prüfung unterzogen. Der Zweck dieser Prüfungen ist der Nachweis, dass die vertraglich vereinbarten Leistungen, die von der externen Partei entgeltlich geleistet werden, begründet sind. Die unten aufgeführte Tabelle zeigt den Prozentsatz der Berater, die in jedem der letzten drei Jahre geprüft wurden. Keiner der Prüfberichte enthielt Auslassungen oder wesentliche Mängel.

	2007	2006	2005
Geprüfte Akten von Beratern weiterer Geschäftspartner*	94,9%	91,9%	92,3%
Anzahl der ausgegebenen ICP Info Newsletters	3	3	3
Anzahl der von ICO durchgeführten Trainingseinheiten	87	76	52

Anwendungsbereich: EADS.

(\*) Gesamtzahl geprüfter Akten/Gesamtzahl aktiver Akten von Beratern und anderen internationalen Geschäftspartnern (die Zahlen 2005 wurden entsprechend neu berechnet).

Mit der Verbesserung des Einführungsprozesses der Richtlinien innerhalb bestehender und neuer von der EADS kontrollierter Einheiten, ist die Zahl der von EADS International Operations erhaltenen Akten externer Berater und weiterer Geschäftspartnern angestiegen.

Eine Anpassung des EADS-Umkreises würde zu weiteren Prüfungen im Jahr 2008 führen.

## 2.1.2 EINHALTUNG DER EXPORTVERFAHREN

### 2.1.2.1 Richtlinien

- „Die EADS befolgt alle Import- und Exportbestimmungen, in denen die Ein- und Ausfuhr von Waren und technischen Daten geregelt ist (einschließlich nationaler Verpflichtungen hinsichtlich von EU- und UN-Pflichten).“
- Die EADS befolgt die Compliance-Richtlinien der jeweiligen Ausfuhrkontrollbehörden. Die Gruppe holt vor der Ausfuhr von Produkten und Technologien, die der Kontrolle nationaler Regierungen oder der EU unterliegen, Ausfuhrgenehmigungen und sonstige behördliche Genehmigungen ein.
- Die EADS ist bestrebt, Best Practices der Branche zu implementieren. Die Gesellschaft befolgt sowohl die internen Richtlinien der EADS als auch alle Geschäftsziele weltweit.

*Dies kann über die Anforderungen nationalen Rechts hinausgehen.“*

Entsprechend dem besonderen Charakter der Geschäftsfelder, in denen die Gesellschaft aktiv ist, konzentriert sich die EADS besonders auf die vollständige Einhaltung der Exportkontrollgesetze und Bestimmungen. Da besonders bei Produkten zur Landesverteidigung und mit alternativer Verwendbarkeit die Regierungen wichtige Kunden sind, hat die EADS ein kaskadierendes System von Exportkontrollverfahren und -richtlinien geschaffen, die zudem berücksichtigen, dass die Exportpolitik ein wichtiges Element der Außenpolitik der Regierungen in den Herkunftsländern der EADS ist.

### 2.1.2.2 Organisation

In den westlichen Ländern weisen die Exportgesetzgebungen einen hohen Grad an Übereinstimmung auf, und die Exportkontrollrichtlinien werden durch verschiedene internationale Exportkontrollregelwerke der Regierungen harmonisiert. Deshalb liegt die abschließende Entscheidung für Exporte immer in der Hand der jeweiligen Regierungen, und die EADS exportiert kein Produkt ohne eine entsprechende Ausfuhrgenehmigung.

Innerhalb der EADS gibt es in jedem Land **nationale Exportkontrollorganisationen**, die die Einhaltung der jeweiligen nationalen Gesetze und Vorschriften sicherstellen. Sie stehen bei allen Exportaktivitäten (Akquisition, Verhandlung, Angebote, Vorschläge, Lizenzierung, Verschiffung...) mit Rat und Tat zum frühest möglichen Zeitpunkt zur Verfügung. Diese Organisationen sind auch für eine angemessene Schulung und Ausbildung aller Verantwortlichen für die Exportkontrolle sowie für die Kommunikation der anwendbaren Gesetze und Vorschriften verantwortlich. Darüber hinaus stellen sie harmonisierte Lizenzierungsverfahren, entsprechend den jeweiligen nationalen Vorschriften, sicher. Es werden regelmäßig Sitzungen zwischen den nationalen Exportkontrollorganisationen durchgeführt.

In jedem **Geschäftsbereich** existiert zudem eine **länderübergreifende Exportkontrollorganisation**, die sich sowohl mit geschäftsspezifischen Fragen als auch dem Tagesgeschäft auseinandersetzt, sowie mit der Einhaltung der Lizenzierung in der abschließenden Lieferphase der Güter, Technologien oder Dienstleistungen.

In jedem Herkunftsland ist die EADS als zuverlässiger Exporteur bekannt. Mit dem Ziel die Verbreitung heikler Güter und Technologien an nicht zuverlässige Länder oder Personen zu verhindern, arbeitet das Unternehmen eng mit den Regierungen zusammen. Bei jeder Auslieferung prüft die EADS die Zuverlässigkeit der abschließenden Verwendung und der Endbenutzer anhand mehrerer Kriterien.

Unter Anerkennung der Seriosität und Zuverlässigkeit der EADS ist die Gruppe für die Regierungen in ihren Herkunftsländern ein privilegierter Partner, und verfügt über globale Projektlizenzen und vereinfachte Abnahme- und Exportverfahren.

Obwohl die Verantwortung und Haftung für Exporte bei den Geschäftseinheiten liegt, behalten sich die CEOs durch eine besondere Richtlinie und spezielle Verfahren persönlich die Beurteilung sämtlicher **Exporte in heikle Länder** vor. Dieses Verfahren beruht auf einer fallweisen Überprüfung, in der die EADS Strategy and Marketing dem Top-Management von EADS Informationen zu rechtlichen Belangen und Input zu geopolitischen Fragen zur Verfügung stellt.

Stellt ein geplanter Export für eines der Herkunftsländer der EADS ein Problem dar, wird die politische Situation in enger Zusammenarbeit mit den Regierungsbehörden überprüft.

### 2.1.2.3 Durchführung und Best Practices

#### Exportkontrollausschuss

Der Exportkontrollausschuss setzt sich aus den nationalen Heads of Export Control und den Geschäftsbereichsleitern von Export Control zusammen und trifft sich vierteljährlich für den Austausch von Informationen und die Erstellung spezifischer länderübergreifender Verfahren, die auf das operative Geschäft (Raumfahrt, Verteidigung und Luftfahrt) ausgerichtet sind.

Der Exportkontrollausschuss hat eine EADS Compliance-Richtlinie ausgearbeitet und aktualisiert ständig die Informationen über sensible Länder. Die nationalen Heads of Export Control sind verantwortlich für die Herausgabe und das Bestehen von Compliance-Handbüchern für die Exportkontrolle auf Landesebene, die auf den gemeinsamen Richtlinien und Grundsätzen der EADS basieren.

#### Schulung und Ausbildung

Die Verantwortlichen für die Exportkontrolle organisieren Schulungs- und Ausbildungsveranstaltungen für Mitarbeiter und Führungskräfte aller operativen Einheiten, die mit der Exportkontrolle zu tun haben (z.B. Beschaffung, Verkauf, Engineering und Projektmanagement). Die Ausbildung im Bereich der Exportkontrolle ist ebenfalls Teil der Managemententwicklungsprogramme der EADS.

#### Beschaffungsrichtlinie

Aufgrund der extraterritorialen Anwendung der Export- und Wiederausfuhr-Regulierungen in einigen Ländern (z.B. die USA) ist die EADS gezwungen und gewillt diese Gesetze und Vorschriften einzuhalten. Damit diese eingehalten werden können und für die Kontrolle der wirtschaftlichen Risiken, hat die EADS eine Beschaffungsrichtlinie erlassen. Diese Richtlinie schreibt vor, dass die Exportklassifizierung ausländischer Produkte bereits in der Beschaffungsphase erstellt wird, um während der ganzen Lieferkette im Einklang mit den Vorschriften zu handeln und das wirtschaftliche Risiko von Compliance-Kosten für spätere Phasen zu minimieren.

#### Prüfungen

Das Compliance-System für Exporte der EADS wird regelmäßig von Regierungsbehörden überprüft und bewilligt. Es werden auch externe Nachkontrollen der Einhaltung der Gesetze und Bestimmungen durchgeführt.

2005 wurde ein umfassendes internes Audit der Exportkontrollsysteme in jedem Land und in jedem Geschäftsbereich durchgeführt. Weder bei den externen noch bei den internen Audits wurden wesentliche Feststellungen

hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen gemacht. In den Jahren 2006 und 2007 wurde eine Reihe betrieblicher Verbesserungen implementiert.

## 2.1.3 EINHALTUNG DER GESETZE IN ALLEN TÄTIGKEITSBEREICHEN DER EADS

Erfüllung und Nachweis der Erfüllung aller Gesetze und Bestimmungen der Länder, in denen die EADS-Gruppe Geschäfte abwickelt, ist ein Muss bei der EADS. Schnelle Veränderungen in der Industrie und dem gesamten globalen Umfeld präsentieren ständig neue Gesetze, Bestimmungen und ethische Normen, die strenge interne Kontrollen hinsichtlich ihrer Befolgung notwendig machen.

### 2.1.3.1 Richtlinien

- „Die EADS verpflichtet sich zur Einhaltung des Kartellrechts, des Wettbewerbsrechts und des humanitären Rechts, soweit diese Rechtsvorschriften anwendbar sind, und zwar konzernweit und in allen Tätigkeitsbereichen.“
- Die EADS prüft neue Kunden und Lieferanten, um sicherzustellen, dass keine verbotenen Geschäfte getätigt werden.“

Strikte Einhaltung aller gesetzlichen Auflagen: Aus den verschiedenen Rechtsgebieten, die einer ständigen Prüfung bedürfen, werden einige Beispiele herausgegriffen, die von besonderer Bedeutung für die EADS sind, in denen sich jedoch keinesfalls die Liste erschöpft. Beispiele für einen ständigen Überwachungsprozess sind: Einhaltung von Gesetzen und Bestimmungen in Bezug auf Wettbewerb, Umweltschutz, Vergaberecht sowie Abrechnung und Vorlage von Jahresabschlüssen.

Einhaltung der Corporate Governance Standards ist ein weiterer Schwerpunkt. Die Governance Practices werden entwickelt und unterliegen ständiger Überwachung, um aus Verantwortung des Boards gegenüber den Kunden, Aktionären und Mitarbeitern, die Arbeit des Managements bei der Wahrnehmung der Geschäfte zu überwachen und die langfristigen Interessen der Beteiligten wahren zu können.

**Insiderhandelsbestimmungen:** Die niederländische AFM sowie weitere Börsenaufsichtsbehörden (die französische AMF, die deutsche BaFin und die spanische CNMV), die die Märkte kontrollieren an denen Wertpapiere der EADS notiert sind, verpflichten Die EADS, bestimmte Richtlinien einzuhalten und diese intern durchzusetzen. Folglich hat die EADS im Jahr 2000 ihre Insiderhandelsbestimmungen erlassen. Die Insiderhandelsbestimmungen der EADS sind

Teil der Best- Practice-Prozesse. Sie gelten für alle Mitarbeiter von EADS, selbst während eines bestimmten Zeitraums nachdem sie das Unternehmen verlassen oder wenn sie in den Ruhestand treten. Bestimmend dabei ist der Grundsatz, dass die Mitarbeiter alle EADS-Wertpapiere frei handeln sollten, unter der Voraussetzung, dass dies in Übereinstimmung mit den entsprechenden Richtlinien der EADS-Gruppe geschieht, welche in den Insiderhandelsbestimmungen der EADS festgelegt sind. Entsprechend den Bestimmungen bestehen für mehr als 2.500 Manager während des Jahres Sperrfristen, während denen der Handel untersagt ist. Mitarbeiter in höheren und Top-Management-Funktionen haben nach der Veröffentlichung der Quartalsergebnisse nur sehr limitierte Handlungsfenster. Darüber hinaus müssen die Betroffenen auch den ITR-Compliance Officer informieren, damit sie die Transaktion fortsetzen können. Alle Sperrfristen werden in den jeweiligen Bereichen auf breiter Basis bekannt gemacht und die Mitarbeiter werden persönlich schriftlich informiert, wenn sie solchen Handelsbeschränkungen unterliegen.

### 2.1.3.2 Organisation

Vom Standpunkt der Unternehmensorganisation aus ist die Abteilung **Legal Affairs** der EADS in Zusammenarbeit mit den Rechtsabteilungen der Geschäftsbereiche und der Geschäftseinheiten verantwortlich für die Planung, Implementierung und die Überwachung der Grundsätze und Prozesse, mit denen sichergestellt werden soll, dass bei allen EADS-Aktivitäten die anwendbaren Gesetze und Bestimmungen eingehalten werden. Die Teamarbeit zwischen allen Rechtssachverständigen zielt darauf ab, konsistente und umfassende rechtliche Prozesse mit den nationalen Anforderungen in Einklang zu bringen. Die Abteilung Corporate Legal Affairs ist zudem für alle Rechtsstreitigkeiten der Gruppe zuständig, auch die rechtliche Abwicklung der Vermögensgegenstände der Gruppe und der Schutz des geistigen Eigentums fallen in den Zuständigkeitsbereich dieser Abteilung.

Weitreichende Netzwerke von Experten (z.B. Schutz des geistigen Eigentums...) die nah am operativen Geschäft angesiedelt sind, treiben die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen voran. Diese Experten sind in der Lage, die Anforderungen, die sich aus den verschiedenen für die EADS maßgeblichen Jurisdiktionen ergeben, nicht nur in den

„Heimatländern“ sondern auch außerhalb zu ermitteln und transparent zu machen.

Der CFO ist der **Insider Trading Rules Compliance Officer**.

Der **Corporate Secretary** spielt, unterstützt durch die Unterabteilungen von Legal Affairs eine wichtige Rolle bei der Gestaltung und der Administration der Corporate Governance Verfahren der EADS und der juristischen Dokumentation der Delegation von Befugnissen und Zuständigkeiten.

Letztendlich prüft die **Abteilung für interne Audits**, die aus einem Team engagierter Fachleute besteht, die mit allen Aufgaben und Herausforderungen des internationalen Unternehmensgeschäfts vertraut sind, all diese Aktivitäten.

### 2.1.3.3 Durchführung und Best Practices

Unabhängig von der jeweiligen Gesetzgebung der sie unterliegen, achten die Geschäftseinheiten besonders auf die Überwachung der gesetzlichen Risiken. Sie gewährleisten ständig, dass die Bestimmungen angewandt werden und decken Risiken der Rechtsverletzung auf, um diese zu vermeiden. Dies stützt sich auf grundlegende Prozesse:

- **Training und Bewusstsein:** Ein vorbeugender Ansatz basiert auf dem Zusammenspiel von

Unternehmensrichtlinien und Werten unterstützt durch eine solide Infrastruktur für die Einhaltung rechtlicher Vorgaben, Trainingseinheiten und Mitarbeiterschulungen;

- **Identifizieren und Eindämmen rechtlicher Risiken:** Was auch immer der Grund für Compliance-Risiken in rechtlicher Sicht sein mag, die EADS erklärt sich verantwortlich, alle Fakten zu ermitteln und anwendbare Gesetze zu analysieren; dann werden Maßnahmen getroffen, um die Situation in proaktiver Weise zu klären.

Der Austausch von Informationen, insbesondere innerhalb der Gemeinschaft aller Rechtssachverständigen, trägt dazu bei, dass das Unternehmen aus Fehlern, sofern solche vorkommen, lernt, indem es seine Erfahrung nutzt, um die Anforderungen an den Compliance-Prozess in zunehmendem Maße noch besser zu erfüllen.

Die **Insiderhandelsbestimmungen der EADS** werden regelmäßig aktualisiert, um die neuesten Änderungen der entsprechenden europäischen Vorschriften zu berücksichtigen und die Einhaltung von „Best-in-Class“-Corporate Governance Standards zu gewährleisten.

Die Insiderhandelsbestimmungen der EADS werden den zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörden für die Überprüfung und Bestätigung zur Verfügung gestellt.

	2007	2006	2005
Gerichtsentscheidungen in Bezug auf kartellrechtliche Verfahren oder Monopolbestimmungen	Keine	Keine	Keine
Beschreibung der Grundsätze, Verfahrensweisen/Managementsysteme und Erfüllungsmechanismen zur Vermeidung von wettbewerbsfeindlichem Verhalten	i) Verhaltenskodex der EADS, der sich (jedoch nicht ausschließlich) auf alle wichtigen Bestimmungen des Verhaltenskodex bei der Einhaltung von Wettbewerbsrechten bezieht und ii) normale rechtliche Risikoanalyse bei allen auftretenden Fällen.	i) Verhaltenskodex der EADS, der sich (jedoch nicht ausschließlich) auf alle wichtigen Bestimmungen des Verhaltenskodex bei der Einhaltung von Wettbewerbsrechten bezieht und ii) normale rechtliche Risikoanalyse bei allen auftretenden Fällen.	i) Verhaltenskodex der EADS, der sich (jedoch nicht ausschließlich) auf alle wichtigen Bestimmungen des Verhaltenskodex bei der Einhaltung von Wettbewerbsrechten bezieht und ii) normale rechtliche Risikoanalyse bei allen auftretenden Fällen.

Anwendungsbereich: EADS.

## 2.1.4 CORPORATE GOVERNANCE STANDARDS

Die Einhaltung der Corporate Governance Standards ist ein weiterer Schwerpunkt der EADS.

Neben der Tatsache, eine in den Niederlanden eingetragene Gesellschaft zu sein, ist die EADS in mehreren Ländern börsennotiert. Für die EADS ergibt sich daraus die Notwendigkeit verschiedenen Vorschriften zu genügen.

Folglich werden die Gesetze und Bestimmungen sowie die aktuelle Marktpraxis in den Ländern, in denen sie ansässig ist, laufend von der Gruppe überwacht, um sicherzustellen, dass sie mit der Entwicklung der Corporate Governance grundsätzlich übereinstimmen. Die Governance Practices wurden entwickelt und unterliegen ständiger Überwachung aus Verantwortung des Boards gegenüber ihren Kunden, Aktionären und Mitarbeitern, die Arbeit des Managements bei

der Wahrnehmung der Geschäfte unterstützen und die langfristigen Interessen der Beteiligten wahren zu können.

In ihrem laufenden Bestreben den höchsten Standards zu genügen wendet die EADS die Bestimmungen des niederländischen Corporate Governance Code an („**Niederländischer Code**“), der eine Reihe nicht vorgeschriebener Empfehlungen enthält, und erläutert gegebenenfalls die Gründe für die Nichtanwendung solcher Empfehlungen in Übereinstimmung mit dem Prinzip „Comply or explain“ nach dem niederländischen Code. Die wenigen Fälle einer Nichtanwendung der Empfehlungen des niederländischen Code, sind meist auf die Ausrichtung auf allgemeine Marktpraxis in den Ländern zurückzuführen, in denen die Gesellschaft börsennotiert ist, und auf ihre besondere, in der Satzung festgelegten Governance Struktur.

Seit ihrer Gründung im Jahr 2000 bis zum 22. Oktober 2007 hatte die EADS eine zweiköpfige Managementstruktur mit zwei Chairmen und zwei co-Chief Executive Officers, wodurch das erforderliche Gleichgewicht und die Stabilität gegeben waren, welche eine Gesellschaft in dieser einzigartigen Branche mit multinationalem Hintergrund benötigt.

Am 16. Juli 2007 beschlossen Daimler\*, die französische Regierung und Lagardère gemeinsam mit dem Management Team der EADS, eine neue Management- und Führungsstruktur zu implementieren. Die deutsche Regierung wurde ebenfalls konsultiert. Die Leitlinien dieser Änderung waren Rentabilität, Gruppenzusammenhalt und die Vereinfachung des Managements und der Führungsstruktur der EADS, sodass optimale Corporate Governance Verfahren erreicht werden, während gleichzeitig das Gleichgewicht zwischen den französischen und deutschen Kernaktionären bestehen bleibt. Unter der vereinfachten Managementstruktur

wird die EADS nun von einem einzigen Chairman und einem einzigen Chief Executive Officer geleitet.

Die Kernaktionäre beschlossen ferner, dass es im besten Interesse des Konzerns sei, eine Erhöhung der Zahl der unabhängigen Mitglieder des Board of Directors zu empfehlen, um das globale Profil der EADS durch Einhaltung der internationalen Best Practice in der Corporate Governance angemessen zu reflektieren. In dieser Hinsicht traten sowohl Daimler als auch Sogade zwei Sitze im Board of Directors an vier unabhängige Directors ab, die im Rahmen der außerordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre am 22. Oktober 2007 gewählt wurden. Neben dem Chief Executive Officer sind im Board keine Executive Directors mehr vertreten.

#### 2.1.4.1 Richtlinien

- *„Die EADS ist entschlossen, im Bereich Corporate Governance einen sehr hohen Standard zu setzen. Wir verpflichten uns die sozialen und rechtlichen Anforderungen nicht nur einzubalten, sondern zu übertreffen, um die Transparenz von Management und Rechnungslegung zu gewährleisten.“*
- *Die EADS verpflichtet sich, bei allen Entscheidungen und Geschäftsbeziehungen, sowohl intern als auch extern, die genauesten und verlässlichsten Informationen und Unterlagen zu liefern. Um den höchsten Standard der Verlässlichkeit zu erreichen, verbessert die EADS kontinuierlich ihre Verfahrensweisen für Interne Kontrolle und Risikomanagement.“*

#### 2.1.4.2 Organisation

Siehe „Teil 1/Kapitel 2 Corporate Governance“.

## 2.2 Nachhaltiges Wachstum

Die EADS liefert Technologien in den Bereichen Verteidigung und Luft- und Raumfahrt, die zu den fortschrittlichsten Technologien der Gegenwart zählen. Die EADS bemüht sich, die Anforderungen der Kunden im Hinblick auf wettbewerbsfähige, kosteneffiziente und innovative

Technologien zu erfüllen. Die Entwicklung der Gruppe beruht auf der Fähigkeit, leistungsstarke Produkte und Dienstleistungen zu liefern. Eine nachhaltige Entwicklung erfordert die Konzentration auf Produktqualität, fortwährende Innovation und ein perfektes Lieferantenmanagement.

\* Vormalis „DaimlerChrysler“.

## 2.2.1 PRODUKTQUALITÄT UND KUNDENZUFRIEDENHEIT

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

### 2.2.1.1 Richtlinien

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

### 2.2.1.2 Organisation

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

Das bedeutet insbesondere, dass er den Vorsitz über einen EADS-Qualitätsausschuss mit leitenden Vertretern aus allen Geschäftsbereichen führt, um Handlungen und Prioritäten zu genehmigen und den Einsatz von OTOQD in allen Geschäftseinheiten zu fördern und zu unterstützen.

Der CQO fördert, unterstützt und fordert ein Netzwerk zwischen Spezialisten auf der Ebene der Geschäftseinheiten um sicher zu stellen, dass das EADS Improvement Programme („EIP“) direkt am Bedarf, an Dringlichkeiten und Terminen der einzelnen Geschäftseinheiten im Einklang mit dem EADS-Programm Vision 2020 ausgerichtet werden.

Zudem vertritt der COO EADS in relevanten Institutionen für Qualitätssicherung und Standards sowie Genehmigungsbehörden auf nationaler und internationaler Ebene, entsprechend dem Status der EADS als einem globalen Unternehmen für Luft- und Raumfahrt und Verteidigung.

### 2.2.1.3 Durchführung und Best Practices

EIP startete eine wichtige Initiative für ein verbessertes Kundenvertrauen und eine gesteigerte Kundenzufriedenheit. Diese Initiative sieht die Umsetzung von betrieblichen Verbesserungen in allen Fertigungsverfahren vor, die zur OTOQ-Lieferung der Produkte und Dienstleistungen an Endkunden beitragen. 2006 wurde das EADS Improvement Programme in allen Geschäftseinheiten der EADS umgesetzt.

Dieses EIP wirkt verbessernd in vier Schlüsselbereichen:

#### Kundenvertrauen

Die EADS arbeitet in einer Branche, in der langfristige Beziehungen zu den Kunden absolut erforderlich sind. Die EADS-Produkte haben eine durchschnittliche Lebensdauer von 40 bis 50 Jahren. Das Kundenvertrauen ist daher absolut entscheidend.

Anfang 2005 wurde eine allgemeine Methodik eingeführt, deren Ziel der konsequente Einsatz dieses Programms innerhalb der Gruppe war. Die Methodik – Customer Review process – („CRP“) basiert auf einer strukturierten Reihe von Befragungen der Entscheidungsträger der strategischen Kunden der EADS. Diese Interviews werden vom Top-Management der Geschäftseinheiten durchgeführt.

Das Ziel ist, den Grad des Kundenvertrauens zu ermitteln, welcher bei der Bestimmung der Kundentreue wichtiger ist als die Zufriedenheit. Die EADS hat sich zum Ziel gesetzt, die Beziehung zwischen der Gruppe und jedem ihrer Kunden zu messen (und stetig zu verbessern). Verbesserungspläne, die sich aus diesen Interviews ergeben, werden den befragten Personen berichtet.

Seit Beginn des Programms wurden insgesamt mehr als fünfzehn CRPs gestartet.

Für Kunden auf dem Verteidigungssektor werden komplexere CRPs implementiert. Sie werden auf nationaler anstatt auf der Ebene der Geschäftseinheiten durchgeführt, da staatliche Beschaffungsaktivitäten von Natur aus Geschäftseinheiten übergreifend sind. In jedem der vier Herkunftsländer der EADS wurde eine CRP für das Verteidigungsgeschäft durchgeführt.

Dieser Ansatz wurde weltweit von den Kunden sehr begrüßt. In einigen Fällen konnte der Konzern dank der EADS-Kultur des „aktiven Hörens auf das, was Kunden zu sagen haben“ neue Verträge gewinnen.

Das französische und das britische Verteidigungsministerium lobten und schätzen den kundenorientierten Ansatz der EADS und unterstützen den laufenden Prozess vollinhaltlich.

Die meisten Geschäftseinheiten haben sich nun dem Prozess angeschlossen und es werden in einigen Fällen zweite Runden durchgeführt, wenn die Ergebnisse aus der vorhergehenden Runde von den Kunden gut geheißen wurden.

Die Denkweise der Kunden wird im gesamten Unternehmen bekannt gemacht, mit dem Ziel, sie in die EADS-Kultur und das Qualitätsmanagementsystem einzubetten.

### Programm und Risikomanagement

Um die OTOQ-Lieferung anzugehen und zu verbessern, startete die EADS im Jahr 2006 ein gruppenweites Projekt, um die Leistung des „Programm und Risikomanagement“ („P&RM“) und damit das Kundenvertrauen zu erhöhen.

Im Jahr 2007 wurde ein spezieller P&RM-Ausschuss ins Leben gerufen, der sich aus Mitgliedern aus allen Geschäftsbereichen der EADS und betroffenen Unternehmensabteilungen zusammensetzt.

Der P&RM-Ausschuss erstellte den P&RM-Rahmen: ein allgemeiner Bezugsrahmen, der die wesentlichen Merkmale der Abläufe zur Verwaltung der Programme definiert, und die Grundlage für eine gemeinsame EADS-P&RM-Sprache und -Terminologie. Basierend auf anerkannten weltweit geltenden Standards werden Schlüsselbereiche, wie das Risiko- und Chancenmanagement, die Unabhängigkeit von Überprüfungen bestimmter Phasen, integrierte Planung und Durchführung mehrerer Programme angesprochen.

Um die bei wesentlichen EADS-Programmen festgestellten Probleme zu verstehen und zu behandeln, wurden Programmbeurteilungen durchgeführt, um Verbesserungshandlungen auf Programmebene zu konkretisieren. Zu diesen Handlungen zählen die Abklärung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten bei Mehr-Partner-Programmen und die Implementierung moderner integrierter Planungsmethoden auf Modellbasis. Erfahrungen, die aus den technischen Beurteilungen der Jahre 2006 und 2007 stammen, werden in den allgemeinen P&RM-Rahmen aufgenommen.

Das HR-Team war im Jahr 2007 in Bezug auf folgende zwei Punkte, die eingeführt und mit der Arbeit des P&RM-Ausschusses abgeglichen wurden, sehr aktiv:

- Es wurde ein Programm-Manager-Netzwerk („PM-Network“) gegründet, um erfahrende praktizierende Programmmanager aus allen EADS-Bereichen einzubeziehen. In diesem Forum können sich PM treffen und ihre Erfahrungen, gewonnenen Erkenntnisse und erkannten optimalen Verfahren austauschen; und

- es wurde eine Strategie mit Leitlinien und Regeln für eine nachhaltige strukturierte Entwicklung entwickelt, die künftigen Programmmanagern die richtige Mischung aus bereichsübergreifenden, multifunktionellen und transnationalen Erfahrungen, Schulungen und Fähigkeiten bietet.

Im Jahr 2008 wird damit begonnen, die optimalen Verfahren auf alle Programme und Geschäftsbereiche anzuwenden, wobei die Resultate der technischen Programmbeurteilungen, Überprüfungen der technischen Bereitschaft und andere Programmüberprüfungen eingesetzt werden, um jene Bereiche zu identifizieren, in denen eine geschäftsbereichsübergreifende Zusammenarbeit die größten Vorteile bringen kann.

### Lean Operation

Lean Operation bei der EADS führt zu laufenden Verbesserungen durch:

- die Eliminierung von Aktivitäten, die keinen Mehrwert generieren;
- das Schmieden engerer Verbindungen entlang der gesamten Lieferkette; und
- das Sicherstellen stabiler Prozesse in allen betrieblichen Arbeitsabläufen.

Alle Geschäftsbereiche der EADS haben während mehrerer Jahre aktiv an „lean“-basierten Leistungsverbesserungen in den Herstellungsbereichen gearbeitet. Die EADS konzentriert sich jetzt auf die Ausbreitung dieser einzelnen Verbesserungsmaßnahmen durch aktive Verbreitung der Best Practices (beispielsweise im Rahmen des EADS Lean Day für Werks- und Produktionsmanager im Oktober 2007 bei Airbus), um die Ausweitung in der ganzen Gruppe zu beschleunigen, Best Practices aktiv zu verbreiten und darauf, den Bereich für die Entwicklung von Verbesserungen bei schlanken Lieferketten im Jahr 2008 auszuweiten.

Um das effizient voranzutreiben, hat die EADS einen Lean Operations Council (mit Vierteljährlichen Treffen im Jahr 2007) geschaffen, der sich aus Führungspersonen jedes Geschäftsbereichs zusammensetzt, die über die Expertise und Autorität verfügen, auf schlanker Fertigung basierende Verbesserungen innerhalb ihres jeweiligen Geschäftsbereichs durchzusetzen. Eine weitere Initiative wird im Januar 2008 über das Lean Development Council gestartet.

### DRIVER und EADS-Black Belt

Die EADS stattet ihre Manager mit einem „Improvement Methodology and Toolkit“ aus. Dies ist das Ziel der „DRIVER“-Methode, die 2005 zusammen mit umfangreichen Trainingseinheiten (mehr als 10 Trainingsmodule und 30 Tools) definiert wurde. DRIVER ist die EADS-spezifische Verbesserungsmethode. Das entsprechende Training kann

entweder in Form von „Executive Black Belt“ (½ Tage), „EADS Silver Belt“ (2 ½ Tage), „EADS Green Belt“ (eine Woche) oder „EADS Black Belt“ (vier Wochen) durchlaufen werden. Um als Qualified Improver anerkannt zu werden, muss der Teilnehmer von EADS Black Belt zusätzlich zum Training ein Verbesserungsprojekt abschließen, mit dem sich messbare Vorteile in Bezug auf jederzeit verfügbare Qualität, Kosteneinsparung, Kundenzufriedenheit oder eine Kombination dieser drei Faktoren nachweisen lassen.

Ein Learning Management System („LMS“) unterstützt und überwacht die Umsetzung des Programms, und bietet den Kandidaten somit die Möglichkeit Best Practices auszutauschen und über die Geschäftseinheiten hinausgehende Netzwerke für die gegenseitige Unterstützung zu verwenden. Zu Jahresende 2007 hatten sich mehr als 330 Mitarbeiter aus allen Geschäftsbereichen und -einheiten zu von der durchgeführten Sitzungen zu EADS Black Belts angemeldet. Insgesamt konnten sich 776 Mitarbeiter als Executive Black Belts, 546 als EADS Silver Belts und 424 EADS Green Belts qualifizieren.

## 2.2.2 FÖRDERUNG UND SCHUTZ VON INNOVATIONEN

### 2.2.2.1 Innovationsstrategie

In den kommenden Jahrzehnten wird sich die Welt stark verändern und neue Produkte benötigen, die auf entstehenden Technologien und effizienten Verfahren beruhen. Die Produkte und Verfahren müssen zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit und der Differenzierung eng aneinander angebunden sein. Forschung & Technologie (R&T) spielen beim Erhalt der Konkurrenzfähigkeit der EADS durch innovativere, bessere, billiger und rascher entwickelte Produkte als bei der Konkurrenz eine zentrale Rolle, wenn man bedenkt, dass europäische Unternehmen, im Gegensatz zu beispielsweise US-amerikanischen Pendanten, unter den weitgehenden aufgesplitterten und allgemein niedrigeren Finanzierungsmöglichkeiten ihrer Kunden leiden.

Zusätzlich fördern die EADS und ihre Geschäftsbereiche innovative Technologien und wissenschaftliche Spitzenleistungen, um zum weltweiten Fortschritt beizutragen und Lösungen für gesellschaftliche Herausforderungen wie Umweltschutz, Mobilität, Verteidigung und Sicherheit sowie allgemeine Sicherheit bieten zu können.

#### Richtlinien

*„Unsere Entwicklungsstrategie zielt durch die Verbesserung der Qualität von Produkten und Dienstleistungen sowie der Effizienz der Verfahrensweisen auf eine steigende Konkurrenzfähigkeit und Rentabilität ab.“*

#### Organisation

Die Hauptaufgabe des **Chief Technical Officers** besteht darin, der Brennpunkt für R&T zu sein. Der CTO gewährleistet, dass die Geschäftsstrategie ein an die technologische Strategie anknüpft, und er ist für die Entwicklung von Konstruktions- und Herstellungshilfsmitteln und -innovationen EADS-weit verantwortlich. Der CTO ist Mitglied des EADS Executive Committee und er ist für das gesamte R&T-Budget und die R&T-Produktion EADS-weit verantwortlich.

