

# Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmens- verantwortung 2005



The step beyond

---

Der vollständige EADS-Geschäftsbericht für 2005 umfasst drei Dokumente:



Das Unternehmen  
im Jahr 2005 (1)



Finanzbericht und  
Corporate Governance  
2005 (2)



Geschäftsverlauf, rechtliche  
Struktur und Unter-  
nehmensverantwortung  
2005 (3)  
(auf Anfrage)



Die Online-Version des EADS-  
Geschäftsberichts 2005 ist unter  
[www.reports.eads.com](http://www.reports.eads.com) abrufbar.



GESCHÄFTSVERLAUF,  
RECHTLICHE STRUKTUR  
UND UNTERNEHMENS-  
VERANTWORTUNG

# EADS Registrierungsdocument

## Teil 2

### (Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmensverantwortung)

Die European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (die „**Gesellschaft**“ oder „**EADS**“) 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 toezicht effectenverkeer 1995 (in der geänderten Fassung) gemäß Richtlinie 2003/71/EU am 26. April 2006 genehmigt. Bei Verwendung als Registrierungsdocument muss dieses Document unter dem Titel „Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmensverantwortung“ (Registrierungsdocument Teil 2) zusammen mit dem Document „Finanzbericht und Corporate Governance“ (Registrierungsdocument Teil 1) gelesen werden. 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 Wertpapiernote und eine Zusammenfassung ergänzt wird.**

# Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmensverantwortung

Registrierungsdokument - **Teil 2**

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

## Registrierungsdocument – Teil 1

<b>Risikofaktoren</b>	<b>S. 7</b>		
1. Finanzmarktrisiken	S. 8		
2. Geschäftliche Risiken	S. 11		
3. Rechtliche Risiken	S. 15		
4. Industrielle und Umweltrisiken	S. 17		
<b>Kapitel 1 – Nettovermögen – Vermögenslage – Ertragslage</b>	<b>S. 19</b>		
1.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage	S. 20		
1.1.1 Vorabinformation	S. 20		
Wechselkursinformationen	S. 21		
Bewertung	S. 21		
1.1.2 Überblick	S. 21		
1.1.3 Wichtige Erläuterungen zu Bilanzierung, Richtlinien und Bewertungsentscheidungen	S. 22		
1.1.3.1 Umfang und Änderungen des Konsolidierungskreises	S. 22		
1.1.3.2 Marktwertanpassungen	S. 24		
1.1.3.3 Wertminderung von Vermögenswerten	S. 24		
1.1.3.4 Forschungs- und Entwicklungskosten	S. 24		
1.1.3.5 Bilanzierung gesicherter Transaktionen im Jahresabschluss	S. 25		
1.1.3.6 Bilanzierung von Transaktionen in Fremdwährung im Jahresabschluss	S. 25		
1.1.3.7 Bilanzierung von Absatzfinanzierungen im Jahresabschluss	S. 26		
1.1.4 Bewertung der Leistung des Managements	S. 27		
1.1.4.1 Auftragsbestand	S. 27		
1.1.4.2 Verwendung des EBIT*	S. 29		
1.1.4.3 EBIT*-Leistung nach Geschäftsbereich	S. 30		
1.1.5 Ertragslage der EADS	S. 33		
Konzernumsatzerlöse	S. 34		
Konzernumsatzkosten	S. 36		
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten des Konzerns	S. 37		
Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns	S. 37		
Sonstige betriebliche Erträge und sonstige betriebliche Aufwendungen des Konzerns	S. 37		
Goodwill-Abschreibungen des Konzerns	S. 37		
Anteil am Ergebnis von assoziierten Unternehmen und sonstiges Beteiligungsergebnis des Konzerns	S. 38		
Konzernzinsergebnis	S. 38		
Übriges Finanzergebnis des Konzerns	S. 38		
Konzernertragsteuern	S. 39		
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis des Konzerns	S. 39		
Konzernergebnis (auf die Aktionäre der EADS N.V. entfallendes Periodenergebnis)	S. 39		
Ergebnis je Aktie (EPS)	S. 40		
1.1.6 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	S. 40		
Auswirkung von IAS 39 auf das AOCI	S. 41		
Währungsumrechnung im AOCI	S. 42		
1.1.7 Liquidität und Kapitalausstattung	S. 42		
1.1.7.1 Cash Flow	S. 42		
1.1.7.2 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des Konzerns	S. 45		
1.1.7.3 Finanzverbindlichkeiten des Konzerns	S. 45		
1.1.7.4 Absatzfinanzierung	S. 46		
1.1.8 Sicherungsgeschäfte	S. 51		
1.1.8.1 Wechselkurse	S. 51		
1.1.8.2 Zinssätze	S. 52		
<b>1.2 Jahresabschlüsse</b>	<b>S. 53</b>		
1.2.1 Konzernabschluss (IFRS)	S. 54		
<b>Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ – Konsolidierungskreis</b>	<b>S. 113</b>		
1.2.2 Einzelabschluss	S. 121		
<b>1.3 Honorare der Konzernabschlussprüfer</b>	<b>S. 133</b>		
<b>1.4 Informationen zu den Konzernabschlussprüfern</b>	<b>S. 134</b>		

\*Die EADS verwendet das EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für die wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Einmalerträge bzw. -aufwendungen wie z.B. die Abschreibungen von Marktwertanpassungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss der EADS, der Airbus-Integration und der MBDA-Gründung, sowie Verluste aus Wertminderungen.

<b>Kapitel 2 – Corporate Governance</b>	<b>S. 135</b>	<b>Kapitel 3 – Ausblick</b>	<b>S. 169</b>
<b>2.1 Geschäftsführung und Kontrolle</b>	<b>S. 136</b>	<b>3.1 Ausblick 2006</b>	<b>S. 170</b>
2.1.1 Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers	S. 136	<b>3.2 Finanzkalender 2006</b>	<b>S. 171</b>
2.1.2 Audit Committee	S. 147		
2.1.3 Remuneration and Nomination Committee	S. 147		
2.1.4 Executive Committee	S. 148		
2.1.5 Interne Kontroll- und Risikomanagementsysteme	S. 151		
2.1.5.1 Überblick	S. 151		
2.1.5.2 Risikomanagementsystem	S. 152		
2.1.5.3 Internes Kontrollregelwerk	S. 152		
2.1.5.4 Durch das interne Kontrollregelwerk erfasste Geschäftsprozesse	S. 154		
2.1.5.5 Ausblick auf die Entwicklung des IC- und RM-Systems der EADS	S. 158		
<b>2.2 Interessen der Directors und wichtiger Führungskräfte</b>	<b>S. 159</b>		
2.2.1 Vergütung der Directors und wichtiger Führungskräfte	S. 159		
2.2.2 Den beiden Chief Executive Officers eingeräumte Optionen	S. 160		
2.2.3 Mit verbundenen Parteien abgeschlossene Geschäfte	S. 160		
2.2.4 Darlehen und Garantien an Directors	S. 161		
<b>2.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter</b>	<b>S. 162</b>		
2.3.1 Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern	S. 162		
2.3.2 Mitarbeiterangebot	S. 162		
2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen	S. 165		

# Geschäftsverlauf, rechtliche Struktur und Unternehmensverantwortung

## Registrierungsdocument – Teil 2

### Kapitel 1 – Informationen über die Aktivitäten der EADS S. 7

#### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe S. 8

- 1.1.1 Übersicht S. 8
  - Highlights im Jahr 2005 S. 8
  - Strategie S. 9
  - Organisation der EADS-Geschäftsbereiche S. 11
  - Zusammenfassung der Finanz- und Betriebsdaten S. 13
  - Beziehung zwischen EADS N.V. und der EADS-Gruppe S. 14
- 1.1.2 Airbus S. 15
- 1.1.3 Militärische Transportflugzeuge S. 26
- 1.1.4 Eurocopter S. 30
- 1.1.5 Verteidigungs- und Sicherheitssysteme S. 35
- 1.1.6 Raumfahrt S. 47
- 1.1.7 Übrige Aktivitäten S. 55
- 1.1.8 Beteiligungen S. 58
- 1.1.9 Versicherung S. 59
- 1.1.10 Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren S. 60
- 1.1.11 Aufnahme durch Referenz S. 61

#### 1.2 Jüngste Entwicklungen S. 62

### Kapitel 2 – Corporate Social Responsibility S. 65

#### 2.1 Geschäftlicher Verhaltenskodex S. 69

- 2.1.1 Ordnungsgemäße Geschäftspraktiken S. 69
- 2.1.2 Einhaltung der Gesetze in allen Tätigkeitsbereichen der EADS S. 72
- 2.1.3 Corporate Governance Standards S. 74
  - 2.1.3.1 Richtlinien S. 74
  - 2.1.3.2 Organisation S. 74

#### 2.2 Nachhaltiges Wachstum S. 75

- 2.2.1 Produktqualität und Kundenzufriedenheit S. 75
- 2.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen S. 77
- 2.2.3 Lieferantenmanagement: Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten S. 81

#### 2.3 Umweltschutz S. 85

- 2.3.1 Richtlinien S. 85
- 2.3.2 Organisation S. 85
- 2.3.3 Durchführung und Best Practices S. 86

#### 2.4 Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern S. 89

- 2.4.1 Information der Arbeitskräfte und Organisation der Arbeit S. 89
- 2.4.2 Organisation des Personalwesens S. 90
- 2.4.3 Richtlinien des Personalwesens und Durchführung S. 91
  - 2.4.3.1 Gesundheit und Sicherheit: Bereitstellung eines sicheren Arbeitsplatzes für EADS-Mitarbeiter und -Subunternehmer S. 91
  - 2.4.3.2 Die Sorge für EADS-Mitarbeiter und das EADS-Know-how S. 91
  - 2.4.3.3 Vielfalt: Verpflichtung zur Chancengleichheit für alle EADS-Mitarbeiter S. 92
  - 2.4.3.4 Berufliche Entwicklung: Effizientes Management von Fähigkeiten und Know-how S. 94
  - 2.4.3.5 Beziehung zu Arbeitnehmern: Ein proaktiver Dialog S. 97

#### 2.5 Gesellschaftliches Engagement S. 99

- 2.5.1 Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Geschäftsinteressenten der EADS S. 99
  - 2.5.1.1 Richtlinien S. 99
  - 2.5.1.2 Organisation S. 99
  - 2.5.1.3 Durchführung und Best Practices S. 99
- 2.5.2 Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie der EADS S. 100
  - 2.5.2.1 Richtlinien S. 100
  - 2.5.2.2 Organisation S. 100
  - 2.5.2.3 Durchführung und Best Practices S. 100

## Kapitel 3 – Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital S. 101

<b>3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft</b>	<b>S. 102</b>
3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	S. 102
3.1.2 Rechtsform	S. 102
3.1.3 Geltendes Recht – Niederländische Vorschriften	S. 102
3.1.3.1 Laufende Offenlegungspflichten	S. 103
3.1.3.2 Besondere Offenlegungspflichten	S. 105
3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	S. 107
3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	S. 107
3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister	S. 108
3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	S. 108
3.1.8 Geschäftsjahr	S. 108
3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	S. 108
3.1.9.1 Dividenden	S. 108
3.1.9.2 Rechte bei Auflösung der Gesellschaft	S. 109
3.1.10 Aktionärsversammlung	S. 109
3.1.10.1 Einberufung von Aktionärsversammlungen	S. 109
3.1.10.2 Recht zur Teilnahme an Aktionärsversammlungen	S. 109
3.1.10.3 Mehrheit und Quorum	S. 110
3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten	S. 110
3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	S. 111
3.1.12 Obligatorisches Übernahmeangebot	S. 113
<b>3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals</b>	<b>S. 115</b>
3.2.1 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	S. 115
3.2.2 Ausgegebenes Grundkapital	S. 116
3.2.3 Genehmigtes Kapital	S. 116
3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	S. 116
3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	S. 117

<b>3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte</b>	<b>S. 118</b>
3.3.1 Aktionärsstruktur	S. 118
3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	S. 120
3.3.3 Art der Aktien	S. 127
3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	S. 127
3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	S. 129
3.3.6 Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe	S. 129
3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	S. 131
3.3.7.1 Niederländisches Recht und Informationen zu Aktienrückkaufprogrammen	S. 131
3.3.7.2 Französische Vorschriften	S. 131
3.3.7.3 Deutsche Vorschriften	S. 132
3.3.7.4 Spanische Vorschriften	S. 132
3.3.7.5 Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der Hauptversammlung am 4. Mai 2006 zu genehmigen ist	S. 132
<b>3.4 Dividenden</b>	<b>S. 137</b>
3.4.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	S. 137
3.4.2 Dividendenpolitik der EADS	S. 137
3.4.3 Nicht eingeforderte Dividenden	S. 137
3.4.4 Besteuerung	S. 138
<b>3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren</b>	<b>S. 140</b>

## Kapitel 4 – Für das Registrierungsdocument Verantwortliche S. 141

<b>4.1 Für das Registrierungsdocument Verantwortliche</b>	<b>S. 142</b>
<b>4.2 Erklärung der für das Registrierungsdocument Verantwortlichen</b>	<b>S. 142</b>
<b>4.3 Informationspolitik</b>	<b>S. 143</b>
<b>4.4 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen</b>	<b>S. 143</b>



---

# 1

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

---

<b>1.1</b>	<b>Darstellung der EADS-Gruppe</b>	<b>S. 8</b>	<b>1.2</b>	<b>Jüngste Entwicklungen</b>	<b>S. 62</b>
1.1.1	Übersicht	S. 8			
1.1.2	Airbus	S. 15			
1.1.3	Militärische Transportflugzeuge	S. 26			
1.1.4	Eurocopter	S. 30			
1.1.5	Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	S. 35			
1.1.6	Raumfahrt	S. 47			
1.1.7	Übrige Aktivitäten	S. 55			
1.1.8	Beteiligungen	S. 58			
1.1.9	Versicherung	S. 59			
1.1.10	Gerichtliche oder schiedsgerichtliche Verfahren	S. 60			
1.1.11	Aufnahme durch Referenz	S. 61			

# 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

## 1.1.1 Übersicht

*Aufgrund der Struktur von Märkten, auf denen EADS operiert, und der Vertraulichkeit ihrer Geschäfte basieren alle Erklärungen zur Wettbewerbssituation von EADS, die in den Paragraphen 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 € 34,2 Mrd. im Jahr 2005 ist EADS das führende Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das zweitgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen und Flugkörpern und zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2005 entfielen rund 77,5% der Gesamtumsätze auf den zivilen und 22,5% auf den militärischen Bereich.

### Highlights im Jahr 2005

Im Verlauf des Jahres positionierte sich EADS weiterhin als Unternehmen mit anhaltendem Wachstum und Rentabilität, entsprechend ihrer Strategie, ein führendes Unternehmen in wichtigen globalen Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsmärkten zu sein. Der Rekordauftragsbestand in Höhe von € 253 Mrd. zum Jahresende 2005 (davon € 201 Mrd. aus Handelsgeschäften und € 52 Mrd. für Verteidigung) stellt einen erheblichen Vermögenswert für das zukünftige Wachstum von EADS dar.

Das Geschäftsumfeld von EADS in 2005 war gekennzeichnet durch ein Rekordjahr für die Flugzeugindustrie. Fluggesellschaften orderten Aufträge in bisher ungekannter Höhe für Flugzeuge der Zivilluftfahrt, wobei eine starke Nachfrage von Billigfluglinien und ein hoher Zuwachs bei der zivilen Luftfahrt in Asien zu verzeichnen war. Der Anstieg des Ölpreises war der Grund für eine verstärkte Nachfrage nach treibstoffsparenden Flugzeugen. 2005 konnten die beiden führenden Flugzeughersteller gemeinsam 2.140 neue Aufträge für Flugzeuge mit 100 Plätzen oder

mehr im letzten Jahr für sich verbuchen. Die Vergleichszahlen mit früheren Rekordergebnissen lagen bei 1.528 in 1989 und 1.131 in 2000, dem Höhepunkt des letzten Zyklus. Dagegen konnte für das Jahr 2003 lediglich ein Auftragsbestand von 524 Maschinen erreicht werden.

Im dritten Jahr in Folge lieferte Airbus mehr Flugzeuge aus und nahm mehr Bestellungen entgegen als Boeing. Airbus erhielt in 2005 1.111 Bestellungen (brutto), das sind mehr als 52% der Bruttoaufträge für neue Flugzeuge im Geschäftsjahr. Airbus lieferte im Jahr 2005 378 Flugzeuge (320 Flugzeuge in 2004). Am 27. April 2005 absolvierte der A380 seinen ersten Flug. Zum Jahresende belief sich die Zahl der Festbestellungen für den A380 auf 159 Stück, die von 16 Kunden in Auftrag gegeben wurden. Mit der Absicht, die Langstreckenfamilie des Airbus zu ergänzen, bewilligte das Board of Directors der EADS im Oktober 2005 den offiziellen Programmstart des Flugzeugs A350. Ende 2005 hatte Airbus 172 Aufträge und Kaufzusagen von 13 Kunden für den A350 erzielt.

Für die Gruppe zählt der Ausbau der Fähigkeiten von EADS und der Geschäftsumsätze im Verteidigungssektor zu den strategischen Kernprioritäten. Obwohl die Verkäufe im Verteidigungssektor den engen Budgetvorgaben der EADS-Märkte unterlagen, blieben die Umsatzerlöse im Bereich Verteidigung mit € 7,7 Mrd. stabil und der Auftragsbestand stieg von € 49 Mrd. Ende 2004 auf € 52 Mrd. Ende 2005. Zu dieser Entwicklung haben Spaniens Auftrag aus dem Jahr 2005 für die Taurus Luft-Boden-Lenkflugkörper, ein Auftrag über Eurofighter-Selbstschutzelektronik, Indiens Auftrag über Exocet-Raketen und Frankreichs Entscheidung, von EADS ein neues Armeeformations- und Kommunikationssystem entwickeln zu lassen, beigetragen. Als Partner im Konsortium Medium Extended Air Defence System („MEADS“) International wurde der EADS eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung und Konstruktion des tri-nationalen MEADS-Systems zugewiesen.

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

Der Geschäftsbereich Raumfahrt konnte seine Rückkehr zu Rentabilität in 2005 erneut bestätigen und zeigt positive Auswirkungen einer zweijährigen, umfassenden Neukonzipierung. Der EADS-Bereich Raumfahrt beendete das Jahr mit einem positiven EBIT\* von € 58 Mio. (im Vergleich zu € 9 Mio. im Jahr 2004).

## Strategie

Um den Wert für ihre Aktionäre zu maximieren und das Portfolio auszubalancieren, beabsichtigt das Management von EADS (das „**Management**“), EADS als ein führendes Unternehmen in wichtigen globalen Luft- und Raumfahrt- sowie Verteidigungsmärkten weltweit zu positionieren. Die EADS hat vier strategische Ziele definiert, um ein kontinuierliches Wachstum und die Verbesserung der Rentabilität sicherzustellen.

#### *Beibehaltung der langfristigen Parität bei Verkehrsflugzeugen:*

Die EADS ist bestrebt, die führende Rolle im Markt für Verkehrsflugzeuge hinsichtlich Produktinnovation und Kundenzufriedenheit zu spielen und ihre internationalen Partnerschaften weiter auszubauen.

#### *Im Portfolio das Entwickeln von starken Wachstumsträgern neben Airbus:*

Angesichts der staatlichen Beschränkungen beim Beschaffungsbudget und der Knappheit neuer Programme in Europa beabsichtigt die EADS, ihre Wachstumsstrategie durch einen globalen Ansatz zu verfolgen, mit strategischen Geschäftsakquisitionen auf Schlüsselmärkten sowie mit verstärkten Anstrengungen, neue Lösungen anzubieten unter Ausnutzung ihrer breiten Basis an Fähigkeiten und Produkten.

#### *Das Ziel, ein wirklich weltweiter Industriekonzern zu werden:*

Um den Zugang zum Wachstumspotential dieser Märkte, die in herkömmlicher Weise nicht mehr erreicht werden können, zu sichern, entwickelt die EADS eine Langzeitstrategie und ihre industrielle Präsenz auf Schlüsselmärkten der ganzen Welt.

*Erzielen der „Best-in-Class“-Rentabilität:* Die EADS versucht ihre langfristigen Strategieziele zu erreichen, indem in allen Segmenten, in denen EADS operiert, die „Best-in-Class“-Rentabilität angestrebt wird. Die Gruppe hat bereits die EBIT\*-Marge von 5,5% in 2001 auf 8,3% in 2005 ausgeweitet (die bisher beste EBIT\*-Marge) und beabsichtigt weitere zukünftige Verbesserungen ihrer EBIT\*-Marge.

Damit die oben genannten strategischen Ziele erreicht werden, stützt sich das EADS-Management auf drei grundsätzliche Wachstums- und Rentabilitätskräfte – Internationalisierung, Innovation und Improvement.

## Internationalisierung

Die EADS hat bislang erfolgreich eine europäische Industriegruppe zusammengestellt, deren außereuropäische Exporterlöse mit über 60% angegeben werden. Während EADS eine maßgebende und überzeugende Präsenz auf außereuropäischen Märkten aufgebaut hat, werden die Anstrengungen fortgesetzt, um ihre Position als weltweit agierendem Industriekonzern zu festigen. Diese Anstrengungen werden auf Konzernebene koordiniert, um Voraussicht, Festigkeit und Synergien zwischen den Geschäftseinheiten der Gruppe zu ermöglichen.