Über ein striktes und erstklassiges R&T-Portfolio, das eine einwandfreie Einführung neuer Technologien für künftige Produkte mit guten Investitionserträgen gewährleistet erbringt der CTO Werte für die Aktionäre. Er ist auch bemüht, das Kundeninteresse zu maximieren, indem er darauf achtet, dass hochwertige Lösungen angeboten werden, die den technologischen, Leistungs- und Sicherheits Herausforderungen sowie dem konkurrenzseitigen Kostendruck gerecht werden, dem das Unternehmen in Zukunft ausgesetzt sein wird. Ferner spricht er die gesellschaftliche Verantwortung mit Lösungen an, die auf die vorrangigsten Überlegungen zu Sicherheit, Umweltschutzeinhaltung und Energieeffizienz Antworten geben.

Der CTO ist Vorsitzender des **Executive Technical Council** der EADS („ETC“), das sich aus den technischen Directors der Geschäftsbereiche zusammensetzt. Das ETC ist für die Ausrichtung an der Technologiestrategie der Gruppe und deren Implementierung durch die R&T Road-Map der Gruppe verantwortlich. Das ETC sorgt für das Gleichgewicht zwischen dem Top-Down-Strategieansatz und der bottom-up einfließenden Expertise, Kreativität und Verantwortung. Es trifft sich regelmäßig, um über zukunftsgerichtete Strategien zu diskutieren und zu entscheiden und identifiziert Synergien.

Die **Group Innovation Networks** und ihre Leiter („GINs“ 1-5) stehen im Team des CTO bereit und berichten an den **Chief Operating Officer Innovation**, um zu gewährleisten, dass die entsprechenden Maßnahmen implementiert und in allen Geschäftsbereichen der EADS sowie in EADS Innovation Works Synergien gefunden werden. Der COO Innovation ist Vorsitzender des R&T Council („RTC“), das sich aus den R&T Directors der Geschäftsbereiche/Geschäftseinheiten, den GINs, dem Leiter des CTO R&T Strategy, dem Leiter des CTO Finance und dem Leiter the Head of EADS IP Management zusammensetzt. Das RTC bereitet die Arbeit des ETC vor und gewährleistet die betriebliche Implementierung des R&T-Plans und seine Ergebnisse.

Der CTO steuert die **EADS-weite Harmonisierung der transversalen technischen Abläufe, Methoden und Hilfsmittel sowie des Programms zur Entwicklung von Fähigkeiten**, wie beispielsweise das System-Engineering, allgemeine Hilfsmittel für das Produktlebenszyklus-Management (PLM/Phenix) sowie Schulungen und Qualifikationen zum System-Engineering. Zudem nimmt er spezifische technische Bewertungen im Auftrag des CEO und des EADS Executive Committee vor.

Der Leiter von **EADS Innovation Works** untersteht dem CTO. Innovation Works ist verantwortlich für die R&T-Produktionsstätten des Unternehmens, die das technische Innovationspotenzial der Gruppe, mit Fokus auf den längerfristigen Horizont, gewährleisten. Angetrieben durch die R&T-Strategie der EADS identifizieren sie neue Technologien, die Mehrwert und Wettbewerbsvorteile schaffen. EADS Innovation Works besteht an zwei großen Standorten in Paris und München und beschäftigt ca. 600 Mitarbeiter, darunter Doktoranden und Mitarbeiter der Universität. Lokale Forschungszentren bestehen in Toulouse, Nantes und Hamburg, um den Wissenstransfer zu den Geschäftseinheiten an diesen Standorten zu unterstützen. Ein Verbindungsbüro befindet sich in Moskau, das für den Austausch mit wissenschaftlichen Instituten in Russland zuständig ist. Die EADS betreibt ein Forschungszentrum in Singapur, lancierte ein weiteres Zentrum in Spanien und im Jahr 2007 eines in Großbritannien.

Die Gemeinschaft von EADS Innovation Works und EADS R&T in den Geschäftsbereichen sorgt für eine Intensivierung und **Expandierung der akademischen Zusammenarbeit** mit führenden Universitäten und Technischen Hochschulen, indem sie Diplomanden, Postgraduates und Doktoranden die Möglichkeit zu einem In-House-Praktikum gibt, sowie durch die Vergabe von speziellen Forschungsprojekten.

Mitglieder im Support und in den R&T-Fördergruppen der Organisation des CTO stellen sicher, dass R&T ein integraler Bestandteil des Geschäfts ist, indem sie starke Beziehungen mit der Abteilung Geschäftsentwicklung, Personalwesen, Finanzen, Geistiges Eigentum, Standardisierung und Kommunikation pflegen.

Siehe auch „Teil 1/1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage“.

## Durchführung und Best Practices

### a) Der strategische Ansatz bei R&T

Zu den strategischen Schlüsselverpflichtungen der EADS zählen der Erhalt und die Entwicklung von Kernkompetenzen und -technologien Plattform- und auf Plattformen beruhende Systemarchitekturen und -integration. Parallel dazu muss die

EADS den Innovationsfluss ständig aufrecht erhalten, um alternde Technologien und Verfahren ersetzen zu können. Jeder Geschäftsbereich muss alle Technologien meistern, die erforderlich sind um der scharfen internationalen Konkurrenz zu begegnen und auf Kundenanforderungen proaktiv reagieren zu können.

Aufbauend auf der Identifizierung und Evaluierung von sowie der Setzung klarer Prioritäten für entscheidende Technologien des Konzerns formt die EADS eine Technologiestrategie, die Synergien innerhalb des Konzerns stärkt und darauf abzielt, die Forschungs- und Technologieanstrengungen der EADS zu bewahren und bei Bedarf zu erhöhen, wobei jeder Geschäftsbereich für die Erstellung seiner eigenen Ziele und die öffentliche und private Finanzierung des R&T-Bereichs selbst verantwortlich ist.

Die Forschungs- und Technologiestrategie (R&T-Strategie) der EADS wird getragen durch:

- Werte für die Aktionäre: ein striktes und erstklassiges R&T-Portfolio, das eine einwandfreie Einführung neuer Technologien für künftige Produkte und gute Investitionserträge gewährleistet;
- Kundenbegeisterung: hochwertige Lösungen, die den technologischen, Leistungs- und Sicherheitsanforderungen sowie dem konkurrenzzeitigen Kostendruck der Zukunft gerecht werden;
- Gesellschaftliche Verantwortung: Lösungen, die auf vorrangige Überlegungen bezüglich Mobilität, Umweltschutz und Sicherheit Antworten geben;
- Erfolgreiche zeitgerechte und qualitativ sowie preislich entsprechende Einführung neuer Produkte und Abläufe; und
- Führende Stellung bezüglich der Technologie für das Wachstum des Treibstoffgeschäfts.

### b) R&T-Produktion und -Management

Die R&T-Aktivitäten der EADS umfassen ein breites Spektrum an Technologiebereichen, sie konzentrieren sich auf verschiedene Ebenen der Wertekette und sind entsprechend den Zeitvorgaben **kurzfristiger/zweckgebundener Programme, mittelfristiger/fakultativer Programme und langfristiger/hoch entwickelter Konzepte** zur Einführung neuer Technologien in die Produkte und Abläufe des Unternehmens strukturiert:

#### R&T für hoch entwickelte Konzepte — Integrierte Vorführmodelle/Betriebsstudien

Heute arbeiten alle Geschäftsbereiche der EADS im Einklang mit der Vision des Unternehmens und zur Maximierung des künftigen Geschäftspotenzials an der Entwicklung neuer

Produktkonzepte. Diese Konzepte untersuchen und generieren vollständig neue Ideen, wobei es manchmal gelingt, die Grenzen des technisch Möglichen zu verschieben.

Das Portfolio konzentriert sich derzeit auf folgende vier Wachstumsachsen: Mobilität (z.B. Luftverkehrsmanagement), Umweltschutz (z.B. Energielösungen, optimierte Plattformen), Verteidigung und Sicherheit (z.B. Erkennen verbotener Materialien und Kommunikationsschutz für Flugzeuge) und Dienstleistungen.

#### **R&T für entscheidende Produkttechnologien/weltweite Innovationsnetzwerke**

Die Entwicklung entscheidender Produkttechnologien bedeutet zum Beispiel das laufende Forschen nach neuen Materialien und neuer Ausstattung sowie das Experimentieren mit und Testen von Prototypen ehe diese breitflächig eingesetzt werden können. Im Rahmen dieser Tätigkeiten entwickelt das Unternehmen privilegierte Beziehungen und Partnerschaften mit entscheidenden Zulieferern. Die R&T-Aktivitäten der EADS in diesen Bereichen sind darauf ausgerichtet, jene aufstrebenden Technologien zu identifizieren, die die Leistung vorantreiben, und diese Technologien weiter zu entwickeln und zu validieren.

Für die entscheidenden Produkttechnologiekategorien wie die optimierte Plattformstruktur und Informationstechnologien hat die EADS bereits jene aufstrebenden Technologien identifiziert, die die künftige Performance tragen werden.

#### **Die Toolbox der R&T-Architekten**

Die Toolbox der R&T-Architekten ist die Entwicklung und Beherrschung fortschrittlichster Werkzeuge, die EADS zu einem effizienten Industriearchitekten, beispielsweise im Bereich des virtuellen Produkt-Engineerings, machen.

#### **Bahnbrechende Technologien**

Die EADS entwickelt einen Plan, um ihre Teilnahme an Beteiligungskapitalfonds in Schwung zu bringen und weiter zu entwickeln, um ihre Fähigkeit zur Identifizierung und Nutzung aufstrebender Technologien, sowohl über die technischen Disziplinen als auch geografisch zu festigen. Es ist für die EADS von entscheidender Bedeutung, Technologien zu finden, die für die Produkte des Unternehmens bahnbrechend sind. Über die EADS Innovation Works und Partnerschaften mit externen Labors beobachtet und evaluiert die EADS verschiedene Technologien, wie Treibstoffzellen, sichere Kommunikation, Photonik, Nanotechnologien und Mischwerkstoffe, sehr genau.

#### **Technologien für Dienstleistungen**

Die EADS hat sich zum Ziel gesetzt, ihr Geschäft im Bereich der Dienstleistungen für ihre Produkte auszubauen.

**Technologien für Dienstleistungen** (Schulung, erweiterte

Produktbetreuung) sind zur Erhaltung des erwarteten sehr raschen Wachstums im neuen Dienstleistungsgeschäft unerlässlich.

#### **c) EADS-Unternehmensstiftung für Forschung**

Die EADS-Unternehmensstiftung für Forschung (Fondation d'entreprise EADS) wurde im September 2004 in Frankreich gegründet, um multidisziplinäre Forschung in Luft- und Raumfahrttechnologien und den Austausch zwischen Forschern in staatlichen Einrichtungen, der Privatindustrie und Instituten an technischen Hochschulen zu fördern.

Mit einer Gesamtausstattung von € 24 Mio. über 5 Jahre operiert die Stiftung jetzt in ihrem vierten Jahr und ist gut etabliert. Bisher finanzierte sie mehr als 50 Forschungsprojekte (einschließlich eines zu einem Doktorat führenden und eines auf ein Doktorat aufbauenden) sowie drei wissenschaftliche Vorträge.

Eines der Ziele der Stiftung ist der Aufbau von engen Beziehungen zwischen der öffentlichen Forschungsgemeinschaft und der Industrie und Ausbildung. Dafür vergibt sie jedes Jahr drei Preise im Bereich der industriellen Forschungszusammenarbeit, welche großartige Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die sich durch herausragende Leistungsstandards in ihrer Forschungsarbeit, in Zusammenarbeit mit dem Industriesektor, hervorragen, auszeichnen. Jedes Jahr werden zudem sechs Preise für die „Beste Thesis“ in verschiedenen Bereichen der Mathematik, Physik und Informatik vergeben. Um die interdisziplinären Studien zu fördern, bekleiden Vertreter aus allen Geschäftsbereichen der EADS einen Sitz im Verwaltungsrat und ein Drittel der Mitglieder setzt sich aus Vertretern der externen Forschungsgemeinschaft Frankreichs zusammen, wie dem nationalen Raumfahrtforschungszentrum ONERA, der Forschungseinrichtung CNRS, der Atomenergie-Kommission (CEA) und den größten Universitäten.

Die EADS-Unternehmensstiftung für Forschung unterstützt auch andere Organisationen, mit denen sie gemeinsame Ziele verfolgt, namentlich das Institut für Höhere Wissenschaftliche Studien (IHES), das sich der Spitzenforschung in der Mathematik und der theoretischen Physik widmet, die französische Stiftung für Luftfahrt- und Raumfahrtforschung, und die C. Génial Stiftung, welche die Verbreitung wissenschaftlicher und technischer Beiträge, besonders unter jungen Leuten, fördert. In diesem Zusammenhang unterstützt die Stiftung auch die Initiative „Wissenschaft in Schulen“. Diese zielt auf ein neues Image wissenschaftlicher Fächer in Mittelschulen, höheren Schulung und Kursen der Stiftung ab.

Als Partner des Irène Joliot-Curie-Preises fördert die Stiftung darüber hinaus die Gleichbehandlung von Mann und Frau. Dieser Preis ist Frauen in Anerkennung hervorragender

Leistung in der öffentlichen oder privaten Forschung gewidmet und soll mehr junge Frauen dazu bewegen Wissenschaft und Technologie zu studieren und die Position der Frau innerhalb der französischen Forschungsgemeinschaft stärken. Daneben unterstützt die Stiftung Projekte des öffentlichen Gesundheitswesens, in dem häufig Technologien zum Einsatz gelangen, die ihren Ursprung im Raumfahrtsektor haben. Im Dezember 2007 wurde der vierte „Envol Recherche-Tag“ durchgeführt. Verschiedene Protagonisten der Stiftung versammelten sich zu „Round-Table“-Gesprächen zu wissenschaftlichen Fragen in der Luftfahrt-, Verteidigungs- und Raumfahrtindustrie und für die Verleihung der Preise.

Andere Initiativen, einschließlich Stiftungen, für die Verbesserung der Zusammenarbeit mit öffentlichen Forschungsinstituten und Universitäten sind in Deutschland, Spanien, Großbritannien und den USA vorgesehen.

#### d) Bauhaus Luftfahrt (eine „Denkfabrik“ der Luftfahrtforschung)

Die EADS und die Regierung des Landes Bayern vereinbarten die Zusammenarbeit von zwei anderen deutschen Luftfahrtunternehmen mit dem Ziel, die Bauhaus Luftfahrt zu gründen, eine Denkfabrik für kreative und interdisziplinäre Forschungsaktivitäten auf dem Gebiet der Luftfahrt. Mit der Bauhaus Luftfahrt wird es der EADS möglich sein, neue bahnbrechende Aktionspläne auf dem Gebiet der Luftfahrt, durch die Übernahme eines innovativen Ansatzes für zukunftsorientierte, visionäre Lösungen, umzusetzen.

#### e) Internationale Partnerschaften:

In Koordination mit EADS International, EADS North America, EADS Innovation Works und Geschäftsbereichen wurden gemeinsam mit weltweit führenden Forschungsinstituten und Universitäten in Indien, den USA, China, Russland und Kanada neue Projekte gestartet.

#### f) Kompetenzmanagement

Im Jahr 2005 implementierte die EADS eine Expertenrichtlinie um Mitarbeiter zu finden und zu unterstützen, die über die seitens des Konzerns gewünschten speziellen technischen Fähigkeiten verfügen. Die Experten sind der Eckstein der EADS-Strategie zur Festigung ihres technologischen Führungsanspruchs. Etwa 1.150 Experten, Experten der fünf Geschäftsbereiche der EADS in leitenden und führenden Positionen, die alle technischen Bereiche abdecken, tragen zu folgenden Punkten bei:

- Unterstützung der Kunden bis zur komplexen Problemlösung;
- Implementierung von Innovationen in neue Produkte und Dienstleistungen;

- Erweiterung und gemeinsame/gegenseitige Nutzung von technischem Wissen; und
- Schutz desselben über Urheberrechtsschutz.

Im Jahr 2007 wurde das Kompetenz-Portfolio der EADS zur Vorbereitung der nächsten Expertengeneration und zur Erhöhung der internen Synergien analysiert.

Im gleichen Jahr wurde die erste Frau unter den Executive Expert bei der EADS nominiert. Ihre Aufgabe ist es, das Experten-College in den EADS Innovation Works zu managen.

#### g) Anerkennung von Talenten als strategisches Humankapital

Im November 2007 gab es bei der EADS die erste „Hall of Fame“-Zeremonie, bei der an neun Mitarbeiter Preise verliehen wurden. Die EADS Hall of Fame möchte den allerbesten Mitarbeiter Anerkennung aussprechen und sie ehren.

Die Preise wurden in vier Kategorien vergeben: die besten Erfinder - Personen, die neue technologische Erfindungen entwickeln und patentieren („der große Erfinder“); die besten Innovatoren - Personen, die während der letzten beiden Jahre innovative Projekte implementierten, die zu einer wesentlichen Ertragssteigerung oder einem wesentlichen Konkurrenzvorteil führten. („der große Innovator“); die Facharbeiter - Personen mit hervorragendem Können, die dem Unternehmen einen wertvollen Konkurrenzvorteil bringen („der große Facharbeiter“) und ein Sonderpreis für ein Team, um die besten Verbesserungsinitiativen zu honorieren, die Einsparungen bringen, zeitgerechte Lieferungen gewährleisten oder zu einer Qualitätsverbesserung führen. (im Jahr 2007: das „Beste Team in der schlanken Fertigung“).

Die nächsten Nominierungen und die nächste Zeremonie sind für 2009 angesetzt.

#### 2.2.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen: Geistiges Eigentum

Geistiges Eigentum (Intellectual Property, „IP“), wie Patente, Marken und Know-how, spielen bei der Herstellung und dem Schutz der EADS-Technologien und Produkte eine wichtige Rolle. Geistige Eigentumsrechte sind das primäre Instrument eines technologiebasierten Unternehmens. Die Entwicklung des Patent-Portfolios und der geografischen Abdeckung sind daher wesentlich für die Verfügbarkeit und die Kontrolle von Technologien zur Förderung zukünftigen Wachstums. Durch den Schutz dieser Rechte an geistigem Eigentum ist die EADS in der Lage, ihre Wettbewerbsposition im Markt aufrechtzuerhalten und ihre Produkte ungehindert herzustellen und zu verkaufen.

Über den Schutz von Innovationen auf traditionellen Märkten hinaus muss der Schutz des geistigen Eigentums zukünftige Märkte und neue Konkurrenten vorweg nehmen. Daher spiegelt sich die Internationalisierung des Geschäfts der EADS in der Ausdehnung von geistigen Eigentumsrechten auf die jeweiligen Länder wider.

**Richtlinien**

- „Einer der bedeutendsten Vermögenswerte der EADS ist ihr geistiges Eigentum, einschließlich der Patente, Marken und des Know-hows, der Urheberrechte und der anderen urheberrechtlich oder anderweitig geschützten Informationen. Die EADS verfolgt eine Politik, durch die sie ihr kommerziell wichtiges geistiges Eigentum etablieren, schützen, erhalten und verteidigen kann. Die Rechte an diesem geistigen Eigentum werden auf angemessene Weise genutzt.“
- Die EADS respektiert die gültigen Urheberrechte anderer. Sie vervielfältigt und nutzt die Software oder andere lizenzierte Technologien anderer Lieferanten nur in dem durch den jeweiligen Lizenzvertrag oder durch gesetzliche Bestimmungen festgelegten Ausmaß.“

**Organisation**

Das General-Management des IP bei der EADS obliegt einem IP-Committee, das vom EADS Chief IP Counsel geleitet wird. Führungskräfte, die für IP bei den Hauptniederlassungen verantwortlich sind, sitzen in diesem Ausschuss.

Auf der jedes Jahr stattfindenden Versammlung des Netzwerks der für IP bei den Gesellschaften der Gruppe Verantwortlichen, werden die EADS-IP-Strategie und -Richtlinien erörtert. Die IP-Policy und -Richtlinien werden in Übereinstimmung mit der globalen Strategie Innovation von diesem Council festgelegt, der sich ungefähr alle zwei Monate trifft.

Die EADS unterstützt ebenso das Training für IP-Angelegenheiten. Beim eintägigen Training an der Corporate Business Academy („CBA“) ist zum Beispiel ein ganzer Tag für IP-Belange vorgesehen.

Jede der Tochtergesellschaften der EADS-Gruppe verfügt über geschäftsspezifische IP die durch diese Tochtergesellschaft entwickelt wurde. Dort wo IP von allgemeinem Interesse innerhalb der Gruppe ist, kann die Tochtergesellschaft, die diese IP entwickelt hat, eine Lizenz vergeben, durch die eine anderweitige Verwendung anderenorts genehmigt wird (dabei

sind, falls erforderlich, die Interessen der übrigen Aktionäre zu berücksichtigen). Die EADS selbst verfügt ebenfalls über geistiges Eigentum oder hat entsprechende Lizenzverträge mit ihren Tochtergesellschaften abgeschlossen. Die EADS koordiniert das IP-Portfolio der EADS-Gruppe, verwaltet das IP zusammen mit ihren Tochtergesellschaften und fördert die Lizenzvergabe von gemeinsamem IP unter den Tochtergesellschaften. Die EADS kontrolliert den Schutz von IP, das in strategischen Ländern erstellt wurde.

**Durchführung und Best Practices**

Um den Marktwert der Gruppe zu steigern, fördert das Team des EADS Chief Technology Officers die gemeinsame Nutzung von Wissen der einzelnen Geschäftseinheiten und aller Ressourcen, Kenntnisse und Forschungsmittel sowie der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel innerhalb der Gruppe, jedoch unter Wahrung bestehender vertraglicher und rechtlicher Regelwerke.

So müssen beispielsweise alle zwischen den Geschäftseinheiten der Gruppe geschlossenen Verträge, die Beteiligungen an R&T betreffen, Bestimmungen enthalten, die die Weitergabe von Wissen erlauben (EADS R&T-Netzwerkregeln).

Im Jahr 2007 bestand das EADS-IP-Portfolio aus etwa 6.350 Erfindungen (ca. 5.400 im Jahr 2006), die durch mehr als 20.600 Patente in der ganzen Welt geschützt werden. Die Zunahme der Anzahl der im Laufe des Jahres 2007 angemeldeten Patente bietet einen guten Eindruck von der gesteigerten Dynamik in der R&T und in der Produktentwicklung, seitdem in 2006 das neue Management bestellt wurde. 2007 wurden 957 Patente angemeldet, im Vergleich zu 792 in 2006. Aufgrund der erhöhten Anstrengungen ist die EADS im Patent-Scorecard-Ranking des Wall Street Journals auf der Liste für den Raumfahrt- und Verteidigungsbereich in den USA vom 9. auf den 6. Platz gestiegen, was den Schwerpunkt der EADS auf dem US-amerikanischen Markt unterstreicht.

Für den internationalen Patentschutz stützt sich die EADS auf das Patentkooperationsabkommen, das ein vereinfachtes System für internationale Patentanmeldungen vorsieht. 2007 wurden laut dem Jahresbericht der World Intellectual Property Organization für die EADS und ihre Geschäftsbereiche 386 internationale Anmeldungen veröffentlicht. Die EADS ist damit das weltweit führende Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen im Hinblick auf internationale Patentanmeldungen.

	2007	2006	2005
Neue Erfindungen eingereicht (einige davon sind durch verschiedene Patente geschützt)	967	792	586
EADS-Patentportfolio (zu Jahresende)	20.653	18.366	15.036

Anwendungsbereich: EADS.

## 2.2.3 LIEFERANTENMANAGEMENT: FÖRDERUNG VON BEIDERSEITS GEWINNBRINGENDEN BEZIEHUNGEN MIT EADS-LIEFERANTEN

Die Vision der EADS auf dem Gebiet der Beschaffung sieht die Schaffung eines Wettbewerbsvorteils durch die Gewinnung und Integration der weltbesten Lieferanten vor, zu denen gute Geschäftsbeziehungen entwickelt werden sollen, und die Vision der EADS auf dem Gebiet der Beschaffung ist so ausgelegt, dass sie diese Vision unterstützt.

### 2.2.3.1 Richtlinien

In den Beschaffungsrichtlinien der EADS-Geschäftseinheiten finden sich die folgenden Aussagen:

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

### 2.2.3.2 Organisation

#### Beschaffungsstrategie

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

- **Beschaffungsmarketing und globale Beschaffung** dienen der Identifizierung der besten potenziellen Lieferanten weltweit und deren Einstufung in Bezug auf ihre Fähigkeiten und Zertifizierungen. Beschaffungsmarketing gewinnt immer mehr an Bedeutung, da die EADS für die Unterstützung der globalen Produktionsstrategie der EADS neue globale Liefermärkte ins Auge fasst;
- **Gemeinsame Beschaffungsmaßnahmen** ermöglichen die konzernweite Steigerung der Kaufkraft. Eine Gruppe von Chefeinkäufern bündelt die Beschaffungsvolumina

bestimmter Materialgruppen, um so über größere Volumina verhandeln zu können. Die gemeinsame Beschaffung ermöglicht den Geschäftseinheiten der EADS, einen normalen EADS-Vertrag pro Lieferanten zu verwenden;

- Das EADS-Verfahren zur **Lieferantenbewertung und dessen Weiterentwicklung** gewährleistet, dass die Leistungen der Lieferanten regelmäßig bewertet werden. Lieferanten können erwarten, dass der gleiche Prozess und die gleichen Kriterien von allen Geschäftseinheiten angewandt werden: Kundendienste für kaufmännische, logistische, technische sowie qualitätsrelevante Angelegenheiten. Die Lieferanten haben Einblick in diese Bewertungen, die als Grundlage für Gespräche über weitere Verbesserungen und die erforderlichen oder geplanten Entwicklungen dienen. Da die EADS für ihre Produkte Beschaffungen in großem Umfang tätigt und die angeschafften Systeme, Ausrüstungen und Strukturen zudem sehr komplex sind, zieht die EADS langfristige, zuverlässige, stabile und beiderseits gewinnbringende Beziehungen mit wichtigen Lieferanten vor. Partnerschaften bleiben denjenigen Lieferanten vorbehalten, die dauerhaft hervorragende Leistungen erbringen und ein langfristiges und glaubwürdiges Interesse an den Geschäftsinteressen der EADS demonstrieren und diese Interessen mit ihren eigenen Entwicklungen und Investitionen unterstützen können. Prinzipiell gilt für diese Partnerschaften der EADS, dass Lieferanten in den Anfangsphasen der Produktentwicklung involviert und einbezogen werden;
- Sowohl die **Geschäftsrisiken** wie auch die **sich bietenden Möglichkeiten** sollten auf angemessene Weise mit dem Lieferanten geteilt werden. Die Beschaffungsrichtlinien der EADS-Geschäftseinheiten befassen sich mit allen typischen Risikoarten, einschließlich Risiken in Zusammenhang mit CSR, und machen Vorschläge, wie diese in Verträgen der EADS gehandhabt werden sollen. Die Beschaffungsrichtlinien legen auch Prinzipien und Richtlinien für Geschäfte mit aktuellen und künftigen Lieferanten fest. Diese Richtlinien geben vor, wie Partnerschafts-Beziehungen im Interesse aller Beteiligten fair gehandhabt werden müssen und wie Streitigkeiten professionell beigelegt werden, und zwar so schnell wie möglich und gemäß den Partnerschaftsverträgen.

#### Beschaffungsnetzwerk

Jeder Geschäftsbereich und jede Geschäftseinheit der EADS verfügt über eigene Bezugsquellen und Beschaffungsfunktionen.

Die fünf Chief Procurement Officers der Geschäftsbereiche der EADS bilden den **Chief Procurement Officers Council**

(„CPOC“) unter dem Vorsitz des Chief Procurement Officer der EADS. Dieser Ausschuss ist verantwortlich für die Implementierung der Beschaffungsstrategie der EADS innerhalb jedes Geschäftsbereichs. Zur Vorbereitung auf die und leichteren Implementierung der CPOC-Entscheidungen bezüglich gemeinsamer Vorgehensweisen gibt es nun zwei Procurement Director Boards, eines für Waren und Dienstleistungen und eines für das Materialwesen.

Die Chief Procurement Officers haben Sourcing-Netzwerke ins Leben gerufen, um andere strategische Themen über sämtliche Geschäftsbereiche der EADS hinweg zu koordinieren. Zu diesen strategischen Themen gehört, dass CSR von einem eigens dafür vorgesehenen CSR Beschaffungsnetzwerk gemanagt wird.

Das **CSR-Netzwerk Beschaffung** verfolgt das Ziel, die Managementprozesse und die damit einhergehende Dokumente für das CSR Sourcing der EADS, in Übereinstimmung mit dem Ethikkodex sowie den Werten und Richtlinien der EADS zu formalisieren. Dieses Netzwerk setzt sich aus Schwerpunkten in den Beschaffungsorganisationen jedes Geschäftsbereichs zusammen und wird von Corporate Sourcing der EADS koordiniert.

### 2.2.3.3 Durchführung und Best Practices

#### Beschaffungskontext 2007

Da drei Viertel der Erträge der EADS von externen Lieferanten abhängig sind, ist ein effektives und effizientes Relationship Management im Hinblick auf die Lieferanten ein wichtiger Faktor für den Erfolg der EADS. Das EADS-Beschaffungswesen konzentriert sich auf ihre Hauptlieferanten. Die 50 wichtigsten Lieferanten decken bereits 62% des Beschaffungsvolumens und die wichtigsten 250 Lieferanten decken 79% des Geschäfts.

Komplexe Systeme und Ausrüstungen stellen 39% des Beschaffungsumfangs der EADS dar. Strukturen-, material- und produktbezogene Dienstleistungen machen 39% aus, die nicht produktbezogene Materialbeschaffung beläuft sich auf 22%.

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

Der Großteil des Beschaffungsvolumens der EADS wird von Großunternehmen abgedeckt. Das verbleibende Beschaffungsvolumen (15%) verteilt sich auf eine große Zahl von kleinen und mittleren Unternehmen (gemäß der Definition der Europäischen Kommission also Unternehmen, die weniger

als 250 Angestellte haben und weniger als € 50 Mio. Umsatz erwirtschaften).

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

Wie bereits in der Vergangenheit, sind derzeit die meisten EADS-Lieferanten in der EU (ca. 76%) und Nordamerika (22%) zu finden, in Regionen, in denen die Anwendung sozialer, wirtschaftlicher und umweltrelevanter Maßnahmen durch entsprechende Normen und Gesetze geregelt ist. Die Vertragsbedingungen des EADS-Beschaffungswesens sehen vor, dass der Lieferant jederzeit alle Gesetze und Bestimmungen im Hinblick auf wirtschaftliche, umweltrelevante und soziale Vorgaben erfüllt und bevorstehende Änderungen dieser Vorgaben vorausahnt oder sich darum zumindest bemüht.

Um die Einhaltung der Anforderungen von EADS-CSR innerhalb der Lieferkette zu unterstützen, haben sich die EADS-Lieferanten der ersten Ebene vertraglich verpflichtet, diese Anforderungen an die Lieferanten der zweiten Ebene weiterzugeben.

Die Beschaffungsmaßnahmen reflektieren zudem die Prinzipien des UN Global Compact Abkommens. Als Mitglied des UN Global Compact hat die EADS dafür Verantwortung übernommen, diese Prinzipien in ihrer Lieferkette anzuwenden und setzt bei ihren Lieferanten voraus, dass sie die allgemeingültigen Standards in den -Bereichen der Menschenrechte, der Umwelt und des Beschäftigungswesens respektieren.

#### Einfluss der globalen Beschaffung

Da es die Absicht der EADS ist, das globale Beschaffungsvolumen in den Ländern zu steigern, in denen die bestehenden Gesetze und Bestimmungen keine Entsprechungen zu den der EADS-CSR-Anforderungen enthalten, müssen Lieferantenvträge in diesen Ländern umfangreicher ausgestaltet werden. Aus diesem Grund beteiligt sich die EADS an einem Verfahren zur Übernahme der CRS-Anforderungen in Beschaffungsverträge.

#### CSR-Aktivitäten

##### 2007 CSR-Projekt

Die Vision 2020 verankert die nachhaltige Entwicklung, den wirksamen Umweltschutz und moralisches Verhalten fest in den Kernkompetenzen der EADS. Dies signalisiert allen

Interessengruppen, einschließlich Zulieferern, deutlich, dass die Einhaltung der CSR im Geschäftswesen für die EADS von absoluter Wichtigkeit ist.

Im Jahr 2007 hat das Beschaffungs-CSR-Netzwerk mit ausgewählten Zulieferern die verschiedenen, im Jahr 2006 vorbereiteten, Hilfsmittel validiert (den CSR-Zuliefererkodex, einen CSR-Zulieferer-Evaluierungsfragebogen, eine CSR-Vertragsklausel – einsehbar auf den Internetseiten der EADS [www.eads.net](http://www.eads.net)) und verschiedene Messgrößen für eine Einhaltung der CSR-Richtlinien durch die Lieferanten. Diese werden nach und nach in den Geschäftsbereichen implementiert.

### Konditionen in Beschaffungsverträgen in Verbindung mit CSR

In die allgemeinen Kaufbedingungen der EADS, die Aufträgen beigelegt sind, wird eine CSR-Klausel aufgenommen.

Die Entscheidung, die CSR-Anforderungen weiter zu entwickeln, wurde eindeutig getroffen und die EADS hat bereits in den Beschaffungsverträgen CSR-Schlüsselemente eingebracht.

Die verschiedenen CSR-Aspekte wurden bereits durch das EADS-Sourcing Risk and Opportunities Management („ROM“), das eine Empfehlung für entsprechende Vertragsrichtlinien in Schlüsselkapiteln ausspricht, ins Auge gefasst. Diese Richtlinien wurden im EADS-Sourcing-Informationstool veröffentlicht, in dem die Prinzipien für das Erstellen von Verträgen und die typischen Verzichtserklärungsklauseln in Verträgen erklärt und praktische Hinweise für Einkäufer gegeben werden. Die Anforderungen sind je nach Bereich vertraglich bis auf die Ebene von Unterlieferanten abgestuft.

In Bezug auf die Umweltverantwortung geht aus den Vertragsrichtlinien z.B. hervor, dass: „im Kaufvertrag vorgesehen sein soll, dass der Lieferant alle anwendbaren Gesetze, Bestimmungen etc. sowie alle Anforderungen, die von der EADS erfüllt werden müssen (z.B. Global Compact Initiative) und Endkunden-Anforderungen, zu erfüllen hat, insbesondere: (1) wird von Lieferanten erwartet, dass im Hinblick auf den Umweltschutz besondere Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden; (2) dass das Bewusstsein für Belange der Umwelt geschärft wird; und (3) dass umweltfreundliche Technologien entwickelt und eingesetzt werden.“ Die Empfehlungen an Einkäufer verweisen ebenfalls darauf, dass die EADS die Lieferanten anhält ein Umweltmanagementsystem einzuführen, dass die internationalen Normen wie ISO 14000 oder EMAS (Eco-Management und Audit-Schema) erfüllt.

Insbesondere wird empfohlen, dass der Vertrag die für die EADS wesentlichen Verpflichtung wie die Unterstützung, die Beachtung und der Schutz internationalen Menschenrechts innerhalb der Einflussphäre des Lieferanten, die Beachtung der Versammlungsfreiheit und die Anerkennung von Tariflöhnen; die Ausrottung aller Arten von Zwangsarbeit; die Arbeitsplatzqualität wie beispielsweise, aber nicht ausschließlich, angemessene Bezahlung, Gesundheitsschutz und Arbeitsplatzsicherheit, enthalten soll.

### Best Practices der Geschäftseinheiten

Neben dem oben beschriebenen Top-Down-Ansatz, erzielte das CSR im Jahr 2007 im Bereich Sourcing gute Fortschritte, wie sich anhand der nachstehenden Beispiele zeigt:

#### Airbus

Airbus befasst sich jetzt mit den umwelttechnischen Eigenschaften der Produkte während ihres gesamten Lebenszyklus. 2006 wurde die Umweltzertifizierung ISO 14001 für die Werke und Produkte von Airbus erreicht. Die Lieferkette spielt eine strategische Rolle bei der Einhaltung dieser Zielsetzung, deshalb erhielt das Umweltprojekt von Airbus die volle Unterstützung von Airbus Procurement. In den Jahren 2006 und 2007 wurden die folgenden wichtigen Meilensteine erreicht:

- a) Im September 2007 bestätigte der Leiter von Airbus Procurement dem gesamten Beschaffungspersonal die Gültigkeit der Umweltschutzpolitik des Beschaffungsbereichs, die im Februar 2006 herausgegeben wurde;
- b) Ein Bereich der Intranet-Seiten von Airbus wurde den Umweltschutzrichtlinien von Airbus Procurement gewidmet. Mitarbeiter von Airbus Procurement wurden im letzten Jahr zur Absolvierung von E-Learning-Modulen eingeladen, um zu lernen, wie die Anforderungen von Airbus im Bereich Umweltschutz in vertragliche Vereinbarungen einzubringen sind;
- c) Ferner wurde der „Taschenführer Airbus-Umweltschutz“ an alle Mitarbeiter im Beschaffungsbereich von Airbus verteilt. Darin präsentiert der CEO von Airbus die sich aus der Umweltproblematik ergebenden Herausforderungen für Airbus und der Head of Procurement erläutert die Verpflichtung und Ziele für das Procurement unter dem Aspekt des Umweltschutzes sowie die „goldenen“ Regeln für einen Beitrag zum Umweltschutz. Im Führer sind auch die für das Umwelt-Management verantwortlichen Personen innerhalb der Beschaffung aufgeführt;

- d) In einem spezifischen Kapitel des „Airbus Supplier Portal“ im Internet erhielten die Lieferanten Online-Zugriff auf die Anforderungen von Airbus im Bereich Umweltschutz;
- e) Um das Bewusstsein für Umweltfragen innerhalb der Lieferkette zu erhöhen, wurden mehrere externe Kommunikationsveranstaltungen durchgeführt.

#### Astrium

Die CSR-Anforderungen werden jetzt bereits beim Vorauswahlverfahren für Lieferanten, im Rahmen der grundlegenden Anforderungen an einen Lieferanten berücksichtigt; damit sollen insbesondere die folgenden Punkte sichergestellt werden:

- Einhaltung des Verhaltenskodex der EADS und der CSR-Richtlinien;
- Bewusstsein für und Aufzeigen der Einhaltung der maßgeblichen gesetzlichen und regulatorischen

Anforderungen: WEEE-, RoHS- und CE-Kennzeichnung (die für bestimmte Produkte eine vorgeschriebene europäische Kennzeichnung sind, um anzugeben, dass diese Produkte den anwendbaren europäischen Standards entsprechen), usw.

Die Umweltschutz-Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen von Astrium können auf einer speziellen Intranetseite von den Beschaffungsteams der Astrium eingesehen werden.

Mehr als 300 Zulieferer wurden hinsichtlich ihrer CSR-Performance evaluiert.

#### Beschaffungsdaten

Alle unten angegebenen Zahlen wurden mit Hilfe des folgenden Euro- und US-Dollar-Wechselkurse berechnet. (2007: 1,4000; 2006: 1,2556 ; und 2005: 1,2441).

Bedeutung der Beschaffung außerhalb der EADS In Prozent der Erlöse	2007	2006	2005
	73	74	70

Beschaffungsvolumen: Kostenübersicht pro Land für die größten 10 Länder In Prozent vom gesamten Beschaffungsvolumen	2007	2006	2005
Frankreich	31	32	31
Deutschland	21	21	22
Vereinigte Staaten	21	20	22
Vereinigtes Königreich	14	14	12
Spanien	3	4	4
Italien	2	2	1
Niederlande	1	1	1
Belgien	1	1	1
Kanada	1	1	1
Schweiz	1	1	1

Die geografische Verteilung des Beschaffungswesens ist stabil und konzentriert sich auf westliche Länder.

Geografische Verteilung der Einkäufe In Prozent der Gesamteinkäufe	2007	2006	2005
Europa	76	77	75
Nordamerika	22	21	23
Übrige Welt*	2	2	2

Anwendungsbereich: EADS.

(\*) Inklusive <1% in Ländern, die keine Mitglieder der OECD sind.

## 2.3 Umweltschutz

Die EADS betrachtet den Umweltschutz als eine der wichtigsten Herausforderungen, denen die Industrie und die Gesellschaft je gegenüberstanden, und ist der Ansicht, dass der Umweltschutz an der Spitze der Unternehmensstrategie zu stehen hat. In diesem Sinne ist der wirksame Umweltschutz eines der Hauptziele im EADS-Programm Vision 2020. Wirksamen Umweltschutz zu betreiben bedeutet, die langfristige Wirtschaftlichkeit der Gesellschaft – und im weiteren Sinne – einen modernen Lebensstil sicherzustellen. Er ist eine Frage der Attraktivität der EADS-Produkte, der

Konkurrenzfähigkeit des Geschäfts – und er ist auch eine Frage der gesellschaftlichen Verantwortung der Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie.

Der Konzern hat eine Strategie der laufenden Einschätzung seiner Umweltpformance während des gesamten Lebenszyklus seiner Produkte eingeschlagen, um auf diese Weise seinen Mitarbeitern und der Öffentlichkeit umfassende Informationen bieten zu können.

### 2.3.1 RICHTLINIEN

#### **„Minimierung der Umwelteinflüsse der EADS-Tätigkeiten über den gesamten Produkt-Lebenszyklus**

- Die EADS ist bestrebt, über gesetzliche Vorgaben hinaus, laufend die vom Unternehmen ausgehende Umweltbelastungen zu verbessern und die Umweltrisiken über die Einrichtung eines Umweltmanagementsystems auf dem letzten Stand der Wissenschaft und Technik effizient zu überwachen, mit der Zielsetzung, sowohl die Unternehmensaktivitäten als auch produktbezogene Aspekte abzudecken. Der Konzern fördert formelle ISO 14001 Zertifizierungen und EMAS-Registrierungen.
- Die EADS hat sich im Hinblick auf Technologien und die Mobilisierung von Fachwissen zu einem ausgezeichneten Umweltschutzverhalten verpflichtet um über Forschung, Konstruktion und Entwicklung die saubersten und grünsten Technologien und Produkte anbieten zu können.

#### **Förderung des Umweltbewusstseins und Aufrechterhaltung eines laufenden Dialogs mit allen Interessengruppen**

- Die EADS ist bestrebt, das Umweltbewusstsein ihrer Interessengruppen zu erhöhen und die Mitarbeiter im Konzern zu ermuntern, umweltfreundliche Verhaltensmuster anzunehmen. Der Konzern erwartet von seinen Partnern und Zulieferern, dass diese ähnliche Verpflichtungen im Hinblick auf den Umweltschutz anerkennen und implementieren.
- Die EADS möchte bei der Einrichtung eines internationalen Rahmens für die Industrie mitwirken, der sich auf laufendem Dialog und freiwilligen Verpflichtungen begründen soll.“

### 2.3.2 ORGANISATION

Die Beschränkung der Auswirkungen des Betriebs auf die Umwelt wird vom Geschäft organisiert. Die Berücksichtigung von Umweltaspekten und deren Kontrolle im Rahmen der Konzerntätigkeit fällt in den Verantwortungsbereich der EADS-Geschäftseinheiten und -Gesellschaften. Im Rahmen ihrer jeweiligen Umweltmanagementsysteme haben viele EADS-Gesellschaften bereits angemessene Umweltschutz-Organisationsstrukturen eingeführt. Sie sind für die Verbesserung ihrer Umweltpformance durch operative Kontrolle in ihren jeweiligen Geschäftsbereichen verantwortlich und sie sind dafür zuständig, sicherzustellen, dass die jeweiligen gesetzlichen Verpflichtungen eingehalten

werden. Darüber hinaus haben sie die Aufgabe, die EADS-Umweltrichtlinie zu implementieren.

Die Koordinierung findet auf Unternehmensebene statt, um eine regelmäßige Überprüfung der Umweltpformance des Unternehmens implementieren zu können, die für den gesamten Konzern relevante Schlüsselrisiken überwacht, den wechselseitigen Austausch optimaler Verfahren fördert und laufend neue relevante regulatorische Rahmenbedingungen vorwegnimmt. Diesbezüglich verstärkte die EADS im Jahr 2007 ein Umweltnetzwerk unter der Verantwortung des Group Corporate Secretary, dessen Ziel es ist, die Wirksamkeit der Umweltschutzrichtlinie zu verbessern, Zielsetzungen und

entsprechende Handlungspläne zu definieren sowie deren Sichtbarkeit auf transparente und konsistente Weise zu gewährleisten.

Im Rahmen ihrer Außenbeziehungen ist die EADS bestrebt, gemeinsame Initiativen mit der gewerblichen Wirtschaft zu entwickeln, um die Umweltperformance des Sektors insgesamt auf möglichst effiziente, konsistente und wirtschaftliche Weise zu verbessern. Die EADS ist bereits in mehreren europäischen und internationalen umweltbezogenen Ausschüssen bzw. Arbeitsgruppen der Branche Mitglied oder in führender Rolle tätig, beispielsweise bei:

- ICCAIA (Internationaler Koordinierungsrat der Luftfahrtindustrievereinigungen/International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations – Umweltausschuss Flugzeuglärm & Triebwerksemissionen /

Aircraft Noise & Engine Emissions Environment Committee – Airbus stellt den stellvertretenden Vorsitzenden);

- ASD (Vorsitz im Umweltausschuss und in der Arbeitsgruppe REACH);
- EAQG (European Aerospace Quality Group – Vorsitz in der Plattform Umweltschutz).

Die EADS nimmt auch an Umweltschutz-Arbeitsgruppen internationaler Branchenorganisationen, wie GIFAS in Frankreich, BDLI in Deutschland und SBAC in Großbritannien teil. Ferner wurde eine Zusammenarbeit mit AIA (Aerospace Industries Association of Americas) und SAE initiiert, um angemessene Standards zu entwickeln, die die Reaktion der Lieferkette hinsichtlich der Einhaltung der REACH-Vorschriften entschärfen sollen.

### 2.3.3 DURCHFÜHRUNG UND BEST PRACTICES

Die EADS ist bestrebt, die Umweltperformance nicht nur ihre Standorte sondern auch ihrer Produkte, und zwar während ihres gesamten Lebenszyklus, von der Konstruktion bis zu ihrer endgültigen Außerbetriebnahme, laufend zu verbessern. Die EADS stimuliert die Entwicklung einer Umweltkultur und eines umweltfreundlichen Verhaltens in der Gesellschaft und ist in der Forschung sehr aktiv um zu gewährleisten, dass den Kunden zu jedem Zeitpunkt die saubersten und grünsten Technologien und Produkte angeboten werden können.

Die EADS hat sich dazu verpflichtet, für alle Standorte des Unternehmens die Implementierung nachhaltiger Produktionsmittel, die eine vollständige Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften und neuesten Standards gewährleisten, zu garantieren.

#### Umweltmanagement ISO 14001/EM AS

Die EADS strebt für seine Industriestandorte eine Umweltzertifizierung an. An allen EADS-Standorten werden stufenweise stabile zertifizierte Umweltmanagementsysteme („EMS“) implementiert, wobei das mittelfristige Ziel darin besteht, alle europäischen EADS-Standorte abzudecken.

Die konzernweite EMS-Implementierung wird die EADS den Weg zum wirksamen Umweltschutz erleichtern. Seit 2004 hat sich die Zahl der betroffenen Standorte mehr als verdoppelt und zum 31. Dezember 2007 arbeiten inzwischen 80% aller EADS-Mitarbeiter im Einklang mit einem EMS.

Im Lauf des Jahres 2007 erhielten zum Beispiel die Eurocopter-Standorte in Deutschland ihre Zertifizierung nach ISO 14001. Im Juni 2007 erhielt Airbus als erste Luft- und Raumfahrtgesellschaft eine Zertifizierung nach ISO 14001, die alle ihre europäischen Standorte und alle produktbezogenen Aspekte während des gesamten jeweiligen Produktlebenszyklus abdeckt. Das von Airbus eingeführte, standort- und produktbezogene EMS bezieht sich auf siebzehn Produktionsstätten des Unternehmens, einschließlich seines Hauptgeschäftssitzes und auf alle produktbezogenen Aktivitäten. Wo dies während des Lebenszyklus sinnvoll erscheint, können damit über einen innovativen Ansatz angemessene Maßnahmen zur wirksamen Minimierung von Umweltauswirkungen festgelegt werden. Die weltweite Ausdehnung wird derzeit insbesondere für China und die USA betrieben.

Airbus beteiligt sich aktiv an der Förderung und Verbreitung ihres EMS in der gesamten Luft- und Raumfahrtgemeinschaft und ihrer Lieferkette als Schlüsselement sowie in der Lufttransportbranche insgesamt, um die deren Umweltschutzverhalten systematisch anzusprechen und zu verbessern. Airbus trug während des gesamten Jahres 2007 zu einer Reihe von Initiativen bei. So etwa zu der Umfrage, die über ICAO CAEP organisiert wurde; schloss sich mit verschiedenen anderen Organisationen (Handelskammern, Nationale Handelsorganisationen, EADS Deutschland) zusammen, um Regeln für dieses neue Management zu festzulegen, das sich am Lebenszyklus orientiert. Es wurde auch Unterstützung im Hinblick auf die Implementierung des EMS bei verschiedenen Kundenorganisationen angeboten.

## Klimawandel und Energieverbrauch

Energieverbrauchs- und auf den Klimawandel bezogene Auswirkungen sind die beiden Hauptpunkte im Umweltschutz und sie sind Schlüsselrisiken, die innerhalb des EADS-Konzerns überwacht werden müssen.

Ein potenzielles Risiko durch den Klimawandel ist für EADS-Geschäfte der ständig steigende Druck auf die Energiekosten. Sowohl von einem Kosten- als auch von einem betrieblichen Leistungsstandpunkt aus gesehen, erkennt die Gruppe jedoch an, dass auch sie verantwortlich ist für mögliche Einsparungen beim Energieverbrauch. Die EADS sieht dies als Gelegenheit, um kontinuierliche Verbesserungen in diesem Bereich vorzunehmen, im Besonderen bei den Umweltmanagementsystemen, die derzeit in der ganzen Gruppe eingerichtet werden.

Im gesamten EADS-Konzern werden zur Reduzierung des gesamten Energieverbrauchs der Infrastrukturen bereits eine Reihe von Verbesserungsprogrammen implementiert. So wurden beispielsweise im Geschäftsbereich DS durch ein Spitzenverbrauchsmanagement, bedarfsentsprechende Anpassungen und Beiträge seitens der Mitarbeiter Verbesserungen erzielt. Ferner wird die systematische Integration strikter Energiesparanfordernisse beim Bau neuer Infrastrukturen (wie das Haute Qualité Environnementale – HQE in Frankreich) zusammen mit der Ermittlung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes weitere Einsparungen bringen.

Die EADS befasst sich sorgfältig mit Fragen des Klimawandels. Während die Betriebsstätten und Produkte der EADS relativ geringe Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen haben (laut IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) ist der Lufttransport derzeit für nur 2% des gesamten, von Menschenhand verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoß verantwortlich), versucht die EADS intensiv, das gesamte erforderliche Fachwissen zu mobilisieren und seine R&T-Bemühungen bezüglich der Konstruktion, der Entwicklung und der Herstellung der saubersten, grünen und energieverbrauchsärmsten Technologien und Produkte deutlich zu erhöhen.

Einige EADS-Standorte sind bereits Teil des EU-Emissionshandelssystems („ETS“) und haben harte Initiativen zur Reduzierung des Energieverbrauchs implementiert. Die Erwartung der Einbeziehung der Luftfahrt in das EU-ETS wird auch im engeren Zusammenhang mit den Interessengruppen der Lufttransportbranche angesprochen.

Aufgrund ihrer Überzeugung, dass die Luft- und Raumfahrttechnologie Umweltlösungen und Geschäftswachstum bieten, initiierte Astrium im Jahr 2007 eine Ideenausschreibung. Es gingen mehr als 380 äußerst innovative Vorschläge ein und die meistversprechenden wurden zur weiteren Entwicklung ausgewählt.

Im Forschungsbereich nimmt die EADS an wichtigen internationalen und europäischen Technologieprogrammen, die sich mit Angelegenheiten rund um den Klimawandel beschäftigen, teil oder leitet diese:

- Die EADS nimmt aktiv an der gemeinsamen EU-Technologieinitiative (JTI) „Clean Sky“ teil: Die JTI Clean Sky ist das größte jemals mit der Europäischen Kommission eingerichtete Forschungsprojekt und wird über einen Zeitraum von sieben Jahren laufen. Das Gesamtbudget für das Projekt beläuft sich auf € 1,6 Mrd. (die Finanzierung erfolgt zur Hälfte durch die Europäische Kommission und zur Hälfte durch die Industrie). Es handelt sich um ein innovatives, großes technologisches Forschungsprogramm, mit dem sich die Auswirkungen der Lufttransporte auf die Umwelt radikal verbessern werden und aus dem innovative Technologien und Lösungen entstehen, die schrittweise Reduktionen der Lärm- und Schadstoffentwicklung sowie beim Verbrauch der Flugzeuge der nächsten Generation und damit verbundenen Komponenten und beim Betrieb erlauben. Mit dem Projekt soll der technologische Durchbruch demonstriert und bestätigt werden, der notwendig ist, um die vom Rat für Luft- und Raumfahrtforschung in Europa („ACARE“) festgelegten Umweltziele zu erreichen. Zu den vom ACARE verabschiedeten Zielen, die bis 2020 erreicht werden sollen, gehört eine 50%ige Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen, durch eine drastische Senkung des Treibstoffverbrauchs, ein 80%ige Reduktion der Stickoxid-Emissionen und eine Reduktion des wahrgenommenen Lärms um 50%. Es umfasst auch das Design eines „grünen“ Produktlebenszyklus, einschließlich Herstellung, Wartung und Entsorgung. Während Airbus, Eurocopter und EADS CASA jeweils für einen speziellen integrierten Technologie-Demonstrator (bzw. „Smart Fixed-Wing“-Flugzeug, grüner Drehflügler und grünes Regionalflugzeug) die Co-Leitung innehaben, beteiligen sich EADS Innovation Works und ATR in Form von Beteiligungsunternehmen. Nach der Unterzeichnung einer Vereinbarung im Jahr 2006 wurde das Programm im Februar 2008 offiziell gestartet;
- Zu den anderen Initiativen, an denen sich die EADS beteiligt, zählt auch das SESAR-Programm (Single European Sky ATM Research), dessen Ziel es ist, das EU-Luftverkehrsmanagement über die Implementierung des einheitlichen europäischen Luftraums zu verbessern. Es sollte zur Reduzierung der Umweltauswirkungen der Luftfahrt beitragen;
- Bei Airbus werden in Kooperation mit wesentlichen externen Partnerschaften große Forschungsanstrengungen unternommen, um den fossilen Treibstoffen umweltfreundlichere Alternativen entgegenzusetzen zu können. Im Jahr 2007 unterzeichnete Airbus mit Qatar Airways, Qatar Petroleum, Qatar Fuels, Qatar Science and Technology Park, Rolls-Royce plc und Shell International Petroleum Company Limited eine Vereinbarung zur

Erforschung potenzieller Vorteile synthetischer Jet-Treibstoffe für Flugzeugtriebwerke. Dies führte zum Flug einer A380 auf der Strecke Filton-Toulouse am 1. Februar 2008, bei dem ein Triebwerk mit GTL (Gas To Liquid) angetrieben wurde, das durch die Umwandlung von Erdgas in dem nach Fischer-Tropsch benannten chemischen Prozess gewonnen wurde. In diesem Bereich werden verstärkt ergänzende Untersuchungen entwickelt, doch dieser erste Schritt zeigt den Einsatz seitens Airbus für eine umweltfreundlichere und CO<sub>2</sub>-ärmere Luftfahrt.

### Abfall und natürliche Ressourcen

Im gesamten EADS-Konzern wurde eine Reihe von Initiativen zur Reduzierung des Wassergesamtverbrauchs sowie zur Reduzierung oder Eliminierung des entstehenden Abfalls implementiert. In Anbetracht der erwarteten Knappheit bei einigen Rohmaterialien und der Volatilität ihrer Preise könnte eine umgekehrte Lieferkette zunehmend interessant werden.

Die EADS hat sich dazu verpflichtet, gemeinsam mit den Abfallwirtschaftsgesellschaften die angemessenste(n) Eliminierung, Valorisierung und Rückführungswege zu entwickeln. So wird beispielsweise das Recycling von CFR-Verbundstoffen sorgfältig studiert, mit dem Ziel, Kohlefasern zu separieren und in einigen Luft- und Raumfahrt- oder sekundären industriellen Anwendungen der Wiederverwertung zuzuführen; vielversprechende Technologien wurden bereits untersucht.

Airbus hat zur Entwicklung umweltfreundlicher Demontagepraktiken einen drei-Schritte-Ansatz eingeführt. Im Anschluss an ein Vorläuferprogramm namens PAMELA (Process for Advanced management of End of Life Aircraft – Abläufe für ein fortschrittliches Management zu Ende des Lebenszyklus eines Flugzeugs) haben die Partner (unter ihnen Airbus, die EADS und Sita) eindeutig festgestellt, dass gegenüber den derzeit üblichen Demontagepraktiken wesentliche Verbesserungen erreicht werden können. Die optimierte Kombination aus fortschrittlichen 3D-Techniken (Dekommissionierung, Demontage und Abbau) ermöglicht eine über 80%ige Materialrecyclingrate, während derzeit weniger als 60% erreicht werden. Eine sorgfältige Extraktion und gute Kenntnis der in einem Flugzeug verwendeten Materialien sind absolute Voraussetzung für die Einhaltung der aktuellen EU-Vorschriften und das Respektieren der umweltfreundlichsten anwendbaren Standards. Zusätzlich zu dieser Initiative wurde im Jahr 2007 die Firma TARMAC – AEROSAVE gegründet, um angemessene Industriedienstleistungen in diesem Bereich anzubieten und ein weltweites spezielles Netzwerk aufzubauen. Die Gesellschaft sollte als Partner von Airbus spätestens zu Jahresende 2008 ihren Betrieb aufnehmen.

### Luftverunreinigungen

Die Reduzierung der Luftverunreinigungen im Herstellungsprozess und während des gesamten Lebenszyklus

zählt seit Jahren zu den Hauptpriorität. Die derzeit wesentlichsten Emissionen entstehen im Zusammenhang mit den leichtflüchtigen organischen Komponenten (VOC) sowie auch im Zusammenhang mit anderen Luftverunreinigungen, die auf Werksebene von der Infrastruktur oder den Produkten herrühren. Eine wesentliche Reduktion bei den VOC im gesamten Unternehmen konnte durch die Entwicklung und Implementierung neuer Reinigungs- und Farbenprozessen mit einem geringeren VOC-Anteil erreicht werden. In allen Geschäftsbereichen wurden anspruchsvolle Programme zum Ersatz einiger kritischer Lösungsmittel wie beispielsweise Trichlorethylen durchgezogen, und nun haben die Farbschemen bei den meisten Beschichtungsvorgängen generell einen geringen VOC-Anteil oder ausschließlich auf Wasser basierende Komponenten.

### REACH und das Gefahrenstoffmanagement

Die europäische REACH-Verordnung (Registrierung, Evaluierung und Authorisierung von Chemikalien) (Verordnung (EG) Nr. 1907/2006) trat am 1. Juni 2007 in Kraft. Zielsetzung von REACH sind die Verbesserung und der Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt über eine stärkere Regulierung der von der Industrie eingesetzten Chemikalien. REACH ersetzt alle zuvor bestehenden EU-Chemikalien-Vorschriften. REACH führt, über einen Zeitraum von 11 Jahren (bis zum Jahr 2018), eine Reihe neuer Pflichten ein, die das Risiko reduzieren sollen, die die 30.000 am häufigsten verwendeten Chemikalien verursachen können. Die Verordnung bringt auch den schrittweisen Abzug von einigen der Substanzen, die als für die Menschen und die Umwelt sehr gefährlich angesehen werden.

Aufgrund der im Rahmen des Managements der RoHS- und der WEE-Verordnung gemachten Erfahrungen, und um der gesamten Gesellschaft einen einheitlichen Compliance-Ansatz bieten zu können sowie auch um die Lieferkette zu unterstützen, wurde eine spezielle Arbeitsgruppe gebildet, die Bestandteil des Umweltsystems der EADS ist und alle sachbezogenen örtlichen Organisationen innerhalb jedes Geschäftsbereichs an einen Tisch bringt.

Die EADS, Airbus und andere Geschäftsbereiche schließen sich auf internationaler Ebene (ASD, AIA) mit anderen Luft- und Raumfahrtgesellschaften (Rolls Royce, UTC, P & W, Goodrich...) zusammen, um den Compliance-Ansatz der gesamten Branche weiter zu strukturieren. Da REACH einen zusätzlichen Informationsfluss innerhalb der gesamten Lieferkette erfordern würde, wurde rasch erkannt, dass die Standardisierung der verschiedenen Anforderungen zur Beschränkung von Kosten und Diskrepanzen unerlässlich ist. Bei ASD – EAQG sowie auf internationaler Ebene werden zur Weiterführung der REACH-Standardisierungsinitiativen spezielle Umweltplattformen eingerichtet.

Als eine erste gemeinsame Verpflichtung zur erfolgreichen Unterstützung der Einhaltung der REACH-Legislative in der gesamten Lieferkette gab die Branche im Jahr 2007 REACH-Auslegungsrichtlinien heraus. Sie erklären die Wege zur Implementierung der Anforderungen über derzeit allgemein anerkannte Auslegungen. Die EADS ist in die verschiedenen Implementierungsprozesse des REACH-Projekts stark involviert.

In Voraussicht dieser neuen Beschränkungen und möglicher Störungen, die sich aus der Beschränkung einiger Substanzen ergeben könnten, wurden anspruchsvolle Eliminierungspläne initiiert, um von diesen Substanzen wegzukommen. So wurde beispielsweise bei Airbus ein großes Projekt mit der Bezeichnung Airbus Chromate Free (ACF) gestartet, dessen Ziel die Entwicklung, Qualifizierung und Implementierung chromfreier Technologien für alle betroffenen Anwendungen im Herstellungs- und Wartungsbereich ziviler Flugzeuge ist: beizen, eloxieren, chemische Umwandlungen, Lackierungen, Elektronik, Hartverchromungen... Ähnliche Initiativen wurden bei Eurocopter und in den anderen Geschäftsbereichen gestartet und die Ergebnisse werden über spezielle Plattformen ausgetauscht. Derzeit laufen auch bleifrei- und Cadmiumfrei-Initiativen. Die EADS und ihre Geschäftsbereiche bewegen sich einerseits proaktiv in Richtung der Eliminierung dieser Substanzen und haben sich andererseits, zur vollständigen Einhaltung des maßgeblichen regulatorischen Rahmens, dazu verpflichtet, die höchsten erreichbaren Emissionskontrollen anzuwenden.

### Richtlinie zur Einschränkung der Verwendung gefährlicher Stoffe (RoHS)

Die RoHS-Richtlinie (Nr. 2002/95) verbietet die Verwendung von einigen Schwermetallen und bromierten Flammschutzmitteln

zur Reduzierung der Auswirkungen von Elektromüll, der auf Deponien entsorgt oder verbrannt wird, auf die Gesundheit und die Umwelt. Obwohl die elektronische Bordausrüstung nicht in den Anwendungsbereich der RoHS-Richtlinie fällt, werden die möglichen Auswirkungen auf die Luft- und Raumfahrtindustrie sorgfältig beobachtet. Die EADS hat zusammen mit ihren Geschäftsbereichen beschlossen, alle notwendigen Forschungsmaßnahmen zur Entwicklung geeigneter und zuverlässiger Alternativen zu den fraglichen Substanzen zu entwickeln und mit betroffenen bedeutenden Interessensvertretern weiter zu koordinieren, wobei der Schwerpunkt auf der Ersetzung von Blei liegt. Es wurden Projekte wie GEAMCOS (Green Electronics in Aerospace and Military Communication Systems) ins Leben gerufen, um neue bleifreie Elektrogeräte zu entwickeln und zu qualifizieren, die in einer schwierigen Umgebung bestehen. Die Ergebnisse werden in einer speziellen Arbeitsgruppe der EADS sowie mit der Lieferkette und den betroffenen Sektorenverbänden besprochen.

### Schlüsselindikatoren für Performance

Die EADS fühlt sich verpflichtet, die Transparenz im Bereich der umweltbezogenen KPI zu verbessern. Um dieses Ziel zu erreichen, bemüht sich die EADS-Gruppe, ein effizienteres Berichtssystem zu implementieren, das auf der Harmonisierung der Definitionen und Berechnungsmethoden in allen Ländern basiert, in denen die EADS tätig ist. Die Reichweite und die Genauigkeit der Berichterstattung im Bereich der umweltbezogenen KPI wird daher schrittweise erweitert und verbessert, sobald die jeweiligen Informationen verfügbar werden.

	2007
ISO14001-Zertifizierung/EMAS-Registrierung – Liste der Standorte, die über eine Zertifizierung verfügen	56
Anzahl der Standorte, die über die EU-ETS-Zertifizierung verfügen	10
CO2-Emissionen insgesamt (in Tonnen)	542.500
CO2-Emissionen insgesamt, gemäß Erklärung nach EU ETS (in Tonnen)	144.800
Direkter Energieverbrauch (in MWh)	3.364.000
Emissionen von leichtflüchtigen organischen Komponenten (in Tonnen)	4.250*
Wasserverbrauch insgesamt (in m <sup>3</sup> )	5.263.000
Menge des Wasserabflusses insgesamt (in m <sup>3</sup> )	1.807.000
Produktion gefährlicher Abfallstoffe insgesamt (in Tonnen)	38.750
Produktion nicht gefährlicher Abfallstoffe insgesamt (in Tonnen)	65.700

Die Zahlen erheben keinen Anspruch auf Exaktheit, sie sind so genau, wie das derzeitige Berichtssystem erlaubt.

Die Zahlen basieren auf verfügbaren Daten der EADS-Tochtergesellschaften zum Zeitpunkt der Berichterstellung.

Der Umfang der Berichterstattung umfasst die EADS-Standorte europäischer Tochtergesellschaften mit mehr als 100 Mitarbeitern. Ca. 90% der Belegschaft der EADS arbeitet an diesen Standorten.

Die Definitionen und Berechnungsmethoden für die umweltbezogenen KPIs können in den verschiedenen Ländern, in denen Die EADS präsent ist, variieren.

Mit Ausnahme der Anzahl der Standorte sind alle Zahlen gerundet.

(\*) Schätzung, da die Daten zum Zeitpunkt der Berichterstellung nicht vollständig waren.

*Weitere Berichte:* Airbus veröffentlicht alle zwei Jahre einen Umweltbericht, der über die Webseite [www.airbus.com](http://www.airbus.com) abgerufen werden kann. Der fünfte Umweltbericht von Airbus wird voraussichtlich Mitte 2008 veröffentlicht.

## 2.4 Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern

Das Personalwesen gewährleistet, dass die EADS Gruppe Weltklasse-Mitarbeiter anzieht, entwickelt, motiviert und halten kann. Neben dieser permanenten Rolle als Geschäftspartner unterstützt das Personalwesen auch die geschäftlichen Herausforderungen durch Erleichterung des kontinuierlichen Integrations-Kompetenz-Managements und der Internationalisierung der Gruppe und arbeitet in allen Strukturen und Geschäftsbereichen der Organisation am Aufbau eines Gemeinschaftsgefühls.

Die Aufrechterhaltung höchster Standards im Bereich Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ist auch eines der ersten Anliegen der EADS-Gruppe. Im Jahr 2007 gab es

mehrere Initiativen, um hinsichtlich des Kompetenzmanagements, gemeinsam genutzter Leistungen und eines besseren Zustands der Ressourcenplanung effizienter zu werden. Im Bereich der industriellen Beziehungen koordiniert das Personalwesen der Gruppe den sozialen Dialog auf Ebene der Gruppe und der Geschäftsbereiche.

Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung von Airbus und der Entwicklung der Organisation der EADS wurde der soziale Dialog verstärkt und gemeinsam mit den Mitarbeitervertretern wurden weitere Informations- und Konsultationsverfahren festgelegt.

### 2.4.1 INFORMATION DER ARBEITSKRÄFTE UND ORGANISATION DER ARBEIT

Zum 31. Dezember 2007 betrug die Anzahl der bei der EADS Beschäftigten 116.493. Seit 2007 sind die MBDA-Arbeitskräfte zu 37,5% (anstelle von zuvor 50%) konsolidiert, was zu einer Senkung der Mitarbeiterzahlen für 2007 führte. Weltweit ist die Mitarbeiterzahl jedoch im Vergleich mit 2006 um 1.199 Angestellte gestiegen.

2007 waren 97,9% der Belegschaft festangestellte Beschäftigte. Je nach Land und Unternehmenshierarchie liegt die durchschnittliche Arbeitszeit bei 35 bis 40 Stunden pro Woche.

Im Jahr 2007 gab es bei der EADS weltweit 6.860 (2006: 8.283) Neueinstellungen. Gleichzeitig haben 4.648 Beschäftigte die EADS verlassen (2005: 6.261).

Insgesamt arbeiten 96,2% aller EADS-Beschäftigten in Europa an mehr als 80 Standorten.

#### Arbeitskräfte nach Geschäftsbereich und Geografie

Die folgenden Tabellen zeigen die Zahlen der Beschäftigten der EADS nach Geschäftsfeldern und geografischen Regionen. Mitarbeiter von Gesellschaften, die nach der Verhältnismethode bilanziert werden (wie z.B. ATR, MBDA), sind auf derselben proportionalen Grundlage in den Tabellen enthalten.