Im Einklang mit diesem Ansatz ist EADS bemüht, sich als starker Partner vor Ort auf Schlüsselmärkten wie USA, China, Russland, Südkorea und Indien zu etablieren. Die EADS versucht auf diesen Märkten eine industrielle Präsenz zu begründen, um sich langfristig den Marktzugang zu sichern. Dabei profitiert die EADS von ihrem hohen Wachstums- und Technologiepotential, den strukturellen Kostenvorteilen, natürlichem Hedging und Möglichkeiten, das Risiko zu verteilen. Insgesamt wird die EADS auch weiterhin die Entwicklung ihrer globalen Industrie- und Geschäftstätigkeit vorantreiben und sich nicht nur auf die oben erwähnten Schlüsselmärkte konzentrieren, sondern ebenso auf Länder, die über ein erhebliches Potential verfügen, wie Brasilien, die Türkei, Polen und Australien.

In den USA ist es das Ziel, die Präsenz als angesehenes Unternehmen im weltweit größten Markt für Verteidigung und Innere Sicherheit fest zu etablieren. Die EADS ist gerade dabei, eine Viersäulenstrategie zu verfolgen, die sich auf die unternehmerische Präsenz in den USA, die Entwicklung der transatlantischen Kooperation, die Übernahme von kleinen bis mittleren Unternehmen der Verteidigungsindustrie und die Kooperation mit US-amerikanischen Generalunternehmen stützt. 2005 wurden übereinstimmend mit der Gruppenstrategie mehrere Schlüsselabkommen abgeschlossen: Der Geschäftsbereich Militärische Transportflüge (der „**Geschäftsbereich MTA**“ oder „**MTA**“) mit Raytheon für die Kampagne für zukünftige Frachtflugzeuge, Northrop Grumman für KC-30-Tanker (einschließlich der

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

Entscheidung zum Bau einer Endmontage in Alabama) und Eurocopter mit Sikorsky für das Programm des leichten Mehrzweckhubschraubers.

China war das erste Land für eine Implementierung der langfristigen EADS-Industriepräsenz. Die industrielle Kooperation wurde in den letzten Jahren weiter ausgebaut und durch ein in 2005 unterzeichnetes strategisch bedeutendes Abkommen mit chinesischen Partnern gekrönt. Eurocopter hat ein Abkommen mit AVIC II abgeschlossen, bei dem es um die gemeinsame Entwicklung und Produktion eines Mehrzweckhubschraubers geht. Des Weiteren bietet Airbus Partnerschaften mit Risikobeteiligung an und prüft eine mögliche Endmontagelinie in China für Single-Aisle-Airbus-Flugzeuge. Die Gruppe hat sich zu langfristigen Beteiligungen in China verpflichtet, um die Marktführerschaft von EADS bei Verkehrsflugzeugen zu stärken.

In Südkorea erhielt Eurocopter nach einem langdauernden Auswahlprozess für die Entwicklung eines neuen Militärtransporthubschraubers (8 Tonnen) in Zusammenarbeit mit KAI den Zuschlag. Dieses Projekt gilt als eine gute Ausgangsbasis für die weitere Expansion von EADS in Südkorea.

Indien hat sich als Wachstumsmarkt für die Zivilluftfahrt herausgestellt (z. B. 229 Airbus-Aufträge in 2005). Die gegenwärtige Herausforderung lautet, diese Erfolge als Basis für die weitere Expansion der Verteidigungsgeschäfte zu nutzen, die den größten Anteil am potentiellen Wachstum des indischen Marktes ausmachen.

Da sich die russische Wirtschaft in eine viel versprechende Richtung entwickelt, gewinnt die russische Industrie für Luftfahrt und Verteidigung durch Umstrukturierung und Konsolidierung erneut an Stärke. Mit der 2005 erfolgten Übernahme einer 10%igen Beteiligung in Irkutsk, investiert EADS in die Schlüsselindustrie einer zukünftigen Industrielandschaft in Russland.

#### Innovation

Die fortgesetzte Konzentration auf technologische Innovation ist entscheidender Teil der EADS-Strategie, um die Rolle des Unternehmens als zukünftiger Marktführer zu verstärken und den Kunden ein breites Spektrum neuer und bisher unbekannter Lösungen anbieten zu können.

Verglichen mit seinen Konkurrenten, hat EADS beständig weitere Ressourcen für Forschung und Entwicklung („**Research & Development**“ oder „**R&D**“) aufgewendet (sowohl in absoluten Zahlen als auch in Prozent vom Umsatz). 2005 hat EADS € 2,1 Mrd. für Forschung und Entwicklung aus eigenen Mitteln finanziert. Das Management geht davon aus, dass sich die bedeutende Investition der Gruppe für Forschung und Entwicklung sowohl im Hinblick auf die Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der Gruppe als auch im Bezug auf die Investitionserlöse rechnet.

EADS hat sich hohe Ziele bei der Entwicklung neuer Technologien gesetzt. Die systematische Anwendung der neuesten digitalen Konstruktions- und Engineering-Tools durch die Gruppe unterstreicht die Bemühungen, die Fähigkeit anzubieten, größere Plattformentwicklungen in einem relativ kurzen Zeitrahmen abzuschließen. Im Hinblick auf ihre Konkurrenten versucht EADS, die Prüfung der Kerntechnologien zu beschleunigen und Prozesse zum Kompensieren von Technologielücken zu verkürzen.

Die Gruppe ist bemüht, durchschlagende Technologien zu fördern und offen zu bleiben für Ideen, die außerhalb ihres Kernbereichs liegen. Aus diesem Grund verdoppelt EADS das in internationaler Zusammenarbeit mit Universitäten und Industrien entwickelte Technologieprogramm.

Im Verteidigungsgeschäft haben die Transformationsprozesse der USA, der europäischen Verteidigungskräfte und die für öffentliche Sicherheit verantwortlichen Behörden ebenso wie das Erfordernis einer effizienteren Mittelverwendung des Verteidigungsbudgets zu veränderten Bedürfnissen der Kunden geführt. In Anbetracht dieser Veränderungen versucht EADS als leitender System-/Leistungsintegrator für Programme für Verteidigung und Innere Sicherheit wie C4ISR (Steuerung, Kontrolle, Kommunikation, Computer, Überwachung und Aufklärung), Grenzsicherheit, erweiterte Luftabwehr, unbemannte Flugkörper und militärische Raumfahrt neue Lösungen anzubieten.

Zusätzlich zu Systeminnovationen steht der Bereich der innovativen Servicelösungen ebenso im Mittelpunkt der Anstrengungen, die von der Gruppe unternommen werden, um die Marktführerschaft bei diesen Programmen auszuweiten. Die EADS beabsichtigt darüber hinaus, auf der Basis der Erfolge bei Paradigm und den Erwartungen bezüglich des zukünftigen strategischen Tankflugzeugs („**FSTA**“) ein Angebot für ausgegliederte Dienste zu entwickeln.

## Improvement

Ob der Rekordauftragsbestand von mehr als € 253 Mrd. in eine Rentabilität umgewandelt werden kann, die Maßstäbe setzt, hängt von der Fähigkeit der Gruppe ab, die Wirtschaftlichkeit, gemessen in Zeit, Kosten und Qualität, innerhalb der EADS und bei ihren Hauptlieferanten zu verbessern.

Das Management hat der erfolgreichen Implementierung und Durchführung von Verbesserungsplänen und Projekten innerhalb der gesamten Gruppe Priorität eingeräumt. Verbesserungen der Wirtschaftlichkeit erfordern die Echtzeitdarstellung des Status aller Betriebsteile und Datenaustausch zwischen EADS und ihren Hauptlieferanten. Diese Bemühungen werden von der integrierten Planung und Ausführung von Prozessen mit geschlossenem Planungszyklus und Werkzeugen, die eine effiziente Entscheidungsfindung und die Einführung frühzeitiger Aufhol-Maßnahmen ermöglichen, unterstützt.

## Organisation der EADS-Geschäftsbereiche

Das Hauptgeschäft der EADS entfällt auf fünf Geschäftsbereiche: (1) Airbus, (2) Militärische Transportflugzeuge, (3) Eurocopter, (4) Verteidigungs- und Sicherheitssysteme sowie (5) Raumfahrt. Die Aufteilung der Geschäftstätigkeit innerhalb dieser fünf Geschäftsbereiche zeigt das Schaubild in Abschnitt „— 3.3.6. Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe“.

Im Juni 2005 wurde der frühere Geschäftsbereich Luftfahrt, dem die Geschäftseinheiten Eurocopter, ATR, EADS EFW, EADS Socata und EADS Sogerma Services angeschlossen waren, aufgelöst und der neue Geschäftsbereich Eurocopter gegründet. Aufgrund dieser Veränderungen in der Organisationsstruktur der EADS stehen jetzt EADS EFW und EADS Sogerma Services unter der direkten Verantwortung von Gustav Humbert und die Bereiche ATR und EADS Socata unter der direkten Verantwortung von Hans Peter Ring. In dem adaptierten Segmentbericht ordnet die EADS die vier ehemaligen Luftfahrtgeschäftseinheiten dem Bereich „Übrige Aktivitäten“ zu.

## Airbus

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Seit der Gründung der Gesellschaft im Jahr 1970 und bis Ende

des Jahres 2005 hat Airbus 6.307 Aufträge für Flugzeuge von 225 Kunden weltweit erhalten. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15% im Jahr 1990 auf 57% im Jahr 2005 gestiegen, womit sie ihre Rivalin Boeing zum dritten Mal überholt. Zum 31. Dezember 2005 belief sich ihr Auftragsbestand (2.177 Flugzeuge) auf 80% des gesamten Auftragsbestands von EADS weltweit. Die Bruttoaufträge beliefen sich auf 1.111 Flugzeuge. Nach Abzug aller Stornierungen betrug der Nettoauftragseingang für 2005 1.055 Flugzeuge. Der erzielte Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Airbus von EADS belief sich im Jahr 2005 auf € 22,2 Mrd., also 65% des gesamten Umsatzerlöses von EADS. Siehe „— 1.1.2 Airbus“.

## Militärische Transportflugzeuge

Der Geschäftsbereich MTA fertigt und vermarktet leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für die Entwicklung des Projekts für schwere europäische militärische Transportflugzeuge A400M zuständig. Ferner werden im Geschäftsbereich MTA Missionsflugzeuge hergestellt und vermarktet, die auf bereits bestehende Plattformen aufbauen und für militärische Sonderaufgaben wie etwa Seeüberwachung, U-Boot-Abwehr und Luftbetankung bestimmt sind. Der Geschäftsbereich MTA entwirft und produziert zudem Flugzeugkomponenten. Er erwirtschaftete einen konsolidierten Umsatz in Höhe von € 763 Mio, also 2% des gesamten Konzernumsatzes von EADS für das Jahr 2005. Der Vertrag über € 19,7 Mrd. zur Herstellung und Lieferung der A400M wurde im Jahr 2003 unterzeichnet, was in Zukunft zu einer erheblichen Steigerung des Umsatzes bei EADS beitragen wird. Siehe „—1.1.3 Militärische Transportflugzeuge“.

## Eurocopter

Eurocopter ist einer der weltweit führenden Hersteller von Hubschraubern und der in Europa führende Hersteller von Zivil- und Militärhubschraubern. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze von Eurocopter im Markt für Militärhubschrauber auf Grund des Beginns der Auslieferung des Kampfhubschraubers Tiger, auf Grund des großen Auftragsbestands für den militärischen Transporthubschrauber NH90 und auf Grund der wachsenden Nachfrage in militärischen und paramilitärischen Exportmärkten erheblich zunehmen werden. Im Jahr 2005 konnte

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

Eurocopter im Weltmarkt für zivile Hubschrauber einen Anteil von 52% und 18% des Weltmarktes für Militärhubschrauber erobern. Der Geschäftsbereich Eurocopter erwirtschaftete konsolidierte Umsatzerlöse in Höhe von € 3,2 Mrd., dies entspricht 9% der gesamten EADS-Erlöse für 2005. Siehe „— 1.1.4 Eurocopter“.

#### Verteidigungs- und Sicherheitssysteme

Der Geschäftsbereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme (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. MBDA, eine Tochtergesellschaft der EADS, war 2005 weltweit führend als Hersteller von Lenkflugkörpersystemen. Ihre Einheit Militärflugzeuge ist führender Partner im Eurofighter-Konsortium und ebenfalls auf dem Gebiet der unbemannten Flugkörper (UAV) aktiv. Die EADS ist der drittgrößte Lieferant von Verteidigungselektronik in Europa und spielt im Markt für sichere und verschlüsselte Militärkommunikation eine bedeutende Rolle. Der Geschäftsbereich DS wird zunehmend aktiver im Markt für Innere Sicherheit. Auf konsolidierter Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DS im Jahr 2005 Umsatzerlöse in Höhe von € 5,6 Mrd., was einem Anteil von 16% an den gesamten Umsatzerlösen der EADS entspricht. Siehe „— 1.1.5 Verteidigungs- und Sicherheitssysteme“.

#### Raumfahrt

EADS ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Hersteller von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen. Der Geschäftsbereich Raumfahrt konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen größtenteils durch seine Tochtergesellschaften EADS Astrium und EADS SPACE Transportation („**EADS ST**“) und bietet Raumfahrtdienstleistungen durch seine Tochtergesellschaft EADS SPACE Services an. Der Geschäftsbereich Raumfahrt bietet zudem Dienstleistungen im Zusammenhang mit Starts von Trägersystemen über ihre Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurokot sowie über spezielle Firmen, wie Paradigm im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten an. Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs EADS Raumfahrt beliefen sich im Jahr 2005 auf € 2,7 Mrd. oder 8% der gesamten konsolidierten Umsatzerlöse von EADS. Siehe „— 1.1.6 Raumfahrt“.

#### 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 für EADS für die zum 31. Dezember 2005, zum 31. Dezember 2004 und zum 31. Dezember 2003 beendeten Geschäftsjahre.

### Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2005, 2004 und 2003 nach Geschäftsbereich

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003	
	Betrag in Mrd. €	In Prozent*	Betrag in Mrd. €	In Prozent*	Betrag in Mrd. €	In Prozent*
Airbus	22,2	64,3%	20,2	62,7%	19,0	63,1%
Militärische Transportflugzeuge	0,8	2,2%	1,3	4,0%	0,9	3,1%
Eurocopter***	3,2	9,3%	2,8	8,6%	2,6	8,7%
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	5,6	16,4%	5,4	16,7%	5,2	17,1%
Raumfahrt	2,7	7,8%	2,6	8,0%	2,4	8,0%
Bereichsumsatzerlöse insgesamt	34,5	100,0%	32,3	100,0%	30,2	100,0%
Übrige Aktivitäten***	1,1		1,1		1,2	
Zentrale/Eliminierungen**	(1,4)		(1,6)		(1,3)	
<b>Konzernumsatzerlöse Insgesamt</b>	<b>34,2</b>		<b>31,8</b>		<b>30,1</b>	

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

(\*\*) Enthält Eliminierungen um konzerninterne Umsätze und Erträge aus der Vermietung von Immobilien.

(\*\*\*) 2005 wurde der frühere Geschäftsbereich Luftfahrt durch den Geschäftsbereich Eurocopter ersetzt. Die konsolidierten Umsatzerlöse der übrigen Geschäftseinheiten, die früher dem Geschäftsbereich Luftfahrt angehörten, werden jetzt unter „Übrige Aktivitäten“ geführt.

### Konzernumsatzerlöse für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2005, 2004 und 2003 nach geografischen Bereichen

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003	
	Betrag in Mrd. €	In Prozent*	Betrag in Mrd. €	In Prozent*	Betrag in Mrd. €	In Prozent*
Europa	13,6	39,7%	14,6	45,7%	14,0	46,4%
Nordamerika	9,0	26,4%	8,7	27,4%	8,0	26,7%
Asien/Pazifik	7,7	22,6%	4,9	15,6%	4,0	13,4%
Übrige Welt**	3,9	11,3%	3,6	11,3%	4,1	13,5%
<b>Gesamt</b>	<b>34,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>31,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>30,1</b>	<b>100,0%</b>

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

(\*\*) Einschließlich der Nabe Osten.

# Informationen über die Aktivitäten der EADS

## 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

### Konsolidierte, verbuchte Aufträge für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2005, 2004 und 2003

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003	
	Betrag in Mrd. €	In Prozent***	Betrag in Mrd. €	In Prozent***	Betrag in Mrd. €	In Prozent***
<u>Auftragseingang:</u>						
Airbus**	78,3	84,5%	25,8	58,2%	39,9	53,1%
Militärische Transportflugzeuge	1,8	2,0%	1,2	2,6%	20,3	27,0%
Eurocopter****	3,5	3,8%	3,2	7,3%	2,6	3,4%
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	6,7	7,2%	8,5	19,1%	6,3	8,4%
Raumfahrt	2,3	2,5%	5,7	12,8%	6,1	8,1%
Bereichsaufträge insgesamt	92,6	100,0%	44,4	100,0%	75,2	100,0%
Übrige Aktivitäten****	1,9		1,1		1,2	
Zentrale/Eliminierungen**	(2)		(1,4)		(15,2)	
<b>Gesamt</b>	<b>92,6</b>		<b>44,1</b>		<b>61,2</b>	

(\*) Ohne Optionen.

(\*\*) Es werden die Listenpreise zu Grunde gelegt.

(\*\*\*) Vor Zentrale/Eliminierungen.

(\*\*\*\*) 2005 wurde der frühere Geschäftsbereich Luftfahrt durch den Geschäftsbereich Eurocopter ersetzt. Die Festaufträge der übrigen Geschäftseinheiten, des früheren Geschäftsbereichs Luftfahrt werden jetzt unter „Übrige Aktivitäten“ geführt.

### Konsolidierter Auftragsbestand für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2005, 2004 und 2003\*\*\*\*

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2005		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2004		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2003	
	Betrag in Mrd. €	In Prozent***	Betrag in Mrd. €	In Prozent***	Betrag in Mrd. €	In Prozent***
<u>Auftragseingang:</u>						
Airbus**	202,0	77,0%	136,0	70,3%	141,8	74%
Militärische Transportflugzeuge	21,0	8,0%	19,9	10,3%	20,0	10%
Eurocopter****	10,0	3,8%	9,1	4,7%	8,7	5%
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme***	18,54	7,0%	17,3	8,9%	14,3	7%
Raumfahrt	10,9	4,2%	11,3	5,8%	7,9	4%
Bereichsauftragsbestände insgesamt***	262,34	100,0%	193,6	100,0%	192,7	100%
Übrige Aktivitäten****	2,1		1		1,1	
Zentrale/Eliminierungen	(11,2)		(10,4)		(14,5)	
<b>Gesamt</b>	<b>253,2</b>		<b>184,3</b>		<b>179,3</b>	

(\*) Ohne Optionen.

(\*\*) Es werden die Listenpreise oder der Verkehrsflugzeugsektor zu Grunde gelegt.

(\*\*\*) Vor Zentrale/Eliminierungen.

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

(\*\*\*\*\*) 2005 wurde der frühere Geschäftsbereich Luftfahrt durch den Geschäftsbereich Eurocopter ersetzt. Der Auftragsbestand der übrigen Geschäftseinheiten, des früheren Geschäftsbereichs Luftfahrt wird jetzt unter „Übrige Aktivitäten“ geführt.

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

EADS N.V. selbst ist nicht an den Kernbereichen Luftfahrt, Verteidigung und Raumfahrt der Gruppe beteiligt, koordiniert jedoch damit verbundene Aktivitäten, setzt Ziele fest,

überwacht diese und genehmigt wichtige Entscheidungen für die Gruppe. Als Muttergesellschaft leitet EADS N.V. Aktivitäten, die für die Geschäftstätigkeit der Gruppe von wesentlicher Bedeutung sind und die einen wichtigen Bestandteil des Managements der Gruppe insgesamt darstellen. Insbesondere dienen die von EADS N.V. ausge-

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

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

Für Management-Zwecke handelt EADS N.V. gemäß den in „Teil 1/Kapitel 2 – Corporate Governance“ aufgeführten

Richtlinien und Verfahren der Gesellschaft durch ihr Board of Directors, das Executive Committee und die Chief Executive Officers.

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

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

## 1.1.2 Airbus

### Einführung und Überblick

Airbus ist einer der beiden weltweit führenden Hersteller von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen. Ihr Marktanteil an den jährlichen Auslieferungen weltweit ist von 15% im Jahr 1990 auf 57% im Jahr 2005 gestiegen. Zum 31. Dezember 2005 belief sich ihr Auftragsbestand (2.177 Flugzeuge) auf 80% des gesamten Auftragsbestands von EADS weltweit. Nach Abzug von Stornierungen betrug der Nettoauftragsbestand für das Jahr 2005 1.055 Flugzeuge. Der erzielte Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Airbus von EADS belief sich im Jahr 2005 auf € 22,2 Mrd., also 65% des gesamten Umsatzerlöses von EADS.

Auf Grund der Auslieferungen für das Jahr 2005 war Airbus der größte Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit und übertraf den Konkurrenten Boeing zum dritten Mal. Von der Gründung 1970 bis zum 31. Dezember 2005 sind bei Airbus von zirka 225 Kunden aus aller Welt 6.307 Flugzeuge bestellt worden.

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

Airbus S.A.S. wird von EADS (80%) und BAE Systems (20%) gemeinsam gehalten.

### Strategie

Strategisch gesehen, besteht das Hauptziel von Airbus im Erreichen von erstklassigen, auf lange Sicht haltbaren, wirtschaftlichen Erträgen, die mittels der Entwicklung einer qualitativ überragenden Produktfamilie und eines langfristigen Anteils in Höhe der Hälfte des Weltmarkts für Verkehrsflugzeuge ermöglicht werden. Zur Erreichung dieses Ziels stützt sich Airbus auf folgende Aktivitäten:

### Vollendung der umfangreichsten, auf den Bedarf der Kunden zugeschnittenen Produktlinie

Dies setzt voraus, dass (i) größere Anstrengungen bei der Lieferung der ersten A380 an den Kunden vor Abschluss des Jahres 2006 unternommen werden, (ii) dass ein gradueller Anstieg der relevanten Frachtflugzeuge im Bereich der Airbus-Flugzeuge stattfindet, (iii) dass im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit auf den entsprechenden Märkten eine kontinuierliche Wartung der bestehenden Modelle durchgeführt wird und (iv) dass ein Zugang zum Militärgeschäft über neue Flugzeuge, wie A400M oder die Entwicklung militärischer Derivatprodukte, wie der Mehrzwecktransporter mit Luftbetankungsfähigkeit („MRTT“), der auf dem Flugwerk des A330 basiert, erfolgt.

### Ausrichtung auf wichtige geografische Märkte

Airbus strebt ein Eindringen in bestimmte Schlüsselmärkte wie China und Russland und eine Konsolidierung ihrer Position im schwierigen US-Markt für Luftfahrtgesellschaften an, wo die meisten Fluggesellschaften finanziellen Schwierigkeiten ausgesetzt sind.

### Verbreiterung ihres Kundendienstangebots

Die Verbreiterung des Kundendienstangebots wird Airbus in die Lage versetzen, in ihrer Branche weiterhin eine führende Position einzunehmen, indem die Gesellschaft (i) für die sich entwickelnden Bedürfnisse ihrer Kunden Lösungen entwirft und (ii) für eine optimale Platzierung von Airbus entlang der Wertkette der Branche sorgt.

### Perfektionierung ihres industriellen Betriebs

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

## Markt

### Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts

Die wichtigsten Faktoren, welche 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 Luftfahrtgesellschaften, Frachtflug- und Leasingunternehmen, Kriege, politische Unruhen und außerordentliche Ereignisse können als Katalysator wirken, zu Veränderungen der Nachfrage führen und den Markt kurzfristig aus dem Gleichgewicht bringen.

Im Gegensatz dazu breiten sich Billigfluggesellschaften als wichtiger Sektor auf den Binnenmärkten weiter aus. In den USA und Europa haben sie sich dadurch entwickelt, dass sie Geschäftsmodelle verfolgen, welche die Vorteile der maximalen Kostenreduzierung nutzen, während sie gleichzeitig durch Billigangebote für Kurz- und Mittelstrecken zu Zielorten, für die häufig ein nicht ausreichendes Angebot

besteht, die Nachfrage anheizen. Im Jahr 2005 sind in Indien und Lateinamerika Billigfluganbieter aufgetreten. Der starke Anstieg der Billigfluglinien in Asien hat sich auch bestätigt. Dieses Geschäftsmodell, das sich im Zuge der Markt deregulierung besonders in den USA bewährt hat, wird jetzt auch von einer wachsenden Anzahl von Fluggesellschaften in Europa und Asien angewendet, was zu einer gesteigerten Nachfrage und einem höheren Marktanteil von Billigfluggesellschaften führt. Die Airbus-Familie moderner „Single-Aisle“-Flugzeuge, die auf dem A320 basiert, ist gut positioniert, um die Betriebskostenbasis und Flexibilität zu bieten, die für dieses Marktsegment gefordert wird. Airbus hat mit JetBlue, America West und Frontier bereits eine starke Präsenz im US-Markt der Billigfluggesellschaften. Zudem zeigte sich das Unternehmen erfolgreich im Vordringen zu Fluggesellschaften im wachsenden Billigflugsektor in Asien, mit Verkäufen und Zusagen beispielsweise von Cebu Pacific, Air Deccan, Indigo und Air Asia.

*Gesamtwachstum.* Der Markt für Verkehrsflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits vor allem durch das Wachstum der Wirtschaft oder des 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. Laut Airbus-Hochrechnungen aus dem Jahr 2004 soll der Flugreiseverkehr im Zeitraum 2004-2023 um durchschnittlich 5,3% jährlich wachsen.

*Konjunkturschwankungen.* Obwohl Industrieexperten der Meinung sind, dass das langfristige Wachstum des Flugverkehrs gesichert ist, hat sich der Flugzeugmarkt auf Grund der schwankenden Rentabilität von Fluggesellschaften und auf Grund der Konjunkturzyklen in der Weltwirtschaft als zyklisch erwiesen. In der Vergangenheit haben Flugzeughersteller bei zyklischen Konjunkturabschwächungen in der Regel einen Rückgang der Flugzeugaufträge und der Auslieferungen verzeichnet, dem eine Periode anhaltend lebhafter Auftrags- und Lieferaktivitäten folgte. In Bezug auf die Aufträge für Verkehrsflugzeuge war das Jahr 2005, ebenso wie das Jahr 2000, ein Rekordjahr.

*Regulierung/Deregulierung.* Die jeweilige in- und ausländische Regulierung (und Deregulierung) internationaler Flugverkehrsdienste und wichtiger inländischer

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

Flugverkehrsmärkte wirkt sich auf die Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen aus. Im Jahr 1978 haben die Vereinigten Staaten ihren inländischen Flugverkehr dereguliert. Andere Regionen sind diesem Beispiel gefolgt, insbesondere Europa ab 1985.

Die Vorschriften zur Stufe 3 der Fluglärmreduzierung der *Federal Aviation Authority* („FAA“) hatten zur Folge, dass viele ältere Flugzeuge bis Ende 1999 ersetzt werden mussten, ein weiterer Grund für die Zunahme der Nachfrage, insbesondere der aus Nordamerika, die in den Jahren bis zur Implementierung der Vorschriften und danach erheblich gestiegen ist.

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

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

Der Tendenz in Richtung Fragmentierung bei langen und sehr weiten Strecken, die durch die Entwicklung neuer

Strecken zwischen sekundären Städten verstärkt wird, kann durch die Verfügbarkeit moderner, effizienter Flugzeuge Rechnung getragen werden. Von der Einrichtung neuer Nonstop-Services im transatlantischen Markt zwischen sekundären Städten wird erwartet, dass sie die Nachfrage nach mittelgroßen „Wide-Body“-Flugzeugen, wie dem A330 oder dem A350, anheben. Airbus ist der Meinung, dass das Unternehmen mit seiner kompletten Produktfamilie – vom A318 mit 107 Sitzen bis zum A380 mit 555 Sitzen – gut positioniert ist, um den zukünftigen Anforderungen des Marktes gerecht zu werden.

*Allianzen.* Die Entwicklung von Allianzen zwischen weltweit tätigen Fluggesellschaften untermauert diese Strategien. Laut Daten von Airclaims, einer in Großbritannien ansässigen Luftfahrtberatungsfirma, wurde per Dezember 2005 die Hälfte der weltweit verkehrenden Flotte von Düsenverkehrsflugzeugen mit über 100 Sitzen von den 35 größten Fluggesellschaften betrieben. In den 90er Jahren begannen die großen Fluggesellschaften, Allianzen zu bilden, die jedem Mitglied Zugang zu den Drehkreuzen und Strecken der anderen Mitglieder gewähren, wodurch die Fluggesellschaften ihre Investitionen in Drehkreuze konzentrieren und ihr Produktangebot erweitern konnten.

*Staatliche Finanzierung.* In einem im Jahr 1992 abgeschlossenen bilateralen Abkommen zwischen der EU und den USA wurde die Höchstgrenze der rückvergütbaren Startinvestitionen (deren Verwendung seitens europäischer Regierungen üblich ist) auf 33% der Gesamtkosten von Entwicklungsprogrammen für neue Großverkehrsflugzeuge festgesetzt. Ferner ist in diesem Abkommen auch die indirekte Unterstützung bei der Entwicklung oder Produktion von Großverkehrsflugzeugen auf höchstens 3% der Industrieerlöse festgelegt worden (dies entspricht den in den USA von Seiten des Verteidigungsministeriums und der *National Aeronautics and Space Administration* („NASA“) benutzten Mechanismen). Dieses bilaterale Abkommen bildete die Grundlage für einen Ausgleich bezüglich staatlicher Unterstützungsleistungen und entsprach den europäischen wie auch den amerikanischen Bedürfnissen.

Der einseitige Rücktritt von der Vereinbarung von 1992 durch die US-Regierung im auslaufenden Jahr 2004 hat möglicherweise zu formalen Ansprüchen und Gegenansprüchen der USA und der EU bei der Welthandelsorganisation geführt. Die EU und die USA sind ebenfalls in Verhandlungen über eine Lösung der im formalen Prozess der World

# 1

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 2 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

3  
4  
Trade Organisation („WTO“) diskutierten Angelegenheiten eingetreten, mit dem Ziel, sich auf ein neues System gleicher Wettbewerbsbedingungen zu einigen, wenn es um die Förderung zukünftiger Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftfahrt geht.

#### Marktstruktur und Wettbewerb

*Marktsegmente.* Derzeit konkurriert Airbus in allen drei Hauptsegmenten des Marktes: „Single-Aisle“-Flugzeuge wie die A320-Familie mit 100 bis 210 Sitzplätzen in zwei Reihen und durch einen Gang getrennt, die hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt werden. „Twin-Aisle“ (oder „Wide-Body“-)Flugzeuge wie die A300/A310-Familien und die A330/A340-Familien mit einem breiteren Rumpf, die in drei Reihen und durch zwei Gänge getrennt über 210 Sitzplätze haben. Sowohl die A300/310 als auch die A330/340-Familie werden auf Kurz- und Mittelstreckenflügen eingesetzt, wobei die A330/340-Familie auch im Ultralangstreckenbereich eingesetzt werden kann. „Sehr große („very large“) Flugzeuge“ wie die A380-Familie sind dazu konzipiert, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg mit besonderem Komfort zu befördern und ermöglichen den Fluggesellschaften deutliche Kosteneinsparungen pro Sitz. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt. Siehe – 1.1.7 Übrige Aktivitäten – Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten“. Die A300-600 ist darüber hinaus ein erfolgreiches, nur für den Frachtverkehr vollständig neu gebautes Frachtflugzeug (A300-600F), das vor allem bei den großen Kurierdiensten und Fluggesellschaften wie Federal Express, UPS und Air Hong Kong immer mehr Anklang findet. Dennoch hat Airbus im März 2006 angekündigt, dass der letzte A300-600 im Juli 2007, 35 Jahre nach der Kommerzialisierung und Produktion des A300-Flugzeugs, zur Auslieferung kommt. Airbus konkurriert mit dem vom A319 abgeleiteten Corporate Jetliner ACJ, der sich als Firmenjet und für Regierungs- und VIP-Zwecke bewährt hat, auch im Markt für Jets für Unternehmen und VIPs.

Laut einer von Airbus durchgeführten Studie waren insgesamt 11.850 Flugzeuge mit mehr als 100 Plätzen im Dezember 2005 im Einsatz (im Vergleich zu 10.800 Flugzeugen zum Jahresende 2004).

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

*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 2005 auf Airbus und Boeing jeweils 57% bzw. 43% der Auslieferungen insgesamt, 52% und 48% der Brutto-Bestellungen insgesamt und je 53% und 47% des Gesamtauftragsbestands am Jahresende.

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

#### Kunden

Zum 31. Dezember 2005 verfügte Airbus über ca. 225 Kunden. Seit der Gründung von Airbus sind 4.130 Flugzeuge an Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und 2.177 Flugzeuge sind bestellt.

Die nachstehende Tabelle zeigt die wichtigsten Festaufträge (brutto) für Airbus im Jahr 2005.

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

Kunden	Festaufträge
CASC (China)	150
Indigo	100
Aercap	70
Air Asia	60
GECAS	40
Air Deccan	30
Kingfisher	30

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

## Organisation von Airbus

### Integration der Aktivitäten von Airbus

Die EADS hält einen 80%igen Anteil an Airbus S.A.S. und übt die effektive Management-Kontrolle über die Geschäftsaktivitäten aus, während BAE Systems, die die restlichen 20% hält, spezielle Minderheiten-Rechte genießt. Gewisse strategische Entscheidungen, wie z.B. Akquisitionen und Abspaltungen im Wert von über US\$ 500 Mio, die Verabschiedung des auf drei Jahre angelegten Geschäftsplans (jedoch nicht die jährlichen Budgets oder die Einführung neuer Programme) sowie bestimmte Handlungen, die die Beteiligungsinteressen von BAE Systems an Airbus S.A.S. schwächen würden, können nur einstimmig gefasst werden.

Nach der Eingliederung von Airbus 2001, erteilten die Aktionäre von Airbus dem Unternehmen BAE-Systems ihre Zustimmung zur Gewährung einer Option beim Verkauf seiner Airbus S.A.S.-Aktien zum Marktwert an EADS, entweder gegen bar oder im Austausch gegen EADS-Aktien, die von EADS zu bestimmen waren. Wenn jedoch die Ausgabe von Aktien von EADS zuvor aufwendige Genehmigungsverfahren erforderlich machen würde, die die Verteilung von EADS-Aktien erheblich beeinflussen würde, kann BAE Systems sich für die Barzahlung entscheiden. Die EADS profitiert von einer Kaufoption hinsichtlich der Airbus S.A.S.-Aktien zum Marktwert für den Fall des Wechsels der Kontrollverhältnisse bei BAE Systems unter bestimmten Umständen. Umgekehrt kann BAE Systems unter bestimmten Umständen von EADS verlangen, die Anteile von BAE Systems an Airbus S.A.S. zum Marktwert zu erwerben, sollte ein Wechsel der Kontrollverhältnisse bei BAE Systems oder EADS eintreten.

Ab dem Geschäftsjahr 2003 erhielt BAE Systems einen Anspruch auf eine zusätzliche Dividende für seinen Anteil,

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

Ein Gremium der Anteilseigner (Shareholders' Committee), bestehend aus fünf von EADS und zwei von BAE Systems benannten Mitgliedern, entscheidet über die Belange der Anteilseigner und über alle strategischen Angelegenheiten von Airbus S.A.S. Chairman des Shareholder Committees ist Herr Noël Forgeard, Co-CEO von EADS. Für das operative Management von Airbus verantwortlich ist Herr Gustav Humbert, President und CEO der Airbus S.A.S. zusammen mit einem Executive Committee, bestehend aus ihm und bis zu zehn weiteren Mitgliedern, von denen zwei von BAE Systems vorgeschlagen werden, und die alle mit dem President und CEO von Airbus S.A.S. abgestimmt sind und die Shareholders' Committee ernannt werden.

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

## Produkte und Dienstleistungen

### Technologische Meilensteine

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

**A300** – Die A300 war das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug der Welt. Diese Neuerung verschaffte diesem Flugzeug im Kurz- und Mittelstreckenbereich gegenüber der Konkurrenz, die dreistrahlige oder vierstrahlige Flugzeuge einsetzte, einen deutlichen Vorteil hinsichtlich Treibstoffverbrauch und Wartungskosten. Die A300 B4, ein Derivat der ursprünglichen A300, war das erste „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug, das für eine Zwei-Mann Cockpit Crew zugelassen war, woraus sich Betriebskosten-

# 1

---

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 2 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

3  
4  
einsparungen im Vergleich zu den Drei-Mann Cockpit Crews ergaben, die zu dieser Zeit Marktstandard waren.

**A310** – Die A310, die 1983 auf den Markt gebracht wurde, hatte anstelle der herkömmlichen mechanischen Anzeigen die ersten digitalen Cockpit-Anzeigen, die mit Kathodenstrahlröhren ausgestattet waren. Diese versorgten den Piloten mit verbesserten Flug- und Navigationsanzeigen und ermöglichten eine einzigartige zentralisierte und leicht erfassbare Überwachung des Flugzeugs. Die Implementierung automatischer Systeme sowie die Integration einer digitalen Flugführung trugen zur Gewährleistung eines weiter verbesserten Sicherheitsgrades bei.

Ferner wurden neue effiziente aerodynamische Konzepte wie eine superkritische Tragfläche und der Transsonik-Flügel mit hoher Flügelstreckung eingeführt, die den Treibstoffverbrauch deutlich reduzierten. Für große Bauteile wie das Seitenleitwerk wurden kohlefaserverstärkte Verbundwerkstoffe eingeführt, die erheblich leichter sind als Aluminium und somit die verfügbare Nutzlast erhöhten. Der Einbau eines Trimm tanks im Höhenleitwerk hat zu deutlich erhöhten Einsparungen bei den Betreibern durch die Optimierung des Flugzeugverhaltens während des Fluges geführt.

**A320** – Airbus hat als erster Hersteller im Jahr 1988 mit der A320 eine digitale Fly-by-Wire-Steuerung eingeführt, mit welcher der Pilot mit einem Sidestick anstelle der herkömmlichen Steuersäule Befehle erteilt. Flugsteuerungscomputer übersetzen diese Befehle in elektrische Signale für die Ansteuerung der Stellmotoren der Steuerflächen und können gleichzeitig verhindern, dass das Flugzeug den vorgeschriebenen sicheren Flugbereich verlässt. Dadurch wurde eine erhöhte Manövrierfähigkeit, eine Vereinfachung des Betriebs durch digitale Verbindung mit dem Autopilot-System und eine Gewichtsreduzierung gegenüber der herkömmlichen mechanischen Flugsteuerung erreicht. Das Fly-by-Wire-Konzept ist jetzt bei allen Flugzeugen der Airbus A320-Familie und den Flugzeugen der A330/A340-Familie eingebaut. Die amerikanischen Wettbewerber von Airbus haben diese Steuerung für zivile Flugzeuge erst später eingeführt. Verbundwerkstoffe finden bei der A320 ebenfalls Verwendung, insbesondere für das Höhenleitwerk.

**A330/A340** – Vier Typen dieser Familie von Twin-Aisle-Flugzeugen sind mit einer für eine zweistrahlige und vierstrahlige Variante gemeinsam verwendbaren Flügel-

konstruktion bei einem ansonsten ähnlichen Flugwerk ausgestattet - ein einzigartiges Konzept, das es erlaubt, jedes Modell für unterschiedliche Marktanforderungen zu optimieren. Die Ultra-Langstrecken-Version A340-500/-600 zeichnet sich vor allem durch einen größeren Flügel und den Einsatz von gewichtssparenden Verbundwerkstoffen zum Bau eines großen Primärelements (des 15 m langen Kielbal-kens und der Druckwand der rückwärtigen Kabine) aus.

**A350** – Das „Schwesterschiff“ der A380, die A350 ist die Airbus-Antwort auf die bemerkte Kundennachfrage. Beim Modell A350, das sich in einer früheren Entwicklungsphase befindet, werden die für die A380 entwickelten und untersuchten Technologien eingesetzt. Das Modell A350, das in zwei Versionen erhältlich ist, verfügt über 90% neue Teilenummern, ein neues Fahrwerk, ein Cockpit, das von der A380 abgeleitet ist und über eine Reihe anderer Neuerungen, einschließlich der extensiven Verwendung von Verbundmaterialien und Aluminium-Lithium (wie z. B. Verbundwerkstoffflügel), was den Einsatz der neuen Leichtgewichtsmaterialien auf 60% erhöht hat. Dessen ungeachtet bleibt das Modell A350 in absoluter betriebs- und bedienungsmäßiger Übereinstimmung mit den übrigen Airbus-Flugzeugen. Das Modell A350 verfügt über mehr Plätze, eine größere Reichweite, niedrigeren Treibstoffverbrauch pro Sitz und geringere Betriebskosten pro Sitz im Vergleich zu Konkurrenzflugzeugen.

**A380** - Bei diesem „Very large“-Flugzeug werden bereits voll entwickelte Technologien weiter entwickelt und auf breiterer Basis angewandt. Etwa 25% der Flugzeugstruktur wird unter Einsatz von Kohlefaserverbundstoffen und fortgeschrittenen Metall-Mischwerkstoffen gefertigt, während innovative Produktionstechniken wie Laserstrahl-Schweißen Schrauben eliminieren, das Gewicht verringern und für verbesserte Toleranz gegenüber Materialverschleiß sorgen.

### **Das Familien-Konzept – Gemeinsamkeit der Flotte**

Die vier Airbus-Flugzeugfamilien begünstigen die Gemeinsamkeiten der Flotte. Diese Philosophie nimmt sich ein zentrales Flugzeug vor, ändert es und entwickelt je nach Bedarf Variationen für die spezifischen Marktsegmente. Dieser Ansatz bedeutet, dass alle neuen Airbus-Flugzeug-Generationen (d.h. ausschließlich A300/310) über ein identisches Cockpitdesign und eine Fly-by-Wire-Steuerung

verfügen und identische Bedienungscharakteristika aufweisen. Die Piloten können innerhalb der Airbus-Familie mit einer minimalen zusätzlichen Schulung zwischen jedem Flugzeug wechseln. Die Qualifizierung der Cockpit Crew für Flugzeuge verschiedener Familien (*Cross-Crew Qualification*, „CCQ“) ermöglicht den Fluggesellschaften eine höhere Einsatzflexibilität.

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

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

*Single-Aisle-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: die A320-Familie.* Zu der Airbus-Familie der „Single-Aisle“-

Flugzeuge, die auf dem A320 basieren (der nach vierjährigem Entwicklungsprogramm 1988 in Betrieb genommen wurde), gehören die Derivate A318, A319 und A321 sowie der auf dem A319 basierende Airbus Corporate Jetliner, ein abgeleiteter Firmenjet, den Airbus seit Juni 1997 einsetzt.

Mit 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 kohlenfaserkunststoffgefertigte Höhenleitwerke. Das Verbundmaterial wurde ebenso bei den Seitenflossen angewendet. Mit der A320-Familie konkurrieren die Boeing-Flugzeuge B737, B757 und B717.

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

**Technische Merkmale der „Single-Aisle“-Flugzeuge**

Typ	Inbetriebnahme	Passagierkapazität*	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

(\*) Ausführung für zwei Klassen.

2005 erhielt Airbus 918 Aufträge über A318, A319, A320 und A321 und lieferte 289 Flugzeuge der A320-Familie aus.