ATR, Elbflugzeugwerke GmbH, EADS Sogerma und EADS Socata sind den „Übrigen Aktivitäten“ zugeordnet.

EADS-Angestellte nach Geschäftsbereich	Dezember 2007	Dezember 2006	Dezember 2005
Airbus	56.029	56.966	54.721
Verteidigung und Sicherheit*	22.113	23.268	23.237
Eurocopter	14.658	13.422	12.755
Militärische Transportflugzeuge	4.459	4.212	3.976
Astrium	12.587	11.927	10.985
Zentrale, Innovation Works und andere Geschäfte	6.647	7.010	7.536
<b>GESAMT EADS</b>	<b>116.493</b>	<b>116.805</b>	<b>113.210</b>

(\*) Die Zahlen für 2007 reflektieren eine Änderung der Konsolidierung für MBDA bei 37,5% im Vergleich mit zuvor 50%.

EADS-Mitarbeiter nach geografischer Region	Dezember 2007		Dezember 2006		Dezember 2005	
	Anzahl	In Prozent	Anzahl	In Prozent	Anzahl	In Prozent
Frankreich	44.022	37,8	44.536	38,1	43.286	38,2
Deutschland	43.438	37,3	42.920	36,7	41.438	36,6
Spanien	9.315	8,0	8.991	7,7	8.710	7,7
Vereinigtes Königreich	13.652	11,7	14.309	12,3	14.297	12,6
Italien	474	0,4	701	0,6	729	0,7
Vereinigte Staaten	1.777	1,5	1.932	1,7	1.877	1,7
Andere Länder*	3.815	3,3	3.416	2,9	2.873	2,5
<b>GESAMT EADS</b>	<b>116.493</b>	<b>100,0</b>	<b>116.805</b>	<b>100,0</b>	<b>113.210</b>	<b>100,0</b>

(\*) Die Zahl für „andere Länder“ umfasst Mitarbeiter in 13 Ländern.

Teilzeitverträge	2007 In Prozent	2006 In Prozent	2005 In Prozent
Frankreich	4,0	4,1	4
Deutschland	3,1	3,3	3,2
Spanien	0,5	0,0	0,0
Vereinigtes Königreich	1,5	1,6	1,4
Vereinigte Staaten	1,9	n/a	0,1
Sonstige Länder	3,2	n/a	n/a
<b>GESAMT EADS</b>	<b>3,0</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>

## 2.4.2 PERSONALORGANISATION

Seit 2006 wurde die HR-Organisation derart umstrukturiert, dass diese Funktion, entsprechend den geschäftlichen Anforderungen der Gruppe, besser integriert ist. Ein neues HR-Board und funktionale Unterstellungen der Geschäftsbereiche unter den Leiter des Personalwesens der Gruppe wurden festgelegt, um eine koordinierte Konzernpolitik zu fördern.

Das Corporate HR-Team ist weltweit strategischer Führer für HR-Angelegenheiten und arbeitet eng mit den Geschäftsbereichen und -einheiten zusammen, die die operationale HR-Verantwortung für die meisten Beschäftigten tragen außer für das Top-Management der Geschäftseinheiten, das in der operationalen Verantwortung von Corporate HR liegt.

Die Personalbereiche arbeiten eng zusammen; auf der Arbeitsebene koordinieren sie sich und tauschen sich zu Best Practices aus. Auf europäischer und nationaler Ebene finden regelmäßige Treffen der Leiter der Personalabteilungen statt. Eine globale HR-Datenbank ist jetzt verfügbar und wird kontinuierlich weiterentwickelt, um die Anforderungen der EADS-Integration zu erfüllen.

Auf der Ebene der Gesellschaft bilden sechs Abteilungen das globale EADS-Personalmanagement: HR Improvement and Operations; Social Policy and Industrial Relations; Compensation and Benefits; Leadership Development and Learning; Talent and Executive Management; sowie Security.

Sie sind unter anderem verantwortlich für:

- das Management der Personalentwicklung der 200 wichtigsten Positionen;
- die Gestaltung von Richtlinien, Anleitungen und Hilfsmitteln für alle konzernübergreifenden Personalmaßnahmen, wie z.B. Ernennungen, innerbetrieblicher Arbeitsplatzwechsel, Auslandseinsätze, Gehälter und Sonderleistungen, e- Personalprojekte, Sicherheitsrichtlinien für Daten und Informationssysteme usw.;
- die Organisation und Durchführung von Schulungen für alle leitenden Angestellten sowie für potenzielle, künftige Führungskräfte mithilfe der CBA und Koordination der Schulungsmaßnahmen für alle Angestellten innerhalb der Gruppe; und
- die Verbesserung des Austauschs der Best Practices im EADS-Personalwesen.

## 2.4.3 RICHTLINIEN DES PERSONALWESENS UND DURCHFÜHRUNG

### 2.4.3.1 Gesundheit und Sicherheit: Bereitstellung eines sicheren Arbeitsplatzes für EADS-Mitarbeiter und -Subunternehmer

*sich nach den nationalen Vorschriften und den Richtlinien der Gesellschaft.“*

#### Richtlinien

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

#### Organisation und Durchführung

Das Gesundheits- und Sicherheits-Management wird im Wesentlichen auf Werksebene organisiert. Entsprechend ist es möglich, dass Vorsorge- und Schutzmaßnahmen für Mitarbeiter, Auftragnehmer und Partner speziell definiert und umgesetzt werden können, um den spezifischen Anforderungen jedes Arbeitsplatzes zu genügen.

Das Meldewesen zu Gesundheits- und Sicherheitsfragen unterliegt den nationalen Vorschriften an den Werksstandorten.

Es wurden jedoch einige Gesundheits- und Sicherheitsindikatoren auf der Ebene von Geschäftsbereichen aufgestellt, die hauptsächlich Aussagen über betriebliche Unfälle machen.

### 2.4.3.2 Schutz der EADS-Mitarbeiter und des EADS-Know-how

#### Richtlinien

*„Angesichts der besonderen Art der Einrichtungen in der EADS-Gruppe, die für viele Aktivitäten in den Bereichen der nationalen Verteidigung und sensibler ziviler Märkte verwendet werden, werden die Zugangsbedingungen und die Bedingungen für Bewegungen innerhalb der Anlagen und Einrichtungen von amtlichen Verordnungen geregelt und richten sich nach zwei Prinzipien:*

- Der Zutritt zu den Anlagen muss zuvor von der Gesellschaft genehmigt werden; und
- Der Zutritt zu Bereichen, die entweder nicht uneingeschränkt betreten werden dürfen oder als sensible Bereiche gelten, richtet

#### Organisation und Durchführung

Die EADS hat Sicherheitsrichtlinien zur Verbesserung der Sicherheit ihrer Angestellten und zum Schutz des Fachwissens der EADS aufgestellt. Es wurde ein Sicherheitsausschuss eingerichtet, der sich aus den führenden Sicherheitsbeauftragten jedes Landes und Geschäftsbereichs zusammensetzt, die die lokalen Sicherheitsbeauftragten auf der Ebene der Geschäftseinheit und auf Werksebene überwacht und in Verbindung mit nationalen Sicherheitsbehörden und europäischen Sicherheitsbehörden steht.

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

Mit der zunehmenden Entwicklung des Geschäfts der EADS außerhalb Europas ergibt sich die Notwendigkeit, die Sicherheit der Mitarbeiter in risikobehafteten Ländern zu erhöhen und die Sicherheit der Büros der EADS im Ausland zu verbessern.

In Anbetracht der IT-Sicherheit wurden geeignete Maßnahmen getroffen, um die Prozesse zu überprüfen und ein größeres Bewusstsein bei den EADS-Mitarbeitern für die Sicherheit der Informationssysteme zu schaffen. Unter Berücksichtigung der Sensibilität der Konzerngeschäfte müssen die Mitarbeiter in der Lage sein die Geschäftsanforderungen einzuhalten, um immer in Übereinstimmung mit den Sicherheitsrichtlinien der Gruppe zu arbeiten. Deswegen implementiert die Gruppe beispielsweise gesicherte nomadische IT-Lösungen, welche die Mobilität und die Reaktionszeit bei vertraulichen Geschäften verbessern.

Seit 2006 richtete sich der Fokus besonders auf das Risikomanagement, wobei alle Sicherheitsaspekte und Bedürfnisse im Bereich der geschäftlichen Sicherheit ausgeleuchtet wurden. So wurden insbesondere neue Verfahren festgelegt und die Implementierung spezifischer Anwendungen (z.B. e-HR) wurde in die Wege geleitet.

### 2.4.3.3 Vielfalt: Verpflichtung zur Chancengleichheit für alle EADS-Mitarbeiter

#### Richtlinien

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

#### Durchführung und Best Practices

Die EADS hat durch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit schon von je her die Vielfalt gefördert.

Die EADS-Prinzipien, die sich auf Achtung und Förderung der Vielfalt beziehen, sind im Ethikkodex der Gruppe und in der „Internationalen Rahmenvereinbarung“, die mit dem Europäischen Betriebsrat unterzeichnet wurde, verzeichnet.

Frauen bei der EADS	Dezember 2007 In Prozent	Dezember 2006 In Prozent	Dezember 2005 In Prozent
Airbus	12,9	13,2	12,7
Verteidigung und Sicherheit	18,7	18,9	18,7
Eurocopter	14,0	13,1	12,6
Militärische Transportflugzeuge	13,4	13	12,6
Astrium	19,6	19,6	19,2
Zentrale, Innovation Works und andere Geschäfte	18,5	17,6	15,7
<b>GESAMT EADS</b>	<b>15,3</b>	<b>15,2</b>	<b>15</b>

Die EADS hat sich zu einem langfristigen Plan zur Förderung von Frauen in der Luftfahrt verpflichtet und dabei zwei Anliegen an vorderste Stelle gesetzt: mindestens 20% der jährlich eingestellten Mitarbeiter/innen werden Frauen sein und es wird eine aktive Kommunikation mit Universitäten und Schulen geben, um weibliche Studenten durch lebende Vorbilder und konkrete Beispiele davon zu überzeugen, dass die Luftfahrtindustrie, und speziell die EADS, ein attraktiver Arbeitgeber für Frauen ist.

Seit dem 1. Januar 2004 sind die Geschäftseinheiten aufgefordert, in jedem Quartal einen Bericht über ihren Erfolg im Hinblick auf die Neueinstellung von Frauen abzuliefern.

Im Jahr 2007 betragen die Neueinstellungen von Frauen 21,5% aller Personaleinstellungen, wodurch das Ziel der Gruppe übertroffen wurde. Die Geschäftsbereiche Verteidigung und

Die folgenden Beispiele illustrieren die Implementierung dieser Prinzipien:

#### Nationalitäten

Zu den Mitarbeitern der EADS zählen 44 unterschiedliche Nationalitäten (wobei jedes Land mindestens durch 10 Mitarbeiter vertreten ist).

#### Weibliche/männliche Mitarbeiter/innen

Der Anteil an weiblichen Mitarbeiterinnen in der Gruppe betrug im Jahr 2007 etwa 15,3%. Diese Zahl hat sich seit 2004 stetig erhöht, als die Gruppe ihre Politik in diesem Bereich verstärkt hatte. Der Anstieg im prozentualen Frauenanteil wurde in allen Geschäftsbereichen festgestellt.

Entsprechend einem gruppenweiten internen Bewertungssystem wurden zum 31. Dezember 2007 rund 5% der Executive-Positionen (höchste Managementebenen bei der EADS) sowie 8% der Senior-Manager-Positionen von Frauen wahrgenommen.

Sicherheit und Astrium sowie die EADS Innovation Works sind auf diesem Gebiet wegweisend.

- Die EADS CBA fördert die Gleichberechtigung in allen Entwicklungsprogrammen. Seit 2006 ist der Prozentsatz der Frauen in diesen Programmen gestiegen, um mit dem Rekrutierungsziel der Gruppe übereinzustimmen.
- Im Jahr 2007 wurde eine Frau zum „Expert Executive“, d.i. die höchste Ebene in der Kategorie der Technical Sciences Experts, ernannt. Sie leitet das „Collège des Experts“ und sie nimmt damit am Expert Executive Committee teil.
- Seit 2004 hat sich die EADS an einer Partnerschaft mit dem FEMTEC universitäres Berufskarriere-Zentrum für Frauen Berlin GmbH, in Deutschland beteiligt. In Zusammenarbeit mit bekannten Unternehmen ist das Ziel dieser Kooperation zwischen FEMTEC und Industrieunternehmen, technische

Studien für junge Mädchen und Frauen zu fördern und hochqualifizierten und spezialisierten weiblichen Studentinnen beim Eintritt in die Raumfahrtindustrie zu helfen. Die EADS übernimmt eine aktive Rolle bei Karriereberatungs-Workshops für FEMTEC-Studentinnen.

- In Frankreich sponsert die EADS im Jahr 2007 zum vierten Mal den **Irene-Joliot-Curie-Preis** (siehe „2.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen – Kapitel Innovation“).
- Darüber hinaus ist die EADS ein aktives Mitglied der **WIST** (Women Initiative in Science and Technology), einem Programm, das von der Europäischen Kommission finanziert wurde, um die Möglichkeit von Partnerschaften zwischen privater und öffentlicher Forschung und Verbindungen zwischen Vielfalt und Unternehmensleistung.
- **Airbus** hat ebenfalls einer Partnerschaft mit der Akademie von Toulouse zugestimmt, um Kontakte zwischen weiblichen Fachleuten und Studentinnen zu ermöglichen, Studenten, Lehrkräften und Berufsberatern Informationen über technologische Fortschritte und neue Erkenntnisse zu bieten und an wichtigen Veranstaltungen teilzunehmen.

Zu den anderen personalbezogenen Marketinginitiativen zählen:

- In Deutschland die Organisation eines „**Girls' Day**“, eines Tags der offenen Tür für Mädchen an den deutschen EADS-Standorten, bei dem diese mehr über den Beruf des Ingenieurs erfahren können.
- In Frankreich nimmt die EADS an der Initiative „*Sie bewegen sich*“ („*Elles bougent*“) teil. Unter der Leitung wichtiger französischer Universitäten für Ingenieurwesen (ENSAM, ESTACA) zusammen mit Schlüsselunternehmen aus der Transportindustrie (die EADS, PSA, Dassault, SNCF) zielt dieses Projekt darauf ab, das Bewusstsein junger Frauen für technische Studien zu erhöhen und bei ihnen durch regelmäßige Kontakte mit Ingenieurinnen, die derzeit in Mitgliedsunternehmen arbeiten u. Ä. für komplexe Technologien Interesse zu wecken.
- Bei der Paris Air Show 2007 wurden im Personalbereich des EADS-Standes mehr als 500 Studenten und Jungakademiker begrüßt, die an verschiedenen Workshops und Konferenzen teilnahmen, welche die Geschäftsbereiche organisierten.

Veranstaltungen, wie die „Junior Programme“ und „Elles bougent“ und eine Reihe von Führungen durch den EADS-Stand und die A380 waren ein Riesenerfolg.

- Auf Konzernebene richtete die EADS im Jahr 2007 auch ein „Diversity Committee“ ein. Dieses besteht aus 8 Männern und 8 Frauen, die die verschiedenen Managements (Personalwesen, Marketing und Verkauf, Strategie, Finanzwesen, Engineering, Programme...) und die Geschäftsbereiche der EADS repräsentieren. Seine Rolle besteht darin, den strategischen Plan zu definieren und Maßnahmen zu fördern, die der Vielfalt innerhalb des Konzerns zuträglich sind und diese entwickeln.

In Frankreich wird die im Jahr 2004 unterzeichnete erste Vereinbarung zur Gender Diversity und beruflichen Gleichbehandlung („*Accord sur l'égalité et la mixité professionnelle*“) von allen EADS-Unternehmen und ebenso auf Gruppenebene überwacht, bestimmte herkömmliche Indikatoren verwendet werden, mit denen die Ergebnisse und Fortschritte anhand eines Aktionsplans für den Zeitraum 2004/2006 evaluiert werden. Dieser Aktionsplan wird alle drei Jahre neu ausgehandelt. Dementsprechend unterzeichneten das General Management und die Gewerkschaften im Juli 2007 eine neue Vereinbarung, die neue Nachfassprioritäten und -Indikatoren einführt, insbesondere für:

- Die Harmonisierung der vorgeschriebenen Berichte;
- Die Implementierung der Gehaltsrichtlinie und der beruflichen Weiterentwicklung;
- Die Förderung des Interesses an Berufen im Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsbereich bei weiblichen Studenten;
- Eine stärkere Ausrichtung der Personalanwerbung auf Frauen.

#### Altersvielfalt

Eine Gruppenvereinbarung, die sich auf die EADS-Unternehmen in Frankreich bezieht und mit Gewerkschaftsorganisationen in 2005 unterzeichnet wurde, zielt darauf ab, alle Kriterien aus der Karriereentwicklung zu verbannen, die sich auf das Alter beziehen.

Hinsichtlich der Verlängerung der Lebensarbeitszeit arbeiten andere europäische Unternehmen der EADS-Gruppe ebenfalls an diesem Thema der Entwicklung der zweiten Karrierhälfte.

Anzahl der Mitarbeiter nach Altersgruppen	31. Dezember 2007	31. Dezember 2006	31. Dezember 2005
18-25	7.763	7.578	7.179
26-35	29.678	29.621	27.303
36-45	36.315	37.026	37.127
46-55	37.329	36.545	35.358
56-65	12.521	12.227	11.229
<b>GESAMT EADS</b>	<b>122.606</b>	<b>122.997</b>	<b>118.196</b>

Konzernunternehmen werden zu 100% berücksichtigt.

Durchschnittsalter der Mitarbeiter	31. Dezember 2007	31. Dezember 2006	31. Dezember 2005
Frankreich	41,3	41,3	41,4
Deutschland	42,4	42,0	42,2
Spanien	42,3	42,8	42,4
Vereinigtes Königreich	41,7	42,3	41,9
Vereinigte Staaten	44,7	44,2	43,9
Sonstige Länder	n/a	n/a	40,8
<b>GESAMT EADS</b>	<b>41,9</b>	<b>41,8</b>	<b>41,9</b>

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit	2007 In Jahren	2006 In Jahren	2005 In Jahren
Airbus	13,6	13,4	13,4
Militärische Transportflugzeuge	19,3	20,1	20,8
Eurocopter	12,2	13,4	14,2
Verteidigung und Sicherheit	16,4	16,3	16,7
Astrium	14,9	15	15
Zentrale, Innovation Works und andere Geschäfte	12,8	12,5	13,3
<b>GESAMT EADS</b>	<b>14,3</b>	<b>14,3</b>	<b>14,6</b>

#### 2.4.3.4 Berufliche Entwicklung: Effizientes Management von Fähigkeiten und Know-how

##### Richtlinien

- „Die EADS gewährleistet, dass Arbeitszeiten (einschließlich Überstunden) so geregelt werden, dass ein gesundes Gleichgewicht zwischen Arbeit und Privatleben der Mitarbeiter gefördert wird.“
- Die EADS strebt die Entwicklung der Fähigkeiten und des Know-hows ihrer Mitarbeiter an, und zwar sowohl zu deren eigenem Nutzen als auch zugunsten des gemeinsamen Erfolgs. Die Personalentwicklungsrichtlinie der EADS zielt darauf ab:
  - Schulungen zu unterstützen, um die Leistung und Qualität der Arbeit zu fördern;
  - Grenz- und funktionsübergreifende Teamarbeit im Rahmen von konzerninterner Mobilität zu stärken;

- Die individuellen technischen Fähigkeiten mithilfe eines globalen und konzernweit entwickelten Systems zu beurteilen und anzuerkennen; und
- Das Personal an den Leistungen und dem Erfolg der Gruppe und ihrer Tochtergesellschaften durch ein Gewinnbeteiligungssystem teilhaben zu lassen.“

##### Durchführung und Best Practices

##### Einstellung und Halten von Talenten

Die EADS ist der festen Meinung, dass die Entwicklung enger Kontakte mit Zieluniversitäten und deren Studenten zu einem Wachstum der Studentenzahlen beiträgt und die Gruppe bei möglichen zukünftigen Mitarbeitern wirksam bekannt macht.

Die EADS zeigt ihre Verpflichtung auf sehr verschiedene Weise: durch Teilnahme an Gremien, Beratung beim

Unterrichtsinhalt, Vorbereitung von Fallstudien, Halten von technischen Vorlesungen oder Campus-Konferenzen, Vereinbarung von Werksbesichtigungen, Präsenz auf Berufsmessen oder durch Verstärkung der Kooperation in herkömmlichen Forschungsbereichen.

#### Rekrutierungsveranstaltungen und Partnerschaften

Die EADS besucht zahlreiche

**Rekrutierungsveranstaltungen**, wie die Bonding Studententagen in Deutschland, die *École Polytechnique*, die *École Centrale* und die Toulouser Karriere-Messen in Frankreich, die MIT und Berkeley-Messen in den USA, um nur einige zu nennen. Auch entsprechende Marken- und Rekrutierungsveranstaltungen werden während der Luftschauen, wie ILA oder Paris Air Show oder die Bangalore Air Show in Indien, abgehalten, die das Bild der EADS als Arbeitgeber unter den wirklichen Luftfahrtfans positiv beeinflussen und talentierte Kandidaten anziehen.

Im Rahmen der EADS Business Development Richtlinie, beschloss HR Marketing, noch einen Schritt weiter in den asiatischen Luftfahrtmarkt zu gehen, um im Jahr 2007 in Indien EADS auf Konzernebene als Arbeitgebermarke zu entwickeln; ferner war das HR-Team auch Bestandteil der EADS-Show Australian.

Der EADS-Konzern unterhält Beziehungen zu dem Pegasus Network (Partnerschaft einer europäischen Gruppe von Luft- und Raumfahrt-Universitäten). Zusammen mit allen Geschäftsbereichen ist die EADS auf dem Campus anwesend, um neue Kontakte zu führenden „Luft- und Raumfahrt“-Universitäten in Europa herzustellen und um ein starkes Image der EADS als wünschenswerter Arbeitgeber aufzubauen. Außerdem konnten im Rahmen von Gesprächen mit Fakultätsmitgliedern, Professoren und EADS-Ingenieuren, erste Schritte für die zukünftige Ausbildung und die Fähigkeiten der Studenten entwickelt werden, die für eine erfolgreiche Karriere innerhalb der Raumfahrtindustrie notwendig sind.

Diese Partnerschaften unterstreichen auch die langfristige Verpflichtung der EADS, eine dauerhafte Beziehung mit allen wichtigen Universitäten oder Netzwerken herzustellen.

Zusätzlich zum Anstieg der Besucherzahlen durch Studenten bei der Vor-Ort-Präsenz an Universitäten organisiert die EADS mehr als **60 Werksbesichtigungen** in den meisten ihrer Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten.

#### eRecruiting

Es wurde eine neue breite eRecruiting@EADS-Plattform eingeführt. Diese Plattform reagiert auf die zukünftigen

Personalanforderungen des Unternehmens und bringt Transparenz in den konzernweiten Arbeitsmarkt. Auf der EADS-Plattform werden jährlich hunderttausende Bewerbungen eingereicht.

Diese im November 2006 eingeführte Recruitment-Plattform ist nun vollständig betriebsfähig. Das System wurde Ende 2006 dem HR-Bereich übergeben und am 30. Januar 2007 für Kandidaten im internen und externen Jobmarkt geöffnet. Dieses neue Recruiting-Hilfsmittel reagiert auf den Arbeitskräftebedarf der Gesellschaft und garantiert allen Geschäftsbereichen Transparenz und Integration auf einer allgemeinen Plattform.

#### Praktika und Eintrittsmöglichkeiten

Mit mehr als 5.000 **Praktika**, die jedes Jahr in Europa angeboten werden, bietet die EADS den Studenten sowohl wertvolle technische und persönliche Erfahrung als auch die einzigartige Möglichkeit, einen Einblick in die Welt der Technik zu erhalten. Die meisten der von der EADS angebotenen Praktika richten sich an Studenten der Luft- und Raumfahrttechnologie, Elektronik, Informationstechnologie, Finanzen oder des Managements.

Um die persönlichen Kenntnisse und Fähigkeiten ihrer früheren Trainees zu fördern, hat die EADS das **Juniors Programm** entwickelt, um mit allen EADS-Praktikanten in Kontakt zu bleiben, sodass die EADS hochmotivierte Praktikanten behalten und anwerben kann.

Eine Vielzahl anderer Gelegenheiten (je nach nationalen Bestimmungen und Grundsätzen), die berufliche Weiterbildungs- und Scholarship-Programme einschließen, stehen Studenten ebenfalls zur Verfügung.

Um die Integrationsanstrengungen zu steigern, wurden unternehmensintern spezielle Rekrutierungs- und Entwicklungsprogramme geschaffen, die zur kontinuierlichen Entwicklung der EADS-Belegschaft beitragen sollen. Ein neues Programm mit der Bezeichnung PROGRESS (PROfessional Graduate Entry Support Scheme – Eintrittsunterstützungsplan für akademische Fachkräfte) bietet neben Mobilität innerhalb der EADS-Gruppe auch erste herausfordernde Arbeitseinsätze für talentierte rekrutierte Mitarbeiter. Das Recruitment begann im Oktober 2007. Fünfzig ausgewählte Teilnehmer werden ab September 2008 die erste PROGRESS-Generation bilden.

Außerdem bewiesen die jungen Fachkräften mit Interesse an einer Position in Schlüsselbereichen wie Verkauf und Finanzen angebotenen EADS Entwicklungsprogramme (Financial Management Development Programme and Advanced Marketing and Sales Programme) nun ihre Wirksamkeit.

Gliederung der Mitarbeiter nach Qualifizierung	2007 In Prozent	2006 In Prozent	2005 In Prozent
Universität (4 Jahre und mehr)	24,5	24,4	24
Universität (bis zu 3 Jahren)	19,4	19,3	18,9
Höhere Berufsschule	8,7	9,9	11,3
Berufsschule	42,9	40,9	41,5
Allgemeine Schulbildung	4,5	5,5	4,3

## Entwicklung und Training

Für die EADS-Mitarbeiter/innen ist Entwicklung vorrangig.

Personalentwicklung beinhaltet auch **Schulung**.

Die Schulungskosten der EADS belaufen sich pro Jahr auf etwa 4% der Lohnkosten (über € 15 0 Mio.). Die EADS schult jedes Jahr mehr als 70.000 Angestellte in 2,5 Millionen Unterrichtsstunden.

Um die Effizienz dieser bedeutenden Investition zu verbessern, hat die EADS ein Learning Directorate geschaffen, mit dem Ziel bessere Ausbildungsprogramme zu gestalten, für den Austausch interner Ressourcen, sowie für ein pro-aktiveres Verhalten in diesem Bereich und die Schaffung von Mehrwert für das Geschäft. Das Learning Directorate wird vom Leiter Leadership Development and Learning der EADS kontrolliert.

- Eine der Entscheidungen dieses Directorates war Gründung eines „*Shared College*“, das der Ort sein wird, an dem alle Geschäftsbereiche gemeinsame Ausbildungsprogramme besuchen und dieselben Ressourcen, einschließlich interner Auszubildner, nutzen werden. Das 2006 gegründete „*Shared College*“ bot im Jahr 2007 seine ersten Programme an und wird rasch ausgebaut werden, um den Bedürfnissen der EADS gerecht zu werden. Die ersten vorgesehenen Programme am College widmen sich dem Thema Qualität, dem System-Engineering und dem Programm-Management.
- Der gleichen Richtung folgend hat sich die EADS entschieden, ein Leadership Modell zu schaffen, das auf 6 Grundsätzen basiert, die den erfolgreichen Weg der Führung und des Managements innerhalb der EADS aufzeigen. Das Modell wird mit Instrumenten wie einem spezifischen 360°- Feed-Back-Prozess oder Entwicklungszentren verwendet.
- Die im Jahr 2000 als EADS-Unternehmensuniversität gegründete CBA für die Förderung der derzeitigen Führungskräfte und die Vorbereitung der nächsten Generation an Führungskräften hat einige ihrer Programme auf die Vorbereitung von Führungskräften der EADS auf die Internationalisierung, Verbesserung und Innovation konzentriert.

Im Jahr 2007 hat das Centre for Executive Education der EADS (am Standort Villepreux) in der Nähe von Bordeaux mehr als

1.300 Gäste im dritten Jahr empfangen (gegenüber 2006 ein Zuwachs um 30%). Dieses Zentrum steht der ganzen Gruppe bei Versammlungen des Top-Managements, Bildungsveranstaltungen und Seminaren für Führungskräfte zur Verfügung.

Im Hinblick auf die Förderung von Innovationen und die Stärkung der technischen Kompetenz war 2007 ein wichtiges Jahr für die EADS. In diesem Jahr wurden wesentliche Maßnahmen implementiert:

- Die **Gründung des EADS Hall of Fame Award** (Siehe „2.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen – Innovationsstrategie“).

Die Preisverleihung fand im Pariser La Cité des Sciences statt. Es nahmen 160 Mitarbeiter mit ihren Partnern und Managern teil. Zwei Ehrengäste, die berühmten Rugby-Spieler von Le Stade Toulousain, Fabien Pelous und Byron Kelleher, zeigten eine interessante Parallele zwischen Rugby, Teamgeist und Innovation auf. Der Hauptnutzen dieser Hall of Fame sind eine starke Anerkennung von Talenten und eine gute Möglichkeit, gute Verfahren auf allen Konzernebenen festzustellen und zu teilen, und gleichzeitig deren Schutz über die Einreichung entsprechender Patente zu fördern.

- Die **vollständige Einbeziehung der Expertenrichtlinie**. Da die EADS das technische Fachwissen als ihren größten Aktivposten versteht, hat sie spezielle Richtlinien für Ingenieure entwickelt, die entscheidend sind für die Beibehaltung des Wettbewerbsvorteils der EADS durch R&T-Entwicklungen. Bei dem Ziel, attraktive Karrierewege für Ingenieure zu entwerfen, sehen die Unternehmensgrundsätze ebenso Entwicklungsprogramme vor, die auf spezielle Anforderungen der Ingenieure zugeschnitten sind. Die im Jahr 2005 entwickelte Expertenrichtlinie tritt nun in eine Reifungsphase ein. In den wichtigsten technischen Disziplinen des Konzerns – so etwa Aerodynamik, Verbundstoffe und Systeme an Bord – sind nun die Experten nominiert. Die Zielsetzung ist es, Ingenieure in ihrer technischen Karriere zu entwickeln und zu halten bzw. sie für eine solche zu sensibilisieren, und nicht zuletzt, eine Verstärkung der Rollen in der Organisation: technische Beratung, Innovation, Wissensmanagement, Rechte am geistigen Eigentum.

Strategisch betrachtet ist die Expertenrichtlinie auch eine Maßnahme, das Expertenportfolio der EADS über zwei Mittel zu sichern: das Heranziehen neuer Experten für neue Technologien und den Transfer von Kompetenzen ausscheidender Experten.

### Mobilität

Den Angestellten der EADS wird auch eine große Auswahl an Mobilitätsmöglichkeiten geboten. Mobilität bei der EADS bedeutet Mobilität bei Funktionen, Geschäftseinheiten und -bereichen in ihren vier Herkunftsländern Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien, sowie auch Beschäftigung in Regionen wie den USA oder Asien.

Zum 30. Juni 2007 befanden sich knapp 2.200 EADS-Mitarbeiter im Auslandseinsatz (expatriates), davon arbeiteten 75% in einem der europäischen Länder.

### Vergütung

Die gesamte Lohnsumme belief sich im Jahr 2007 auf € 9,08 Mrd. (Siehe „Teil 1/1.2. Jahresabschlüsse“ – Anmerkung 7).

### Gewinnbeteiligungsverfahren

Die Vergütungspolitik der EADS ist eng an das Erreichen von individuellen und Gesellschaftszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch den Gesamtkonzern gebunden. Im Jahr 2007 wurde ein „Performance und Restricted Share Programm“ für den Führungsstab der Gruppe (siehe „Teil 1/2.3.3 Langfristige Leistungspläne“) eingerichtet.

Das ursprünglich für Juni 2006 geplante Mitarbeiterangebot fand im März 2007 statt (siehe „Teil 1/2.3.2.2 „Mitarbeiterbeteiligungspläne“).

Seit 2005 folgen die Gewinnbeteiligungsprogramme, die jetzt bei der EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien eingeführt werden, gemeinsamen Richtlinien der Gruppe, um eine übereinstimmende Anwendung in diesen vier Ländern sicherzustellen.

### 2.4.3.5 Beziehung zu Arbeitnehmern: Ein proaktiver Dialog

#### Richtlinien

- „Die EADS unterstreicht ihre Auffassung, dass ein anhaltender und qualitativ hochwertiger Austausch mit Mitarbeitern für die Gruppe von größter Bedeutung ist. Vor allem der Europäische Betriebsrat („EWC“) ermöglicht den proaktiven und flüssigen Dialog mit Arbeitnehmervertretern.“

- Die EADS gewährleistet, dass die Angestellten in allen Geschäftseinheiten auf konstruktive Weise eingebunden werden. Dadurch bleibt ein angemessener Ausgleich zwischen den Interessen der Angestellten und den -wirtschaftlichen Zielen der Gruppe erhalten.“

### Durchführung und Best Practices

#### Europäischer Betriebsrat

Am 23. Oktober 2000, in einer frühen Phase der Gründung des EADS-Konzerns, haben das Zentralmanagement und Arbeitnehmervertreter der Gewerkschaften und des Betriebsrats der EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Vereinigtes Königreich einen Vertrag zur Gründung eines Europäischen Betriebsrats (EWC) unterzeichnet.

- Der EWC trifft sich zweimal pro Jahr zum Austausch von Informationen und zur Beratung über die geschäftlichen Entwicklungen und die Aussichten des Konzerns.
- Der EWC umfasst auch einen Wirtschaftsausschuss, der sich viermal pro Jahr versammelt und sich auf wirtschaftliche Angelegenheiten konzentriert.
- In den verschiedenen Geschäftsbereichen wie Airbus, Eurocopter, Astrium und EADS DS wurden auch europäische Unterausschüsse gegründet, die das Modell des EADS EWC nachahmen.

Dem ursprünglichen Vertrag zur Gründung des EWC wurden zwei im Juni 2007 vom EADS-Zentralmanagement und dem EADS EWC abgeschlossene Verträge hinzugefügt:

- Eine Vertrag über die Einrichtung von Regeln zur Informationskonsultation über die EADS-Strategie und Implementierung von weltweiten industriellen Projekten des Konzerns.
- Eine Vertrag über die Einrichtung von Regeln zur Vertraulichkeit von Informationen, die während der EWC-Veranstaltungen gegeben werden.