*„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: die A300/A310.* Die A300/A310 waren die ursprünglichen Flugzeugtypen der Airbus Produktgruppe und wurden für Routen im Kurz- und Mittelstreckenbereich konstruiert. Die A300, die im Jahr 1974 in Betrieb genommen wurde, war das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Flugzeug der Welt. Die derzeitige Version der A300-600 ist auch als Frachtflugzeug und umrüstbares Passagier-

Frachtflugzeug erhältlich und wird bei Federal Express und UPS eingesetzt.

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

# Informationen über die Aktivitäten der EADS

## 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

### Technische Merkmale der A300/A310

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

(\*) Alle Versionen der A300/A310 einschließlich Frachtflugzeuge.

(\*\*) Ausführung für zwei Klassen.

(\*\*\*) Airbus hat im März 2006 angekündigt, dass die letzte A300-600 im Juli 2007 ausgeliefert wird.

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

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Mittel- bis Ultralangstreckenbereich: die A330/A340-Familie. Airbus hat die zweistrahlige A330 und das vierstrahlige Langstreckenflugzeug A340 in einem gemeinsamen Programm entwickelt, wobei für beide Flugzeuge die gleiche Flügelkonstruktion verwendet und der Querschnitt des Rumpfes der bestehenden A300/A310 beibehalten wurde, um vollständig und ökonomisch den Bedarf für alle Routen im Mittel- bis Ultralangstreckenbereich abzudecken.

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

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

### Technische Merkmale der A330/A340

Typ*	Inbetriebnahme	Passagierkapazität*	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
A340-200	1993	240	14.800	59,4	60,3
A340-300	1992	295	13.700	63,7	60,3
A340-500	2002	313	16.700	67,8	63,6
A340-600	2002	380	14.600	75,3	63,6

(\*) Ausführung für drei Klassen.

2005 erhielt Airbus 79 Bestellungen für A330- und A340-Flugzeuge und lieferte 80 A330- sowie A340-Flugzeuge aus.

„Very large“-Flugzeuge: die A380-Familie. Im Jahr 2004 schätzte Airbus, dass das weltweite Passagieraufkommen im Zeitraum zwischen 2004 und 2022 pro Jahr gleichmäßig um 5% wachsen würde, was zu zwei parallelen Trends führt: eine zunehmende Fragmentierung eines Teils des Markts, gekennzeichnet durch die Entwicklung neuer Märkte, einer höheren Verkehrsfrequenz auf schwächeren Routen und des Vermeidens von Drehkreuzen; und eine Konsolidierung des übrigen Marktes im Sinne einer Verdichtung des Verkehrs von Drehkreuz zu Drehkreuz bzw. des Drehkreuzbeherrschten Verkehrs, wie sie für Allianznetze typisch ist. Siehe „— Markt“. Nach fünf Jahren intensiver Vorgespräche

mit Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugaufsichtsbehörden in der ganzen Welt hat Airbus eine „Very large“ Maschine, die A380, konzipiert, um den Bedürfnissen eines von Drehkreuzen beherrschten, konsolidierten Marktes optimal entgegenzukommen.

2005 war aus Sicht der Branche und des Programms ein besonderes Jahr mit der „Enthüllung“ des A380 und dem ersten Flug am 27. April 2005.

Zum Jahresende 2005 hat Airbus Festaufträge über insgesamt 159 Flugzeuge für den A380 von führenden Luftfahrtgesellschaften der Welt erhalten.

Die Kosten der Entwicklung des Typs A380, die ursprünglich auf etwa US\$ 10,7 Mrd. geschätzt wurden, decken sowohl die R&D-Kosten als auch die Werkzeugbestückung

für verschiedene Versionen der A380 ab. Diese Schätzung berücksichtigt weder bestimmte infrastrukturelle Elemente noch Gemein- und Verwaltungskosten.

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

- Maximierung der Beiträge der Risiko teilenden Partner, die sich auf US\$ 3,1 Mrd. der einmaligen Aufwendungen gründen; und
- durch die Verwendung rückzahlbarer Startinvestitionen von Regierungsseite unter Einhaltung des bilateralen Abkommens von 1992 zwischen den USA und der EU sowie allen anderen einschlägigen Vorschriften, was nach Schätzungen des Managements unter aktuellen Gesichtspunkten etwa US\$ 2,5 Mrd. einbringen sollte; Frankreich, Großbritannien und Spanien haben sich bereits mit diesen Investitionen einverstanden erklärt und Deutschland hat sich prinzipiell bereit erklärt. Siehe „— Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Marktes – Staatliche Finanzierung“.

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

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

### Entwicklung neuer Produkte: A400M

Das Militärprogramm-Direktorium von Airbus, das Juan Carlos Martinez Saiz leitet, 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.

### Asset Management

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

Schlüsselfunktionen umfassen die kommerzielle Verwaltung und das Risiko-Management des Bestandes an Gebrauchtflugzeugen. Die meisten Flugzeuge können von den Kunden bar bezahlt werden, während einige Flugzeuge, je nach deren Finanzierung, nur im Rahmen eines Operating Leasing-Vertrags angeboten werden können. Zum Ende des Jahres 2005 enthielt das Asset Management-Portfolio von Airbus 31 Flugzeuge, was im Vergleich zum Vorjahresende einer Nettoerhöhung um 16 Flugzeuge gleichkam. Der Bereich Asset Management bietet auch umfassenden Service, darunter Unterstützung bei der Inbetriebnahme, bei der Umgestaltung des Innenraums und bei den regelmäßigen Kontrollwartungen.

### Absatzfinanzierung

Airbus zieht Barverkäufe vor und möchte ihre Aktivitäten nicht auf die Finanzierung ausweiten. 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 eigentlichen Finanzierung zu beteiligen. Für die Verlängerung eines Kredits und bevor ein Risiko eingegangen wird, wird das betroffene Unternehmen gründlich untersucht und überwacht, wobei strenge Standards bezüglich Disziplin und Vorsicht einzuhalten sind. Das hierfür zugeordnete Finanzierungsteam von Airbus verfügt über langjährige einschlägige Erfahrung auf dem Gebiet der Flugzeugfinanzierung. Bei der Finanzierung eines Kunden durch Airbus dienen die finanzierten Flugzeuge im Allgemeinen als Sicherheit, wobei der Motorenhersteller an der Finanzierung beteiligt ist. Mit diesen Elementen wird das von Airbus eingegangene Risiko verringert. Die Absatzfinanzierung durch Airbus soll die spätere Abtretung der Schuld an Drittfinanzierungs- oder Leasingunternehmen an den

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

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 Verzugschäden angemessen schützt und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt. Siehe „1/1.1.7.4 Absatzfinanzierung“.

### Kundenbetreuung

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

Engineering und technische Betreuung versorgen die Airbus-Betreiber mit technischer Unterstützung auf 24-Stunden-Basis, um einen sicheren und zuverlässigen Betrieb ihrer Airbus-Flotte sicherzustellen. Auf den Kunden zugeschnittene Kostensenkungsprogramme sind darauf ausgerichtet, die Unterhaltskosten des Kunden auf ein optimales Niveau zu bringen.

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

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

### Produktion

#### Betriebsorganisationen

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

#### Engineering

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

Engineering-Innovationen erfolgen bei Airbus in fünf Kompetenzzentren (*Centres of Competence* – „CoC“), 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.

Airbus Ingenieure haben auch „*Colleges of Experts*“-Teams entwickelt, bestehend aus den in jeder Disziplin erfahrensten Spezialisten, die Führungs- und Beratungsfunktionen

gehobenen Niveaus zur Verfügung stellen können. Dieser Ansatz bringt nicht nur Konstruktionslösungen mit sich, die den höchsten Anforderungen an technischer Qualität und Leistung gerecht werden, sondern gewährleistet auch, dass individuelle wie auch kollektive Kenntnisse innerhalb der CoCs entstehen.

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

Dieser Ansatz hat es Airbus ermöglicht, Engineering-Zentren in Wichita (Kansas), USA, in Moskau, Russland und in Beijing (Peking), China zu eröffnen und den großen Pool erfahrener Luftfahrtingenieure anzuzapfen. 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 Zentrum in China Ende 2005 eingeweiht. Es wird erwartet, dass 2006 ein viertes technisches Zentrum in Mobile (Alabama) USA eröffnet wird.

### Betriebsstätten und Produktionsfluss

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

Diese acht Zentren sind (1) CoE Nase und Flugzeugrumpf in Toulouse, St. Nazaire, Nantes und Meaulte (Frankreich); (2) CoE Vorderer und hinterer Rumpf in Hamburg, Nordenham, Bremen und Varel (Deutschland); (3) CoE Lastenträger und Rumpf in St. Eloi (Frankreich); (4) CoE Vertikale Höhenflosse (VTP) in Stade (Deutschland); (5) CoE Kabinen- und Frachtraumausstattung in Hamburg, Bremen, Buxtehude und Laupheim (Deutschland) und Toulouse (Frankreich); (6) CoE Horizontale Höhenflosse und Rumpfverkleidung (und bestimmte Abschnitte des A380) in Getafe, Illescas und Puerto Real (Spanien); (7) CoE Elektronik in Filton (Großbritannien), Hamburg (Deutschland) und Toulouse (Frankreich) und (8) CoE Flügel in Broughton und Filton (Großbritannien) mit einem Satelliten-Design-Büro in Wichita, Kansas (USA).

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

Die Flugzeug-Komponenten werden zwischen dem Netzwerk von CoE-Werken 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 8-9 Monate und für ein „Twin-Aisle“-Langstreckenflugzeug 12-15 Monate.

### Anpassungsfähigkeit an Nachfrageschwankungen

Airbus lieferte im Jahr 2005 378 Flugzeuge aus (im Vergleich zu 320 2004) und hat sich zum Ziel gesetzt, im Jahr 2006 etwa 400 Flugzeuge auszuliefern. Eine erhebliche Marktstörung oder Konjunkturabschwächung könnte zu einer Korrektur dieser Zahlen nach unten führen.

Um das Lieferziel für das Jahr 2006 erfüllen zu können, begann Airbus verschiedene Elemente des anpassbaren Produktionsprozesses einzusetzen, zu denen die verbesserte integrierte Wahrnehmung von Kunden und Marktsituation zählen, um über ein Frühwarnsystem zu verfügen, sowie die Wiedereingliederung verschiedener ausgelagerter Aufgaben und die Anpassung von Kauf- oder Herstellungskriterien. Darüber hinaus nutzt Airbus auch die flexible Arbeitsstruktur durch die Einführung flexibler Arbeitszeit und Überstundenregelungen und die Optimierung von Zeitpersonal und zeitlich befristet eingestellten Arbeitskräften. Dadurch kann Airbus seine Anpassungsfähigkeit steigern, ohne sich von erfahrenen, geschulten Mitarbeitern zu trennen, die das Management für einen der wichtigsten Vermögenswerte von Airbus hält, die das langfristige Wachstum unterstützen.

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

## 1.1.3 Militärische Transportflugzeuge

### Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „Geschäftsbereich MTA“) entwickelt, fertigt und vermarktet leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für das Projekt des schweren europäischen militärischen Transportflugzeugs A400M zuständig. Zudem werden im Geschäftsbereich MTA Missionsflugzeuge hergestellt und vermarktet, die auf bereits bestehende Plattformen aufbauen und für militärische Sonderaufgaben wie etwa Seeüberwachung, U-Boot-Abwehr und Luftbetankung bestimmt sind. Der Geschäftsbereich MTA entwirft und produziert zudem Flugzeugkomponenten.

Der Geschäftsbereich MTA erwirtschaftete einen Konzernumsatz in Höhe von € 763 Mio, also 2% des gesamten Konzernumsatzes von EADS für das Jahr 2005.

### Strategie

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

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

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

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

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

### Markt

#### **Militärische Transportflugzeuge**

Die Hauptkunden des Geschäftsbereichs MTA im Markt für taktische militärische Transportflugzeuge sind Regierungen und multinationale Organisationen. Der Markt besteht aus drei Segmenten: (1) leichte Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von ein bis vier Tonnen, (2) mittlere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünf bis vierzehn Tonnen und (3) schwere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünfzehn Tonnen und mehr. Laut einer Studie der Teal Group, einer unabhängigen Beratungsfirma für die Bereiche Luftfahrt und Verteidigung, wird sich der weltweite Markt für militärische Transportflugzeuge in den nächsten zehn Jahren auf ca. US\$ 46 Mrd. belaufen.

*Leichte militärische Transportflugzeuge* - Hier handelt es sich um einen ausgereiften Markt, der im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung vieler Länder, die sich nun mittlere militärische Transportflugzeuge leisten können, geschrumpft ist. Die CASA C-212 war in diesem Marktsegment mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 15% während der letzten zehn Jahre führend. Die Hauptkonkurrenten der C-212 werden von Polskie Zakłady Lotnice, Mielec, Socata und HAL hergestellt.

*Mittelschwere militärische Transportflugzeuge* - Das Management ist der Auffassung, dass dieser Markt weiterhin moderat wachsen wird. In diesem Marktsegment sind die EADS-Flugzeugtypen stark vertreten; so lag der durchschnittliche Marktanteil der Typen CN-235 und C-295 in den letzten zehn Jahren bei 45%, gefolgt von ihren Konkurrenten, der C-27J, die von Lockheed Martin Alenia Tactical

*Transport System („LMATTS“)*, einem Joint Venture von Alenia und Lockheed, produziert wird, und der von Antonov produzierten An-32.

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

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

### Flugzeuge für Sondermissionen

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

Da die Entwicklung mit erheblichen Kosten verbunden und jeder einzelne der europäischen Märkte vom Umfang her begrenzt ist, werden Programme für Missionsflugzeuge in Europa häufig multinational finanziert und entwickelt

mit der Absicht, bewährte Technologien zu verwenden. Die EADS geht davon aus, dass ihre starke Position in Europa es ihr erlauben wird, Geschäftsmöglichkeiten auf weltweiter Ebene zu nutzen.

### Produkte

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

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

*CN-235 - Mittelschweres militärisches Transportflugzeug.* Die erste Version der CN-235-Familie, die S-10, ging im Jahr 1987 in den Einsatz, die neueste Variante dieser Familie, die Serie 300, folgte im Jahr 1998. Es handelt sich dabei um eine neue Flugzeuggeneration mit zwei Turboprop-Triebwerken und einer Druckkabine. Die CN-235-300 kann eine Nutzlast von maximal 6.000 kg befördern, was (1) 48 Fallschirmjägern, (2) 21 Tragen und vier Sanitätern, (3) vier der gängigsten Frachtpaletten oder (4) einer überdimensionalen Last wie einem Flugzeugtriebwerk oder Rotorblättern entspricht. Fallschirmjäger können durch die beiden Seitentüren am Flugzeugheck oder über die hintere Laderampe abgesetzt werden. Varianten der CN-235-300 werden für spezielle Missionen, u.a. als Seeüberwachungsflugzeuge, für die elektronische Kampfführung und die Bildvermessung (Kartografie) eingesetzt. Eine CN-235 wurde 2005 (an Ecuador) geliefert.

# 1

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 2 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

3  
4

*C-295 – Mittelschweres militärisches Transportflugzeug.* Die im Jahr 1999 zertifizierte C-295 hat die Grundkonfiguration der CN-235 mit einer gestreckten Kabine, um eine um 50% schwerere Nutzlast mit größerer Geschwindigkeit über vergleichbare Entfernungen transportieren zu können. Die C-295 ist mit integrierter Avionik, mit digitalen Cockpitanzeigen und einem Flugmanagementsystem ausgerüstet, die die taktische Navigation und die Flugplanung verbessern sowie die Integration der von mehreren Sensoren gelieferten Signale ermöglichen. Sowohl die CN-235 als auch die C-295 wurden als Ergänzung zu oder als Ersatz für die ältere C-130 Hercules entwickelt. Die CN-235 und die C-295 erfüllen die meisten ihrer Missionen mit niedrigeren Betriebskosten, so dass die C-130 nur noch für den Transport schwerer Frachten eingesetzt werden muss und dadurch ihre Nutzungsdauer verlängert wird.

Zehn C-295-Maschinen wurden im Laufe des Jahres 2005 ausgeliefert (sechs an Algerien, drei an Polen und eine an Spanien). Am 29. April 2005 kündigte der Geschäftsbereich MTA an, dass ein Vertrag über € 258 Mio mit Brasilien über die Lieferung von 12 C-295-Flugzeugen unterzeichnet worden sei, die die alten C-115 Buffalo ersetzen sollen. Diese Flugzeuge dienen der Brasilianischen Luftwaffe zur Unterstützung von Einsätzen für das Amazonas Schutzsystem (SIVAM) und das Calha-Norte-Projekt. Es geht dabei um soziale Aktivitäten zur Unterstützung von Menschen in abgelegenen Gegenden des Amazonas, bei denen aufgrund des erschwerten Zugangs keine anderen Transportmittel eingesetzt werden können. Desweiteren wurde in 2005 ein Vertrag über die Lieferung eines C-295-Flugzeugs mit dem spanischen Ministerium für Verteidigung („**MoD**“) unterzeichnet.

*Zukünftige Frachtflugzeuge („**FCA**“).* Im Laufe des Jahres 2005 wurde zwischen EADS CASA Nordamerika und Raytheon eine Partnerschaft begründet, um bei FCA-Programmen der US-Armee bieten zu können. Innerhalb des FCA-Programms plant die US-Armee mehr als 100 FCA, wobei zu Beginn 33 Flugzeuge bestellt werden. Die Vertragsunterzeichnung wird für 2007 erwartet.

Zum 31. Dezember 2004 sind 774 leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge von 121 Betreibern in 55 Ländern bestellt worden.

*Seeüberwachungsflugzeuge.* Der Geschäftsbereich MTA bietet verschiedene Lösungen an, die von Seeüberwachung bis zur

U-Boot-Abwehr durch Flugzeuge, die auf der C-212, CN-235, C-295 oder P-3 Orion-Plattform basieren, reichen und für die EADS bereits eine neue Generation eines Missionssystems mit offener Architektur namens Fully Integrated Tactical System (FITS), eine bewährte, zuverlässige und kosteneffiziente Lösung, entwickelt hat.

Der im Februar 2004 mit Lockheed Martin im Zusammenhang mit dem Deepwater-Programm für die US-Küstenwache unterzeichnete Vertrag liegt im Plan. Die erste Lieferung ist im Laufe des Jahres 2006 vorgesehen.

Am 29. April 2005 wurde ebenfalls ein Vertrag über die Modernisierung der aus acht P-3 Orion bestehenden Flotte zwischen der brasilianischen Regierung und EADS-CASA unterzeichnet. Brasilien hat das Missionssystem FITS (Fully Integrated Tactical System) zur Modernisierung seiner P3-Orion gekauft, dass in Zusammenarbeit von EADS-CASA und brasilianischen Partnern ausgeführt wird.

Nach einem anfänglichen Übereinkommen im Dezember 2004 wurde offiziell im April 2005 ein formeller Vertrag mit SASEMAR, einer halböffentlichen Agentur, über den Kauf von drei CN-235 Wasseraufklärungsflugzeugen für Seerettung und Umweltkontrollereinsätze unterzeichnet. Die Lieferung der ersten drei Flugzeuge ist für 2007 geplant.

Im Laufe des Jahres 2005 hat die MTA Division zwei C-212-Flugzeuge mit Missionssystemen an Mexiko und ein Wasseraufklärungsflugzeug an Ecuador geliefert.

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

Die A400M wird eine Reihe von Merkmalen existierender Airbus-Flugzeuge aufweisen, u.a. ein Zwei-Mann-Cockpit, Fly-by-Wire-Flugsteuerung und fortschrittliche Avionik. Außerdem kommen der A400M die Wartungsverfahren und die weltweite Kundenbetreuung von Airbus zugute.

Airbus Military ist eine spanische *sociedad limitada* („**S.L.**“), zu deren Aufgaben die Entwicklung, Herstellung und Lieferung der A400M zählen. Die Anteile an Airbus Military

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

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

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

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

In 2005 wurde ein wichtiger interner Meilenstein erreicht. Die Entwicklung des Gesamtprogramms bleibt weiterhin auf der Tagesordnung und die Fertigstellung der Endmontage der A400M in Sevilla wird für die erste Hälfte 2007 erwartet.

Die Anstrengungen, die gemacht wurden, um Exportverträge für die A400M zu erhalten, waren 2005 von Erfolg gekrönt. Nach Unterzeichnung einer Absichtserklärung mit der Südafrikanischen Regierung im Dezember 2004 wurde der Vertrag im April 2005 offiziell unterschrieben. Der Gesamtauftragswert für acht Flugzeuge sowie für Optionen beträgt € 836 Mio. Am 8. Dezember 2005 unterzeichnete die malaysische Regierung einen Kaufvertrag über vier A400M.

Zusätzlich zu den anfänglichen 180 Flugzeugen ergibt sich durch diese Exportaufträge ein Gesamtauftragsbestand von 192 A400M.

### Flugzeuge für Sondermissionen auf Airbus-Plattformen

Der Geschäftsbereich MTA bietet Flugzeuge für Sondermissionen, 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 des Flugwerks, die normalerweise nur der Hersteller des Flugzeugs besitzt. Insgesamt erfordert die Systemintegration in ein derartiges Flugzeug umfassende Fähigkeiten und Kenntnisse; deshalb ist die Zahl der Teilnehmer am Weltmarkt sehr gering.

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

Der Geschäftsbereich MTA implementiert ein technologisches Programm, um ein neues Luft-Luft-Betankungssystem mit Ausleger („ARBS“) zu entwickeln. Das ARBS ist darauf ausgelegt, eine gegenüber der Konkurrenz zwei bis vier Mal schnellere Luftbetankungsleistung zu gewährleisten – ein wesentlicher Vorteil, weil Flugzeuge während der Luftbetankung sehr anfällig sind. Das Betankungssystem wurde im November 2004 und am 23. Dezember 2005 auf der Testvorrichtung installiert. Der Roll-out des A310-Betankungssystems zu Demonstrationszwecken fand in den Getafe-Einrichtungen statt. Flugtests mit dem Demo-Auftanksystem des A310 wurden im ersten Quartal 2006 durchgeführt.

*A330 MRTT (Royal Australian Air Force)* – Am 20. Dezember 2004 unterzeichnete die Royal Australian Air Force einen Vertrag mit EADS über die Lieferung von fünf A330 Mehrzwecktankflugzeugen („MRTT“), die mit ARBS ausgestattet sind, um die bestehende Boeing 707-Flotte zu ersetzen. Die Lieferung des ersten A330 MRTT – das auf dem A330-Derivat basiert; eine risikoarme und

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

kostengünstige Plattform, die eine größere Lieferungs-kapazität anbietet als konkurrierende Lösungen – nach Australien ist für 2008, die Inbetriebnahme für 2009 geplant.

*A330 Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) (Großbritannien Royal Air Force)* – Die EADS, Rolls Royce, Cobham, VT und Thales arbeiten im Rahmen des AirTanker-Konsortiums zusammen, um als ein Bieter für das Programm des britischen Verteidigungsministeriums Future Strategic Tanker Aircraft („FSTA“) aufzutreten. Wahrscheinlich unter der Rechtsform einer privaten Finanzinitiative soll dieses Projekt mit einem auf der Langstrecken-Familie des Airbus beruhenden System die zurzeit von der Royal Air Force benutzten, veralteten VC10- und Tristar-Tankflugzeuge ersetzen. Das Programm sorgt für die Lieferung von 14 Flugzeugen, um den Luftbetankungsservice für 27 Jahre zu erbringen. Die Teilnahme des Geschäftsbereichs MTA am Programm wird sich auf € 2 Mrd. belaufen.

*KC-30 Tanker-Programm (U.S. Air Force)* – Das Management sieht im KC-30-Programm als Ersatz für die alternde US-Flotte strategischer Tankflugzeuge eine Marktchance. Es wurde ein Akquisitionsteam gebildet, das sich mit der Kampagne für den KC-30-Tanker für ein Luft-Luft-Betankungsflugzeug der nächsten Generation der U.S. Air Force befasst. Die EADS arbeitet mit Northrop Grumman (als Hauptlieferant) bei der Angebotsabgabe zum KC-30 Tanker zusammen.

*A310 MRTT (Deutsche Luftwaffe/Kanadische Air Force)* – Insgesamt beinhaltet das Programm vier Flugzeuge für die Deutsche Luftwaffe und zwei Flugzeuge für die kanadische

Air Force. 2005 wurden zwei A310 MRTT geliefert, das zweite Flugzeug für die deutsche Luftwaffe und ebenfalls das zweite für die kanadische Air Force.

*Alliance Ground Surveillance („AGS“)*. Im Rahmen der NATO haben mehrere Länder Interesse an der Entwicklung eines AGS-Systems geäußert. Die Rolle des Geschäftsbereichs MTA bei diesem Programm ist die Ausführung der „Militarisierung“ der A-321-Plattform, die zusammen mit dem Geschäftsbereich DS als Hauptlieferant realisiert wird.

### Flugzeugkomponenten

EADS-CASA verfügt über langjährige Fachkenntnisse bei der Verwendung von Verbundwerkstoffen in der Fertigung von Flugzeugkomponenten und bei fortgeschrittenen Automationsprozessen.

Gestützt auf ihre Fachkenntnisse befasst sich der Geschäftsbereich MTA aktiv mit der Konstruktion, Fertigung und Zertifizierung komplexer Luftfahrtstrukturen. Im Jahr 2005 hat der Geschäftsbereich MTA, abgesehen von anderen Konstruktionen, Lüfterhauben für den A340 und die erste Lüfterhaube für den A380 geliefert.

### Produktion

Die C-212, die CN-235 und die C-295 werden in einem auf dem Gelände des Flughafens San Pablo in Sevilla gelegenen Werk hergestellt. Flugzeugkomponenten werden in Cádiz sowie in den Werken von Tablada und San Pablo, beide in Sevilla, produziert.

## 1.1.4 Eurocopter

### Einführung und Überblick

Mit Eurocopter ist EADS einer der weltweit führenden Hersteller im Markt für Zivil- und Militärhubschrauber. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze von Eurocopter im Markt für Militärhubschrauber auf Grund des Beginns der Auslieferung des Kampfhubschraubers Tiger, auf Grund des großen Auftragsbestands für den militärischen Transporthubschrauber NH90 bei mehreren europäischen Regierungen und auf Grund der wachsenden Nachfrage in internationalen militärischen und paramilitä-

rischen Exportmärkten erheblich zunehmen werden. Im Jahr 2005 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 2005 betragen die konsolidierten Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Eurocopter € 3,2 Mrd., also 9% der Gesamtumsätze von EADS.

## Strategie

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

### Förderung des internen Wachstums und der internationalen Expansion

Das Management beabsichtigt, die Entwicklung der Eurocopter-Präsenz in kommenden Märkten, wie China, Indien und Osteuropa weiter zu forcieren und seine Position in militärischen Märkten, zu denen auf herkömmliche Weise kein Zugang besteht, wie Südkorea, USA und Großbritannien zu verstärken. Um dies zu erreichen, wird Eurocopter die bewährte Erfahrung bei der Kooperation mit vor Ort ansässigen Industrien bei Programmentwicklungen und Projekten in Gemeinschaftsproduktion fortsetzen. Dieser Ansatz hat Eurocopter in die Lage versetzt, eine solide Grundlage auf schnell wachsenden Märkten zu bilden. Eurocopter verfolgt weiterhin seine Strategie der industriellen Entwicklung in den Vereinigten Staaten, wo bereits zwei Industrieanlagen und Kundendienststeinrichtungen vorhanden sind. Unterstützend zur internationalen Expansion von Eurocopter arbeiten mehr als 20% seiner Mitarbeiter außerhalb der Mutterländer Frankreich, Deutschland und Spanien.

### Implementierung intensiver Produkt- und Dienstleistungsrichtlinien, um die Marktführerschaft und technologische Überlegenheit zu behaupten

Die ständige Erneuerung der umfangreichen Produktlinie von Eurocopter für zivile und militärische Hubschrauber ist unerlässlich, um die Stellung als Marktführer und die technologische Überlegenheit der Gruppe zu behaupten. Das Management beabsichtigt, diesen Prozess durch (i) Stärkung der Marktposition von Schlüsselprodukten, wie Ecureuil, Dauphin, EC 135 und EC 145, (ii) durch nachdrückliche Vermarktung der neuesten Eurocopter-Produkte (z. B. Inbetriebnahme und Exportanpassung des Tiger und NH90) sowie (iii) Vergrößerung seiner Produktlinie (z. B. Gemeinschaftsentwicklung des Medium-Lift-Hubschraubers EC175 mit China und durch eine Partnerschaft mit der koreanischen Industrie bei der Entwicklung des militärischen

Military-Utility-Hubschraubers für Korea („KHP“) weiter zu forcieren. Die umfangreiche Produktlinie von Eurocopter ermöglicht es, die bei Kerntechnologien erzielten Lösungen mit hochwertigen, kundenspezifischen Adaptionen einzusetzen, um eine Antwort auf die kostenintensiven Missionsanforderungen eines großen Kundenstamms in der zivilen und militärischen Luftfahrt auf dem segmentierten Hubschraubermarkt bereitzuhalten.

Einer der entscheidenden Wettbewerbsvorteile von Eurocopter ist die technologische Perfektion. Um diese Position als technologischer Spitzenreiter zu halten, fördert Eurocopter den technologischen Unternehmungsgeist, wie bei den schweren Transporthubschraubern und Drohnen und initiiert Forschungsprogramme, bei denen es um Technologien zur Verbesserung der Flugzeugreichweiten geht. Eurocopter befasst sich derzeit mit Innovationen auf den Gebieten Umweltverträglichkeit, Allwetter-Flugtauglichkeit und wirtschaftliche Erschwinglichkeit im Zusammenhang mit den Folgekosten eines Flugzeugs.

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 Kundenunterstützung und unterbreitet seinen Kunden ein „Globales Angebot“. Über dieses Netzwerk werden derzeit ungefähr 9.500 Eurocopter-Flugzeuge mit 2.500 Betreibern in 139 Ländern versorgt.

## Markt

Der Wert der weltweit gelieferten Hubschrauber wurde für das Jahr 2005 auf über € 7 Mrd. geschätzt. Das Management erwartet, dass diese Zahl bis zum Jahr 2010 auf € 11 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 hängt besonders im Hinblick auf das Militärsegment weitgehend von der Zukunft großer US-Entwicklungsprogramme ab.

Die Nachfrage nach neuen Militärhubschraubern ist hauptsächlich von haushaltspolitischen und strategischen Erwägungen und der Notwendigkeit, ältere Flotten zu ersetzen, abhängig. Das Management ist der Auffassung,

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

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 umfassende Militärprogramme, wie z.B. die von Australien, Brasilien und Spanien eingeleiteten Programme 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 43% zu den Gesamtlieferungen von Eurocopter im Jahr 2005 bei.

Der militärische Sektor ist durch starken Konkurrenzkampf gekennzeichnet sowie durch Wettbewerbsbeschränkungen beim Zugang ausländischer Hersteller zu inländischen Ausschreibungen im Verteidigungsbereich, die bis hin zum praktischen Ausschluss von Einfuhren gehen können. Infolgedessen war der Anteil von Eurocopter im Weltmarkt für Militärhubschrauber bisher vergleichsweise klein. Die EADS ist bemüht, seinen Anteil in der Zukunft durch die Einführung des Tiger und NH90 und durch eine umfangreiche Ausweitung seiner internationalen Industriekooperationen zu erhöhen.

Im militärischen Segment sind die Hauptkonkurrenten von Eurocopter Unternehmen wie AgustaWestland in Europa sowie Bell Helicopter, Boeing und Sikorsky in den Vereinigten Staaten. Darüber hinaus konkurrieren auf diesen Märkten ebenfalls russische Hersteller, eine Reihe von US-amerikanischen und heimische europäische Hersteller.

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 Auslieferungen an Zivilhubschraubern in den nächsten zehn Jahren um durchschnittlich 3% steigen wird. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahre 2005 weltweit rund 580 Zivilturbinehubschrauber geliefert wurden.

Im Markt für Zivilhubschrauber ist der Hauptwettbewerber von Eurocopter weltweit Bell Helicopter, ein Unternehmen der amerikanischen Textron-Gruppe. Der Markt für Zivilhubschrauber ist relativ konzentriert, so dass im Jahr 2004 allein auf Eurocopter und Bell Helicopter etwa 75% des weltweiten Gesamtumsatzes von Zivilhubschraubern entfallen sind.

### Produkte und Dienstleistungen

*Bestehende Produkte.* Das Management ist der Auffassung, dass Eurocopter derzeit die vollständigste und modernste Produktpalette an Hubschraubern, die über 85% des gesamten zivilen und militärischen Marktspektrums abdeckt, anzubieten hat. Die Produktpalette von Eurocopter beinhaltet leichte einmotorige Hubschrauber, leichte zweimotorige Hubschrauber, mittlere und mittelschwere Hubschrauber. Das Programm von Eurocopter basiert auf einer Reihe von Plattformen einer neuen Generation, die so konzipiert sind, dass sie sowohl militärischen als auch zivilen Anwendungen angepasst werden können. Die Produktlinie wird laufend durch Spitzentechnologie aktualisiert. In der folgenden Tabelle wird die vorhandene Produktlinie von Eurocopter dargestellt:

Hubschraubertyp	Typische Verwendung	Inbetriebnahme
<b>Leichtes einmotoriges Modell</b>		
EC120	Unternehmen/Privat	1998
<b>Einmotoriges Modell</b>		
AS350	Nutztransporter Polizeikräfte, Firma/Privat	1975
EC120	Shuttle-Service, Tourismus, Offshore, Unternehmen/Privat	2001
<b>Leichtes zweimotoriges Modell</b>		
AS355N	Halböffentlich*, Versorgungsunternehmen, Unternehmen/Privat	1988
EC135/EC635	Rettungsdienst, öffentlicher Dienst*	1996/2003
EC145	Rettungsdienst, öffentlicher Dienst*, Shuttle	2002
<b>Mittleres Modell</b>		
Dauphin	Offshore, öffentlicher Dienst*	1977
EC155	Firma/Privat, Offshore, öffentlicher Dienst*, Shuttle	1999
<b>Mittelschweres Modell</b>		
Super Puma/Cougar	Offshore, Shuttle	1980
MK II	Offshore, Shuttle	1993
EC225	Offshore, VIP	2004

(\*) Öffentlicher Dienst umfasst Polizei, Brandbekämpfung, Grenzschutz, Küstenwache und Rettungsdienste öffentlicher Behörden.

*Tiger.* Die Entwicklung des Tiger-Kampfhubschrauber-Programms ist nahezu beendet. Es beinhaltet vier Varianten, die alle auf demselben Flugwerk basieren: der 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, Turmgeschütze 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 Lieferinhalt des Programms besteht aus 13 Tiger, die im Februar 2006 geliefert werden (fünf an die Deutsche Bundeswehr, vier an die französische Armee und vier an Australien). Das HAD-Programm des neuen spanischen Tiger, das aus einer Tiger-Version für Mehrzweckmissionen besteht, wurde nach Unterzeichnung des Vertrags über 24 Flugzeuge im November 2005 gestartet.

*Bereich Zivilluftfahrt.* Eurocopter hat in den vergangenen Jahren in die Modernisierung ihrer zivilen Produktpalette investiert, um ihre Wettbewerbsposition im zivilen Sektor zu verbessern und ihr Anteil am Weltmarkt beträgt zurzeit mehr als 50%. Eurocopter hat neue Produkte wie den leichten einmotorigen EC120 und den leichten zweimotorigen EC135 sowie wesentlich verbesserte Produkte wie den EC155, der die neueste Fortentwicklung des Mittelklasse-

Hubschraubers Dauphin ist, sowie den EC145, ein Derivat des BK117, mit Erfolg an den internationalen Märkten eingeführt. Die Auslieferung des EC130, des neuesten einmotorigen Hubschraubers aus der Écureuil-Familie, hat im Jahr 2001 begonnen.

*EC225.* Das neueste Modell der Cargolifter-Familie ist der EC225. Er wurde für die Passagierbeförderung, im Besonderen für Offshoreeinsätze und VIP-Beförderung, jedoch auch für öffentliche Diensteseinsätze, wie Such- und Rettungseinsätze (SAR) entwickelt. Mehr als 30 Aufträge für den EC225 und seine militärische Variante, den EC725, wurden bis zum heutigen Tag erteilt. Im September 2005 zeichnete die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) den EC225-Hubschrauber mit einem Flugtauglichkeitszertifikat für uneingeschränkten Einsatz unter eisigen Bedingungen aus.

*Produkte in Entwicklung.* Zu den derzeitigen Entwicklungsprojekten im Militärsegment zählen (1) der NH90, ein militärischer Transporthubschrauber mit verschiedenen Versionen zur Verwendung für taktische, Marine- sowie Gefechts-, Such- und Rettungseinsätze und (2) der HAD-Version des Tiger-Hubschraubers. Darüber hinaus beabsichtigt das Management, in naher Zukunft neue Produktentwicklungsprogramme in Zusammenarbeit mit asiatischen Partnern zu starten.

# 1

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 2 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

3  
4

*NH90.* Der NH90 wurde als Mehrzweckhubschrauber für den taktischen Transport und die Marine entwickelt. Das hauptsächlich seitens der französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Regierung finanzierte Projekt ist von Eurocopter, AgustaWestland (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. Die ersten Auslieferungen sind für 2006 geplant. Die NH90-Hochkabinenversion, die für die schwedischen Streitkräfte hergestellt wird, hat 2005 ihren Jungfernflug absolviert.

Der für moderne Multimissionen bei günstigen Lebenszykluskosten projektierte NH90 wurde schnell zu einem begehrten taktischen Militärhubschrauber für Streitkräfte in aller Welt und von 18 Organisationen in 14 Ländern ausgewählt. 2001 kamen Aufträge aus Portugal über 10 NH90-Hubschrauber; Finnland, Schweden und Norwegen bestellten gemeinsam den NH90 (52 Festbestellungen und 17 Optionen); Griechenland orderte 2003 20 Fluggeräte plus 14 Optionen; Oman bestellte 2004 20 NH90 TTHs und Australien 12 NH90 (AIR 9000). Zudem entschieden sich Spanien, Neuseeland und Belgien in den letzten 12 Monaten ebenso für den NH90 als bevorzugten Hubschrauber für ihre bevorstehenden Beschaffungsprogramme. Der NH90 wurde von 11 Ländern ausgewählt und der Auftragsbestand weist 357 Festbestellungen und 120 Optionen aus. Zu den angekündigten Entscheidungen kommen noch weitere 73 Hubschrauber zum vorhandenen Auftragsbestand hinzu.

*Tiger HAD (Hélicoptère Appui Destruction).* Die HAD-Version des Tiger ist ein Mehrzweckkampfhubschrauber. Er basiert auf dem Tiger-HAP und beinhaltet ein kraftvolleres Triebwerk, eine IFF-Abfragefunktion, einen neuen Ballistiksenschutz und die Möglichkeit für eine Luft-Boden-Rakete (AGM). Die Qualifikation des HAD wird für 2010 erwartet, Lieferungen sind zwischen 2010 und 2014 geplant.

*EC175.* Eurocopter und die Chinese AVIC II Corporation haben eine gemeinschaftliche Entwicklung und Produktion des EC175, eines Hubschraubers für die Zivilluftfahrt innerhalb der 6 t-Kategorie, gestartet, der die Produktpalette beider Partner erheblich vergrößert. Die 5jährige Entwick-

lungsphase beginnt in den ersten Monaten des Jahres 2006. Der neue Zivillhubschrauber wird 2009 zum ersten Flug starten und 2011, dem Jahr des Produktionsbeginns, die europäische und chinesische Zertifizierung erhalten. Die Produktion wird je zur Hälfte auf beide Länder aufgeteilt, die jeweils über eigene Montagelinien verfügen. Verkaufsprognosen für diesen Hubschrauber der neuesten Generation sehen 800 Einheiten vor, die weltweit innerhalb der nächsten 20 Jahre abgesetzt werden.

*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 t-Klasse entwickelt werden soll. Die 6jährige KHP-Entwicklungsphase läuft von 2006 bis 2011. Für die darauf folgende 10jährige 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 amerikanisch dominierten koreanischen Markt ist dieses Programm bahnbrechend für Eurocopter. Eurocopter und KAI haben sich auf die Bildung einer 50:50-Tochtergesellschaft geeinigt, um die Exportversion des KHP zu vermarkten, für die weltweit ein Bedarf von 250 Hubschrauber innerhalb von 20 Jahren prognostiziert wurde.

### Kundenbetreuung

Bis einschließlich 31. Dezember 2005 bildeten die Eurocopter-Produkte mit ca. 9.460 Hubschraubern weltweit im Einsatz die zweitgrößte Hersteller-Hubschrauberflotte der Welt. Als Folge davon hatten die Kunden-Serviceleistungen, die für die Servicierung dieser großen Flotte erforderlich sind, einen Anteil von 31% der in 2005 erzielten Umsatzerlöse bei Eurocopter. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Zudem vergrößert Eurocopter kontinuierlich und mit allem Nachdruck die Serviceleistungen für Kunden, um den globalen Bedarf der Kunden zu decken. So haben beispielsweise Eurocopter und Thales „HELISIM“ gegründet, ein Hubschrauber-Schulungszentrum, das im Jahr 2002 eröffnet wurde. Ein Konsortium, bestehend aus Eurocopter, CAE, Rheinmetall Defence

Electronics und Thales erhielt 2004 den Vertrag für den Helikopter-Flugtrainings-Service (HFTS), eine erste private Finanzinitiative (PFI). Im Rahmen dieses Projekts werden in Deutschland drei Trainingszentren für den NH90 entworfen, aufgebaut und betrieben. Die Eurocopter-Trainingsakademie wird 2006 offiziell eröffnet.

## Kunden und Marketing

Die wichtigsten Militärfkunden von Eurocopter sind Ministerien für Verteidigung in Europa sowie Verteidigungsministerien in Asien und dem Mittleren Osten. Die Durchdringung des zivilen und paramilitärischen Marktes ist global auf ähnlich hohem Niveau verteilt: der Anteil von Eurocopter am zivilen und paramilitärischen Markt in Europa, den Vereinigten Staaten und Kanada ist von allen Herstellern der größte.

Die globale Strategie von Eurocopter zeigt sich in ihrer Entwicklung eines großen internationalen Netzwerks. Dieses besteht derzeit aus 16 ausländischen Tochtergesellschaften, die durch ein Netz von Vertragshändlern und Servicezentren ergänzt werden, das so angelegt ist, dass es die größtmögliche Anzahl potenzieller Kunden betreuen kann.

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

Rund 2.500 Betreiber weltweit setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber ein und stellen einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice dar. 85% der Kunden von Eurocopter betreiben Luftflotten von einem bis vier Hubschraubern.

Auf Grund ihrer Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit werden Eurocopter-Produkte von den meisten bekannten Kunden bevorzugt. Die U.S. Coast Guard betreibt 95 Dolphin (Dauphin) Hubschrauber, und die weltgrößten Offshore-Betreiber (Bristow, CHC, Era und PHI) setzen Eurocopter-Hubschrauber für die Beförderung von Passagieren und die Unterstützung der Offshore-Ölindustrie ein. Bei Rettungsdiensten dominieren Eurocopter-Hubschrauber in den Flotten großer Betreiber wie Rocky Mountain Helicopter in den USA und dem ADAC in Deutschland. Einrichtungen mit hohen Anforderungen an die Betriebsfähigkeit wie Polizei und Streitkräfte verlassen sich auf Eurocopter-Produkte.