Nationale Ausschüsse ermöglichen in Frankreich, Deutschland und Spanien nach dem Subsidiaritätsprinzip den Dialog in Bezug auf nationale Angelegenheiten.

Im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Umstrukturierungsprogramms von Airbus und der Entwicklung der Organisation der EADS (wie beispielsweise die Shared Services) wurde neben dem rechtlichen Verfahren ein informeller Dialogprozess zwischen dem Personal und Gewerkschaftsvertretern vereinbart. Dies führt zu einer höheren Anzahl der ursprünglich geplanten Sitzungen und beim Aufbau der geschäftsbereichsübergreifenden Koordination und der

notwendigen Information für die Vorbereitung und die Implementierungsphasen.

### Internationale Rahmenvereinbarung

Im Kontext der Globalisierung der Aktivitäten der EADS und als Illustration des Prinzips eines kontinuierlichen Dialogs, schlossen die EADS-Gruppe und der europäische Betriebsrat der Gruppe im Juni 2005 eine internationale Rahmenvereinbarung ab. Mit dieser Vereinbarung haben die Unterzeichner ihre Zustimmung zu gemeinsamen Prinzipien und sozialen Standards zum Ausdruck gebracht, die sie als grundlegend ansehen, und die sie in den Ländern, in denen die Aktivitäten der EADS implementiert sind, weltweit fördern möchten. Damit haben die EADS und der Europäische Betriebsrat der Gruppe ihren starken Glauben zum Ausdruck gebracht, dass die soziale Verantwortung des Unternehmens ein Schlüssel für den langfristigen Erfolg ist.

Der Europäische (EMF) und der internationale Metallarbeiterverband (IMF) identifizieren sich mit diesen Grundsätzen und sind dementsprechend Mitunterzeichner der Vereinbarung.

Die Grundsätze der internationalen Rahmenvereinbarung sind auf die allgemeinen Richtlinien der IAO-Abkommen, die OECD-Richtlinien für Multinationale Unternehmen und die Global Compact-Prinzipien der UNO, die von der EADS im Oktober 2003 unterzeichnet wurde, abgestimmt und sie stimmen mit dem Verhaltenskodex überein.

Sie umfassen die Bereiche Chancengleichheit und Nicht-Diskriminierung hinsichtlich Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Umweltschutz, verurteilen Kinderarbeit, anerkennen das Prinzip der Koalitionsfreiheit und den Schutz von Gewerkschaftsrechten.

Die EADS erwartet, dass alle ihre Lieferanten diese Rahmenvereinbarung akzeptieren und anwenden.

### Überblick über die seit 2000 mit den Gewerkschaften/ Betriebsräten unterzeichneten Kollektivverträge/ Arbeitsvereinbarungen

EADS-Gruppen-Verträge wurden zu folgenden Themengebieten abgeschlossen:

- Einrichtung eines Europäischen Betriebsrats\*;
- Anbindung des Personals an den geschäftlichen Erfolg des Konzerns\*\*;
- Internationale Rahmenvereinbarung.
- In Deutschland wurden Tarifverträge abgeschlossen für Angelegenheiten wie Feiertagszuschläge, Weihnachtsgeld, Lohnfortzahlung im Krankheitsfall und Vorruhestand sowie Verträge mit dem Betriebsrat über Gewinnbeteiligung, Versicherungspakete, Betriebsrente, nachträgliche Vergütung für Frührentner, betriebliches Vorschlagswesen, Ausgleich von Familie und Arbeit, Behinderte und Zeiteinsparungssystem;
- In Frankreich wurden Gruppen-Verträge abgeschlossen für Angelegenheiten wie Beschäftigungsprobleme, Gewerkschaftsrechte und Gesellschaftsdialog, Vorruhestand, Ende der Berufslaufbahn, Kosten für Krankenversicherung, Koordinatoren für den französischen Betriebsausschuss und die Gewerkschaften, gleiche Berufschancen, kulturelle Vielfalt, Arbeitszeit, Ausbildung während der gesamten Karriere, neuer Rahmen für die Gesundheitsversicherung, Kompetenzmanagement;
- In Spanien befasst sich ein Tarifvertrag mit verschiedenen Themen wie Arbeitszeit und Organisation der Arbeit. Er umfasst auch Sozialleistungen wie: Zuschüsse für die Kinder der Mitarbeiter, öffentliche Verkehrsmittel, Ruhestand, Lebensversicherung, Darlehen, Ruhestandsankennung, Kantinen, Zuschüsse für die Arbeitnehmervertretung.

Es gilt festzuhalten, dass Kollektivverträge für Angelegenheiten, die in direktem Zusammenhang mit ihren spezifischen Sozialbereichen stehen, auf Ebene der Geschäftseinheit unterzeichnet werden können.

\* Vereinbarung über die Einrichtung eines Europäischen Betriebsrates und seiner Unterausschüsse zur Information und Beratung der Belegschaft zwischen EADS N.V. und ihren Arbeitnehmervertretern vom 23. Oktober 2000.

\*\* Konzernvereinbarung über die Implementierung eines Plans für die leistungsabhängige Vergütung innerhalb der EADS-N.V.-Gruppe zwischen den Personalleitern von EADS N.V. und dem Europäischen Betriebsrat vom 29. Juli 2004.

## 2.5 Gesellschaftliches Engagement

### 2.5.1 AUFRECHTERHALTUNG EINES OFFENEN DIALOGS MIT ALLEN GESCHÄFTSPARTNERN DER EADS

#### 2.5.1.1 Richtlinie

*„Als eines der größten europäischen Unternehmen ist sich die EADS ihrer Verantwortung bewusst und bereit, in den Ländern, in denen die EADS tätig ist, ihren Beitrag in Sachen Kultur, Ausbildung und Soziales zu leisten. Die EADS beabsichtigt, vor allem die Projekt-Partnerschaften mit Hochschulen und Forschungszentren z.B. durch die EADS-Forschungstiftung zu verstärken.“*

*Die EADS tut alles, um einen offenen Dialog mit allen Geschäftspartnern der EADS aufrechtzuerhalten und gibt im Rahmen ihrer Verpflichtungen klare Antworten, wenn sie nach Erklärungen gefragt wird.“*

#### 2.5.1.2 Organisation

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

Die EADS hat Richtlinien für Spenden (Verantwortungsbereich des EADS Corporate Secretary) und Sponsoring (Verantwortungsbereich von EADS Corporate Communications) implementiert, in denen Kriterien für die Gewährung von Förderungen für Projekte festgelegt werden.

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

#### 2.5.1.3 Durchführung und Best Practices

##### Sponsoring und Spenden

Im Jahr 2007 hat die EADS zu sozialen, kulturellen, sportlichen oder bildungstechnischen Projekten Beiträge in Höhe von über € 2 Mio. geleistet (in diesem Betrag sind Beiträge an die EADS Stiftung für Forschung und ähnliche CTO-Programme nicht enthalten).

Wie in der Vergangenheit wird ein spezieller Fokus auf branchenbezogene Initiativen und wissenschafts- und bildungsorientierte Projekte gerichtet. Ein paar Beispiele:

Die EADS finanzierte Stipendien für Studenten an britischen Hochschulen im letzten Jahr ihres Master-Studiums in Luftfahrttechnik; das Unternehmen beteiligte sich an der Veranstaltung „C Génial“, die darauf abzielt, wissenschaftliche und technische Kenntnisse bei den Generationen zu fördern; der Konzern war als Partner an den Feiern zum 50-jährigen Bestehen der EU in Berlin beteiligt, wo er F&E-Themen vorstellte; die EADS ist außerdem ein ständiger Partner des London Science Museums. Die Eröffnung der generalüberholten Raumfahrtabteilung im Jahr 2007 mit Unterstützung der EADS und Astrium illustriert diese erfolgreiche Partnerschaft.

Darüber hinaus trägt die EADS ebenfalls zu humanitären Maßnahmen bei, indem sie Ausrüstungen spendet bzw. schenkt oder auch – sofern erforderlich – Lufttransportkapazitäten zur Verfügung stellt. Unter anderem hat die EADS mit „Aviation sans Frontières“ („ASF“), eine Non-Profit-Organisation in Frankreich, Deutschland und Spanien, einer humanitären Organisation, die Lufttransporte insbesondere für schwer kranke Kinder organisiert, eine langfristige Partnerschaft abgeschlossen. Im Jahr 2007 wurde in dem einzigen bisher noch nicht abgedeckten Heimatland der EADS, Großbritannien, eine ASF-Niederlassung gegründet. Alle in der Satzung vorgesehenen Leistungen wurden im Laufe des Jahres bereits erbracht: Wings of Smile, Begleitung von Kindern und Transport von medizinischen Gütern. Zu den Meilensteinen von 2007 gehören: Gemeinsame Missionen mit der deutschen Luftfahrt Ohne Grenzen und der britischen (Aviation Without Borders) Niederlassung nach dem Auhurst-Erdbeben in Peru und nach den Überflutungen im Juli 2007 in Bangladesh und die Partnerschaft von Airbus mit ASF Frankreich bei der ersten Wings of Smile-Mission im Dezember, bei der Airbus einen A320-Flug für behinderte Kinder organisierte. Die Partnerschaft mit dem ASF-Netzwerk wurde anlässlich des Sommerfests des deutschen Bundespräsidenten vorgestellt, an dem die EADS als Sponsor beteiligt war. Die EADS hat ebenfalls wie bereits in der Vergangenheit einen erheblichen Beitrag zum RAF Charitable Trust geleistet, indem sie das Royal International Air Tattoo sponsorte.

Die EADS ermutigt ihre Mitarbeiter, die selbst aktiv und eigenverantwortlich an lokalen Initiativen teilnehmen, die zur gesamten Entwicklung der lokalen Gemeinschaften beitragen.

##### Dialog mit den Geschäftspartnern

Die EADS steht kritischen Stimmen stets offen gegenüber und begrüßt konstruktive Beiträge. Die Gruppe setzt alles daran

einen offenen Dialog mit allen Geschäftsinteressenten zu führen, die zusätzliche Informationen zum Geschäft der EADS, den Betriebsabläufen oder den CSR-Aktivitäten wünschen.

Damit die Geschäftsinteressenten und die Aktionäre die aktuellsten Informationen erhalten, kommuniziert die Gruppe für die proaktiv mit den Nachhaltigkeits-Rating-Agenturen. Die EADS strebt eine kontinuierliche Verbesserung der

Integration der CSR im Tagesgeschäft an. Um dieses Ziel zu erreichen, trägt die Analyse der Agenturen zu den Anstrengungen des Konzerns bei, die Stärken und Schwächen zu beurteilen und mögliche Lücken in der CSR-Berichterstattung aufzuzeigen. Sie liefern auch einen Hinweis auf die Benchmark-Positionierung der EADS innerhalb der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, die, bezogen auf das CSR-Reporting, derzeit hinter anderen Branchen zurückliegt.

## 2.5.2 BERÜCKSICHTIGUNG VON INTERESSEN DER ALLGEMEINHEIT IN DER GLOBALEN STRATEGIE DER EADS

### 2.5.2.1 Richtlinien

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

### 2.5.2.2 Organisation

Zu Anfang 2008 wurde eine neue Organisation eingerichtet, die die EADS Vision 2020 erfüllen soll; insbesondere soll sie ein besseres Gleichgewicht der EADS-Präsenz zwischen Europa und dem Rest der Welt schaffen. In der Strategie- und Marketingorganisation wurde die Unternehmensabteilung International Development – Internationale Entwicklung eingerichtet, um die Entwicklungsaufgaben bei Verkauf und Industrie zu integrieren.

### 2.5.2.3 Durchführung und Best Practices

Die EADS betreibt die internationale Entwicklung über die Gründung von Werken und Engineering-Zentren in strategischen Ländern sowie mit den Akquisitionen von oder Partnerschaften mit Unternehmen der örtlichen Wirtschaft. Auch im Jahr 2007 konnte in all diesen Bereichen viel erreicht werden.

Airbus eröffnete im Lauf des Jahres 2007 neue Engineering-Zentren in den USA (Mobile) und in Indien (Bangalore). Beide

Zentren werden bis Ende 2008 jeweils mehr als 100 qualifizierte örtliche Ingenieure einstellen. 2007 war auch das Jahr, in dem die Endmontagelinie für den A320 in China in Betrieb genommen wurde. Ein weiteres Beispiel für die weltweite industrielle Präsenz der EADS ist die Entscheidung, eine C212-Endmontagelinie in Brasilien einzurichten.

Airbus eröffnete am 2. April 2007 ein Engineering-Zentrum in Indien (Bangalore). Zweck dieses Zentrums, das schließlich mehr als 250 örtliche Ingenieure beschäftigen wird, ist es, bei Airbus ein Pfeiler der Spitzenleistung für Advanced Methods & Simulation Tools in den Bereichen Flugphysik, Struktur, Systeme und Tests zu werden. Zu Jahresende 2007 beschäftigte das Zentrum in Bangalore bereits rund 30 geschulte indische Ingenieure und wird im Lauf des Jahres 2008 mehr als doppelt so viele beschäftigen. Nach einer dreimonatigen Schulung im europäischen Konstruktionsbüro von Airbus erbringen die indischen Ingenieure in Bezug auf bestehende und künftige Programme von Airbus Arbeitsgesamtleistungen mit hohem Mehrwert. Die Qualität der Leistungen entspricht absolut den von Airbus aufgestellten weltweiten Standards.

In den USA will EADS North America ihre Investition erhöhen, ihre industrielle Präsenz ausdehnen, hochwertige Arbeitsplätze schaffen und weltweit führende Technologien und Produkte auf den amerikanischen Markt bringen. Darüber hinaus leistet EADS North America als verantwortungsbewusstes Unternehmen dort Beiträge zu Vereinigungen und Einrichtungen, wo ihre Mitarbeiter leben und arbeiten.

Airbus implementiert eine örtliche Mitarbeiter-Management-Strategie, die die Qualität des Arbeitsumfelds und die beruflichen Weiterentwicklungsmöglichkeiten für örtliche Mitarbeiter begünstigt. Der Erfolg dieser Strategie zeigt sich besonders in den Mitarbeiterabgangszahlen, die auch ein Jahr nach Aufnahme des Betriebs praktisch null sind.



# Allgemeine Angaben 3 über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

<b>3.1</b>	<b>Allgemeine Angaben über die Gesellschaft</b>	<b>96</b>	<b>3.3</b>	<b>Aktienbesitz und Stimmrechte</b>	<b>110</b>
3.1.1	HANDELS- UND FIRMENNAMEN SOWIE EINGETRAGENER SITZ DER GESELLSCHAFT	96	3.3.1	AKTIONÄRSSTRUKTUR	110
3.1.2	RECHTSFORM	96	3.3.2	BEZIEHUNGEN ZWISCHEN DEN HAUPTAKTIONÄREN	112
3.1.3	GELTENDES RECHT	96	3.3.3	ART DER AKTIEN	118
3.1.4	GRÜNDUNGSDATUM UND VORGESEHENE DAUER DER GESELLSCHAFT	100	3.3.4	ÄNDERUNG DER KAPITALVERHÄLTNISSE SEIT GRÜNDUNG DER GESELLSCHAFT	118
3.1.5	SATZUNGSGEMÄSSER GEGENSTAND DER GESELLSCHAFT	100	3.3.5	PERSONEN MIT BEHERRSCHENDEM EINFLUSS AUF DIE GESELLSCHAFT	119
3.1.6	HANDELS- UND GESELLSCHAFTSREGISTER	100	3.3.6	VEREINFACHTE STRUKTUR DER EADS-GRUPPE	120
3.1.7	EINSICHTNAHME IN GESELLSCHAFTSUNTERLAGEN	100	3.3.7	ERWERB EIGENER AKTIEN DURCH DIE GESELLSCHAFT	122
3.1.8	GESCHÄFTSJAHR	100	<b>3.4</b>	<b>Dividenden</b>	<b>126</b>
3.1.9	VERWENDUNG UND AUSSCHÜTTUNG VON GEWINNEN	101	3.4.1	SEIT GRÜNDUNG DES UNTERNEHMENS AUSGESCHÜTTETE DIVIDENDEN UND BARAUSSCHÜTTUNGEN	126
3.1.10	AKTIONÄRSVERSAMMLUNG	101	3.4.2	DIVIDENDENPOLITIK DER EADS	127
3.1.11	MITTEILUNGSPFLICHTEN BEZÜGLICH BETEILIGUNGEN	103	3.4.3	NICHT EINGEFORDERTE DIVIDENDEN	127
3.1.12	OBLIGATORISCHES ÜBERNAHMEANGEBOT	104	3.4.4	BESTEuerung	127
<b>3.2</b>	<b>Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals</b>	<b>107</b>	<b>3.5</b>	<b>Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren</b>	<b>129</b>
3.2.1	ÄNDERUNGEN DES GRUNDKAPITALS ODER DER MIT DEN AKTIEN VERBUNDENEN RECHTE	107			
3.2.2	AUSGEgebenES GRUNDKAPITAL	107			
3.2.3	GENEHMIGTES KAPITAL	107			
3.2.4	WERTPAPIERE, DIE ZUGANG ZUM KAPITAL DER GESELLSCHAFT GEWÄHREN	107			
3.2.5	ÄNDERUNGEN DES AUSGEgebenEN KAPITALS SEIT GRÜNDUNG DER GESELLSCHAFT	109			

## 3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

### 3.1.1 HANDELS- UND FIRMENNAMEN SOWIE EINGETRAGENER SITZ DER GESELLSCHAFT

**Handelsname:** EADS

**Geschäftssitz (statutaire zetel):** Amsterdam

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

**Tel.:** +31.20.655.48.00

**Eingetragener Sitz der Gesellschaft:** Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Niederlande

**Fax:** +31.20.655.48.01

### 3.1.2 RECHTSFORM

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

Als weltweit tätige Gesellschaft handelt die EADS in den einzelnen Ländern entsprechend den dort geltenden gesetzlichen Vorschriften.

### 3.1.3 GELTENDES RECHT

Die Gesellschaft unterliegt dem niederländischen Recht, insbesondere dem Buch 2 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches und ihrer Satzung (nachstehend „**Satzung**“ genannt). Die Aktien der Gesellschaft sind an der Euronext Amsterdam im gehandelten, aber nicht notierten Segment zum Handel zugelassen.

Die Gesellschaft unterliegt verschiedenen Rechtsvorschriften des Niederländischen Gesetzes zur Überwachung des Effektenhandels (*Wet op het financieel toezicht*, „**WFT**“). Diese Bestimmungen werden nachstehend zusammengefasst.

Gemäß Paragraph 5:60 des WFT müssen bestimmte Personen, die innerhalb der Gesellschaft Führungsverantwortung tragen, und wenn anwendbar, mit diesen Personen eng verbundene Personen (zusammen „**Insider**“ wie unten definiert) die niederländische Aufsichtsbehörde für Finanzmärkte (Autoriteit Financiële Markten (die „**AFM**“)) über alle Transaktionen, die auf eigene Rechnung vorgenommen werden und in Zusammenhang mit Aktien der Gesellschaft oder mit Derivaten oder anderen an sie gebundenen Finanzinstrumenten stehen, in Kenntnis setzen. Die Nichteinhaltung der Vorschriften des WFT ist prinzipiell eine Straftat, die in den Niederlanden mit Geldstrafen und Bußgeldern geahndet wird.

Zu den „**Insidern**“ gehören insbesondere (i) Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee der

Gesellschaft, (ii) bestimmte Führungspersonen, (iii) Personen, die mit den unter (i) und (ii) erwähnten Personen eng verbunden sind (einschließlich ihrer Ehegatten, unterhaltsberechtigten Kinder und anderer Verwandte, die im selben Haushalt leben), und (iv) juristische Personen, Treuhänder sowie Partnerschaften, deren Führungsverantwortlichkeiten von den unter (i), (ii) oder (iii) aufgeführten Personen wahrgenommen werden, oder die von einer solchen Person direkt oder indirekt kontrolliert werden, oder die zugunsten einer solchen Person gegründet wurden, oder deren wirtschaftliche Interessen denjenigen solcher Personen im Wesentlichen gleichgestellt sind.

Gemäß niederländischem Recht hat die EADS bestimmte interne Vorschriften gegen Insider-Geschäfte (nachstehend „**Insidergeschäftsvorschriften**“ genannt) erlassen, damit die Geheimhaltung wichtiger Firmeninformationen, die Transparenz des Handels in Aktien der EADS und die Befolgung der Regeln der EADS in Bezug auf den Handel mit Aktien der EADS mit den Vorschriften in Bezug auf den Aktienhandel in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien gewährleistet sind (Beispiele bezüglich der Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee in den Niederlanden, Deutschland, Spanien und Frankreich finden sich unter „3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen – Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee“). Gemäß den

Insidergeschäftsvorschriften sind (i) allen Mitarbeitern und Directors Transaktionen mit Aktien der EADS bzw. Aktienoptionen untersagt, wenn sie über Insiderinformationen verfügen, und (ii) dürfen bestimmte Personen nur innerhalb sehr begrenzter Zeiträume mit Aktien der EADS oder Aktienoptionen handeln und haben im Hinblick auf bestimmte Transaktionen spezifische Informationsverpflichtungen gegenüber dem von der Gesellschaft benannten Beauftragten für die Einhaltung der internen Insider-Vorschriften und gegenüber der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde. Die aktuelle Version der Insidergeschäftsvorschriften (Stand 1. Januar 2007) ist auf der Webseite der Gesellschaft verfügbar.

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

Gemäß Artikel 5:59 Paragraf 7 des WFT muss die Gesellschaft eine Liste aller Personen führen, die im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses oder in anderer Weise für sie arbeiten und Zugang zu Insiderinformationen haben. Nach französischem, deutschem und spanischem Recht existieren entsprechende Anforderungen.

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

### 3.1.3.1 Periodische Offenlegungspflichten

Gemäß der Richtlinie 2004/109/EG zur Harmonisierung von Transparenzanforderungen in Bezug auf Informationen über Emittenten, deren Wertpapiere zum Handel auf einem geregelten Markt zugelassen sind (die „**Transparenz-Richtlinie**“), muss die EADS bestimmte regelmäßige und aktuelle Informationen (die „**Vorgeschriebenen Informationen**“) offen legen. Diese Transparenz-Richtlinie musste bis spätestens 20. Januar 2007 von den Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft in die jeweilige nationale Gesetzgebung übernommen werden.

Gemäß der Transparenz-Richtlinie muss die EADS die vorgeschriebenen Informationen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft in einer Form bekannt geben, die in nicht diskriminierender Weise einen schnellen Zugang zu ihnen gewährleistet. Zu diesem Zweck kann die EADS einen professionellen Dienstleister (wire) einsetzen. Außerdem müssen die vorgeschriebenen Informationen gleichzeitig bei der zuständigen Finanzmarktaufsichtsbehörde hinterlegt werden. Danach muss die EADS sicherstellen, dass die

vorgeschriebenen Informationen während mindestens fünf Jahren öffentlich zugänglich sind.

Schließlich müssen vorgeschriebene Informationen für die zentrale Speicherung im Rahmen eines amtlich bestellten Systems zur Verfügung gestellt werden, das vom Emittenten des Herkunftsmitgliedstaates offiziell bezeichnet ist.

### Niederländische Vorschriften

Im Sinne der Transparenz-Richtlinie wird die Aufsicht über die EADS durch den Mitgliedstaat vorgenommen, in dem das Unternehmen seinen eingetragenen Firmensitz hat, das heißt, durch die Niederlande. Desweiteren ist die zuständige Finanzmarktaufsichtsbehörde, die für die Einhaltung der Compliance durch die EADS abschließend verantwortlich ist, die Finanzmarktaufsichtsbehörde der Niederlande, die AFM.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments haben die Niederlande Bestimmungen der Transparenz-Richtlinie in Bezug auf die Offenlegungspflichten über den Erwerb oder die Veräußerung von bedeutenden Beteiligungen oder bedeutender Anteile an Stimmrechten der Aktionäre (Siehe „3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen“) umgesetzt, aber nicht in Zusammenhang mit anderen Mitteilungspflichten.

Sobald die Transparenz-Richtlinie in den Niederlanden vollständig implementiert ist (voraussichtlich im Oktober 2008), muss die EADS eine Reihe regelmäßiger Veröffentlichungspflichten erfüllen, wie beispielsweise:

- Die Veröffentlichung eines Jahresfinanzberichts, zusammen mit einem Prüfbericht der von einem externen Wirtschaftsprüfer erstellt wurde, innerhalb von vier Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres;
- Die Veröffentlichung eines Halbjahresfinanzberichts, der die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres abdeckt, innerhalb von zwei Monaten nach Ablauf der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres; und
- Die Veröffentlichung von Quartalsfinanzberichten.

Zusätzlich zu den Anforderungen der Transparenz-Richtlinie, gemäß Abschnitt 5:15 der Verordnung zur Überwachung des Effektenhandels (WFT), die sich aus der Implementierung der Richtlinie 2003/71/EG vom 4. November 2003 ergibt, kann die Gesellschaft ein Registrierungsdocument erstellen, um rechtliche und finanzielle Informationen zur Gesellschaft (Aktionärsstruktur, Geschäftstätigkeit, Management, jüngste Ereignisse, mögliche Entwicklungen und sonstige Finanzdaten) zu geben. Ein solches Registrierungsdocument muss zur Genehmigung bei der AMF eingereicht und nach der Genehmigung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. In der Praxis kann das Registrierungsdocument der Gesellschaft als Prospekt verwendet werden, wenn es durch ein Wertpapierangebot und eine von der AFM genehmigte Zusammenfassung ergänzt wird.

Zusätzlich und gemäß Abschnitt 5:24 der WFT – die sich ebenfalls aus der Implementierung der Richtlinie 2003/71/EG ergibt – muss die Gesellschaft mindestens jährlich eine Liste bestimmter Gesellschafts- und Finanzdokumente oder sonstiger Informationen, die sie während der letzten 12 Monate veröffentlicht oder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat, und Angaben dazu, wo diese beschafft werden können, zur Verfügung stellen (siehe „3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren“).

#### Französische Vorschriften

Da die Transparenz-Richtlinie in Frankreich am 20. Januar 2007 eingeführt wurde, besteht für die EADS keine weitere Pflicht mehr bestimmten Offenlegungspflichten gemäß den allgemeinen Vorschriften der *Autorité des marchés financiers* (die „AMF“) nachzukommen.

Entsprechend den in der Transparenz-Richtlinie verlangten Anforderung, vorgeschriebene Informationen in der Europäischen Gemeinschaft zu veröffentlichen, muss die EADS die gleichen Informationen wie im Ausland zur Verfügung stellen.

#### Deutsche Vorschriften

Seit die Transparenz-Richtlinie in Deutschland am 20. Januar 2007 umgesetzt wurde, besteht für die EADS nicht mehr die Pflicht, bestimmten deutschen Offenlegungspflichten gemäß dem deutschen Börsengesetz und der deutschen Börsenzulassungsverordnung nachzukommen.

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

Gemäß § 47 und § 48 der *Börsenordnung* der Frankfurter Wertpapierbörse führt die Notierung im *Prime Standard* des *regulierten Marktes* zu der Verpflichtung der Gesellschaft, einen konsolidierten Jahresabschluss sowie Quartalsberichte zu erstellen und zu veröffentlichen.

Außerdem ist die Gesellschaft aufgrund der Notierung im *regulierten Markt (Prime Standard)* verpflichtet, laufend zu Beginn jedes Geschäftsjahrs für das jeweilige Geschäftsjahr einen Unternehmenskalender zu erstellen. Die Gesellschaft ist zudem verpflichtet, mindestens einmal pro Jahr zusätzlich zur Bilanzpressekonferenz eine Analystenveranstaltung abzuhalten.

Die Gesellschaft hat, von bestimmten Ausnahmen abgesehen, die Zulassung von Aktien, die zu einem späteren Zeitpunkt

ausgegeben wurden, zum *regulierten Markt* der Frankfurter Wertpapierbörse zu beantragen (vgl. § 69 der deutschen Börsenzulassungsverordnung).

#### Spanische Vorschriften

Seit die Transparenz-Richtlinie im Rahmen einer Richtlinie im April bzw. Dezember 2007 rechtswirksam in die spanische Gesetzgebung übernommen wurde, ist die EADS künftig nicht mehr zur Einhaltung bestimmter Offenlegungspflichten gemäß dem spanischen Wertpapiergesetz verpflichtet, das in Form des Königlichen Erlasses 1362/2007 vom 19. Oktober 2007 eingeführt wurde.

In diesem Zusammenhang ist die Gesellschaft nicht mehr verpflichtet, ihren Jahresabschluss 2007 der CNMV vorzulegen. Die das Geschäftsjahr 2007 betreffenden Finanzinformationen für die Quartale und das Halbjahr hat die Gesellschaft der CNMV vorgelegt, sie ist jedoch nicht mehr verpflichtet, diese Informationen für ein Geschäftsjahr vorzulegen das am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnt.

#### 3.1.3.2 Laufende Offenlegungspflichten

In Übereinstimmung mit der Transparenz-Richtlinie beinhalten die vorgeschriebenen Informationen insbesondere Insiderinformationen, wie in Artikel 6 der Richtlinie 2003/6/EG zu Insidergeschäften und Marktmanipulation (die „*Marktmissbrauchsrichtlinie*“) definiert. Solche Informationen müssen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft verbreitet werden (siehe Einleitung zu Abschnitt „3.1.3.1 Periodische Offenlegungspflichten“).

Insider-Informationen sind präzise Informationen, die nicht öffentlich zugänglich gemacht worden sind und die direkt oder indirekt eine oder mehrere Emittenten von Finanzinstrumenten oder ein oder mehrere Finanzinstrumente betreffen, und die, wenn sie öffentlich gemacht wurden, geeignet wären, die Kursentwicklung solcher Finanzinstrumente oder den Kurs sich darauf beziehender derivativer Finanzinstrumente deutlich zu beeinflussen.

Insider-Informationen müssen den Märkten so rasch wie möglich offen gelegt werden. Es liegt aber in der Verantwortung des Emittenten, die öffentliche Bekanntgabe von Insider-Informationen zu verzögern, um so seine legitimen Interessen nicht zu beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung die Öffentlichkeit nicht irreführt und dass der Emittent in der Lage ist, die Vertraulichkeit dieser Information sicherzustellen.

#### Niederländische Vorschriften

Nach der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in holländisches Recht wird die EADS, wann immer sie Insiderinformationen

entsprechend den maßgeblichen Gesetzen offenlegt, sämtliche derartigen Informationen in der gesamten Europäischen Union offenlegen und zugänglich machen und diese Informationen (als Bestandteil der vorgeschriebenen Informationen) auch bei der AFM einreichen, die alle maßgeblichen Informationen in einem öffentlich zugänglichen Register verwahren wird.

### Französische Vorschriften

Mit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in die allgemeinen Vorschriften der AMF (die „**Allgemeinen Vorschriften der AMF**“) am 20. Januar 2007 aufgenommen wurde, haben die französischen Anforderungen an Insider-Informationen in Frankreich gemäß Artikel 223-1 et seq und gemäß den Allgemeinen Vorschriften der AMF ihre Anwendbarkeit für die EADS verloren.

Sämtliche, wie oben definierten Insider-Informationen werden in Frankreich über die Wege der Verteilung in der gesamten Europäischen Gemeinschaft verteilt, da dies im Rahmen des niederländischen Rechts bei der Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt wird, damit die in Frankreich und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

### Deutsche Vorschriften

Mit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Recht am 20. Januar 2007 haben die deutschen Anforderungen an die Veröffentlichung von Insider-Informationen gemäß Paragraph 15 des Wertpapierhandelsgesetzes ihre Anwendbarkeit für die EADS verloren.

Sämtliche wie oben definierten Insider-Informationen werden in Deutschland über die Berichtswege innerhalb der Europäischen Gemeinschaft verteilt, da dies im Rahmen des niederländischen Rechts bei der Einführung der Transparenz-Richtlinie geregelt wird, damit die in Deutschland und im Ausland bereitgestellten Informationen gleich sind.

### Spanische Vorschriften

Gemäß Artikel 82 des spanischen Wertpapiergesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten („**ein maßgebliches Ereignis**“), so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Alle derartigen maßgeblichen Ereignisse müssen der CNMV, gleichzeitig mit ihrer Verbreitung auf anderen Wegen, angezeigt werden, sobald die maßgebliche Tatsache bekannt ist, die maßgebliche Entscheidung getroffen oder der maßgebliche Vertrag ausgefertigt wurde. Die Gesellschaft kann, auf eigene Verantwortung, die Veröffentlichung eines maßgeblichen

Ereignisses verzögern, wenn sie der Ansicht ist, dass eine solche Veröffentlichung ihre legitimen Interessen beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass eine solche Unterlassung der Veröffentlichung für die Öffentlichkeit nicht irreführend ist, und dass die Gesellschaft in der Lage ist, die Vertraulichkeit der maßgeblichen Information zu gewährleisten. Trotzdem hat die Gesellschaft die CNMV umgehend zu informieren, wenn sie sich zu einer Verzögerung der Veröffentlichung eines maßgeblichen Ereignisses entscheidet. Darüber hinaus muss die Gesellschaft gemäß spanischem Wertpapiergesetz Einzelheiten aller maßgeblichen Ereignisse auf ihrer Webseite bekannt geben.

Die Gesellschaft muss sich bemühen, die gleichzeitige Offenlegung der maßgeblichen Informationen für alle Arten von Anlegern in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in welchen sie an einer Börse notiert ist, zu gewährleisten.

Entsprechend dem spanischen Wertpapiergesetz und laut ihren sich weiter entwickelnden Regeln und Richtlinien ist die Gesellschaft verpflichtet:

- (i) über eine Geschäftsordnung des Board of Directors zu verfügen, die bei der CNMV eingereicht und auf der Webseite der Gesellschaft veröffentlicht werden muss;
- (ii) eine Beschreibung der entsprechenden niederländischen Rechtsvorschriften und der Satzungen der Gesellschaft, die die Vorgehensweise bei Hauptversammlungen regeln, bei der CNMV einzureichen und diese Beschreibung auf der Webseite zu veröffentlichen;
- (iii) eine Webseite zu unterhalten, die zumindest die in den spanischen Richtlinien vorgeschriebenen Informationen enthält;
- (iv) jährlich einen Corporate Governance Bericht (der „**Jährliche Corporate Governance Bericht**“) bei der CNMV einzureichen; und
- (v) hinsichtlich der Bestimmungen in den Aktionärsverträgen, die sich auf die Ausübung der Stimmrechte auf Aktionärsversammlungen beziehungsweise Einschränkungen oder Bedingungen hinsichtlich der freien Übertragbarkeit von Aktien oder Wandelschuldverschreibungen beziehen, (a) vorausgesetzt die Gesellschaft ist Teil des Aktionärsvertrags, die diese Bestimmungen sodann als relevantes Ereignis veröffentlicht, solche Bestimmungen bei der CNMV einzureichen, (b) die Bestimmungen auf der Webseite der Gesellschaft zu veröffentlichen, es sei denn, die CNMV befreit die Gesellschaft von dieser Verpflichtung und (c) Einzelheiten dieser Vorschriften im Jährlichen Corporate Governance Bericht darzulegen.