## Produktion

Die Herstellungs- und Fertigungsaktivitäten finden hauptsächlich an vier Standorten statt, von denen zwei in Frankreich und zwei in Deutschland liegen. Die französischen Standorte sind Marignane in Südfrankreich und La Courneuve in der Nähe von Paris. Die deutschen Standorte befinden sich in Donauwörth und Ottobrunn bei München. Mit der Einrichtung der Montagestraße für den spanischen HAD-Hubschrauber im Eurocopter-Werk in Albacete wird Spanien zum dritten Industriepfeiler der Eurocopter Group.

Die Inbetriebnahme der Endmontagestraße für den AS350 in Mississippi (ausgerichtet auf den US-amerikanischen halböffentlichen Sektor) und der Endmontagestraße des Tiger in Australien (für eine speziell für Australien gebaute Version innerhalb des AIR 87-Programms) sind weitere Indikatoren für das tatsächlich globale Auftreten von Eurocopter und die Strategie, stets in der Nähe des Kunden präsent zu sein.

## 1.1.5 Verteidigungs- und Sicherheitssysteme

### Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Verteidigungs- und Sicherheitssysteme („DS“ oder „Geschäftsbereich DS“) wurde im Jahr 2003 gegründet und fungiert als Hauptpfeiler der Verteidigungs- und Sicherheitsaktivitäten von EADS. Durch die Zusammenfassung ihrer Aktivitäten auf dem Gebiet der Lenkflugkörper-systeme (MBDA und EADS), der Verteidigungs- und

Kommunikationssysteme (DCS), der Verteidigungselektronik (DE), der Military Air Systems (MAS) – einschließlich der Aktivitäten und Anteile von EADS an dem Eurofighter-Programm – und Dienstleistungen in einem einzigen Geschäftsbereich hat EADS sein Verteidigungsgeschäft darauf vorbereitet, den Bedürfnissen von Kunden besser gerecht zu werden, die integrierte Verteidigungs- und Sicherheitstechnologien benötigen.

# 1

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 2 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

3  
4

Im zweiten Jahr seines Betriebes hat der Geschäftsbereich DS einen Erfolg bei der Vergrößerung seines Cashflow erzielt und kann auf ein EBIT\* von mehr als € 200 Mio verweisen, der überwiegend auf höhere Erlöse durch Eurofighter-Lieferungen und bei MBDA-Programmen und bedeutende Investitionen in weitere UAV-Programme, auf betriebliche Rationalisierung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit bei *Large Systems Integration* („LSI“) zurückzuführen ist. Durch Akquirierung im Marine- und professionellen Mobilfunkbereich kann ein zusätzliches externes Wachstum erzielt werden. Das Portfolio innovativer Produkte und integrierter Lösungen – worunter Elektronik, Lenkflugkörper, Plattformen, Systeme und Services fallen – ist dazu konzipiert, die wachsenden und sich verändernden Anforderungen für alle Streitkräfte- und Heimatschutzbedürfnisse zu erfüllen. DS hat sich zum Ziel gesetzt, den Prozess der Stärkung seiner LSI-Rolle in den EADS-Systemen und sein Konzept als Lösungsanbieter fortzusetzen, indem der Fokus auf Kerngeschäftsfelder weiter verstärkt wird und Prozesse der Effizienzsteigerung und Anpassungen weiter gefördert werden. Aufgrund dieser Maßnahmen erwartet der Geschäftsbereich DS, einen Beitrag zum Gesamtziel von EADS, nämlich zur Erhöhung der Umsatzerlöse aus dem Verteidigungsgeschäft von 25% auf 30% zu leisten.

#### **System Design Centre (SDC)**

Das *System Design Centre* dient der Unterstützung der Kunden im Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft bei der Konzeptentwicklung und Experimenten (CD&E) mit Modellierung und Simulation (M&S) in einer künstlichen Umgebung, wodurch den Geschäftseinheiten von DS und der gesamten EADS-Gruppe Projekt-Rahmenpläne für die Systemarchitektur und relevanten Fähigkeiten zur Verfügung gestellt werden. Das SDC wurde in Frankreich, Deutschland und Großbritannien eingerichtet und ist eine national übergreifende, netzwerkbasierte Experimentier- und Testumgebung, die über das *Network Centric Operations Simulations Centre* (NetCOS) zur Verfügung gestellt wird. Durch die Anwendung standardisierter Methoden und Werkzeuge zeichnet sich die LSI-Strategie des Geschäftsbereichs DS als solide und interoperable Basis aus.

Auf konsolidierter Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DS im Jahr 2005 Umsatzerlöse in Höhe von € 5,6 Mrd., was einem Anteil von 16% an den gesamten Umsatzerlösen von EADS entspricht.

#### **Höhepunkte des Geschäftsbereichs DS 2005**

Zu dem im Jahr 2005 erzielten Fortschritt von DS haben mehrere Faktoren beigetragen. Transatlantische Programme, wie MEADS und NATO AGS können mehrere Verträge für sich verbuchen und aus dem Eurofighter-Programm wird weiterhin die erste Tranche an die Partnernationen ausgeliefert. Erfolge bei Lenkflugkörpersystemen, MBDA-Verträge für Exocet und Aster und Lieferungen für Storm Shadow sowie der Beginn der Serienlieferung für LFK des Taurus-Raketensystems an die deutsche Bundeswehr sind ebenso zu erwähnen. Für Taurus war der erste Exportvertrag aus Spanien zu verzeichnen. In Großbritannien konnte das Atlas-Konsortium, zu dem der Geschäftsbereich DS als Mitglied der Kategorie 1 zählt, den Vertrag für Großbritannien über die MoD-Verteidigungsinformations-Infrastruktur (DII) für sich verbuchen. Der Geschäftsbereich DS hat seine Präsenz auf die Bereiche Marinegeschäft durch die Übernahme (vorbehaltlich Abschluss) der Atlas Elektronik - zusammen mit ThyssenKrupp Technologies - und auf das professionelle Mobilfunkgeschäft (PMR) durch den Kauf des Nokia PMR-Geschäfts ausgeweitet. Bei den Lenkflugkörpersystemen hat der Geschäftsbereich DS entscheidende Schritte zur Integration von LFK in MBDA unternommen.

#### **Strategie**

Als Reaktion auf Trends in Richtung leistungsorientierter Beschaffung bietet der Geschäftsbereich DS seinen Kunden durch die neue integrierte Struktur einen neuen Zugang und trägt gleichzeitig zur Herausbildung neuer interner Synergien und zu Einsparungen bei. Der Geschäftsbereich DS bewegt sich ebenfalls vom Verteidigungsgeschäft in Richtung Sicherheit und hat erkannt, dass ihre Kunden in steigendem Maße komplette Servicepakete und integrierte Lösungen zur Unterstützung dieses Transformationsprozesses verlangen. Eine weitere Hilfe zur Sicherung eines nachhaltigen Wachstums des Geschäftsbereichs DS ist die Kooperation mit Kunden des heimischen Marktes und die Förderung und Entwicklung transatlantischer Partnerschaften. Ein klares Ziel bleibt der globale Ausgriff auf Entwicklungsmärkte, einschließlich Zentral- und Osteuropa, Indien, Asien, dem südpazifischen Raum sowie Südafrika.

## Optimierung und Fokussierung des Geschäftsbereichs DS

Die Organisationsstrukturen der Defence and Communications Systems and Defence Electronics wurden rationalisiert und die Military Air Systems (die unter dem neuen Namen seit Januar 2006 geführt werden) konnten ihr Portfolio im Jahr 2005 dank einer optimierten Struktur, mit der die steigende Nachfrage nach UAVs erfüllt werden kann, beträchtlich ausweiten. Die Zentralisierung der Marketing- und Verkaufsaktivitäten wird für die Kunden ein einheitliches Erscheinungsbild schaffen und steht jetzt im Einklang mit dem Angebot des Geschäftsbereichs DS. Gleichzeitig wurden ein neues Profil und eine globale Gemeinschaft auf Schlüsselmärkten für den Export geschaffen, wodurch die Wünsche der Kunden verstärkt in den Mittelpunkt gerückt werden können. Durch die Integration des System Design Centre in den Geschäftsbereich DS konnte eine größere Transparenz und ein besserer Zugang für die Geschäftseinheiten und die EADS Group geschaffen werden. Durch die Konzentration auf Personalentwicklung, Verbesserung des Projekt-Risikomanagements und Rationalisierung von Prozessen ist gewährleistet, dass die neue Organisation effizient funktioniert. Zusätzlich wird jede Geschäftseinheit operative Teile des Kundendienstgeschäftes wahrnehmen, was die Leistungen zukünftiger Kooperationsmodelle mit dem Kunden verbessert.

## Unterstützung des Transformationsprozesses

Durch bereits bestehende Programme im Zusammenhang mit der Transformation des NATO Supreme Allied Command, des französischen Verteidigungsministeriums, der NITeworks in GB und Deutschlands nationalem integriertem Testfeld (NITB) unterstützt DS aktiv den Transformationsprozess der NATO und in Europa. DS unterstützt seine Kunden durch Beratung und durch Entwicklung ihrer Sicherheitsanforderungen, indem Simulationssysteme wie NetCOS in drei von vier Heimatländern bereitgestellt werden (in Planung ist die Ausweitung auf die USA). DS nimmt ebenfalls am *Network Centric Operations Industry Consortium* (NCOIC) teil, einem industriebasierten Gemeinschaftsforum, das gebildet wurde, um Empfehlungen für System- und Plattformentwickler im Bezug auf die Architektur auszusprechen, so dass eine Beteiligung an der globalen Netzwerkumgebung möglich wird. Der Fokus für die Zukunft wird weiterhin darauf gerichtet sein, eng mit

Arbeitsgruppen seitens Industrie und Kunden zusammenzuarbeiten, um zur Definition, Einflussnahme und vor allem Lieferung von Systemlösungen in Richtung eines intensivierte Transformationsprozesses einen Beitrag zu leisten.

## Übergang vom Verteidigungsgeschäft zur Sicherheit

Bei der Beantwortung asymmetrischer Gefahren durch die Organisation gilt die komplexe Systemlösung (Large Systems Integration) von DS als Paradigma für die Realisierung globaler Sicherheitslösungen. Um die Effizienz bei optimaler Verwendung von Daten und Informationen zusammen mit und über die relevanten Sicherheitsorganisationen zu maximieren, adaptiert DS seine im Verteidigungsgeschäft gewonnenen Erfahrungen an die schnell wachsenden globalen Sicherheitsmärkte (geschätzte € 35 Mrd. pro Jahr weltweit) und vervielfacht seinen Umsatz und Gewinnchancen. Beispiele von Best Practice sind die Grenzüberwachung in Rumänien und ein Vertrag über die Bereitstellung des landesweiten *Trans European Trunk Radio* („TETRA“-Radionetzwerks für ungarische Behörden.

## Festigung der Position des Geschäftsbereichs DS in den heimischen und amerikanischen Märkten

Für DS stehen weiterhin die Kunden in Großbritannien, Frankreich, Spanien und Deutschland im Vordergrund. Kontinuierliche Anstrengungen bei den Kerngeschäften dieser Märkte gelten auch weiterhin als strategische Ziele beim Erreichen profitabler Wachstumszahlen im Verteidigungsgeschäft. Ein besonderes Anliegen von EADS ist es, den Bekanntheitsgrad in Großbritannien zu erhöhen und die Chancen, die der Markt in Großbritannien birgt, zu nützen. Der Geschäftsbereich DS hat sich zum Ziel gesetzt, Marktführer bei allen Projekten zu werden, die in Verbindung mit LSI-Lösungen stehen zu werden, wie das Programm zur Verteidigungsinformations- Infrastruktur (DII) und das Boden-Luft-Verteidigungssystem (digitalisiertes Schlachtfeld – LEAPP). DS hat vor kurzem ein NetCOS-Zentrum in Großbritannien, neben anderen bereits bestehenden in Frankreich und Deutschland, eingerichtet. Im Bereich der UAV-Technologiepartnerschaften und Kommandokontrollsysteme wurden in Frankreich weitere Fortschritte erzielt. Als ein wichtiger Partner im Eurofighter-Konsortium durch

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

EADS CASA ist Spanien weiterhin ein bedeutsamer Markt für das Gewinnwachstum, worauf sich der Geschäftsbereich konzentriert. Die Beteiligung an dem NEURON-Demonstrator wird ebenfalls durch MAS Spanien koordiniert.

Das Eindringen in den US-amerikanischen Verteidigungsmarkt bleibt für den Geschäftsbereich DS, der seine derzeitige industrielle Präsenz in der Verteidigungselektronik sowie bei Tests und Dienstleistungen ausdehnen möchte, weiterhin das vorrangige Ziel. Die *North America Defence Company (NA DefCo)* von EADS ist Teil einer Gesamtstrategie in den USA zum Ausbau des Geschäfts mit dem US-Verteidigungsministerium und den wichtigsten US-Anbietern. Bei NA DefCO handelt es sich jedoch um ein unabhängiges Unternehmen, das außerhalb der DS-Organisation verbleibt. Die Methoden zur Expansion in den Vereinigten Staaten umfassen:

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

### Verteidigungs- und Kommunikationssysteme (DCS)

*Defence and Communications Systems („DCS“)* ist das Systemhaus von EADS. Die Mission von DCS ist es, Lösungen für ein vollständiges Kommunikations- und Informationssystem zu entwickeln, sowie Möglichkeiten zur Implementierung zu schaffen. DCS bietet seinen Kunden

umfassende und maßgeschneiderte Lösungen, die das Know-how zum Design, der Entwicklung und Implementierung von Large Systems Integrations (LSI) zur Verbindung eines breitesten möglichen Spektrums individueller Plattformen und Subsysteme in ein einzelnes effektives Netzwerk zusammenführen.

Informations- und sichere Kommunikationssystemlösungen im Bereich globale Sicherheit wie Systeme zur effektiven Grenzkontrolle und Küstenüberwachung bilden einen weiteren Hauptfokus von DCS. Systemintegration erlangt in diesen Bereichen zunehmend größere Bedeutung.

Durch die Übernahme (vorbehaltlich Abschluss) von Atlas Elektronik in Bremen zusammen mit Thyssen Krupp Technologies, bündelt DCS alle Fähigkeiten auf dem Gebiet der Marinesensoren, Elektronik und des Combat Management Systems und avanciert dadurch zu einem starken Systemanbieter für Marineelektronik.

Im Jahr 2005 wurden 19% der insgesamt getätigten Umsätze des Geschäftsbereichs DS von DCS erzielt.

### Märkte

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

### Produkte

*Missionssysteme und Lösungen („MSS“)*. DCS bietet umfangreiche Leistungen bei militärischen Raketen für Luftraumüberlegenheit, Gefechtsfeld-Systeme, Aufklärungslösungen und Marine-Systeme sowie den Kundendienst für Gesamtsysteme an. DCS ist Ansprechpartner für die komplette Systemarchitektur und Systemintegration bei militärischen Land-, See-, Luft- und weltraumbasierten Systemen. MSS liefert Systeme für Luftraumbherrschaft für Defensiv-, Offensiv- und Unterstützungsoperationen in einem verbundenen, gemeinsamen Umfeld und realisiert damit flexible, netzwerkfähige Leistungen an.

Im Bereich der Lösungen des Battle-Managements für Armeen und gemeinsame Streitkräfte offeriert MSS Komplettlösungen mit einer kontinuierlichen Befehlskette von der obersten Befehlsebene bis zu den Bodestreitkräften. Aufgrund einer Reihe unabhängiger Elemente ermöglicht das Portfolio beidseitige Vorteile: Multi Data Source Fusion Systems, Multi Mission Ground Stations, Befehlskontrollsysteme (C3I) für die strategische, operative und taktische Ebene, militärische Kommunikationsnetzwerke und Aufklärungssysteme. MSS ist einer der wichtigsten Entwickler und Hersteller von C3I-Systemen für die Streitkräfte in Frankreich und Deutschland und die militärischen Führungsstäbe in Deutschland, Frankreich und der NATO.

Der MSS-System-Support setzt die Kunden in die Lage, ihre von EADS gelieferten Systeme im Rahmen der Gerätelebensdauer selbst zu warten und in Betrieb zu setzen.

Größere Verträge, die unterzeichnet wurden, beinhalten die Installation einer landbasierten Seeverkehrsüberwachung und ein Küstenschutzsystem in Portugal sowie einen Vertrag zur Entwicklung des französischen C3I-Systems SIR. Im Asien-Pazifikraum wurde ein Vertrag mit dem vietnamesischen Ministerium für Natürliche Ressourcen und Umwelt über ein integriertes Überwachungssystem für das Vietnamese Centre for Remote Sensing unterzeichnet.

*Information Infrastructure Solutions (IIS).* DCS stellt Lösungen, Schnittstellen und alle erforderlichen Gateways zur Verfügung, um offene Architekturen verwenden zu können, die der Optimierung der Schaltverbindung und Interoperabilität dienen. Schlüsselkompetenzen sind die Sicherheit der Informations-Infrastruktur, Interoperabilität der Netzwerk-Infrastruktur, Informationsmanagement, satellitenbasierte Breitbandlösungen, Integration von Informations-Infrastruktur, integrierter Logistiksupport, Interoperabilität und Spektrumdominanz.

Der Schwerpunkt von IIS ist die Informations-Infrastruktur über Systeme und Dienstleistungen durch Integration relevanter C4I-Systeme in alle Plattfortmtypen, um alle Teilnehmer im Gefechtsraum zu vernetzen. IIS ist verantwortlich für die Projektierung und Implementierung der Infrastruktur und für alle Dienstleistungen, die für die Unterstützung des Projekts Mission Systems & Solutions erforderlich sind.

Das Atlas Konsortium (bei dem Fujitsu Hauptauftragnehmer ist und EADS eine Schlüsselstellung zukommt) unterzeich-

nete 2005 den Vertrag mit dem Verteidigungsministerium von Großbritannien über das Projekt Defence Information Infrastructure (DII). Das 10-Jahres-Programm ist ausgelegt für 300.000 Nutzer und beinhaltet ein einziges Informationsnetzwerk mit kohärenter Sensorintegration, Entscheidungsfinder, Waffensysteme und Supportleistungen. IIS hat ebenfalls einen Auftrag vom NATO-Beschaffungswesen über die Lieferung eines Interim Forces Tracking System (IFTS), eines Sicherheitssystems für die Ortung verbündeter Truppen im Kosovo und auf dem Balkan erhalten.

*Globale Sicherheit.* DCS stellt vollintegrierte Lösungen und Dienstleistungen zur Verfügung, um die Risiken in folgenden Bereichen zu minimieren: Grenz- und Seesicherheit, Krisenmanagement, Schutz von Großveranstaltungen und kritischen Infrastrukturanlagen. Unter Berücksichtigung der erhöhten Wechselbeziehung zwischen verschiedenen Bedrohungsfeldern und insbesondere mit Blick auf die wachsende Interdependenz innerer und äußerer Sicherheit gewinnt die nahtlose Kollaboration zwischen den verschiedenen Sicherheitsbehörden zunehmend an Bedeutung. Ein Anliegen von EADS ist es, die Effizienz durch die optimale Verwendung von Daten und Informationen zusammen mit und übergreifend in den entsprechenden Sicherheitsorganisationen zu maximieren.

Der 2005 bestätigte Vertrag zwischen Rumänien und EADS betrifft die Lieferung eines integrierten Systems für die Überwachung und Sicherung der rumänischen Grenze. Damit wird Rumänien in die Lage versetzt, die gestiegenen Sicherheitsanforderungen nach seinem geplanten EU-Beitritt zu erfüllen. Die erste Phase dieses Projekts wird Ende 2006, kurz vor dem offiziellen Beitritt Rumäniens zur EU, beendet sein. Der Abschluss des Gesamtprojekts ist für Dezember 2009 geplant.

*Sicherheitsnetzwerke („SN“).* DCS liefert integrierte Sicherheitslösungen für die öffentliche Sicherheit, den zivilen Bevölkerungsschutz, Transport und Industrie durch Einsatz von TETRAPOL, TETRA und die P25-Standardsicherheits-Kommunikationsnetzwerke. SN hat 2005 das PMR-Geschäft von Nokia übernommen und ist jetzt Weltmarktführer auf dem Gebiet von hochwertigen Kommunikationssystemen für Polizeikräfte und Zivilschutzorgane.

Größere Verträge wurden vor kurzem für die Lieferung der Infrastruktur des landesweiten ungarischen TETRA *Radio Network* (DER), die TETRA-Lösung zur Kommunikations-

# 1

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 2 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

3  
4  
sicherung während der 15. Asien-Spiele im Dezember 2006 in Qatar unterzeichnet. Des Weiteren wurden ein Beschaffungsvertrag für die Deutsche Bundeswehr über TETRAPOL-Technologie und der Vertrag mit der französischen Gendarmerie über die Modernisierung des sicheren RUBIS-TETRAPOL-Radiokommunikationsnetzwerkes unterschrieben. Innerhalb des Ausschreibungsvolumens des landesweiten digitalen Sprach- und Datenübertragungsnetzwerkes für deutsche Sicherheitsbehörden und -organisationen (BOS), hat EADS, gemäß einer ersten Bewertung das kostengünstigste Angebot unterbreitet.

### Verteidigungselektronik (DE)

Als Systemhaus für elektronische Kriegsführung, Sensoren- und Luftfahrtelektronik von EADS bietet DE einsatzkritische Elemente der Datensammlung, -verarbeitung, -verteilung und Selbstverteidigung. Ihr Geschäft beruht auf Sensoren und Subsystemen als ein Lieferant auf zweiter Ebene und ist auf den Markt der Überwachung und Aufklärung, das Management militärischer Einsätze, den Selbstschutz von Plattformen, netzwerkfähige Fähigkeiten und Truppenunterstützung ausgerichtet.

Der Geschäftsbereich DE erwirtschaftete im Jahr 2005 11% des Umsatzerlöses von DS.

### Märkte

Die Hauptkonkurrenten von EADS im Bereich Verteidigungselektronik sind große und mittelgroße US-amerikanische und europäische Firmen (d.h. Raytheon, Northrop-Grumman, Thales, BAE Systems, Galileo Avionica, Indra und Saab) und Unternehmen aus Israel. Nach der diesjährigen Übernahme der Ewation GmbH durch DE, hat sich DE das strategische Ziel gesetzt, das Wachstum auf dem Gebiet der Systeme der Elektronischen Kampfführung (EW) zu maximieren. Die wichtigsten Kunden von DE sind die Verteidigungs- und Innenministerien, Militärdienste, Sicherheitskräfte, der interne EADS-Systemlieferant und andere LSIs weltweit. Über verschiedene Joint Ventures, Beteiligungen und Kooperationen hat DE Zugang zu den Verteidigungsministerien aller NATO-Länder, insbesondere in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Spanien und Italien. Exportmärkte, insbesondere im Nahen Osten und im asiatischen Pazifikraum, bieten ebenfalls Wachstumschancen.

### Produkte

*Elektronische Kriegsführung und Selbstverteidigung.* 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 gezogene Abwehrköder. Auf diesem Gebiet liefert DE Kernkomponenten für „EuroDASS“, Selbstverteidigungsuntersystem auf 180 deutschen Eurofightern und weitere Luftfahrtelektronik-Komponenten für das weitere Eurofighterprogramm. DE zeichnet verantwortlich für die Subsysteme des Selbstschutzsystems A400M und liefert ebenfalls Kernausrüstung für EW, wie das Infrarot-Raketenwarnsystem MIRAS, für das 2005 ein Vertrag unterzeichnet wurde. Für militärische Missionsflugzeuge, Hubschrauber (NH90, Tiger) und VIP-Flugzeuge entwickelt DE insbesondere Lösungen als Gegenmaßnahme bei Gefahr durch infrarotgesteuerte Raketen. Bis jetzt verkaufte DE mehr als 5.000 Einheiten seines Raketenwarnsensors (MILDS) zur Verwendung an verschiedenen Hubschraubern und Transportflugzeugen. Auf der Basis von MILDS hat DE die Version MILDS F für spezielle Anforderungen an die F16-Kampfflugzeuge der Royal Danish Navy entwickelt. DE bietet gleichzeitig eine Ausrüstung zur Selbstverteidigung von Schiffen und gepanzerten Fahrzeugen an.

*Avionik.* Als wichtiger Partner auf dem Gebiet der Militärmissionsavionik für den A400M hat DE die Subsystem-Verantwortung für das Missionsmanagement und für das Selbstverteidigungsuntersystem übernommen. Das DE-Portfolio umfasst ferner Elektronikausstattung wie digitale Kartengeräte (EuroGrid), Flugdatenaufzeichnungsgeräte und Hinderniswarnsysteme für Hubschrauber. DE entwickelt 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 Sensordatenzusammenführung beim NATO AWACS E3 A-Programm sowie die australischen „Wedgetail“-Programme und erhielt im Jahr 2004 einen Auftrag zur Entwicklung eines Multi-Sensor-Tracking-Systems für die finnische Luftwaffe. Zusätzlich bietet DE Produkte im Bereich Kommunikation und Identifikation an, zu denen Breitband-Modular-Datenverbindungen und MIDS (Multifunktions- Informationsverteilungssysteme) gehören, beides Kernelemente von Network Centric Operations.

*Sensoren.* Die Verteidigungselektronik ist der Hauptpartner für luftgestützte Multifunktions-Radargeräte wie dem Captor-Radar des Eurofighter-Programms, kombiniert mit integrierter Systemlogistik, -wartung und Nachrüstung. DE ist ebenfalls in die technologische Entwicklung und Anwendung der nächsten Generation für Phasenbereichs-Radarsysteme für Luft-, See- und Boden Anwendungen, wie Eurofighter, dem Taktischen Radar für die Bodenüberwachung (TRGS) und MEADS, stark eingebunden. Im Bereich der Luftverteidigung stellt EADS Radars für Anwendungen im mittleren Reichweitenbereich auf Schiffen (TRS-3D) und zu Land (TRML-3D) her. Als Unterlieferant für K-130-Corvetten-Konstruktionen für die deutschen Seestreitkräfte und für das Finnish Squadron-2000 Programm ist EADS für die Untersysteme der Schiffssensoren verantwortlich. Ein Erfolg auf dem US-Markt war die durch zwei im Oktober 2004 unterzeichnete Radarverträge ausgelöste bilaterale Vereinbarung über eine langfristige Partnerschaft mit Lockheed Martin zur Evaluierung der Option einer gemeinsamen Entwicklung, Vermarktung und Herstellung von TRS-3D in anderen Schiffsbauprogrammen weltweit, was bisher zum Abschluss von zwei Radarverträgen geführt hat.

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

## Military Air Systems

Das Militärflugzeuggeschäft innerhalb des Geschäftsbereiches DS konzentriert sich auf die Entwicklung und Herstellung des Eurofighter-Kampfflugzeugs, MRO (Wartung, Reparatur und

Überholung), die logistische Unterstützung und Umrüstung bestehender Kampfflugzeuge sowie die Bereitstellung von Dienstleistungen im Bereich Ausbildung und die Konstruktion und Herstellung von Airbus-Flugzeugstrukturen. Darüber hinaus sind im Militärflugzeuggeschäft leichte Kampf- und Ausbildungsflugzeuge sowie unbemannte Kampfflugzeuge (UAV/UCAV) geplant. Military Air Systems hat ein Änderungsprojekt für MACH4i gestartet, um seine Organisation zu optimieren, interne Prozesse zu rationalisieren und die Unternehmenskultur zu verbessern.

Über das Geschäft der Military Air Systems wurden 2005 32% des Gesamtumsatzes von DS erwirtschaftet.

## Produkte und Dienstleistungen

*Eurofighter.* Beim Eurofighter, der als der „Typhoon“ im Export außerhalb Europas 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. Er ist mit den modernsten Waffensystemen der NATO absolut kompatibel. Der für Europas größtes Kooperationsprogramm bekannte 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 Jagdflugzeug GmbH (Eurofighter GmbH), der Programmverwaltungsgesellschaft für das Eurofighterprogramm, ab. Die Anteilseigner und Unterlieferanten der Eurofighter GmbH sind die EADS (46% der Anteile), BAE Systems (33% der Anteile) und

# 1

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 2 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

3  
4

Alenia Aerospazio, ein Geschäftsbereich der Finmeccanica (21% der Anteile). Hinsichtlich der Serienproduktion sehen die jeweiligen Produktionsanteile der im Eurofighter-Konsortium teilnehmenden Partner so aus: 43% für EADS, 37,5% für BAE Systems und 19,5% für Alenia; dies verhältnismäßig bemessen an der Zahl der von jedem teilnehmenden Land bestellten Flugzeuge. 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 das deutsche Militär und 87 Flugzeugen, die von den spanischen Streitkräften bestellt wurden, verantwortlich. Die Endmontage der Eurofighter wird in den jeweiligen Vertragsländern vorgenommen: Manching/Deutschland, Getafe/Spanien, Warton/Großbritannien und Turin/Italien.

Im Januar 1998 unterzeichnete NETMA den Rahmen-Eurofightervertrag über 620 Flugzeuge. Großbritannien 232 (mit einer Option auf 65 Stück), Deutschland 180, Italien 121 (mit einer Option auf 9 Stück), Spanien 87 (mit einer Option auf 16 Stück). Der Rahmenvertrag legt einerseits einen Maximalpreis für das gesamte Programm fest und andererseits, dass die Produktionsvereinbarungen in drei Tranchen vergeben werden, wobei jede einen stufenweisen geringeren Festpreis als die vorhergehende hat. Das Programm beinhaltet die Entwicklung, die Produktionsinvestitionen und die Serienproduktion des Flugzeugs. Derzeit liegen verbindliche Bestellungen über 402 Flugzeuge vor.

Die erste Tranche des Eurofighter mit 148 Flugzeugen ist für eine Lieferung zwischen 2003 und 2005 geplant. Die Produktion wird sich bis 2015 hinziehen. 74 Tranche-1 Flugzeuge wurden bereits bis Ende 2005 geliefert, und die restlichen befinden sich in der Endmontage. Vom Eurofighter sind bereits 18 Flugzeuge nach Österreich verkauft. Weitere Exportmöglichkeiten werden in Europa, dem Nahen und dem Fernen Osten vermutet. 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.

*Informationsgewinnungs-, Überwachungs- und Aufklärungssysteme (ISR).* ISR ist auf die Entwicklung kompletter luftgestützter Systeme mit integrierten Sensoren für strategische, operative und taktische Einsätze vornehmlich zur Informationsgewinnung, d.h. die Überwachung und Aufklärung fokussiert. Das ISR-Produktportfolio umfasst

das gesamte Spektrum bemannter Einsatzfluggeräte und unbemannter Luftflugkörper (UAVs) sowie unbemannter Kampfflugzeuge (UCAV). Im Juni 2004 startete das französische Verteidigungsministerium mit einem durch die europäische Industrie entwickelten und hergestellten System eine Initiative zur Schließung einer Lücke in der europäischen Verteidigungsfähigkeit im Bereich von MALE-Dronen. Der Minister ernannte in der Folge EADS für das EuroMALE-Dronendemonstratorprogramm. Die Hauptpartner von EADS bei dem Projekt sind Dassault und Thales. Die EADS arbeitet an einem Technologie-Demonstrationsprojekt, um neue Erfahrungen zu sammeln und neue technologische Erkenntnisse für zukünftige UAVs zu gewinnen.

Das transatlantische EuroHawk®-Projekt wurde von EADS und Northrop Grumman im Juli 2000 initiiert. Die beiden Unternehmen unterzeichneten ein Entwicklungsabkommen für unbemannte weitreichende Luftüberwachungs- und Aufklärungssysteme durch die Zusammenführung des jeweiligen Know-hows und der selbstfinanzierten Entwicklungen in den Bereichen UAV und des Einsatzsystems ISR-Technologie. Diese Kooperation initiierte eine bilaterale Projektvereinbarung zwischen der US-Luftwaffe und dem deutschen Verteidigungsministerium, deren Unterzeichnung im Oktober 2001 erfolgte. Die erste Phase umfasst den Betriebsnachweis für das Hochflug- und Dauereinsatz („HALE“-)UAV-Konzept, die Integration des Verteidigungselektronik (DE)-Signalinformationsgewinnungs (SIGINT)-Sensors und ein Flugdemonstrationsprogramm in Deutschland, das im Jahr 2003 zur dauernden Zufriedenheit des Kunden erfolgreich abgeschlossen wurde. Weitere Meilensteine sind die Angebotsanforderung seitens der deutschen Beschaffungsbehörde (erteilt im September 2004) und die erwartete Erteilung des Design- und Entwicklungsauftrags im Jahr 2006.

Das Transatlantische auf Vorschlag der Industrie eingerichtet Lösungs-Konsortium (TIPS), das sich aus EADS, Galileo Avionica, General Dynamics Canada, Indra, Northrop Grumman und Thales zusammensetzt, wurde im April 2004 von der NATO dazu ausgewählt, ein gemeinsames, in Besitz der Nato stehendes Bodenbild für die Schlachtfeldplanung mit einer gemischten Flotte aus bemannten Grossjets (A321) und Hochflug-UAVS für Dauereinsätze zu liefern (Global Hawk). Das Transatlantic Cooperative AGS Radar (TCAR) wird sowohl in bemannten als auch unbemannten Platt-

formen eingebaut. Das TCAR-Konsortium unter Führung von DE besteht aus Dutch Space, EADS, Galileo Avionica – FIAR, Indra, Northrop Grumman, Raytheon und Thales. Das TCAR-Programm wird in das NATO-AGS-Gebot integriert und fungiert als Subunternehmen des TIPS. 2005 wurde von TIPS erfolgreich eine Studie zur Risikominimierung abgeschlossen, die als ein wichtiger Meilenstein im Hinblick auf die Erschwinglichkeit und Durchführbarkeit des Programms gilt. Die Zusprennung des Design- und Entwicklungsvertrags durch die NATO wird für das Jahr 2006 erwartet.

*Pilotentraining und Schulungsflugzeuge.* 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 Leichtkampfflugzeuge sehr stark. Der Zugang von EADS zu diesem Bereich erfolgt über den Mako High Energie Aircraft Trainer (HEAT). Mit Hilfe des Mako 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 EADS im Moment nicht die Absicht hat, eine vollumfängliche Entwurfsphase zu starten, wird weiterhin alles unternommen, um Kunden und Industriepartner zu gewinnen.

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

von Flugzeugen der zentraleuropäischen Luftwaffe sowie um die zukünftigen Wartungsverträge für den Eurofighter geht.

## Lenkflugkörpersysteme

Das Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme des Geschäftsbereichs DS bietet (das 50% von MBDA und 100% von EADS/LFK konsolidiert) überlegene herausragende und einzigartige Fähigkeiten auf dem Gebiet der Lenkflugkörpersysteme und Lösungen für den gesamten Bereich der Luftüberlegenheit, Bodenkontrolle und Seemacht sowie darüber hinaus technologisch ausgereifte Lösungen bei Erstschlagwaffen und Raketenverteidigung für alle drei Bereiche an. Die weitere Entwicklung und der Zugang zu Exportmärkten sowie die Konsolidierung des Geschäfts bleiben die wichtigsten Ziele für das Jahr 2005. Ein weiterer Ausbau der Lenkflugkörpertechnologie und des Produktportfolios ist geplant, um den Kunden ein größeres Angebot kostengünstiger Raketenlösungen bieten zu können, das es MBDA ermöglicht, weiterhin konkurrenzlose Produkte und Leistungen zu offerieren. Nachdem die abschließenden Genehmigungen der Europäischen Kommission und des Bundeskartellamtes erteilt wurden, findet derzeit gerade die Übernahme von EADS/LFK durch MBDA statt.

Im Jahr 2005 waren 35% der gesamten externen Erlöse des Geschäftsbereichs auf Lenkflugkörpersysteme zurückzuführen.

## Märkte

Für Lenkflugkörpersysteme gibt es ein geografisch diversifiziertes Kundenportfolio: Über ein multinationales Netz aus Tochtergesellschaften verfügt diese Geschäftseinheit über einen direkten Zugang zu den wichtigsten europäischen Märkten in Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien. Dazu kommen eine gleichfalls stabile Position auf wachsenden Auslandsmärkten wie Asien und die Golfregion und die Vorteile, die sich aus der transatlantischen Kooperation bei Programmen wie MEADS und Patriot ergeben.

Auf dem Weltmarkt für taktische Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind im Wesentlichen vier große Verteidigungsunternehmen tätig. Anhand der US\$-Umsatzzahlen konnte nachgewiesen werden, dass MBDA mit seinen Verkaufszahlen in 2005 der erste seiner Peergroup war, noch

# Informationen über die Aktivitäten der EADS

## 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

vor den Lenkflugkörperaktivitäten von Raytheon, Lockheed Martin und Boeing. Der weltweite Markt für Lenkflugkörpersysteme wird gegenwärtig auf über € 10 Mrd. geschätzt. Dieser Markt wird sich aufgrund folgender Fakten ausweiten:

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

### Produkte

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

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

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

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

*Storm Shadow/ Scalp EG.* Der konventionell bewaffnete Langstrecken-Marschflugkörper ist bereits in Großbritannien und Frankreich in Betrieb. In Italien erfolgt die Inbetriebsetzung von Storm Shadow/Scalp EG in 2006. Zudem hat sich Griechenland im Januar 2004 für diesen Marschflugkörper entschieden. Die griechische Luftwaffe hat 34 Storm Shadow/Scalp EG (SS/EG) Lenkflugkörpersysteme geordert. Nachdem die Produktionszahlen 2004 zur Gänze erreicht wurden, hat SS/EG 2005 rund 600 Lenkflugkörper an Kunden ausgeliefert. Lieferungen erfolgen derzeit an die Luftwaffe der Vereinigten Arabischen Emirate, wo der Lenkflugkörper unter der Bezeichnung „Black Shaheen“ läuft.

*Taurus KEPD 350.* Zwecks Entwicklung und Herstellung des Taurus KEPD 350, eines Präzisions-Stand-off Lenkflugkörpersystems für Tornado, Griphen und Eurofighter-Flugzeuge, arbeiten EADS/LFK und SAAB Bofors unter dem Namen Taurus Systems GmbH zusammen. Die Serien-Produktion von Taurus KEPD 350 für die deutsche Luftwaffe ist angelaufen und das erste Los von 65 Stück wurde ausgeliefert. Spanien hat ebenso seine Absicht zum Erwerb von 43 Taurus KEPD 350 für seine F/A-18 und Eurofighter erklärt.

*METEOR.* Bei der ersten Life-Demonstration in 2006 wird METEOR von einem Gripen-Kampfflugzeug aus auf dem Raketenversuchsgelände von Vidsele/Schweden, abgefeuert. Dieser Testflug, bei dem eine Rakete mit einer kompletten Telemetrie (kein Gefechts- oder Suchkopf) ausgestattet wird, bestätigt die Auslöseeigenschaften, Manövrierbarkeit und

Leistungsfähigkeit der Motortechnologie während der Schub- und Haltephasen.

*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 und ist daher auch für die Aufrechterhaltung der inneren Sicherheit geeignet. Die Kosten des Programms werden im Verhältnis 58% (USA), 25% (Deutschland) und 17% (Italien) aufgeteilt. Die technische Arbeitsteilung der beteiligten Firmen – EADS/LFK (Deutschland, MBDA-IT (Italien) und Lockheed Martin (USA) entspricht der prozentualen Aufteilung der Kosten. Mit Hilfe des Joint-Venture-Unternehmens euroMeads GmbH koordinieren europäische Firmen ihre 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**). Mit dem Vertrag für die Konstruktions- und Entwicklungsphase (D&D) werden die Leistungen eines zuvor abgeschlossenen Vertrags, der von der NATO MEADS Management-Agentur (NAMEADSM) im September 2004 an MI vergeben wurde, ausgeweitet. Nach der Vertragsvergabe genehmigte die deutsche Regierung am 20. April 2005 den Eintritt in die MEADS D&D-Phase, ein Schritt, den die Regierungen von Italien und der USA bereits früher vorgenommen hatten.

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

# 1

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 2 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

USA und die restliche Welt. Die EADS hat weitere Absichtserklärungen auf dem Gebiet der Entwicklung von Abwehrsystemen ballistischer Flugkörper mit Lockheed Martin und Northrop Grumman unterzeichnet.

### 3 Service-Aktivitäten

4 Die Service-Aktivitäten des Geschäftsbereichs DS betreffen die Auslagerung von Dienstleistungen, Tests und verwandten Dienstleistungen sowie den Bereich der technischen Dienstleistungen. Jede Geschäftseinheit führt operative Teile des Service-Geschäftes durch und fördert die Entwicklung dieser Aktivitäten in diesem Bereich. Zusätzlich wird ein Kompetenzzentrum für Service-Aktivitäten ins Leben gerufen. Kapazitäten für zukünftige Kooperationsmodelle mit dem Kunden werden ausgebaut. Die zunehmende Komplexität moderner Systeme und technischer Hilfsmittel sowie die Forderung nach Kosteneffizienz haben dazu geführt, dass Kunden zunehmend anstatt einzelner Geräte schlüsselfertige Lösungen wünschen. Auf Grund ihrer technischen und organisatorischen Fähigkeiten kann EADS die Ressourcen und Produkte ihrer verschiedenen Einheiten und externen Lieferanten zusammenlegen, um entsprechende Lösungen anzubieten.

Für Streitkräfte stellt Outsourcing eine effiziente Lösung des Problems knapper Staatshaushalte und der Reduzierung des militärischen Personals dar. Um ihre Stellung als Hauptauftragnehmer für militärische Kunden zu behaupten und um ein profitables Wachstum in stabilen Verteidigungsmärkten zu erwirtschaften, strebt EADS eine Schlüsselrolle beim Outsourcing von Dienstleistungen im Verteidigungsbereich an.

Im Jahr 2005 wurden 4% der insgesamt getätigten Umsätze des Geschäftsbereichs DS mit Dienstleistungstätigkeiten erzielt.

### An Dritte vergebene Dienstleistungen.

Diese erbringt Dienstleistungen im Bereich Ausbildung für die deutsche und französische Marine und Luftwaffe für die Luftverteidigung zusätzlich zu anderen Dienstleistungen in Europa bereit. Die EADS wurde vom deutschen Verteidigungsministerium als Vertragspartner für einen 5-Jahres-Flugbetriebs-Vertrag (€ 95 Mio) für die Zeit von 2004 bis

2008 ausgewählt (Target-Towing, ELOKA-Ausbildung). Insgesamt werden von ihr 26 Flugzeuge betrieben.

EADS nimmt außerdem an verschiedenen Outsourcing-Projekten für französische, deutsche, spanische und britische Militärfunkunden auf dem Gebiet Logistik, Schulung, Telekommunikation und Flugbetrieb teil.

EADS-Services beteiligt sich ebenfalls am Atlas-Konsortium und behauptet sich gegenüber einem Mitbewerber im DII-Projekt (Defence Information Initiative in military telecommunications).

### Test und Services

Die zunehmend komplexer werdende Elektronik, die sowohl in zivilen wie auch in militärischen Flugsystemen und Waffensystemen eingesetzt wird, erfordert ständige Wartungstests der Ausrüstung.