### 3.1.4 GRÜNDUNGSDATUM UND VORGESEHENE DAUER DER GESELLSCHAFT

Die Gesellschaft wurde am 29. Dezember 1998 auf unbestimmte Dauer gegründet.

### 3.1.5 SATZUNGSDEMÄSSER GEGENSTAND DER GESELLSCHAFT

Gemäß Artikel 2 der Satzung besteht der Unternehmensgegenstand der EADS darin, Beteiligungen an in den folgenden Bereichen tätigen juristischen Personen, Personengesellschaften, Unternehmensverbänden und Unternehmen zu halten, zu koordinieren, zu verwalten, zu

finanzieren, Haftung für sie zu übernehmen, Sicherheiten zu leisten und deren Verbindlichkeiten abzusichern:

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

### 3.1.6 HANDELS- UND GESELLSCHAFTSREGISTER

Die Gesellschaft ist im Register der Handelskammer Amsterdam (Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam) unter der Nummer 24288945 eingetragen.

### 3.1.7 EINSICHTNAHME IN GESELLSCHAFTSUNTERLAGEN

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

Gemäß den Artikeln R. 123-115, R. 123-116 und R. 123-117 des französischen Handelsgesetzbuches ist eine beglaubigte Kopie einer Übersetzung der Satzung ins Französische beim *Grefte des Tribunal de Commerce* von Paris hinterlegt worden. Sie ist auch bei der Hauptniederlassung der EADS in Frankreich erhältlich (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, Frankreich, Tel.: + 33 1 42 24 24 24). Bei Änderungen der Satzung wird eine überarbeitete beglaubigte Kopie einer

Übersetzung ins Französische beim *Grefte des Tribunal de Commerce in Paris* hinterlegt und wird auch bei der Hauptniederlassung der EADS in Frankreich erhältlich sein.

In Deutschland ist die Satzung bei der Hauptniederlassung der EADS in Deutschland erhältlich (Willy-Messerschmitt-Str., Tor 1, 81663 München, Deutschland, Tel.: + 49 89 60 70).

In Spanien ist die Satzung bei der CNMV und der Hauptniederlassung der EADS in Spanien (Avda. Aragón 404, 28022 Madrid, Spanien, Tel.: 00 34 91 585 7 0 00) erhältlich.

### 3.1.8 GESCHÄFTSJAHR

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

## 3.1.9 VERWENDUNG UND AUSSCHÜTTUNG VON GEWINNEN

### 3.1.9.1 Dividenden

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

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

Die Dividendenfestsetzung, eine Abschlagsdividende oder eine andere Ausschüttung an die Aktionäre muss diesen binnen sieben Tagen nach einem solchen Beschluss mitgeteilt werden. Festgesetzte Dividenden sind innerhalb von vier Wochen nach der Dividendenfestsetzung auszuzahlen, es sei denn, das Board

of Directors hat ein anderes Datum vorgeschlagen und die Aktionärsversammlung hat hierzu ihre Zustimmung erteilt.

Dividenden, Abschlagsdividenden oder sonstige Ausschüttungen werden per Banküberweisung auf die Bank- oder Girokonten überwiesen, die der Gesellschaft von den Aktionären oder in deren Namen innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach der Bekanntmachung der Dividendenausschüttung schriftlich mitgeteilt wurden.

### 3.1.9.2 Rechte bei Auflösung der Gesellschaft

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

## 3.1.10 AKTIONÄRSVERSAMMLUNG

### 3.1.10.1 Einberufung von Aktionärsversammlungen

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

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

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

Aktionärsversammlungen finden in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam oder *Haarlemmermeer* (Schiphol Flughafen) statt. Das Board of Directors kann beschließen, dass die Aktionäre auch von anderen in der Einberufung genannten Orten an der Aktionärsversammlung per Video-Konferenz oder über andere elektronische Medien teilnehmen können.

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

Anträge gemäß vorstehendem Absatz müssen schriftlich eingereicht werden. Das Board of Directors kann beschließen, dass der Begriff „schriftlich“ auch elektronisch aufgezeichnete Anträge umfasst.

### 3.1.10.2 Recht zur Teilnahme an Aktionärsversammlungen

Jeder Inhaber von einer oder mehr Aktien kann an Aktionärsversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben. Siehe „3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten“.

Ein Aktionär oder eine andere Person, die berechtigt ist, an der Aktionärsversammlung teilzunehmen, kann sich durch mehr

als einen Bevollmächtigten vertreten lassen, vorausgesetzt, dass nur ein Bevollmächtigter pro Aktie benannt wird.

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so kann das Board of Directors in der Einberufung bestimmen, dass diejenigen Personen an der Aktionärsversammlung teilnehmen, das Wort ergreifen und sich an der Abstimmung beteiligen können, die an dem in der Einberufung bestimmten Datum zur Ausübung dieser Rechte autorisiert und als solche in dem zu diesem Zweck erstellten Aktionärsregister eingetragen sind, unabhängig davon, wer dazu autorisiert ist, diese Rechte am Tag der Aktionärsversammlung auszuüben.

Alle Personen, die berechtigt sind, die oben genannten Rechte (entweder persönlich oder aufgrund einer schriftlichen Vollmacht) auszuüben und die in einer Weise an der Aktionärsversammlung von einem anderen Ort aus teilnehmen, dass der oder die Versammlungsleiter zu der Überzeugung gelangt/gelangen, dass die besagte(n) Person(en) ordnungsgemäß an der Aktionärsversammlung teilnimmt/teilnehmen, gilt/gelten als anwesend oder vertreten, kann/können sich an der Abstimmung beteiligen und wird/werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt (siehe „3.1.10.1 Einberufung von Aktionärsversammlungen“).

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

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

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so müssen die Inhaber von Namensaktien dem Board of Directors in dem oben genannten bekannt gemachten Zeitraum ihre Absicht, an der Versammlung teilzunehmen, schriftlich mitteilen (das Board muss eine solche schriftliche Mitteilung spätestens an dem Tag erhalten, an dem die Sitzung stattfindet, und das in der Mitteilung angeführt ist).

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

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

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

Im Einklang mit den bei der ordentlichen Hauptversammlung am 4. Mai 2007 eingebrachten und angenommenen Beschlüssen wurde eine Änderung der Satzung der Gesellschaft vorgenommen, mit dem Zweck, dass die EADS die Möglichkeit erhält, (i) ein „Registrierungsdatum“ festzulegen, an welchem die Personen, die berechtigt sind, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und abzustimmen, zu diesem Zweck registriert werden, unabhängig davon, wer am Tag tatsächlich Aktien des Unternehmens hält, sowie (ii) elektronische Kommunikationswege für die Einberufung von, die Teilnahme an und die Stimmabgabe bei Aktionärsversammlungen bereitzustellen. Die Einführung dieser elektronischen Kommunikationsmittel hängt von der Verfügbarkeit der notwendigen technischen Mittel und der Marktpraxis ab.

### 3.1.10.3 Mehrheit und Quorum

Alle Beschlüsse der Aktionärsversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, mit Ausnahme der Fälle, für die laut Satzung oder niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit der Aktionärsversammlung vor. Das niederländische Recht erfordert für die Annahme bestimmter Beschlüsse eine spezielle Mehrheit: unter anderen sind dies bei Kapitalherabsetzungen, Ausschluss oder Beschränkung von Bezugsrechten bei der Ausgabe von Aktien, Fusionen oder Spaltungen eine qualifizierte Mehrheit; in diesen Fällen ist eine Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich, sofern weniger als 50% des ausgegebenen stimmberechtigten Kapitals bei der Versammlung anwesend oder vertreten ist (in den übrigen Fällen genügt die einfache Mehrheit). Darüber hinaus sieht die Satzung vor, dass Beschlüsse zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung der Gesellschaft nur mit einer Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der auf der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen gefasst werden können, unabhängig von dem Anteil des vertretenen Kapitals.

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

#### 3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten

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

Ein Aktionär, dessen Aktien verpfändet sind oder mit einem Nießbrauch belastet sind, verfügt über die mit diesen Aktien verbundenen Stimmrechte, es sei denn, gesetzliche oder in der Satzung enthaltene Bestimmungen stehen dem entgegen, oder der Aktionär hat im Fall eines Nutzungsrechtes dem

Nutznieser die Stimmrechte eingeräumt. Laut Satzung und vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch den Board of Directors kann dem Pfandnehmer das Recht zur Ausübung des Stimmrechts für die verpfändeten Aktien eingeräumt werden.

Artikel 25 (Absatz 2 und 3) der Satzung sieht vor, dass „das Stimmrecht einem Nutznießer eingeräumt werden kann. Das Stimmrecht kann einem Pfandnehmer eingeräumt werden, aber nur mit der vorherigen Genehmigung durch das Board of Directors. Auf Aktien die von der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft gehalten werden, kann an der Aktionärshauptversammlung keine Stimme abgegeben werden; auch nicht auf eine Aktie auf die Depotzertifikate gehalten werden. Nutznießer und Pfandgläubiger eigener Aktien der Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften sind jedoch in den Fällen, in denen das Nutznießer- oder Pfandrecht vor Erwerb der Aktien durch die Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften gewährt wurde, nicht daran gehindert, ihre Stimmrechte auszuüben.“

### 3.1.11 MITTEILUNGSPFLICHTEN BEZÜGLICH BETEILIGUNGEN

Gemäß WFT ist jeder Rechtsträger, der direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital oder den Stimmrechten der Gesellschaft erwirbt oder veräußert, verpflichtet, die AFM mittels eines Standardformulars unverzüglich in Kenntnis zu setzen, wenn die Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft oder die Stimmrechte des besagten Rechtsträgers nach diesem Erwerb oder dieser Veräußerung die folgenden Schwellenwerte hinsichtlich der Kapitalbeteiligung oder den Stimmrechten über- oder unterschreitet: 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 40%, 50%, 60%, 75% und 95%. Jeder Inhaber von Anteilen am Kapital oder den Stimmrechten von 5% oder mehr an der Gesellschaft muss einmal pro Kalenderjahr seine Anzeige erneuern, um Änderungen an der prozentualen Beteiligung am Aktienkapital oder den Stimmrechten der Gesellschaft, einschließlich Änderungen infolge von Änderungen des gesamten ausgegebenen Aktienkapitals, widerzuspiegeln. Die Erklärungen werden von der AFM auf ihrer Website ([www.afm.nl](http://www.afm.nl)) veröffentlicht.

Um diesen Richtlinien zur Offenlegung im Rahmen des WFT zu entsprechen, wurde die Satzung der Gesellschaft im Einklang mit dem Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 4. Mai 2007 geändert, sodass sie nun die Verpflichtung der Aktionäre enthält, die zuständigen Behörden und die Gesellschaft zu informieren, wenn die Grenzwerte bezüglich Aktienkapital und/oder Stimmrechten der EADS, die wie folgt festgesetzt sind, überschritten werden: 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 40%, 50%, 60%, 75% und 95%. Zuvor beliefen sich diese Schwellenwerte auf 5%, 10%, 25%, 33 1/3%, 50%, 66 2/3% und darüber.

Mit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Recht am 20. Januar 2007 muss die EADS Änderungen an den Stimmrechtsverhältnissen gemäß dem deutschen Wertpapierhandelsgesetz nicht mehr veröffentlichen.

Mit der Implementierung der Transparenz-Richtlinie in die spanische Gesetzgebung muss die EADS Änderungen an den Stimmrechtsverhältnissen nicht mehr gemäß dem spanischen Wertpapiergesetz und seinen Durchführungsbestimmungen veröffentlichen.

Die Satzung sieht ferner vor, dass eine Person, die direkt oder indirekt alleine oder mit Dritten gemeinsam handelnd, mehr als ein Zehntel der ausgegebenen Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft erwirbt, verpflichtet ist, die Gesellschaft von ihren Absichten (i) Aktien der Gesellschaft in den folgenden 12 Monaten zu erwerben oder zu veräußern, (ii) den Erwerb von Aktien oder Stimmrechten der Gesellschaft fortzusetzen oder einzustellen, (iii) die Beherrschung der Gesellschaft zu erlangen oder (iv) die Ernennung eines Mitglieds des Board of Directors der Gesellschaft durchzusetzen zu wollen, in Kenntnis zu setzen. Die Gesellschaft wird der AMF die Informationen, die sie in diesem Zusammenhang erhalten hat, zur Verfügung stellen.

Verstöße gegen die gesetzlich vorgeschriebene Mitteilungspflicht über eine Änderung hinsichtlich der im WFT vorgesehenen Schwellenwerte stellen eine Straftat dar, die sowohl mit strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Sanktionen sowie zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich des Ruhens der Stimmrechte, geahndet werden.

## Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee

### Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Zusätzlich zu den WFT-Anforderungen bezüglich der Mitteilungspflicht zu Beteiligungen sind die Mitglieder des Board of Directors verpflichtet, innerhalb von zwei Wochen nach ihrer Ernennung als Director, wenn die festgelegten Grenzwerte erreicht oder überschritten werden, oder wenn die Beteiligungen unter diese Grenzwerte fallen, der AFM die Anzahl der Aktien bei der EADS und die zugehörigen Stimmrechte<sup>(5)</sup> melden, die sie halten oder ein von ihnen kontrollierte juristische Person hält, und zwar unabhängig davon, ob diese Beteiligungen die festgelegten Grenzwerte erreichen oder übersteigen werden. In der Folge ist jedes Mitglied des Board of Directors verpflichtet, die AFM über Änderungen dieser Anzahl EADS-Aktien und der damit verbundenen Stimmrechte zu unterrichten.

### Mitteilungspflichten bezüglich Transaktionen, die im Zusammenhang mit jeglichen von der Gesellschaft emittierten Wertpapieren ausgeführt werden.

Gemäß Abschnitt 5:60 des WFT müssen bestimmte Personen, die innerhalb der Gesellschaft Führungsverantwortung tragen (d.h. für die EADS die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee) und wo anwendbar, mit diesen Personen eng verbundene Personen, die AFM über alle Transaktionen, die auf eigene Rechnung vorgenommen werden und in Zusammenhang mit Aktien der Gesellschaft, oder mit Derivaten oder anderen an sie gebundenen Finanzinstrumenten stehen, in Kenntnis setzen. Diese Personen müssen die AFM innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen über solche Geschäfte informieren, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von € 5.000.

Gemäß § 15a des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes müssen Personen, die innerhalb der Gesellschaft wesentliche Führungsverantwortung tragen (d.h. für die EADS die Mitglieder des Board of Directors und die Mitglieder des Executive Committee), oder mit diesen Personen eng verbundene Personen, eigene Geschäfte mit Aktien des Unternehmens oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente, insbesondere Derivate, offenlegen. Diese Personen haben die Gesellschaft und die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht innerhalb eines Zeitraums von fünf Werktagen über solche Geschäfte zu informieren, es sei denn, die Gesamtsumme der Geschäfte in einem Kalenderjahr überschreitet nicht den Betrag von € 5.000. Mit der Umsetzung der Transparenz-Richtlinie in deutsches Recht am 20. Januar 2007 muss die EADS solche Mitteilungen nicht mehr auf ihrer Website oder in einem deutschen überregionalen Börsenpflichtblatt veröffentlichen.

Gemäß den Artikeln 223-22 bis 223-25 der Allgemeinen Vorschriften der AMF müssen Directors, Personen, die innerhalb der Gesellschaft wesentliche Führungsverantwortung tragen und die regelmäßig Zugang zu Insiderinformationen über die Gesellschaft haben (Mitglieder des Board of Directors und Mitglieder des Executive Committee), und wenn anwendbar, mit diesen Personen eng verbundene Personen, innerhalb eines Zeitraums von fünf (5) Börsentagen ab Vollendung alle Transaktionen in Wertpapieren der Gesellschaft, die von diesen Personen durchgeführt wurden, der AMF per E-Mail melden, es sei denn, die Gesamtsumme solcher Transaktionen übersteigt nicht € 5.000 innerhalb eines Kalenderjahres. Die AMF stellt diese Informationen auf ihrer Website der Öffentlichkeit zur Verfügung. Zudem muss die Gesellschaft eine Liste der Personen führen und aktualisieren, die innerhalb der Gesellschaft wesentliche Führungsverantwortung tragen und die regelmäßig Zugang zu Insiderinformationen über die Gesellschaft haben, und diese Liste der AMF zur Verfügung stellen.

## 3.1.12 OBLIGATORISCHES ÜBERNAHMEANGEBOT

### 3.1.12.1 Übernahme-Richtlinie

Die Richtlinie 2004/25/EG betreffend Übernahmeangebote (die „**Übernahme-Richtlinie**“) beinhaltet die Bestimmungen für die Zuweisung der für die EADS anwendbaren Gesetze. Die anwendbaren Gesetze beziehen sich auf die Regeln der Niederlande und die Regeln des Mitgliedsstaates der Europäischen Union der zuständigen Behörde, die von der EADS unter den verschiedenen Marktbehörden, die die Märkte überwachen, in denen ihre Aktien notiert sind, ausgewählt werden müssen.

Für die EADS werden, Angelegenheiten in Bezug auf die im Fall eines Angebots angebotenen Gegenleistungen, insbesondere der Preis, und Angelegenheiten in Bezug um das Angebotsprozedere, insbesondere Informationen zu der Entscheidung des Anbieters, ein Angebot zu machen, der Inhalt des Angebotsdokuments und die Offenlegung des Angebots, von den Gesetzen jenes Mitgliedsstaates der Europäischen Gemeinschaft festgelegt, der über eine zuständige Behörde verfügt, die von der EADS zu einem späteren Zeitpunkt ausgewählt wird.

(5) In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff „Aktien“ u. a. auch Hinterlegungszertifikate für Aktien und Rechte, die auf einer Vereinbarung zum Erwerb von Aktien beruhen, oder Aktienhinterlegungszertifikate, insbesondere Call-Optionen, Warrants und Wandelanleihen. Ebenso umfasst der Begriff „Stimmrechte“ auch bestehende oder bedingte Stimmrechte (z.B. eingebettet in Call-Optionen, Warrants oder Wandelanleihen).

Angelegenheiten in Zusammenhang mit den an die Mitarbeiter der EADS weiterzuleitenden Informationen und in Zusammenhang mit dem Gesellschaftsrecht, insbesondere der prozentuelle Anteil der Stimmrechte, durch den sich die Kontrolle über das Unternehmen verschiebt, und jede Abweichung von der Verpflichtung, ein Gebot zu unterbreiten, die Bedingungen, unter denen das Board of Directors der EADS Maßnahmen ergreifen kann, die zu einer Ablehnung des Gebots führen können, sowie die anwendbaren Richtlinien und die zuständige Behörde werden in Übereinstimmung mit niederländischem Recht geregelt (siehe Abschnitt 3.1.12.2 und 3.1.12.3).

### 3.1.12.2 Niederländisches Recht

Das Gesetz, mit dem die Übernahme-Richtlinie (das „**Übernahmegesetz**“) in niederländisches Recht übernommen wurde, trat am 28. Oktober 2007 in Kraft. Entsprechend dem Übernahmegesetz sind Aktionäre verpflichtet, ein öffentliches Angebot für alle emittierten und ausstehenden Aktien des Aktienkapitals der EADS zu machen, wenn sie – einzeln oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß Definition unten), direkt oder indirekt – über wenigstens 30% der Stimmrechte bei der EADS (wesentliche Kontrolle) verfügen. Zusätzlich zu anderen bestehenden Ausnahmen, die nachstehend angeführt sind, betrifft die Verpflichtung, ein öffentliches Angebot zu legen, nicht auf Personen zu, die zu dem Zeitpunkt, als das Übernahmegesetz wirksam wurde, bereits – einzeln oder gemeinsam mit Dritten handelnd – wenigstens 30% der Stimmrechte bei der EADS besaßen.

Gemäß Übernahmegesetz bezieht sich „gemeinsam mit Dritten handelnd“ auf natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften, wenn diese auf der Grundlage einer Vereinbarung kooperieren, mit dem Ziel, eine wesentliche Kontrolle (wie oben definiert) in der Zielgesellschaft zu erreichen, oder wenn sie mit ihrem Board of Directors mit der Zielsetzung zusammenarbeiten, den Erfolg eines bereits verkündeten öffentlichen Angebots für Aktien in dieser Gesellschaft zu verhindern. Folgende Kategorien natürlicher Personen, juristischer Personen oder Gesellschaften werden gemäß Übernahmegesetz als „gemeinsam mit Dritten handelnd“ angesehen: (i) juristische Personen oder Gesellschaften, die eine Firmengruppe gemäß Definition in Abschnitt 2:24b des niederländischen Handelsgesetzbuches bilden, (ii) juristische Personen oder Gesellschaften und ihre Tochtergesellschaften, und (iii) natürliche Personen und ihre Tochtergesellschaften.

Zusätzlich zu der oben angeführten Ausnahme, betrifft die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Angebots auch nicht natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften, die u.a.:

- aufgrund einer bedingungslosen Erklärung (gestand doen) ein öffentliches Angebot für alle Aktien (oder

Hinterlegungszertifikate) in der Zielgesellschaft zu machen, eine wesentliche Kontrolle erwirbt;

- eine von der Zielgesellschaft unabhängige juristische Person ist, die, nachdem von dritter Seite ein öffentliches Angebot bekannt gegeben wurde, eine wesentliche Kontrolle erwirbt, vorausgesetzt, diese Person (i) hält die Aktien an der Zielgesellschaft für einen maximalen Zeitraum von zwei Jahren und zu dem Zweck, die Zielgesellschaft zu schützen, und (ii) das Unternehmensziel dieser Person ist der Erhalt der Interessen der Zielgesellschaft;
- eine von der Zielgesellschaft unabhängige juristische Person ist, die Hinterlegungszertifikate für die Aktien in der Zielgesellschaft ausgestellt hat;
- eine wesentliche Kontrolle erwirbt aufgrund: (i) eines Konzerninternen Aktientransfers, der eine wesentliche Kontrolle darstellt, oder (ii) eines Transfers zwischen einer Muttergesellschaft und ihrer Tochtergesellschaft;
- gemeinsam mit Dritten handelnd eine wesentliche Kontrolle erwerben, wenn es sich dabei um eine oder mehrere natürliche Personen, juristische Personen oder Gesellschaften handelt, wobei in einem solchen Fall die Verpflichtung zur Legung eines öffentlichen Angebots bei jener natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft liegt, die bei der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft die meisten Stimmrechte ausüben kann;
- als Treuhänder handelt (wenn und insoweit sie Stimmrechte nicht nach eigenem Ermessen ausüben kann).

Die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots kommt nicht zur Anwendung, wenn:

- Die natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft nach dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle diese innerhalb einer Frist von dreißig Tagen verliert, sofern (i) der Verlust dieser Kontrolle nicht aufgrund eines Transfers auf eine natürlichen Person, juristischen Person oder Gesellschaft entsteht, auf die eine der obigen Ausnahmen zutrifft, oder (ii) der Erwerber der wesentlichen Kontrolle seine Stimmrechte innerhalb dieses dreißigtägigen Zeitraums nicht ausgeübt hat; oder
- 95% der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft sich vorab mit dem Erwerb der wesentlichen Kontrolle durch einen Dritten einverstanden erklären (umgekehrte Übernahme).

Das Übernahmegesetz führt auch das Recht für Minderheitsaktionäre ein, einen Anbieter, der wenigstens 95% des emittierten Aktienkapitals und die zugehörigen Stimmrechte besitzt, zum Kauf seiner Aktien aufzufordern. Diese Forderung sollte vor der Enterprise Chamber des Berufungsgerichts in Amsterdam innerhalb von drei Monaten nach Abschluss der Annahmefrist für das öffentliche Angebot gestellt werden.

### 3.1.12.3 Satzung

Falls der direkte oder indirekte Erwerb von Aktien der Gesellschaft dazu führt, dass ein Rechtsträger, alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß Abschnitt 5:45 WFT), direkt oder indirekt eine Beteiligung erwirbt, die ihm die Kontrolle von 33 1/3% oder mehr des ausgegebenen Grundkapitals oder der Stimmrechte der Gesellschaft ermöglicht, ist dieser Rechtsträger oder sind diese Rechtsträger gemäß Artikel 15 der Satzung verpflichtet, den Aktionären ein uneingeschränktes öffentliches Übernahmeangebot zum Erwerb aller Aktien zu unterbreiten oder dafür Sorge zu tragen, dass ein solches Angebot abgegeben wird. Dieses Angebot muss allen geltenden Vorschriften oder sonstigen gesetzlichen Bestimmungen der Länder entsprechen, in denen die Aktien der Gesellschaft börsennotiert sind.

Wird ein solches Angebot nicht innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach der Mitteilung an die Gesellschaft, dass eine Beteiligung an der Gesellschaft in Höhe von 33 1/3% erreicht oder überschritten ist, abgegeben (oder entspricht das Angebot nicht den geltenden Vorschriften oder gesetzlichen Bestimmungen der Länder, in denen die Aktien der Gesellschaft notiert sind) oder, sollte keine Bekanntgabe des Angebots innerhalb einer Frist von 15 Tagen nach Erhalt einer Mitteilung vom Board of Directors der Gesellschaft, die bestätigt, dass die Pflicht zur Abgabe des öffentlichen Übernahmeangebots besteht, erfolgen, haben laut Artikel 16 der Satzung alle Personen, die verpflichtet sind, das besagte Übernahmeangebot abzugeben, den Prozentsatz der Aktien, den sie über die 33 1/3% hinaus am ausgegebenen Grundkapital der EADS (der „**überschüssige Prozentsatz**“) halten, innerhalb einer Frist, die in einer vom Board of Directors zugesandten Umtauschmitteilung angegeben ist, in Depotzertifikate umzutauschen, die von der *Stichting Administratiekantoor EADS* (die „**Stiftung**“) auszugeben sind. Ab dem Datum, das in der vom Board of Directors zugesandten Mitteilung angegeben ist, wird das Recht auf Teilnahme an den Aktionärsversammlungen und den Abstimmungen sowie die Dividendenberechtigung hinsichtlich des überschüssigen Prozentsatzes ausgesetzt. Wenn die Person, die verpflichtet ist, ihre dem überschüssigen Prozentsatz entsprechenden Aktien in Depotzertifikate der Stiftung umzutauschen, diesen Umtausch binnen einer Frist von 14 Tagen nach einer weiteren Mitteilung des Board of Directors nicht durchgeführt hat, so erhält die Gesellschaft das unwiderrufliche Recht, diese Aktien in von der Stiftung ausgegebene Depotzertifikate umzutauschen. In der Satzung der Stiftung ist vorgesehen, dass die Stiftung nicht berechtigt ist, als Aktionär an den Hauptversammlungen der Gesellschaft teilzunehmen, das Wort zu ergreifen und für die von ihr gehaltenen Aktien das Stimmrecht auszuüben, es sei denn, das Board of Directors der Stiftung ist der Auffassung,

dass eine derartige Handlung zur Erfüllung der in der Satzung vorgesehenen Bestimmungen für das obligatorische Übernahmeangebot erforderlich ist.

#### Die Verpflichtung zur Abgabe eines öffentlichen Übernahmeangebots kommt in den folgenden Fällen nicht zur Anwendung<sup>(6)</sup>:

- (i) bei einer Übertragung von Aktien auf die Gesellschaft selbst oder auf die Stiftung;
- (ii) bei einer Depot-, Clearing- oder Abrechnungsstelle, die in dieser Eigenschaft handelt, vorausgesetzt, die Bestimmungen des vorstehend bezeichneten Artikels 16 der Satzung finden Anwendung bezüglich der Aktien, die für Personen gehalten werden, die gegen die Bestimmung der oben beschriebenen Artikel 15 und 16 der Satzung verstoßen haben;
- (iii) bei einer Übertragung von Aktien durch die Gesellschaft oder einer Ausgabe von Aktien durch die Gesellschaft im Rahmen einer Fusion oder Akquisition einer anderen Gesellschaft oder deren Geschäfts;
- (iv) bei einer Übertragung von Aktien von einer Partei auf eine andere, die Partei einer Vereinbarung im Sinne der Definition im WMZ von „Konzertierten Parteien“ („Personen, die im Verbund mit anderen eine Kontrollmehrheit erwerben“) ist, sofern die Vereinbarung vor dem 31. Dezember 2000 abgeschlossen wird (in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung), wobei diese Ausnahme nicht auf eine neue Partei zutrifft, die allein oder gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften und/oder Konzerngesellschaften mindestens 33 1/3% der Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft hält; diese Ausnahme bezweckt den Ausschluss der Vertragsparteien des Participation Agreement (siehe „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“), in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung, von der Verpflichtung, im Falle einer Übertragung der Aktien untereinander ein obligatorisches Übernahmeangebot abgeben zu müssen; oder
- (v) bei einer Übertragung von einem Aktionär auf eine Tochtergesellschaft, an der er mehr als 50% des Kapitals hält, oder von einem Aktionär auf eine Gesellschaft, die mehr als 50% des Kapitals eines solchen übertragenden Aktionärs hält.

(6) Artikel 17 der Satzung.

## 3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals

### 3.2.1 ÄNDERUNGEN DES GRUNDKAPITALS ODER DER MIT DEN AKTIEN VERBUNDENEN RECHTE

Jeder Aktionär hat im Falle der Ausgabe neuer Aktien ein Bezugsrecht auf neue Aktien entsprechend seiner zum Zeitpunkt der Aktienaussgabe bestehenden Beteiligung vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen. Kein Bezugsrecht wird bei Ausgabe von Aktien gegen Sacheinlage und bei Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft gewährt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

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

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

Zweidrittel-Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst werden, wenn bei besagter Versammlung weniger als die Hälfte des ausgegebenen Grundkapitals anwesend oder vertreten ist.

Im Einklang mit dem neunten Beschluss der ordentlichen Aktionärsversammlung der EADS vom 4. Mai 2007 wurde das Board of Directors ermächtigt (i) von Zeit zu Zeit Aktien zu emittieren und Bezugsrechte für Aktien auszugeben, die Bestandteil des genehmigten Grundkapitals der Gesellschaft sind, wobei diese Ermächtigung auf 1% des genehmigten Grundkapitals der Gesellschaft beschränkt ist, und (ii) Vorzugszeichnungsrechte zu beschränken oder auszuschließen, jeweils für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der Aktionärsversammlung im Jahre 2009.

Die Aktionärsversammlung kann das ausgegebene Grundkapital durch die Annullierung von Aktien oder durch Herabsetzung des Nennwerts der Aktien im Wege einer entsprechenden Satzungsänderung herabsetzen, wobei eine solche Satzungsänderung einer Mehrheit von mindestens zwei Drittel der bei der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen bedarf. An der für den 26. Mai 2008 anberaumten Hauptversammlung wird ein Beschlussantrag auf Einziehung von bis zu 1.291.381 Aktien gestellt.

### 3.2.2 AUSGEGEBENES GRUNDKAPITAL

Am 31. Dezember 2007 belief sich das ausgegebene Grundkapital der Gesellschaft auf € 814.014.473, bestehend aus voll eingezahlten 814.014.473 Aktien mit einem Nennwert von € 1,00 pro Aktie.

### 3.2.3 GENEHMIGTES KAPITAL

Am 31. Dezember 2007 belief sich das genehmigte Kapital der Gesellschaft auf € 3 Mrd., bestehend aus 3.000.000.000 Aktien mit einem Nennwert von € 1,00 pro Aktie.

### 3.2.4 WERTPAPIERE, DIE ZUGANG ZUM KAPITAL DER GESELLSCHAFT GEWÄHREN

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

Die nachstehende Tabelle zeigt die mögliche Verwässerung, die bei Ausübung aller Aktienoptionen, die bis zum 31. Dezember 2007 ausgegeben wurden, eintreten würde:

Potenzielles Grundkapital der EADS	Anzahl Aktien	Verwässerungsprozentsatz des Kapitals	Anzahl der Stimmrechte	Verwässerungsprozentsatz der Stimmrechte*
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die zum 31. Dezember 2007 ausgegeben wurden	814.014.473	96,59%	809.807.471	96,57%
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten	28.749.782	3,41%	28.749.782	3,43%
<b>Potenzielles Grundkapital der EADS insgesamt</b>	<b>842.764.255</b>	<b>100%</b>	<b>838.557.253</b>	<b>100%</b>

(\*) Der potenzielle Verwässerungseffekt durch Ausübung dieser Aktienoptionen bezogen auf Stimmrechte bzw. Kapital kann durch Aktienrückkaufprogramme der Gesellschaft bzw. die anschließende Einziehung von zurückgekauften Aktien reduziert werden. Siehe „3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen“.

### 3.2.5 ÄNDERUNGEN DES AUSGEGEBENEN KAPITALS SEIT GRÜNDUNG DER GESELLSCHAFT

Datum	Transaktionsart	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen/ eingezogenen Aktien	Agio*	Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach der Transaktion	Nach der Transaktion ausgegebenes Gesamtkapital
29. Dezember 1998	Gründung	NLG 1.000	100	0	100	NLG 100.000
3. April 2000	Umstellung auf €	€1	50.000	0	50.000	€50.000
8. Juli 2000	Aktienemission gegen Einlagen von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI	€1	715.003.828	€1.511.477.044	715.053.828	€715.053.828
13. Juli 2000	Aktienemission zwecks öffentlichem Angebot und Notierung	€1	80.334.580	€1.365.687.860	795.388.408	€795.388.408
21. September 2000	Aktienemission zwecks Angebots von Aktien an Mitarbeiter, das im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot und der Notierung der Aktien der Gesellschaft erfolgte	€1	11.769.259	€168.300.403	807.157.667	€807.157.667
5. Dezember 2001	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (note d'opération von der COB** am 13. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1209 genehmigt)	€1	2.017.894	€19.573.571,80	809.175.561	€809.175.561
4. Dezember 2002	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (note d'opération von der COB am 11. Oktober 2002 unter der Nummer 02-1081 genehmigt)	€1	2.022.939	€14.470.149,33	811.198.500	€811.198.500
5. Dezember 2003	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (note d'opération von der COB am 25. September 2003 unter der Nummer 03-836 genehmigt)	€1	1.686.682	€19.363.109,36	812.885.182	€812.885.182
20. Juli 2004	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 6. Mai 2004	€1	5.686.682	0	807.198.500	€807.198.500
3. Dezember 2004	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (note d'opération von der AMF am 10. September 2004 unter Nummer 04-755 genehmigt)	€1	2.017.822	€34.302.974	809.216.322	€809.216.322
Im Jahr 2004	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	€1	362.747	€6.133.436	809.579.069	€809.579.069
Juli 2005	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 11. Mai 2005	€1	1.336.358	0	808.242.711	€808.242.711
29. Juli 2005	Angebot von Aktien an Mitarbeiter (note d'opération von der AMF am 4. mai 2005 unter Nummer 05-353 genehmigt)	€1	1.938.309	€34.618.198,74	810.181.020	€810.181.020
Im Jahr 2005	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	€1	7.562.110	€144.176.031,61	817.743.130	€817.743.130
20. Juli 2006	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2006	€1	6.656.970	0	811.086.160	€811.086.160
Im Jahr 2006	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	€1	4.845.364	€89.624.589	815.931.524	€815.931.524
Im Jahr 2007	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2007	€1	4.568.405	0	811.363.119	€811.363.119
Im Jahr 2007	Aktienemission für ein Angebot an die Mitarbeiter	€1	2.037.835	€33.482.173	813.400.954	€813.400.954
Im Jahr 2007	Angebot von Aktion nach der Ausübung von Aktienoptionen, die den Mitarbeitern gewährt wurden***	€1	613.519	€9.438.683	814.014.473	€814.014.473

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

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

(\*\*\*) Weitere Informationen über Aktienoptionspläne, unter denen diese Optionen Mitarbeitern der EADS gewährt wurden, entnehmen Sie bitte „Teil 1/2.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

## 3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

### 3.3.1 AKTIONÄRSSTRUKTUR

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

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

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

Sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt, wird die Aktienbeteiligung der Dasa AG an die EADS in diesem Bericht als Aktienbesitz von Daimler bezeichnet, und die laut den im vorliegenden Bericht erläuterten Verträgen bestehenden Rechte und Pflichten der Dasa AG werden als Rechte und Pflichten von Daimler bezeichnet.

Per 31. Dezember 2007 werden 22,52% der EADS-Aktien von Dasa AG, einer Tochtergesellschaft der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG („**DLRH**“), die eine 93,85%ige Tochtergesellschaft von Daimler ist, gehalten. Sogead, eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital zum 31. Dezember 2007 zu 54,55% Sogepa (einer französischen Staatsholdinggesellschaft) und zu 45,45% Désirade gehört, hält 27,53% der EADS-Aktien. Désirade ist eine französische *Société par actions simplifiée*, die zu 100% Lagardère gehört. Demnach befanden sich 50,05% des Grundkapitals der EADS im gemeinsamen Besitz von Sogead und Daimler, die die EADS über eine Personengesellschaft nach niederländischem Recht („**Contractual Partnership**“) beherrschen. Die spanische Staatsholdinggesellschaft SEPI ist ebenfalls eine Vertragspartei in der Contractual Partnership und hielt 5,49% des

Grundkapitals der EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) und die Gesellschaft hielten 43,88% bzw. 0,52% des Grundkapitals der EADS. Die *République Française* (der „**französische Staat**“) hielt direkt 0,06% dieses Grundkapitals, wobei dieser Aktienbestand spezifischen Bestimmungen unterliegt.

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

Am 11. November 2005 übertrug die Dasa AG ihre gesamte Beteiligung an der EADS an ihre 100%ige Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Beteiligungs GmbH & Co. KG („**DC KG**“). Im November 2006 übertrug die DC KG allerdings ihre gesamte Beteiligung an der EADS zurück an die Dasa AG.

Im April 2006 reduzierte Daimler seinen EADS-Anteil um 7,5% und Lagardère stellte Anleihen aus, die in EADS-Aktien umwandelbar sind, und ist daher gezwungen, ihren Anteil an der EADS in den Jahren 2007, 2008 und 2009, jeweils im Juni um je 2,5%, d.h. insgesamt um 7,5% zu reduzieren.

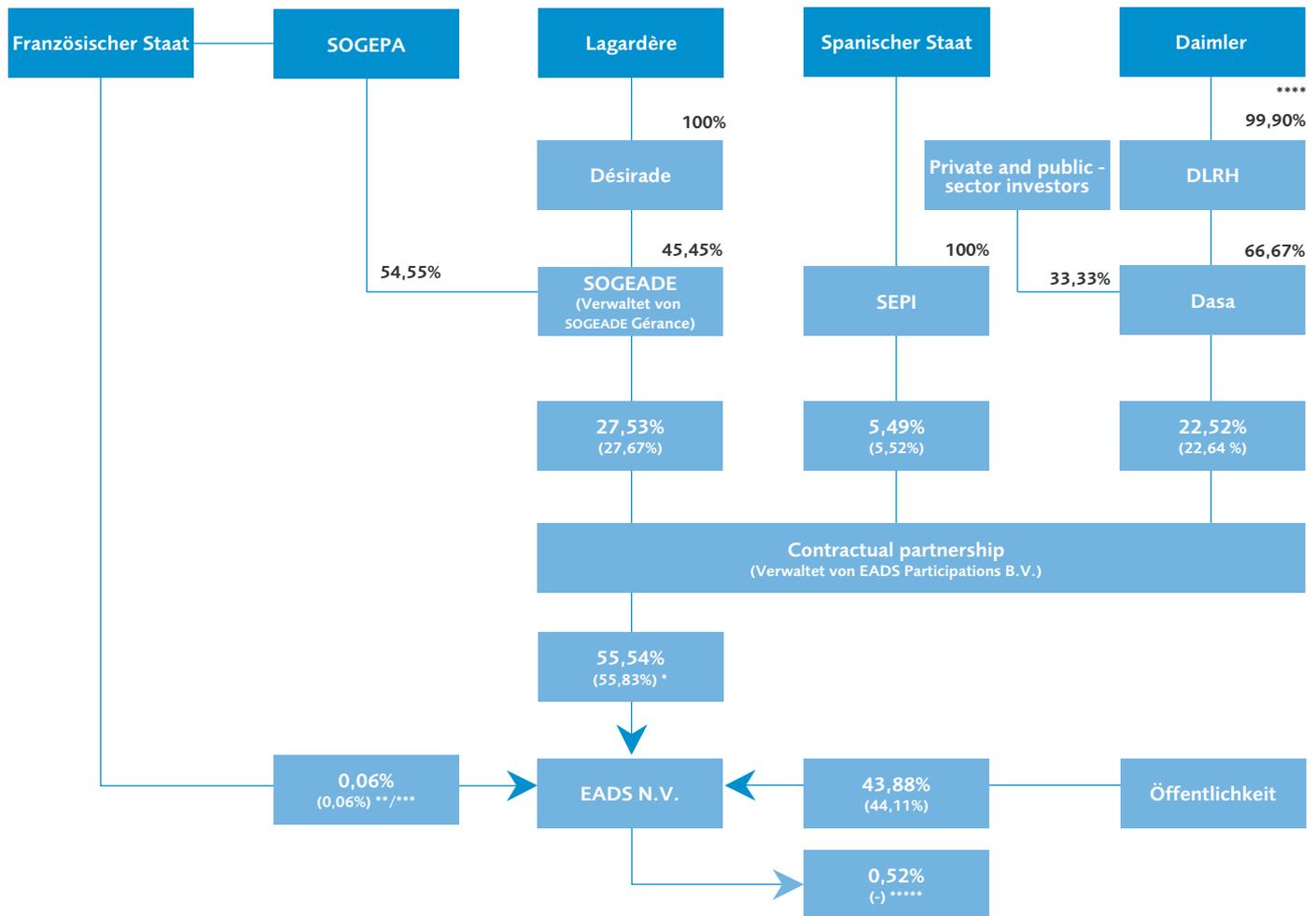
Am 8. September 2006 wurde die Gesellschaft informiert, dass **die JSC Vneshtorgbank (ehemals Bank of Foreign Trade)** 41.055.530 Aktien der EADS, das waren damals 5,04% des Aktienkapitals der EADS, erworben hatte.

Am 9. Februar 2007 traf Daimler eine Vereinbarung mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, durch das Daimler seine Aktienbeteiligung an der EADS um 7,5% reduzierte, seine Stimmrechte jedoch behielt. Weitere Informationen zu dieser Transaktion sind unter „3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft“ angeführt.

Am 26. Dezember 2007 verkaufte die JSC Vneshtorgbank ihre EADS-Aktien an die Bank for Development and Foreign Economic Affairs (Vnesheconombank) und transferierte sie an diese. Die EADS wurde nachfolgend über diese Transaktion informiert.

Weitere Informationen zu dieser Transaktion finden sich unter „1.2 Jüngste Entwicklungen“. Das nachstehende Diagramm veranschaulicht die Eigentümerstruktur der EADS zum 31. Dezember 2007 (% des Kapitals/der Stimmrechte) vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden. Siehe „Teil 1/2.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

EIGENTÜMERSTRUKTUR DER EADS ZUM 31. DEZEMBER 2007



(\*) EADS Participations B.V. übt die mit den von Sogeade, Daimler und SEPI verpfändeten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte aus, wobei die drei Partner den Rechtstitel an ihrem jeweiligen Aktienbesitz behalten.  
 (\*\*) Der französische Staat übt die mit diesen EADS-Aktien (die bei der Caisse des dépôts et consignations deponiert sind) verbundenen Stimmrechte in derselben Weise aus wie EADS Participations B.V. die in der Contractual Partnership gepoolten Stimmrechte ausübt.  
 (\*\*\*) Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.  
 (\*\*\*\*) Die Gesellschaft DLRH befindet sich zu 99,90% im Besitz von Daimler; der restliche Aktienbestand wird von Privataktionären gehalten.  
 (\*\*\*\*\*). Zum 31. Dezember 2007 hält die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt über 50% beteiligt ist, 4.207.002 eigene Aktien. Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Angaben zu der Anzahl der Aktien und Stimmrechte, die die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee halten, befinden sich im Abschnitt „Teil 1/2.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte“.

Ca. 1,89% des Kapitals und 1,90% der Stimmrechte der Gesellschaft werden von EADS-Mitarbeitern gehalten.

### 3.3.2 BEZIEHUNGEN ZWISCHEN DEN HAUPTAKTIONÄREN

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

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

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

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

#### Die Organisation der EADS Participations B.V.

Das Board of Directors von EADS Participations B.V. wird zu gleichen Teilen von Daimler und Sogeade nominiert (wobei Sogeade bei seinen Ernennungen Vorschläge von Lagardère berücksichtigt). Daimler und Sogeade nominieren jeweils zwei Directors, außer wenn Anderweitiges vereinbart wurde, und die Daimler-Directors und die Sogeade-Directors haben gemeinsam das Recht, den Chairman und den Chief Executive Officer zu bestellen und abuberufen. Zusätzlich hat SEPI das Recht, einen Director zu nominieren, sofern der Anteil von SEPI an der EADS mindestens 5% beträgt, jedenfalls jedoch bis zur ordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre im Jahr 2012. Der Chairman muss entweder Franzose oder Deutscher sein und der Chief Executive Officer hat einer anderen Nationalität anzugehören.

Diese Struktur verleiht Daimler und Sogeade dieselben Rechte zur Ernennung der Mehrzahl der Mitglieder des Board of Directors von EADS Participations B.V. Die Beschlüsse des Board of Directors von EADS Participations B.V. erfordern die Zustimmung von mindestens vier Directors.

#### Übertragung der EADS-Aktien

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

Nach dem Ablauf des Stillhaltezeitraums am 1. Juli 2003 sind Daimler, Sogeade, SEPI, Lagardère und Sogepa jeweils berechtigt, ihre EADS-Aktien vorbehaltlich der folgenden Bedingungen an der Börse zu veräußern:

- Wenn eine Partei EADS-Aktien verkaufen möchte, hat sie gemäß den nachstehenden Bestimmungen vor dem Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien zuerst ihre direkt gehaltenen EADS-Aktien zu veräußern;
- Beim Verkauf indirekter EADS-Aktien sind Daimler (im Fall eines Verkaufs seitens Sogeade), Sogeade (im Fall eines Verkaufs seitens Daimler) oder Sogeade und Daimler (im Fall eines Verkaufs seitens SEPI) berechtigt, ein Vorerwerbsrecht auszuüben oder ihre indirekten EADS-Aktien in demselben Verhältnis wie die entsprechenden indirekten EADS-Aktien der entsprechenden Parteien am Markt zu verkaufen;

- Jeglicher Transfer indirekter EADS-Aktien durch Sogepa oder Lagardère unterliegt dem Vorkaufsrecht zugunsten von Lagardère oder Sogepa, je nach Sachlage. Wird dieses Vorerwerbsrecht nicht ausgeübt, können die indirekten EADS-Aktien (a) mit der Zustimmung von Lagardère beziehungsweise Sogepa und auch mit der Zustimmung von Daimler an einen zu benennenden Dritten verkauft werden und (b) wenn diese Zustimmung nicht erteilt wird, können die indirekten EADS-Aktien vorbehaltlich des oben erwähnten Vorerwerbsrecht von Daimler an der Börse veräußert werden;
- Lagardère und Sogepa haben das Recht, im Fall eines Verkaufs von indirekten EADS-Aktien durch Sogepa bzw. Lagardère anteilig ebenfalls einen Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien vorzunehmen (sogenanntes „Tag-along“); und
- Die vorgenannten Vorkaufs- und Tag-along-Rechte von Lagardère und Sogepa gelten nicht für eine Übertragung von EADS-Aktien, die von ihnen direkt gehalten werden.

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

### Beherrschung der EADS

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

Nach dem Ablauf des Stillhaltezeitraumes am 1. Juli 2003 ist es den Parteien des Participation Agreements gestattet, ein Angebot (entweder in Form eines Übernahmeangebotes oder eines sonstigen Angebotes) eines unfreundlichen Dritten anzunehmen, das Daimler oder Sogeadé ablehnen (eine „**unerwünschte Offerte**“), wenn dabei nicht die Bestimmungen verletzt werden, die unter anderem vorsehen, dass die Partei, die das Angebot annehmen möchte, ihre EADS-Aktien zuerst Daimler und/oder Sogeadé anbieten muss, sodass Daimler und/oder Sogeadé im Hinblick auf alle oder einige der EADS-Aktien, die von der Partei gehalten werden, die das

unerwünschte Angebot annehmen möchte, von ihren Vorkaufsrechten Gebrauch machen können.

Jeder Verkauf von EADS-Aktien, mit Ausnahme der indirekten EADS-Aktien, seitens Daimler, Sogeadé oder Lagardère unterliegt dem jeweiligen Vorerwerbsrecht von Sogeadé, Daimler und Sogepa, wenn es sich bei dem unfreundlichen Dritten um einen Aktionär und Erwerber von am Markt angebotenen EADS-Aktien handelt. Wenn Sogepa bei einem Verkauf seitens Lagardère ihr Vorerwerbsrecht nicht ausübt, kann Daimler ein Vorerwerbsrecht ausüben.

### Auflösung der Contractual Partnership und EADS Participations B.V.

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

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

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

## Beherrschungswechsel

Das Participation Agreement sieht u.a. vor, dass (a) bei einem Beherrschungswechsel von Lagardère oder Sogepa auf Wunsch von Daimler, (b) bei einem Beherrschungswechsel von Sogeadé auf Wunsch von Daimler, (c) bei einem Beherrschungswechsel von Daimler auf Wunsch von Sogeadé, (d) bei einem Beherrschungswechsel von SEPI auf Wunsch von Sogeadé oder Daimler Folgendes zu geschehen hat:

- (i) Die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, wird sich nach besten Kräften bemühen, ihre Sogeadé-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei Lagardère oder Sogepa) oder ihre indirekten EADS-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei Daimler, Sogeadé oder SEPI) an einen Drittkäufer zu Bedingungen wie unter fremden Dritten zu verkaufen. Wenn es sich bei der Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eintritt, um Lagardère oder Sogepa handelt, wird der Drittkäufer mit der Zustimmung von Daimler benannt, wobei diese Zustimmung nicht unbillig verweigert werden darf; und
- (ii) Im Fall eines Kaufangebots eines Dritten für die von Lagardère oder Sogepa gehaltenen Sogeadé-Aktien oder für die von Daimler, Sogeadé oder SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien (je nachdem was zutrifft), das die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, anzunehmen bereit ist, ist dieses Angebot umgehend (a) Daimler, Lagardère oder Sogepa, (b) Sogeadé im Fall eines Beherrschungswechsels bei Daimler, (c) Daimler im Fall eines Beherrschungswechsels bei Sogeadé, oder (d) Daimler oder Sogeadé im Fall eines Beherrschungswechsels bei SEPI mitzuteilen (die Partei, die gemäß (a), (b), (c) oder (d) zu benachrichtigen ist, wird die „**unveränderte Partei**“ genannt). Der unveränderten Partei steht ein Vorerwerbsrecht an den zum Kauf angebotenen Sogeadé-Aktien oder den indirekten EADS-Aktien zu dem von dem Dritten angebotenen Preis zu. Im Fall (d) sind Daimler und Sogeadé, wenn sie sich dafür entschieden haben, dass SEPI einen Dritterwerber beizubringen hat, zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI entsprechend dem Verhältnis an EADS-Aktien, die sich zum entsprechenden Zeitpunkt in ihrem Besitz befinden, berechtigt. Teilt die unveränderte Partei ihre Absicht, die Sogeadé-Aktien oder indirekten EADS-Aktien zu kaufen, nicht binnen 30 Tagen nach dem Kaufangebot mit, ist die veränderte Partei verpflichtet, diese Sogeadé-Aktien oder indirekten EADS-Aktien dem Dritten zu den Bedingungen zu verkaufen, die im ursprünglichen Angebot des Dritten enthalten waren.

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

## Anderweitige Vertragsstörungen

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

## Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats

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

- seine über Sogepa, Sogeadé und EADS Participations B.V. gehaltene Beteiligung am gesamten ausgegebenen Kapital der EADS auf höchstens 15% zu beschränken; und
- dass in Zukunft weder er selbst noch eines seiner Unternehmen EADS-Aktien direkt halten;
- ausgenommen davon sind (i) jene EADS-Aktien, die aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 durch den französischen Staat im Anschluss an die Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens noch gehalten werden und die auf dem Markt zu veräußern sind; (ii) jene Aktien, die von Sogepa oder dem französischen Staat gehalten werden und gemäß dem Participation Agreement oder der Gesellschaftervereinbarung der Sogeadé-Aktionäre (siehe unten) verkauft oder erworben werden können; und (iii) jene Aktien, die ausschließlich zu Anlagezwecken gehalten werden.

Darüber hinaus hat die EADS in einem zwischen der EADS und dem französischen Staat abgeschlossenen Vertrag (der „**Vertrag über ballistische Raketen**“) dem französischen Staat folgende Rechte eingeräumt: (a) ein Vetorecht und darauf folgende Kaufmöglichkeit bezüglich des mit ballistischen

Raketen verbundenen Geschäfts der EADS, wobei das Veto dann eingelegt und die Kaufmöglichkeit wahrgenommen werden kann, wenn (i) Dritte, die nicht mit den Firmengruppen Daimler und/oder Lagardère verbunden sind, direkt oder indirekt, entweder alleine oder gemeinsam handelnd, über 10% des Grundkapitals oder der Stimmrechte der EADS oder ein Mehrfaches davon erwerben oder wenn (ii) der Verkauf der mit ballistischen Raketen zusammenhängenden Vermögenswerte oder der Aktien von Gesellschaften, die dieses Geschäft betreiben, nach der Kündigung des Sogead-Aktionärsvertrags erwogen wird; und (b) das Recht, Einwände gegen die Übertragung solcher Vermögenswerte oder Aktien zu erheben, solange der Sogead-Aktionärsvertrag in Kraft ist.

## Sogead

Bei Sogead handelt es sich um eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), an deren Kapital Sogepa (54,55%) und Désirade, eine französische *société par actions simplifiée*, (45,45%) beteiligt sind. Das Aktienkapital von Désirade selbst gehört gänzlich Lagardère. Lagardère besitzt deshalb indirekt 45,45% von Sogead.

Die Komplementärin (*associé commandité*) von Sogead, Sogead Gérance, ist eine französische *société par actions simplifiée*, die Managerin von Sogead ist, und deren Aktienkapital zu gleichen Teilen zwischen Sogepa und Lagardère SCA zu splitten ist.

Das Board of Directors von Sogead Gérance besteht aus acht Direktoren, von denen je vier von Lagardère (wobei einer dieser als Chairman of the Board zu designieren ist) und Sogepa nominiert werden. Die Beschlüsse des Board of Directors von Sogead Gérance werden mit einer einfachen Mehrheit der Mitglieder gefasst, mit Ausnahme der folgenden Angelegenheiten, die die Zustimmung einer qualifizierten Mehrheit von sechs der acht Mitglieder erfordern: (a) der Erwerb oder Verkauf von Aktien oder Vermögenswerten, die einen Wert von über € 5 00 Mio. besitzen; (b) Vereinbarungen über strategische Allianzen oder industrielle oder finanzielle Zusammenarbeit; (c) eine Erhöhung des Grundkapitals der EADS um mehr als € 5 00 Mio. mit Bezugsrechtsausschluss; (d) jegliche Entscheidung über die Ernennung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde (jeweils eine „**Sogead Reserved Matter**“) zusammenhängen. Die unter (d) oben erwähnten Entscheidungen werden auch von dem Vertrag über ballistische Raketen geregelt (siehe oben „Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats“).

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

Ferner in Fällen, in denen das Board of Directors von EADS Participations BV und/oder das Board of Directors der EADS aufgefordert wird, folgende Angelegenheiten anzusprechen:

- (a) Bestellung/Abberufung des Chairman und des Chief Executive Officer der EADS sowie Bestellung/Abberufung des Chief Executive Officer von Airbus;
- (b) Investitionen, Projekte, Einführung neuer Produkte oder Veräußerungen innerhalb des Konzerns, wenn pro Einzelfall ein Wert/Betrag von € 500 Mio. überschritten wird;
- (c) Strategische und Kooperationsvereinbarungen;
- (d) Änderungen des autorisierten Aktienkapitals der EADS sowie Anhebungen des emittierten Kapitals der EADS, mit der Ausnahme von Kapitalerhöhungen zu ESOP-Zwecken oder für andere Wertpapieremissionen zugunsten der Mitarbeiter, sofern diese pro Jahr oder pro Plan unter 2% des emittierten Kapitals liegen;
- (e) Änderungen (1) der Satzung der EADS, (2) der internen Richtlinien des Board of Directors und (3) der internen Richtlinien für das Executive Committee;
- (f) Änderungen des Namens, des eingetragenen Firmensitzes oder der nationalen Zugehörigkeit der EADS, und
- (g) Wesentliche Entscheidungen, die sich auf die Geschäfte der EADS im Bereich der ballistischen Raketen beziehen.

Das Board von Sogead Gérance wird zuvor zusammenkommen, um über die Angemessenheit der oben genannten Angelegenheiten zu entscheiden. Die diesbezügliche Entscheidung des Boards von Sogead Gérance's muss schriftlich erfolgen und von einer qualifizierten Mehrheit, das sind sechs von acht Directors, genehmigt werden, wobei festgehalten wird, dass die von Sogead nominierten Directors im Board der EADS Participations B.V. keinesfalls ein eine solche Entscheidung gebunden sind. Diese Vorgehensweise ist nicht erforderlich, wenn die fragliche Angelegenheit, im Einklang mit dem oben Gesagten, als Sogead Reserved Matter (Angelegenheit in der Kompetenz von Sogead) überprüft wurde.

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

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

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

### Verkaufsoption

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

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

Übt Daimler die ihr von Sogead gewährte Verkaufsoption aus, erwirbt grundsätzlich Sogead die EADS-Aktien von Daimler. Lagardère kann jedoch nach der Ausübung der Verkaufsoption durch Daimler von Sogepa verlangen, dass Sogepa an die Stelle von Sogead tritt. Daimler hat sich mit diesem Substitutionsrecht einverstanden erklärt. Übt Lagardère das Substitutionsrecht nicht aus, ist Lagardère verpflichtet, die für diesen Erwerb erforderlichen Mittel anteilmäßig bereitzustellen. Sogepa ist entsprechend ihrer Beteiligung an Sogead zu einer anteiligen Finanzierung verpflichtet. Falls Lagardère sich an der Finanzierung nicht beteiligt, ist (a) Sogepa verpflichtet, anteilig an die Stelle von Sogead zu treten und die Aktien zu kaufen, die Daimler bei der Ausübung ihrer Verkaufsoption veräußern will, und (b) können Sogepa oder Lagardère die Auflösung von Sogead und EADS Participations B.V. sowie die Beendigung der Sogead-Aktionärsvereinbarung verlangen (unbeschadet der Beendigungsbestimmungen der Sogead-Aktionärsvereinbarung, die vorstehend im Abschnitt „Sogead“ beschrieben werden). In diesem Fall kann Lagardère ihre EADS-Aktien uneingeschränkt am Markt oder als Paketverkauf an einen Dritten veräußern.

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

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

### Einbringungen in EADS — Spezielle Verpflichtungen der EADS

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

## DADC

Der EADS gehören 75% der Aktien der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG („DADC“) (die übrigen 25% gehören DCLRH). Das Stammkapital der Dornier GmbH gehört zu 97,1% der DADC und zu 2,9% der Familie Dornier. In Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH stehen DADC mehr als 95,2% und der Familie Dornier weniger als 4,8% der Stimmrechte zu. DADC und Dornier GmbH haben einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

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

Am 30. November 1988 schlossen Daimler und die Familie Dornier einen separaten Vertrag, um die Rechte von Daimler zu stärken und zugleich die wirtschaftlichen Interessen der Minderheitsgesellschafter zu schützen. Letztere können insbesondere verlangen, dass ihre Geschäftsanteile an der Dornier GmbH (i) gegen bar oder (ii) im Tausch gegen Daimler-Aktien oder (iii) im Tausch gegen Aktien eines Unternehmens, in oder unter dem Daimler seine Luft- und Raumfahrtaktivitäten konzentriert, von Daimler oder einem anderen, mit Daimler assoziierten und von Daimler benannten Unternehmen,

erworben werden. Am 29. März 2000 schlossen Daimler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und Dasa AG einen Vertrag ab, dem zufolge Daimler das Recht hat, von DADC zu verlangen, dass sie die auf diese Weise von den Gesellschaftern der Familie Dornier angebotenen Gesellschafteranteile erwirbt. Daimler wird der DADC den zu zahlenden Mehrbetrag, der über den Verkehrswert der Aktien hinausgeht, ersetzen. Überdies wird DADC einige weitere Rechte und Pflichten hinsichtlich des Schutzes der Interessen der Familie Dornier wahrnehmen.

Am 29. Dezember 2004 vereinbarten Silvius Dornier und Daimler die Übertragung aller verbleibenden Aktien von Silvius Dornier an der Dornier GmbH (3,58%) an Daimler oder ein anderes von Daimler benanntes Unternehmen der Daimler-Gruppe und die Beilegung der Streitigkeiten bzgl. der Rechte und möglichen Ansprüche von Silvius Dornier resultierend aus oder in Verbindung mit seinem Aktienbesitz an der Dornier GmbH. Keiner der anderen Familiengesellschafter übte sein dreimonatiges Vorkaufsrecht hinsichtlich des Erwerbs dieser Aktien aus, sodass die Übertragung am 17. April 2005 wirksam wurde. Nach der oben erwähnten Vereinbarung zwischen Daimler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und Dasa AG („Handhabungsvereinbarung“) bot DADC Daimler unwiderruflich an, diese Aktien zu ihrem Marktwert zum Zeitpunkt des Verkaufs an Daimler zu kaufen. Dieses Angebot wurde von Daimler angenommen und das Geschäft am 3. Mai 2005 abgeschlossen.

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

Über die Verbindung zwischen dem Unternehmen und seinen Hauptaktionären, gemäß obiger Beschreibung in Abschnitt 3.3.2 hinaus, gibt es keine potenziellen Interessenskonflikte zwischen den Pflichten der Directors gegenüber der Gesellschaft und deren privaten Interessen oder Verpflichtungen.

### 3.3.3 ART DER AKTIEN

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

Die Aktien werden im Aktionärsregister eingetragen, ohne dass eine Aktienurkunde ausgegeben wird, es sei denn, das Board of

Directors hat für alle oder bestimmte Aktien die Ausgabe von Aktienurkunden beschlossen. Aktienurkunden werden in der Form ausgegeben, die das Board of Directors bestimmt. Namensaktien sind in einer vom Board of Directors zu bestimmenden Weise zu nummerieren.

### 3.3.4 ÄNDERUNG DER KAPITALVERHÄLTNISSE SEIT GRÜNDUNG DER GESELLSCHAFT

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

Die Änderungen der Kapitalverhältnisse der Gesellschaft seit ihrer Börseneinführung und Notierung sind wie nachstehend aufgeführt (eine Beschreibung der Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft ist in Abschnitt „3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft“ enthalten).

Seit Juli 2000 sind 4.293.746 EADS-Aktien ohne Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre von dem französischen Staat im Anschluss an die Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 ausgegeben worden. Im Juli 2002 fand die letzte Ausschüttung statt.

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

Am 8. Juli 2004 kündigte Daimler an, dass Daimler (im Zusammenhang mit einer Hedging-Transaktion) alle EADS-

Aktien (22.227.478 EADS-Aktien, die zu diesem Zeitpunkt 2,73% des Kapitals und 2,78% der EADS-Stimmrechte repräsentierten) mit Ausnahme seiner indirekten EADS-Aktien auf dem Markt platziert hatte.

Am 4. April 2006 haben Daimler und Lagardère die Durchführung gleichzeitiger Transaktionen zur Reduzierung ihres jeweiligen Aktienanteils an der EADS um jeweils 7,5% des Aktienkapitals der EADS bekannt gegeben. Daimler hat ein Abkommen über einen Terminverkauf über ca. 61 Mio. EADS-Aktien mit einer Investment-Bankgruppe unterzeichnet. Daimler hat darauf hingewiesen, dass sie diese Aktien an die Banken in Erwartung des Abschlusses des Terminverkaufs verliehen hat. Lagardère hat verpflichtend austauschbare Schuldverschreibungen ausgegeben. Die zum Fälligkeitsdatum der Anleihen zu liefernden EADS-Aktien repräsentieren ein Maximum von 7,5% des Aktienkapitals von EADS, d.h. ca. 61 Mio. EADS-Aktien, die in drei gleichen Teilen zu jeweils 2,5% des Aktienkapitals der EADS in den Jahren 2007, 2008 und 2009 jeweils im Monat Juni übergeben werden.

Am 9. Februar 2007 traf Daimler eine Vereinbarung mit einem Konsortium von privaten und öffentlichen Investoren, durch das Daimler seine Aktienbeteiligung an der EADS von 22,5% auf 15% reduzierte. Gemäß diesem Vertrag überführte Daimler am 13. März 2007 seinen gesamten EADS-Aktienanteil von 22,5% in eine neue Gesellschaft, an dem das Investoren-Konsortium ein Drittel der Anteile über eine Zweckgesellschaft erwarb. Damit erhält das Anlegerkonsortium einen Anteil von 7,5% an der EADS, während die hiermit verbundenen Stimmrechte noch von Daimler ausgeübt werden. Daimler wird weiterhin die Stimmrechte des gesamten Pakets von 22,5% der EADS-Aktien ausüben. Daimler verfügt über die Option, die neue Struktur frühestens am 1. Juli 2010 aufzulösen. Wenn die Struktur aufgelöst wird, hat Daimler das Recht, die Anleger entweder mit EADS-Aktien zu entschädigen oder eine Barabfindung zu bezahlen. Werden EADS-Aktien herausgegeben, haben der deutsche und der französische Staat und Lagardère über Sogead ein Vorkaufsrecht, um das Gleichgewicht zwischen der deutschen

und der französischen Seite aufrechtzuerhalten. Diese Transaktion stellt eine spezifische Ausnahme zu den in Abschnitt „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ beschriebenen Vereinbarungen dar.

Am 26. Dezember 2007 verkaufte das JSC Vneshtorgbankhas 41.055.530 EADS-Aktien und transferierte sie an die Bank for Development and Foreign Economic Affairs

(Vnesheconombank). Die EADS wurde nachfolgend über diese Transaktion informiert.

Die Aufgliederung der ausgegebenen Aktien und Stimmrechte der Gesellschaft vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden (siehe „Teil 1/2.3.3 Langfristige Leistungspläne“), ist im Hinblick auf die letzten drei Jahre in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Aktionäre	Position zum 31. Dez. 2007			Position zum 31. Dez. 2006			Position zum 31. Dez. 2005		
	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien	% des Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl Aktien
Dasa	22,52%	22,64%	183.337.704	22,47%	22,71%	183.337.704	29,89%	30,29%	244.447.704
Sogeade	27,53%	27,67%	224.077.704	29,96%	30,27%	244.447.704	29,89%	30,29%	244.447.704
SEPI	5,49%	5,52%	44.690.871	5,48%	5,54%	44.690.871	5,47%	5,53%	44.690.871
Zwischensumme Contractual Partnership	55,54%	55,83%	452.106.279	57,91%	58,52%	472.476.279	65,25%	66,11%	533.586.279
Französischer Staat	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746*
Öffentlichkeit	43,88%	44,11%	357.198.446	40,99%	41,42%	334.448.355	33,39%	33,83%	273.061.396**
Eigener Aktienrückkauf***	0,52%	0	4.207.002	1,04%	0	8.504.144	1,30%	0	10.592.709
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>814.014.473</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>815.931.524</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>817.743.130</b>

(\*) Aktien, die der französische Staat aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 nach der Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung von 4.293.746 Aktien an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens hält. Alle gegenwärtig vom französischen Staat gehaltenen Aktien müssen auf dem Markt veräußert werden.

(\*\*) Einschließlich Mitarbeiter der EADS. Zum 31. Dezember 2007 hielten Mitarbeiter der EADS ca. 1,89% des Aktienkapitals und 1,90% der Stimmrechte.

(\*\*\*) Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

Nach Wissen der Gesellschaft gibt es mit Ausnahme der weiter oben in Abschnitt „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“ genannten Rechte keine Pfandrechte an den Aktien der Gesellschaft.

Die Gesellschaft erbat die Offenlegung der Identität der wirtschaftlich Berechtigten ihrer Aktien, die von identifizierbaren Inhabern („*Titres au porteur identifiables*“) gehalten werden, die jeweils mehr als 2.000 Aktien halten. Anhand der Studie, die am 31. Dezember 2007 abgeschlossen

wurde, wurden 1.786 Aktionäre identifiziert, die insgesamt 319.553.855 EADS-Aktien halten (einschließlich 12.669.088 Aktien, die von Iberclear im Auftrag des spanischen Marktes und 39.176.722 Aktien, die von Clearstream im Auftrag des deutschen Marktes gehalten werden).

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

### 3.3.5 PERSONEN MIT BEHERRSCHENDEM EINFLUSS AUF DIE GESELLSCHAFT

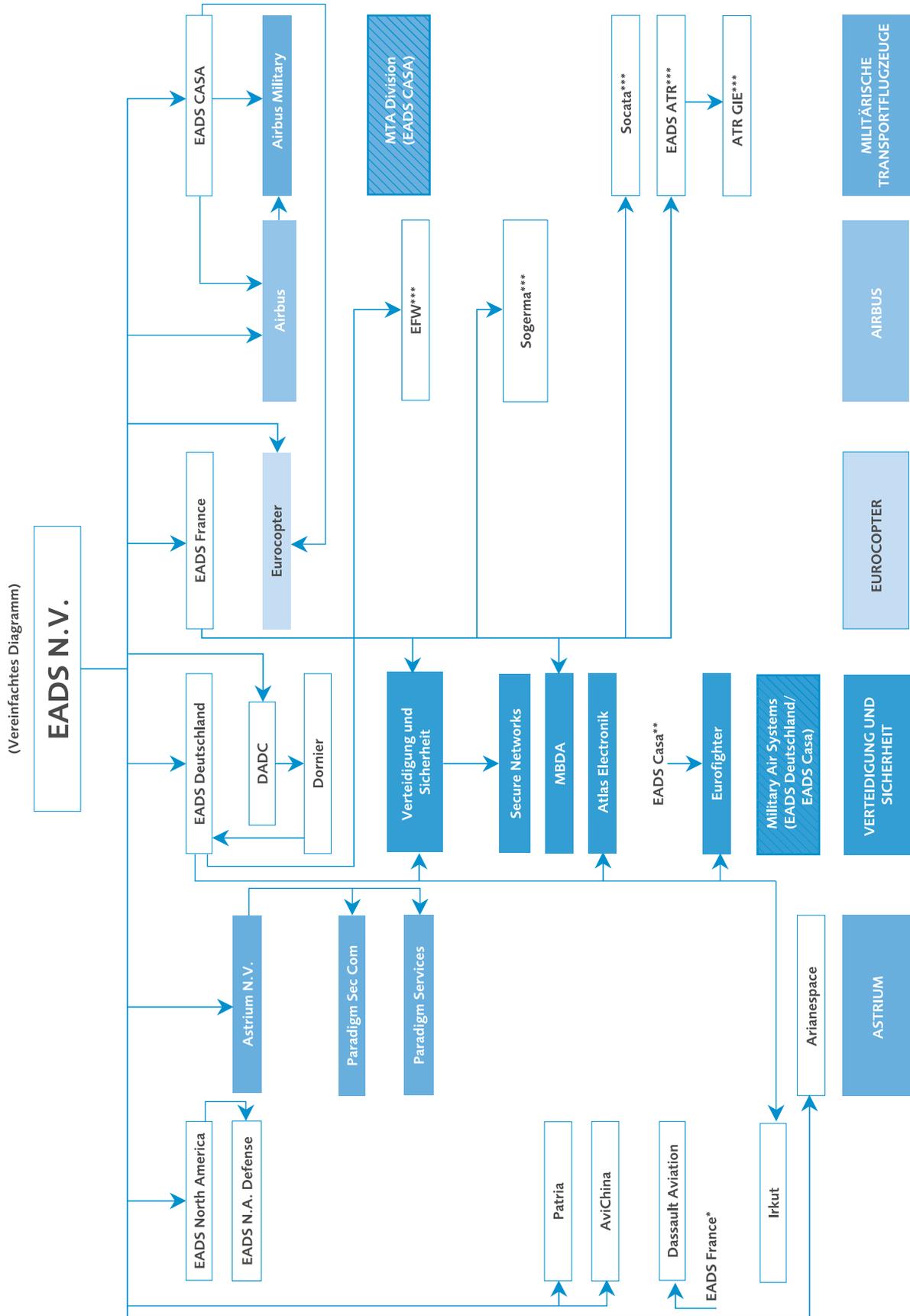
Siehe „3.3.1 Aktionärsstruktur“ und „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

### 3.3.6 VEREINFACHTE STRUKTUR DER EADS-GRUPPE

Die folgende Grafik stellt die vereinfachte Organisation der wesentlichen Geschäftsbereiche der EADS dar, die fünf Geschäftsbereiche und die wesentlichen Geschäftseinheiten umfasst. Aus Gründen der einfacheren Darstellung wurden Zwischen-Holdinggesellschaften weggelassen. Die schattierten Kästchen repräsentieren Geschäftsbereiche (im Fall des Geschäftsbereichs MTA) oder Geschäftseinheiten (im Fall Militärflugzeuge), die Teil der in Klammern aufgeführten juristischen Personen sind. Die farbigen Kästchen bezeichnen

Einheiten, die Teil eines der fünf Geschäftsbereiche der EADS sind. Die weißen Kästchen bezeichnen Einheiten, die Holdinggesellschaften oder Beteiligungen außerhalb der fünf Geschäftsbereiche der EADS sind und nicht direkt zum Führungsbereich eines bestimmten Directors gehören. Socata, EADS ATR, ATR GIE, EFW und Sogerma gehören zu den „Übrigen Geschäften“, und gehören nicht zu den fünf Geschäftsbereichen der EADS. Siehe „1.1.1 Überblick – Organisation der EADS-Geschäftsbereiche“.

EADS GRUPPE – WESENTLICHER AKTIENBESITZ



(\*) Die EADS hält ihre Anteile an Dassault Aviation über EADS France.  
 (\*\*) Der Eurofighter-Anteil der EADS wird von EADS Deutschland und EADS Casa gemeinsam gehalten.  
 (\*\*\*) EFW, Sogerma, ATR und Socata sind den „übrigen Aktivitäten“ zugeordnet.

### 3.3.7 ERWERB EIGENER AKTIEN DURCH DIE GESELLSCHAFT

#### 3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen

Gemäß niederländischem Recht zu Insidergeschäften und der Kommissionsverordnung Nr. 2273/2003/EU muss die Gesellschaft die nachstehend beschriebenen Bedingungen für Aktienrückkaufprogramme und damit verbundene Offenlegungen erfüllen.

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

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

Die ordentliche Aktionärsversammlung der EADS vom 4. Mai 2007 ermächtigte das Board of Directors in einem Beschluss, der die vorige Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung der EADS vom 4. Mai 2006 erneuerte, für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung eigene Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der nicht niedriger ist als der Nennwert und nicht höher als der höhere Preis von entweder (i) dem Preis des letzten unabhängigen Handels oder (ii) dem höchsten aktuellen unabhängigen Gebot an den Handelsorten, an denen der Kauf ausgeführt wird, sofern die Gesellschaft bei derartigen Rückkäufen nicht mehr als 10% des insgesamt emittierten Aktienkapitals hält.

Bis Juli 2007 erwarb die Gesellschaft insgesamt 8.719.103 eigener Aktien; 4.568.405 davon wurden im Juli 2007 eingezogen.

Zum Datum dieses Dokuments hat die Gesellschaft insgesamt 4.434.889 ihrer eigenen Aktien zurückgekauft.

Auf der für den 26. Mai 2008 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung der EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die durch die Aktionäre auf der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2007 erteilte Ermächtigung zu ersetzen und das Board of Directors für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung an zu ermächtigen, eigene Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu erwerben, zu einem Preis, der, sofern die Gesellschaft nach diesem Aktienkauf nicht mehr als 10% des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft hält, nicht niedriger als der Nennwert und nicht höher als der höhere Preis von entweder dem Preis des letzten unabhängigen Handels oder dem höchsten aktuellen unabhängigen Gebot an den Handelsorten, an denen der Kauf ausgeführt wird.

#### 3.3.7.2 Französische Vorschriften

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

Gemäß Artikel 241-1 bis 241-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF erfordert der Erwerb eigener Aktien durch eine Gesellschaft prinzipiell die Publikation der Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms. Eine solche Beschreibung muss vor der Umsetzung des Aktienrückkaufprogramms veröffentlicht werden.

Gemäß Artikel 631-1 bis 631-4 der Allgemeinen Vorschriften der AMF ist es der Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren eigenen Aktien den Markt zu manipulieren. Artikel 631-5 und 631-6 der Allgemeinen Vorschriften der AMF bestimmen ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Die Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, innerhalb von höchstens sieben Handelstagen spezifische Informationen bzgl. solcher Käufe auf der Website der Gesellschaft zu veröffentlichen.

Außerdem hat die Gesellschaft insbesondere der AMF mindestens monatlich alle zuvor auf der Website veröffentlichten spezifischen Informationen in Zusammenhang mit solchen Käufen und Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zu übermitteln.

Außerdem hat die Gesellschaft insbesondere der AMF mindestens monatlich Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zur Verfügung zu stellen.

### 3.3.7.3 Deutsche Vorschriften

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

### 3.3.7.4 Spanische Vorschriften

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

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

### 3.3.7.5 Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der Hauptversammlung am 26. Mai 2008 zu genehmigen ist

Gemäß Artikel 241-2-I und 241-3-III der Allgemeinen Vorschriften der AMF findet sich nachstehend eine Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms („*descriptif du programme*“), das von der Gesellschaft durchgeführt werden soll:

- **Datum der ordentlichen Aktionärsversammlung für die Genehmigung des Aktienrückkaufprogramms:** 26. Mai 2008;
- **Anzahl der von der Gesellschaft direkt und indirekt gehaltenen EADS-Aktien und entsprechender Prozentsatz des Aktienkapitals:** **4.434.889** Aktien, die zum Datum dieses Dokuments 0,54% des Aktienkapitals darstellen;
- **Vorgesehene Verwendung der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments von der Gesellschaft gehalten werden:** die Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Bar-Kapitalerhöhungen, (i) das den Mitarbeitern der EADS-Gruppe zusteht oder für diese vorgesehen ist und/oder (ii) vorgenommen wird bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe gewährt wurden oder gewährt werden: **4.434.889** Aktien.

Informationen zu Aktien, die von der EADS am 13. Oktober 2004, am Tag des Inkrafttretens der EG-Verordnung Nr. 2273/2003 vom 22. Dezember 2003, gehalten wurden und zum Datum dieses Dokuments noch immer im Besitz der EADS sind, finden sich nachstehend:

- **Zweck des von der Gesellschaft durchzuführenden Aktienrückkaufprogramms (in abnehmender Priorität, ohne Auswirkung auf die tatsächliche Verwendung der Rückkaufermächtigung, die je nach Bedarf und Möglichkeit festgelegt wird):**
  - Die Reduzierung des Aktienkapitals durch Einziehung aller oder eines Teils der zurückgekauften Aktien, insbesondere zur Vermeidung des Verwässerungseffekts in Zusammenhang mit bestimmten Kapitalerhöhungen für Bargeld (i) das den Mitarbeitern der EADS-Gruppe zusteht oder für diese vorgesehen ist und/oder (ii) vorgenommen wird, bzw. vorgenommen werden soll, in Zusammenhang mit der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe gewährt wurden oder gewährt werden, wobei die zurückgekauften Aktien keine Stimm- oder Dividendenrechte haben werden,
  - Das Halten von Aktien für die Erfüllung von Verpflichtungen in Verbindung mit:
    - (i) In EADS-Aktien wandelbare Schuldfinanzinstrumente,
    - (ii) Aktienoptionsprogramme für Mitarbeiter oder anderen Zuteilungen von Aktien an Mitarbeiter der EADS-Gruppe;
  - Der Kauf von Aktien zur Einbehaltung und der späteren Verwendung zum Tausch oder zur Zahlung, im Rahmen möglicher externer Wachstumstransaktionen, und
  - Die Liquidität oder Dynamik des Sekundärmarktes der EADS-Aktien, die im Zuge einer Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investitionsdienstleistungen, in Übereinstimmung mit der Entscheidung der AMF vom 22. März 2005 (in der geänderten Fassung), in Zusammenhang mit der Genehmigung von Liquiditätsverträgen, von der AMF als Marktpraxis anerkannt wird.
- **Verfahren:**
  - Maximalbetrag des ausgegebenen Kapitals, das von der Gesellschaft zurückgekauft werden kann: 10%,
  - Maximale Anzahl der Aktien, die aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung von der Gesellschaft zurückgekauft werden kann: Der Anteil von 10% würde 81.402.867 Aktien des von der

Gesellschaft ausgegebenen Aktienkapitals entsprechen, die zum Datum dieses Dokuments 814.028.673 Aktien darstellen. Dieser Maximalbetrag von 10% würde, basierend auf den 842.430.992 Aktien, 84.243.099 Aktien darstellen, die nach der Ausgabe von 28.402.319 Aktien aufgrund der Ausübung der Aktienoptionen, die zum Datum dieses Dokuments noch immer ausgeübt werden können, das gesamte, vollständig verwässerte Kapital der Gesellschaft ausmachen würden, die das Board of Directors gemäß Beschluss bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 und 2006 gewährt hat,

- Zudem dürfen die zu zahlenden Beträge unter Berücksichtigung des Kaufs von eigenen Aktien, in Übereinstimmung mit niederländischem Recht, die Eigenkapitalkomponenten, die per se an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, nicht übersteigen. „An die Aktionäre zurückzahlende oder auszuschüttende Eigenkapitalkomponenten“ umfasst die Beitragsprämien (in Zusammenhang mit Sacheinlagen), das Emissionsagio (in Zusammenhang mit Bareinlagen) und die anderen Reserven, wie in den Jahresabschlüssen der EADS dargelegt, von denen der Rückkaufpreis für die eigenen Aktien abgezogen werden muss.

Zum 31. Dezember 2007 beliefen sich die jeweiligen Werte dieser Eigenkapitalkomponenten der EADS, die an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, auf: € 7.968.000.000 (Beitragsprämien), € (1.343.000.000) (sonstige Rücklagen) und € (206.000.000) (eigene Aktien), d.h., ein Gesamtbetrag von € 6.419.000.000.

Die EADS behält sich das Recht vor, das Aktienrückkaufprogramm in vollem Umfang umzusetzen und verpflichtet sich, den Schwellenwert von 10% des ausgegebenen Aktienkapitals sowie den Betrag von € 6.419.000.000 während der Dauer des Programms direkt oder indirekt nicht zu überschreiten.

Schließlich unternimmt die EADS alles, um jederzeit eine genügende Anzahl Aktien in öffentlichem Besitz zu halten, damit die Grenzwerte der Euronext Paris S.A. eingehalten werden.

- Aktien können zu jeder Zeit gekauft oder verkauft werden (auch während einer Börseneinführung) in dem Umfang, der von den Börsenverordnungen zugelassen wird und mit allen Mitteln, einschließlich insbesondere über Blockhandel und einschließlich der Verwendung von Optionen, Kombinationen von derivativen Finanzinstrumenten oder der Ausgabe von Sicherheiten, die auf irgendeine Weise EADS-Aktien im Rahmen der in diesem Dokument beschriebenen Grenzen Rechte zuteilt. Weiterhin wird die EADS Kaufoptionen und Swaps, die gemäß den während des vorhergehenden Aktienrückkaufprogramms (siehe unten) geschlossenen Vereinbarungen erworben wurden, verwenden und schließt die Möglichkeit der Verwendung

einer Transaktionsstruktur ähnlich der, die im vorhergehenden Aktienrückkaufprogramm verwendet wurde, um die eigenen Aktien zurückzukaufen, nicht aus.

Der Anteil der zurückgekauften Aktien durch die Verwendung von block trades kann dazu führen, dass alle Aktien im Kontext dieses Programms zurückgekauft werden.

Zusätzlich wird die EADS im Falle der Verwendung von abgeleiteten Finanzinstrumenten sicherstellen, dass keine Mechanismen verwendet werden, die die Volatilität der Aktien deutlich erhöhen würden, vor allem im Kontext von Kaufoptionen,

- Charakteristika der Aktien, die aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung von der Gesellschaft zurückgekauft werden können: Aktien der EADS, einer Gesellschaft die an der Euronext Paris, im *amtlichen Markt* der Frankfurter Börse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert ist,
- Daimler, Dasa AG, der französische Staat, Lagardère, SEPI, Sogead und Sogepa werden, je nach den Umständen, ihre Rechte behalten, ihre verfügbaren EADS-Aktien im Rahmen dieses Aktienrückkaufprogramms an die EADS zu verkaufen,
- Maximaler Kaufpreis pro Aktie: € 70.
- **Dauer des Aktienrückkaufprogramms:** dieses Aktienrückkaufprogramm läuft bis einschließlich zum 26. November 2009, d.h. dem Tag des Auslaufens der Ermächtigung der ordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre vom 26. Mai 2008. Eines der Hauptziele dieses Aktienrückkaufprogramms der EADS ist die mögliche Ausübung von Aktienoptionen durch Mitarbeiter der EADS-Gruppe, die ihnen 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden. Es ist derzeit beabsichtigt, dass (i) ein solches Programm fortgesetzt und erneuert wird, sodass es am 9. August 2012 endet (d.h. der 8. August 2012 ist der letzte Tag, an welchem ein Mitarbeiter der EADS-Gruppe alle oder einen Teil seiner/ihrer 2002 gewährten Aktienoptionen ausüben kann), und (ii) dass auf der ordentlichen Aktionärsversammlung beantragt wird, die Genehmigungen bis zu diesem Datum zu erneuern.
- **Erklärung der Gesellschaft zu Transaktionen, die in Zusammenhang mit ihren eigenen Aktien vom 4. Mai 2007 bis zum Datum dieses Dokuments vorgenommen wurden:**

Prozentsatz des direkt und indirekt gehaltenen Aktienkapitals	0,54%
Anzahl, der während der letzten 24 Monate eingezogenen Aktien	11.225.375
Anzahl der im Portfolio gehaltenen Aktien	4.434.889
Buchwert des Portfolios	€ 64,30 Mio.
Marktwert des Portfolios	€ 65,95 Mio.

Die 1.843.814 EADS-Aktien, die EADS zum Datum des Inkrafttretens der EU-Verordnung Nr. 2273/2003 vom 22. Dezember 2003 am 13. Oktober 2004 gehalten hat und die EADS zum Datum der Erstellung dieses Dokumentes immer noch hält, sollen, in abnehmender Priorität, entweder (i) gemäß einer Entscheidung, die in Vereinbarung mit dem Niederländischen Gesetz während einer Jahreshauptversammlung der EADS getroffen werden soll, eingezogen werden, um den Verwässerungseffekt, der in Verbindung mit bestimmten Grundkapitalerhöhungen für Bargeld steht, zu vermeiden, während dem Geschäftsjahr vor so einer Jahreshauptversammlung im Kontext eines Belegschaftsaktieneigentumsplans und/oder bei Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Angestellten der EADS-Gruppe gewährt werden oder (ii) behalten werden, um die Leistung bestimmter Optionen zu ermöglichen, die in den Zielen des in diesem Dokument erwähnten Aktienrückkaufprogramms beschrieben werden oder (iii) verwendet werden zum Tausch oder zur Zahlung im Rahmen einer möglichen externen Wachstumstransaktion oder (iv) verkauft werden im Kontext einer Liquiditätsvereinbarung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der AMF-Anweisung Nr. 2005-07.

Zusätzlich ist vorgesehen, dass während der EADS-Hauptversammlung, die für 26. Mai 2008 angesetzt ist, ein Beschlussantrag bezüglich der Löschung von 1.291.381 zurückgenommen Aktien eingebracht wird, um den Verwässerungseffekt zu vermeiden, der mit Grundkapitalerhöhungen in Verbindung steht, (i) im Kontext des Belegschaftsaktieneigentumsprogramms (ESOP) 2007 (in Höhe von 50% der in diesem Zusammenhang emittierten Aktien) und (ii) bei der Ausübung von Aktienoptionen im Jahr 2007, die bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe in den Jahren 2000, 2001, 2002 und 2003 (in Höhe von 100% der Aktien, die in einem solchen Kontext ausgestellt wurden) gewährt wurden.

Zum Datum dieses Dokuments hat die EADS im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms keine Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investmentdienstleistungen geschlossen.

Im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms hat die EADS derivative Finanzinstrumente verwendet (siehe unten). Diese derivativen Finanzinstrumente (Kaufoptionen) weisen die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Eigenschaften auf.

	Brutto-Kumulativ-Flows		Eröffnungsbestände zum Datum dieses Dokuments			
	Käufe	Verkäufe/Transfers (Optionsausübung)	Eröffnungsbestand beim Kauf		Eröffnungsbestand beim Verkauf	
Anzahl Aktien	138.741	0	Call gekauft 8.686.633	Terminverkauf	Call gekauft	Verkauf
Durchschnittlich spätester Fälligkeitstermin*			9. August 2012	0	0	0
Durchschnittspreis der Transaktion*		0				
Durchschnittlicher Ausübungspreis*		0	0	0	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>€ 2.447.249</b>	<b>0</b>				

(\*) Siehe „Teil 1/2.3.3 Langfristige Leistungspläne“.

2004 wurde ein Aktienrückkaufprogramm eingeführt, um den Verwässerungseffekt in Zusammenhang mit der Bar-Kapitalerhöhung zu verhindern, der aus der Ausübung von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, entstehen würde. Dieses Aktienrückkaufprogramm wird entsprechend der neutralen Delta-Methode als Rückkaufmaßnahme umgesetzt, um den Verwässerungseffekt solcher Aktienoptionspläne, wie vom Board of Directors am 5. Dezember 2002 und am 10. Oktober 2003 genehmigt, auszugleichen.

In Beziehung zu diesem Rückkaufprogramm hat die EADS folgende Vereinbarungen getroffen:

(i) Kaufoptionsvereinbarungen, die es der EADS ermöglichen, von einer führenden französischen Bank eine Anzahl an EADS-Aktien zu erwerben, die der Anzahl von Aktien entspricht, die als Ergebnis der Ausübung der Aktienoptionen,

die bestimmten Mitarbeitern des EADS-Konzerns in 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, entspricht und (ii) Swapvereinbarungen für die regelmäßige Anpassung eines Barbetrags, der den von der EADS an eine führende französische Bank gezahlten Prämien entspricht, gemäß den Kaufoptionsvereinbarungen, in Übereinstimmung mit der neutralen Delta-Methode.

In Übereinstimmung mit diesen Vereinbarungen haben die Kaufoptionen, die EADS von einer führenden französischen Bank erworben hat, die gleichen Bedingungen (bezüglich der Preise, Ausübungsdaten, Mengen und Ablaufdaten) wie die Aktienoptionen gemäß den Aktienoptionsplänen von 2000, 2001 und 2002. Wenn der Preis der EADS-Aktie steigt, muss die führende französische Bank die Anzahl von EADS-Aktien kaufen, die dann aus dem Preisanstieg abgeleitet wird, gemäß der Formel der neutralen Delta-Methode. Die gesamte von der führenden französischen Bank für diese Aktien gezahlte

Summe entspricht der von der EADS getragenen finanziellen Belastung, wie aus den variablen Beträgen in der Swapvereinbarung hervorgeht. Wenn der Preis der EADS-Aktie jedoch sinkt, muss die führende französische Bank die Anzahl von EADS-Aktien verkaufen, die dann aus der Preissenkung abgeleitet wird, gemäß der Formel der neutralen Delta-Methode. Die gesamte von der führenden französischen Bank für den Verkauf dieser Aktien erhaltene Summe entspricht den finanziellen Einkünften der EADS, wie in den variablen Beträgen in der Swapvereinbarung bestimmt. Unter diesen Bedingungen ist die Endsumme als Ergebnis dieses Kaufs von Kaufoptionen erst zum Zeitpunkt der Zahlung bekannt, wie aus der letzten variablen Summe des Swapvertrags hervorgeht.

Die Struktur der Transaktion zielt darauf ab, den Verwässerungseffekt und das Preisrisiko für die EADS, die mit der Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern der EADS 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, verbunden sind, abzudecken.

In diesem Kontext wendet die EADS interne Kontrollprozeduren an, die von der Gesellschaft erstellt wurden, um zuverlässig Risiken verwalten zu können, die mit diesen Kaufoptionen und Swaptransaktionen verbunden sind. Die Prozesse und Instrumente für die Berichterstattung wurden erstellt, die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten wurden dem Finance and Treasury Department der EADS

übergeben, das für alle betrieblichen Entscheidungen und alle Aktivitäten innerhalb seiner Kompetenz verantwortlich ist. Die relevanten und zuständigen Organe innerhalb der Organisatoren müssen über alle wesentlichen Transaktionen, Aktivitäten und Risiken unterrichtet werden.

Von einem buchhalterischen Standpunkt aus sind Kaufoptionen Eigenkapitalinstrumente, wenn sie sich physisch im eigenen Bestand der EADS befinden (IAS 32.16). Die erste Bilanzierung führte zu einer Reduzierung der Salden für die gezahlten Prämien und zu Eigenkapital in Höhe der gleichen entsprechenden Summe. Für jede variable Zahlung, die in Anwendung der Formel für die neutrale Delta-Methode durchgeführt wird, gibt es eine entsprechende Auswirkung auf liquide Mittel und Eigenkapital, um die kumulativen Prämien widerzuspiegeln, die auf die Kaufoptionen gezahlt werden. Bei Ausübung der Kaufoptionen verringert die EADS den Barbestand um die gezahlte Summe (der Emissionskurs mal Anzahl der Optionen) und zieht die nicht ausgegebenen Aktien vom Eigenkapital ab. Variationen im Marktwert der Kaufoptionen werden in den Jahresabschlüssen nicht erfasst. Solche Transaktionen sind deshalb alle bilanzneutral.

Die führende französische Bank hat sich vertraglich dazu verpflichtet, die gültigen Verordnungen bezüglich der auf die EADS anwendbaren Rückkaufprozesse, vor allem die Bestimmungen der Artikel 241-1 bis 241-6 und 631-1 ff. der Allgemeinen Bestimmungen der AMF einzuhalten.

## 3.4 Dividenden

### 3.4.1 SEIT GRÜNDUNG DES UNTERNEHMENS AUSGESCHÜTTETE DIVIDENDEN UND BARAUSSCHÜTTUNGEN

Seit der Gründung des Unternehmens bezahlte Barausschüttungen sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst:

Geschäftsjahr	Datum der Barausschüttung	Bruttobetrag je Aktie
2000	27. Juni 2001	€0,50
2001	28. Juni 2002	€0,50
2002	12. Juni 2003	€0,30
2003	4. Juni 2004	€0,40
2004	8. Juni 2005	€0,50
2005	1. Juni 2006	€0,65
2006	16. Mai 2007	€0,12

### 3.4.2 DIVIDENDENPOLITIK DER EADS

Das Board of Directors wird der für 26. Mai 2008 angesetzten EADS-Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2007 eine Dividende in Höhe von € 0,12 je Aktie vorschlagen (Dividende je Aktie 2006: € 0,12). Die Verkaufserfolge und die Finanzkraft des Unternehmens sowie die ermutigenden operativen

Leistungen in etablierten Programmen spiegeln sich in der Dividende wider. Die beantragte Dividende soll zeigen, dass die Loyalität der Aktionäre geschätzt wird, und – trotz der verbleibenden Herausforderungen – dem Vertrauen in den Ausblick für die kommenden Jahre Ausdruck verleihen.

### 3.4.3 NICHT EINGEFORDERTE DIVIDENDEN

Gemäß Artikel 31 der Satzung erlischt der Anspruch auf die von der Aktionärsversammlung beschlossenen Dividendenzahlungen oder sonstige Ausschüttungen nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Datum, an dem der besagte Anspruch fällig und zahlbar wird. Das Recht auf Ausschüttung

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

### 3.4.4 BESTEUERUNG

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

anerkannt wird, hinausgehen. Aktiendividenden, die aus der Kapitalrücklage, die für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital anerkannt wird, ausgegeben werden, unterliegen nicht der Quellensteuer.

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

#### Quellensteuer auf Dividenden

Im Allgemeinen ist von einer Dividende, die von der Gesellschaft auf die Aktien ausgeschüttet wird, niederländische Quellensteuer mit einem gesetzlichen Steuersatz von 15% einzubehalten. In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff Dividenden sowohl Bar- als auch Sachdividenden, fiktive und verdeckte Gewinnausschüttungen, Rückzahlungen von Kapitaleinlagen, die für die Zwecke der niederländischen Dividendenquellenbesteuerung nicht als Eigenkapital behandelt werden, sowie Liquidationserlöse, soweit diese über das durchschnittliche eingezahlte Kapital, das für die niederländische Dividendenquellenbesteuerung als Eigenkapital

#### Quellensteuer auf den Verkauf oder auf die sonstige Übertragung von Aktien

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

## Steuer auf Dividendeneinkünfte und Veräußerungsgewinne

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

- die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das entweder tatsächlich in den Niederlanden geleitet wird oder durch eine permanente Betriebsstätte („*vaste inrichting*“) oder einen ständigen Vertreter („*vaste vertegenwoordiger*“) in den Niederlanden betrieben wird; oder
- der ausländische Aktionär ist keine Privatperson und hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) oder eine als wesentlich angesehene Beteiligung an der Gesellschaft, und diese Beteiligung ist nicht Bestandteil des Vermögen eines Unternehmens; oder
- der ausländische Aktionär ist eine Privatperson und (i) hält direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung („*aanmerkelijk belang*“) an der Gesellschaft oder eine vermutete wesentliche Beteiligung und eine solche Beteiligung bildet keinen Teil des Unternehmensvermögens oder (ii) diese Dividendeneinkünfte oder Veräußerungsgewinne gelten als Einkommen aus verschiedenen Aktivitäten („*belastbaar resultaat uit overige werkzaamheden*“) in den Niederlanden gemäß dem niederländischen Einkommensteuergesetz von 2001 („*Wet inkomstenbelasting 2001*“).

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

## Schenkungs- oder Erbschaftssteuer

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

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

## Mehrwertsteuer

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

## Andere Steuern und Gebühren

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

## Ansässigkeit

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

## 3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren

Die Liste der folgenden Ankündigungen umfasst gesetzliche Veröffentlichungen in Zusammenhang mit preissensitiven Informationen, die über die Website der Gesellschaft unter [www.eads.com](http://www.eads.com) zugänglich sind:

Pressemitteilung – Ergebnisse für das erste Quartal 2007	10. Mai 2007
Pressemitteilung – Halbjahresergebnisse 2007	26. Juli 2007
Pressemitteilung – Ergebnisse für das dritte Quartal 2007	8. November 2007
Pressemitteilung – Jahresergebnis 2007	11. März 2008

Außerdem veröffentlicht die EADS Mitteilungen zum normalen Geschäftsverlauf, die auch auf der Website unter [www.eads.com](http://www.eads.com) verfügbar sind.

Dieser Abschnitt enthält den jährlichen Offenlegungsbericht zu Wertpapieren unter Anwendung von Artikel 10 der Richtlinie 2003/71/EU.



# Für das Registrierungs- dokument Verantwortliche

---

4.1	Für das Registrierungsdocument verantwortliche juristische Person	132
4.2	Erklärung der für das Registrierungsdocument verantwortlichen juristischen Person	132
4.3	Informationsrichtlinie	132
4.4	Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	133
4.5	Erhebliche Änderungen	133

## 4.1 Für das Registrierungsdokument verantwortliche juristische Person

EADS

## 4.2 Erklärung der für das Registrierungsdokument verantwortlichen juristischen Person

Die Gesellschaft erklärt, dass die Informationen in diesem Registrierungsdokument, nach bestem Wissen der Gesellschaft, den Tatsachen entsprechen und keine Auslassungen enthalten, die ihre Bedeutung beeinflussen könnten.

Die EADS vertreten durch:

Louis Gallois  
*Chief Executive Officer*

## 4.3 Informationsrichtlinie

Informationen erteilt:

Frau Nathalie Errard  
Head of Investor Relations and Financial Communication

EADS  
37 bd Montmorency  
75781 Paris Cedex 16, Frankreich  
Telephone: + 33 1 42 24 28 00  
Fax: + 33 1 42 24 28 40  
E-Mail: [ir@eads.com](mailto:ir@eads.com)

Die Webseite [www.eads.com](http://www.eads.com) liefert umfassende Informationen über die Gesellschaft sowie den Bericht des Board of Directors. Zudem können während der Gültigkeit dieses Registrierungsdokumentes Kopien der Satzung der EADS, des Registrierungsdokumentes, das am 26. April 2006 englischer Sprache bei der AFM eingereicht und von dieser genehmigt wurde, des am 25. April 2007 bei der AFM eingereichten und

von dieser genehmigten Registrierungsdokumentes in englischer Sprache, des Konzernabschlusses (IFRS) und des Einzelabschlusses der EADS zum 31. Dezember 2005, des Konzernabschlusses (IFRS) und des Einzelabschlusses der EADS zum 31. Dezember 2006, des Konzernabschlusses (IFRS) und des Einzelabschlusses der EADS zum 31. Dezember 2007, zusammen mit den Bestätigungsvermerken der Abschlussprüfer für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2005, 2006 und 2007, am eingetragenen Sitz der EADS eingesehen werden: European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V., Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Niederlande, Seat (statutaire zetel): Amsterdam, Tel.: +31 20 655 48 00.

Für die Aktionäre wurden in folgenden Ländern gebührenfreie Hotlines eingerichtet: Frankreich (0 800 01 2001), Deutschland (00 800 00 02 2002) und Spanien (00 800 00 02 2002). Folgende E-Mail-Adresse wurde für Nachrichten von Aktionären eingerichtet: [ir@eads.com](mailto:ir@eads.com).

## 4.4 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen

Angesichts der Tatsache, dass die Aktien der Gesellschaft an der Euronext Paris (nachstehend „**Pariser Börse**“ genannt), im *regulierten Markt* (im Teilbereich *Prime Standard*) der Frankfurter Wertpapierbörse (nachstehend „**Frankfurter Wertpapierbörse**“ genannt) und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia (nachstehend „**spanische**

**Börsen**“ genannt) gehandelt werden, unterliegt die Gesellschaft in Frankreich, Deutschland und Spanien bestimmten geltenden Rechtsvorschriften hinsichtlich von Informationen, von denen die wichtigsten in „3.1.3 Geltendes Recht“ zusammengefasst sind.

## 4.5 Erhebliche Änderungen

Zum Datum dieses Registrierungsdokuments hat sich die Finanz- und Geschäftslage der EADS seit dem 31. Dezember 2007 nicht wesentlich verändert.







[www.eads.com](http://www.eads.com)

European Aeronautic Defence  
and Space Company EADS N.V.  
Le Carré, Beechavenue 130-132  
1119 PR Schipol-Rijk  
Niederlande

Dieses Dokument ist auch unter  
den folgenden Adressen erhältlich:

European Aeronautic  
Defence and Space Company  
EADS N.V.

In Deutschland  
81663 München - Deutschland

In Frankreich  
37, boulevard de Montmorency  
75781 Paris cedex 16 - Frankreich

In Spanien  
Avenida de Aragón 404  
28022 Madrid - Spanien