Über seine Geschäftseinheit Test und Services hat der Geschäftsbereich DS seine weltweit führende Position in Bezug auf den Marktanteil für Mehrzweck-Testsysteme und zugehörige Dienstleistungen für Zivillflugzeuge und seine führende Position in Europa als Anbieter von Mehrzweck-Testeinrichtungen im Verteidigungssektor bestätigt. Im Jahre 2005 konnte der von weltweit operierenden Fluglinien erteilte Auftragsumfang des Bereichs Tests und damit verbundene Dienstleistungen gehalten werden. Es entspricht der grundsätzlichen Strategie der Betriebseinheit Tests und damit verbundene Dienstleistungen, einen messbaren technischen Standard zu entwickeln, der es ermöglicht, allen Fluglinien qualitativ gleich bleibende Lösungen anzubieten.

Der Erwerb von Racal Instruments führte dazu, dass die Betriebseinheit Test und Services Marktführer für Prüfinstrumente, -lösungen und -dienstleistungen in Europa wurde. Zu den zukünftigen Plänen gehören die Implementierung und Entwicklung von Synergien zwischen Racal Instruments und der früheren Betriebseinheit Tests und damit verbundene Dienstleistungen sowie das Akquirieren neuer Kunden in verschiedensten Ländern über Teilhaberschaften und industrielle Präsenz.

### Technische Dienstleistungen und Beratung

2005 hat Apsys kontinuierlich seine Position als französischer Spitzenreiter für Risikomanagement bei modernen Technologieprojekten ausgebaut. Diese Betriebseinheit bietet

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

verschiedene Serviceleistungen (z. B. Beratung, Erarbeitung von Studien, Training, Software, Revision) in allen Phasen des Projektzyklus und verwendet unterschiedliche technische Ansätze (z. B. Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Wartbarkeit und Sicherheitsstudien, Personalanalysen, industrielle, umweltrelevante und nukleare Risikoeinschätzung sowie Software- und Systemqualität). Zu den größten Absatzmärkten gehören Luftfahrtindustrie, Verteidigung, Erdölförderung und Transportsysteme. APSYS plant die Fortsetzung seiner langjährigen Partnerschaft mit EADS-Kunden (Airbus, Eurocopter und Space Launchers), auf die der größte Teil seiner Umsatzerlöse zurückzuführen ist. Darüber hinaus sind Aktivitäten zur Diversifizierung und Intensivierung der Geschäftskontakte mit anderen Kunden geplant.

#### Dornier Consulting GmbH

Die Dornier Consulting kann auch in 2005 ihr profitables Wachstum als zukunftsorientiertes Unternehmen für

Transport- und Technologieberatung halten. Der Schwerpunkt von Dornier Consulting liegt auf Verkehr, 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 dem 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, Deutsche Bahn, DaimlerChrysler und EADS) sowie ein breites Spektrum privater Unternehmen. Dornier Consulting beabsichtigt die weitere Entwicklung ihrer Position innerhalb von EADS und sieht sich als „Türöffner“ für andere Einheiten bei EADS.

## 1.1.6 Raumfahrt

### Einführung und Überblick

Die EADS ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtssystemen und der in Europa führende Lieferant von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen, Trägerraketen und dazugehörigen Dienstleistungen. Die in 2005 erzielten Konzernerlöse der Space Division beliefen sich auf € 2,7 Mrd. Das sind 8% der insgesamt von EADS erwirtschafteten Umsatzerlöse.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt („EADS SPACE“) konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketensystem und bietet RaumfahrtDienstleistungen. EADS SPACE besteht aus drei Hauptgesellschaften: EADS Astrium, EADS SPACE Transportation („EADS ST“) sowie EADS SPACE Services. EADS SPACE bietet über seine Beteiligungen an Arianespace (Trägerrakete Ariane 5), Starsem (Soyoz-Trägerrakete) und Eurockot (Rockot-Trägerrakete), zudem Dienstleistungen im Zusammenhang mit Starts von Trägersystemen, sowie über Zweckgesellschaften, wie zum Beispiel die hundertprozentigen Tochtergesellschaften Secure Communications and

Paradigm Services („Paradigm“) und Infoterra, und Jointventures wie Spot Image, Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikation und Erdbeobachtungssatelliten an.

Die Rückkehr zur Rentabilität bei EADS SPACE im Jahr 2004 nach einer zweijährigen größeren industriellen Umstrukturierung konnte auch in 2005 mit einem positiven EBIT\* von € 58 Mio (2,2% der Umsatzerlöse) beibehalten werden. Alle drei Geschäftseinheiten von EADS SPACE (EADS Astrium, EADS-ST und EADS SPACE Services) wiesen 2005 positive Ergebnisse aus.

### Strategie

Als Teil von EADS mit einer gefestigten Position in vier europäischen Raumfahrtmärkten (Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien) und der zukünftigen Präsenz in den Niederlanden infolge der derzeitigen Übernahme von Dutch Space ist EADS SPACE das einzige europäische Unternehmen, das von seiner ganzen Bandbreite an Kompetenzen auf dem Gebiet der Raumfahrtindustrie (Satelliten,

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

Trägersysteme, Umlaufbahn-Infrastruktur und Kundendienst) profitiert. Die Strategie von EADS SPACE liegt darin, diese strategischen Posten weiter auszubauen und seine Marktposition zu stärken.

#### Sichern der Marktposition von EADS im Markt für kommerzielle Trägerdienste

Als größter industrieller Anteilseigner und Hauptlieferant von Arianespace beabsichtigt EADS mit Unterstützung europäischer Staaten (illustriert durch die Implementierung des „Garantierten europäischen Weltraumzugangsprogramms“, EGAS) die Umstrukturierungsbemühungen der europäischen Raumfahrttransportindustrie als Reaktion auf die wachsende Konkurrenz im Bereich der Trägerraketen und den schwachen kommerziellen Telekommunikationssatellitenabschuss-Markt anzuführen. EADS SPACE ist der Hauptauftragnehmer für die Ariane-Entwicklung und -produktion und ist daher in der Lage, den Herstellungsprozess von Ariane zu rationalisieren, um Kosten einzusparen und die Leistung und Zuverlässigkeit des Trägersystems zu erhöhen. Die Qualifizierung des Ariane-ECA-Trägersystems, die nach dem zweiten erfolgreichen Start im November 2005 vergeben wurden (der erste war im Februar 2005), zeigt das Resultat der Bemühungen. Die Entscheidungen, die auf der ministeriellen Raumfahrtkonferenz im Dezember 2005 getroffen wurden, machen die entschiedene Haltung der europäischen Regierungen deutlich, Ariane auch weiterhin zu unterstützen. Verstärkte Verbindungen zur russischen Raumfahrtindustrie (Joint-Ventures mit Starsem und Eurockot) untermauern die Position von EADS bei der kommerziellen Lancierung des Kundendienstes.

#### Ausweitung der Führungsrolle von EADS in europäischen militärischen Raumfahrtprogrammen

Das Management ist der Auffassung, dass nationale und europäische Raumfahrtprogramme wie das Paradigm- und das Satcom BW-Programm für das zukünftige Wachstum der Gesellschaft von großer Bedeutung sind. EADS SPACE betreibt das Skynet-System für die britische Regierung und entwickelt Paradigmen, um die Anforderungen der britischen Regierungen in den nächsten Jahren erfüllen zu können. Da ungenutzte Kapazität über Paradigmen zur Verfügung steht, hat EADS SPACE darüber hinaus seine

Leistungen auf dem Gebiet der militärischen Telekommunikation bereitgestellt und Verträge mit der NATO, Portugal und anderen Regierungen unterzeichnet, um deren Anforderungen an die Sicherheit der Satellitenkommunikation zu gewährleisten. EADS SPACE ist ebenfalls gut positioniert bei militärischen Aufklärungssystemen (Helios II und Pleiades) und bei anderen militärisch-spezifischen Ressourcen (z.B. Spirale, Lola, Essaim und Elint). Mit Deutschland konnte ein Abkommen über Lieferung und Betrieb der gesicherten Kommunikationssatelliten erreicht werden, das gegenwärtig im deutschen Parlament den üblichen Genehmigungsprozess durchläuft. Das Management ist der Ansicht, dass europäische Regierungen durch die Konflikte im Irak, in Afghanistan und im Kosovo die zunehmende Bedeutung von Raumfahrtssystemen erkennen und es darf erwartet werden, dass sie der unabhängigen Nutzung von Weltraum-Systemen vermehrt Ressourcen widmen sollten, wodurch für EADS potenzielle Exportmöglichkeiten entstehen.

#### Das Ziel, europäischer Marktführer im Bereich Navigationssystem und -dienstleistungen zu werden

Das Management ist der Auffassung, dass das satellitenbasierte Navigationssystem Galileo zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten für EADS bietet, sowohl im Markt für zivile Luftfahrt (z.B. Flugsicherung) als auch für Sicherheit (z.B. Präzisions-Positionierung). EADS SPACE ist das größte Mitglied der Galileo Industries, dem Hardware-Provider des Galileo-Projekts. Um die Galileo-Konzession ausüben zu können, haben sich die beiden konkurrierenden Konsortien, iNavSAT (EADS, Inmarsat und Thales) und EUrely (Alcatel-Alenia Space, Finmeccanica, Hispasat und Aereopuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)) mit einem dritten Unternehmen (TeleOp) zusammengeschlossen. Das zusammengeschlossene Konsortium erwartet für 2006 die Gewährung eines Konzessionsvertrags durch Galileo Joint Undertaking (ESA und die Europäische Kommission).

### Satelliten – EADS Astrium

#### Überblick

EADS Astrium ist im Bereich Entwicklung und Herstellung von Satellitensystemen die führende Gesellschaft Europas und deckt alle wichtigen Marktsegmente für Satelliten (dies

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

beinhaltet Plattformen, Nutzlasten und Ausstattung) ab. Sie stellt (1) Telekommunikationssatelliten für führende Telekommunikationsdienstleister sowie (2) Erdbeobachtungs-, Navigations- und Forschungssatelliten für große nationale und internationale Behörden und (3) Satelliten zur militärischen Nutzung für europäische Verteidigungsministerien bereit. EADS Astrium konstruiert und fertigt auch Nutzlastausstattung und Subsysteme für die Raumfahrtindustrie weltweit.

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

*Telekommunikationssatelliten* finden in mehreren Bereichen Anwendung; so z.B. als Verbindung für Ferngespräche und Mobilfunk, bei Fernseh- und Radioübertragungen sowie bei Datenübertragungen, Multimedia und Internet-Verbindungen. Sie können für zivile und für militärische Anwendungen eingesetzt werden.

*Beobachtungssatelliten* erlauben die Sammlung von Informationen in verschiedenen Gebieten wie etwa Kartographie, Wettervorhersage, Klimaüberwachung, Landwirtschafts- und Forstverwaltung, Mineralien-, Energie- und Wasserressourcen-Management sowie militärische Aufklärung.

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

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

#### Markt

Der Markt für die Herstellung kommerzieller Telekommunikationssatelliten ist von starkem Wettbewerb geprägt. Die Entscheidung zum Kauf richtet sich hauptsächlich nach dem Preis, technologischer Expertise und dem Nachweis von Referenzprojekten. EADS Astrium hat einen ungefähren Anteil von 15-20% an diesem weltweiten Markt. Seine Hauptkonkurrenten sind Boeing, Lockheed Martin und Loral

in den USA sowie Alcatel-Alenia Space in Frankreich und Italien. Anhand von Faktoren, wie (1) zunehmende Nachfrage bei Telekommunikation einschließlich Internet, Multimedia und militärischen Produkten sowie (2) größere Nachfrage, um die alternden Flotten zu ersetzen, sind nach Einschätzung des Managements Indikatoren dafür, dass sich das Segment des Telekommunikationssatelliten langsam von den Auswirkungen einer Marktkonsolidierung erholt. Einer der Gründe, warum das Segment jedoch auch weiterhin ein heiß umkämpfter Markt bleiben wird, ist die steigende Konzentration der Satelliten-Operatoren. Die EADS beabsichtigt, seine Position in diesem Bereich zu stärken und von der Markterholung zu profitieren.

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

In Europa ist der Markt für Beobachtungs-, Forschungs- und Navigationsatelliten entweder auf nationaler oder auf multinationaler Basis (Europäische Raumfahrtbehörde (European Space Agency) „ESA“ Eumetsat) und nach dem Prinzip des geografischen Rückflusses organisiert, wonach Aufträge im Verhältnis der entsprechenden Beteiligungen der Herkunftsländer 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 wird sich wahrscheinlich im Rahmen der europäischen Umweltprogramme der Bedarf ziviler staatlicher Organisationen wie der ESA an Erdbeobachtungssatelliten erhöhen. Dies wurde als wichtigster Schwerpunkt der Rahmenvereinbarung über eine Europäische Raumfahrtpolitik im Jahr 2003 festgelegt und an der ministeriellen Raumfahrtkonferenz im Dezember 2005 erneut hervorgehoben. Die EADS erwartet, dass der Markt für Forschungssatelliten mittelfristig stabil bleiben wird.

Die Vereinbarungen hinsichtlich der Entwicklung und Implementierung von Galileo, dem neuen globalen europäischen Satelliten-Navigationssystem, die 2003 auf EU-Ebene und unter den ESA-Mitgliedsstaaten erzielt wurden, führten zur Gründung des Gemeinschaftsunternehmens Galileo (die Rechtspersönlichkeit, die die Aufgabe haben wird, ESA und die Beteiligung der EU an Galileo zu koordinieren). Das

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

Galileo-Programm umfasst 30 Navigationssatelliten und einen potentiellen Vertrag für Anlagen im Wert von mehr als € 3 Mrd. Die vollständige Implementierung des Systems wird bis etwa 2010 erwartet. Für die Raumfahrtindustrie und ihre Kunden ist die wirtschaftliche, industrielle und strategische Bedeutung des Galileo Programms ausschlaggebend. Dieses Programm dürfte wahrscheinlich ein wesentlicher Faktor für innovative, verbraucher- und kundenorientierte Lösungen sein, die neue Märkte für Dienstleistungen im Bereich Navigation schaffen.

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

#### Produkte

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

*Telekommunikationssatelliten.* EADS Astrium stellt Telekommunikationssatelliten für Festleitungs- und mobile Anwendungen sowie Satellitenradio- und -fernsehdienste her. Die geostationären Telekommunikationssatelliten von EADS beruhen auf der Plattformfamilie EUROSTAR (40 dieser Satelliten wurden bisher geordert), von denen der EUROSTAR 3000 das neueste Modell ist. Drei kommerzielle Servicesatelliten, die auf der neuen E3000

Plattform basieren, wurden 2005 ins Orbit gebracht: Inmarsat IV F1, Inmarsat F2 und Anik F1R.

Die EADS Astrium hat 2005 einen Vertrag für den Astra 1M Telekommunikationssatelliten für das in Luxemburg ansässige Unternehmens SES Astra unterzeichnet.

Im Bereich militärischer Telekommunikationssatelliten ist EADS Astrium für das Skynet-5-System der neuen Generation als Teil des Paradigm-Projektes verantwortlich, das 2003 EADS Space Services zugesprochen wurde. Bei der Entwicklung dieses Projekts wurden 2005 Fortschritte erzielt, die wichtigsten Meilensteine eingehalten und weitere Hardware angefragt. Die Finalisierung des Satcom-BW-Vertrags wird Mitte 2006 erwartet.

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

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

2005 erfolgte der Start von Cryosat, einem Radarsatelliten, der für die Überwachung der Polareisdickenschicht konzipiert wurde und unglücklicherweise aufgrund einer Launcher-Fehlfunktion versagte.

Im Bezug auf den Exportmarkt unterzeichnete EADS Astrium im Mai 2005 mit den koreanischen Behörden einen Vertrag über die Lieferung des Kommunikations- und Erdbeobachtungssatelliten Coms und verwandte Bodensegmenten, der in 2009 ausgeliefert werden soll.

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

Venus Express wurde erfolgreich im November 2005 in Baikonur gestartet, ebenso wie die MSG 2 im Dezember 2005 in Kourou.

*Navigationssatelliten.* EADS Astrium hat zusammen mit Alcatel, Alenia Spazio und GSS eine Gesellschaft gegründet, die speziell dem Bau und der Inbetriebnahme des europäischen Navigationssystems Galileo dienen wird. EADS Astrium hält eine Beteiligung von 38% an Galileo Industries S.A. („Galileo Industries“), die einen Vertrag für den ersten von zwei Testsatelliten, für das europäische Navigationssystem im Juli 2003 gewann. EADS Astrium ist Hauptlieferant für die vier, während der Validierungsphase erforderlichen, Satelliten für das Raumfahrtsegment und liefert über Astrium Deutschland die Elektronikausstattung und einen Teil der Solarbauteile. EADS Astrium Großbritannien ist verantwortlich für die Nutzlastentwicklung und die Bodensegmentverkabelung.

*Militärische Satelliten.* Neben der militärischen Erdbeobachtung ist EADS Astrium auf dem Markt für Airborne Laser Optical Links Demonstrators (LOLA), dem Frühwarnsatelliten-Demonstrator (Spirale) (zusammen mit Alcatel-Alenia Space) und dem elektromagnetischen Intelligenzsatelliten (Elint) tätig. In diesen Systemen zeigt sich die führende Rolle von EADS SPACE bei komplexen Systemangeboten, in denen sich der effiziente Einsatz von Synergien zwischen den Raumfahrt- und Verteidigungsaktivitäten von EADS widerspiegelt.

## Raumfahrt-Infrastruktur/Trägerraketen und Trägerdienste – EADS-ST

EADS-ST ist der europäische Raumtransport- und Raumfahrtinfrastruktur-Spezialist. Sie konstruiert, entwickelt und

fertigt Ariane-Trägerraketen, das Columbus-Labor, ATV-Frachträger für die internationale Raumstation („ISS“), ballistische Raketen für Kapseln für die französischen Abwehrkräfte, Antriebssysteme und allgemeines Raumfahrtgerät.

### Raumfahrt-Infrastruktur

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

Das Segment Raumfahrt-Infrastruktur, in dem EADS-ST tätig ist, umfasst bemannte und unbemannte Raumfahrtsysteme. Die ISS bildet zusammen mit den Entwicklungsprogrammen und -dienstleistungen für entsprechende Raumfahrzeuge und Ausrüstungen den wichtigsten Teil der Aktivitäten dieses Segments. Der Unfall des Columbia Shuttle im Jahr 2002 führte zur Verschiebung des Starts der europäischen Columbusmodelle, der nun für Ende 2007 oder Anfang 2008 geplant ist.

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

*Produkte.* EADS ST ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Integration der Columbus Orbital Facility (COF). 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. Im Dezember 2005 wurde von ESA ein Vertrag an EADS-ST über den Betrieb und die Verwertung europäischer Elemente auf der internationalen Raumfahrtstation

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

vergeben. Der Vertrag bestätigt die Position von EADS-ST als einziger europäischer Hauptauftragnehmer dieses wichtigen internationalen Raumfahrtprogrammes.

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

Außerdem ist EADS ST der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV, das Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren soll, sowie für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Der ATV wird das erste europäische Fahrzeug sein, das ein Treffen im Weltraum ermöglicht und automatisch an Raumstationen andockt. Das erste ATV mit Namen Jules Verne wird Mitte 2007 mit einer Ariane-5-Trägerrakete in die Umlaufbahn gebracht. Bis zum Jahr 2013 sind weitere ATV-Missionen geplant.

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

#### Trägerraketen und Trägerdienste

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

EADS-ST ist Generalunternehmer für das Ariane-5-System und für die Lieferung eines kompletten und vollständig

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

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

Die Konsolidierung der letzten Jahre auf dem Sektor der Satelliten-Betreiber hat den Markt für die Inbetriebnahme von Satelliten verändert. Joint Ventures (z. B. International Launch Services, Sea-Launch, Starsem and Eurockot) wurden organisiert und Billigraketen von Firmen der früheren Sowjetunion wurden mit Hilfe von Marketingkompetenzen westlicher Hersteller angeboten, die eine starke Konkurrenz zu den kommerziell ausgerichteten Märkten darstellen.

Bei der Verteidigung verfolgt Frankreich eine unabhängige Politik der eigenen Abwehrkräfte, die sich gegenwärtig auf von U-Booten startende ballistische Raketensysteme und taktische Luft-Boden-Lenkflugkörper stützt. Im Jahr 1998 beschloss die französische Regierung, eine neue Generation ballistischer Raketen zu entwickeln. Zusätzlich zur Herstellung und staatlich finanzierten Entwicklungsarbeiten bringen ballistische Raketensysteme einen beträchtlichen Wartungsaufwand mit sich, um sicherzustellen, dass sie über die Lebensdauer des Gerätes, die mehrere Jahrzehnte betragen kann, einsatzbereit bleiben. Die Aktivitäten von EADS SPACE im Segment Ballistische Raketen werden über EADS ST abgewickelt, dem alleinigen Lieferanten ballistischer Raketen an den französischen Staat, welcher gleichzeitig alleiniger Kunde auf diesem Gebiet ist.

*Produkte und Dienstleistungen / Trägerdienste.* EADS-ST ist auf dem Gebiet der Trägerdienste aktiv durch Beteiligungen an Arianespace mit Trägerraketen für hohe Nutzlasten, an

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

Starsem mit Trägerraketen für mittelschwere Nutzlasten und an Eurockot mit Trägerraketen für geringe Nutzlasten.

*Arianespace* – Mit einem Anteil von 28,7% an Arianespace (direkt und indirekt) ist EADS-ST der zweitgrößte Gesellschafter (nach CNES) und der größte industrielle Gesellschafter. Gemessen am Auftragsbestand ist Arianespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten. Ende 2005 hatte Ariane 232 Satelliten in die Umlaufbahn gebracht. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft Arianespace Ariane-Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch Guyana Raketenstarts durch.

2005 gewann Arianespace fünf neue kommerzielle Verträge, das sind 30% des zugänglichen Marktes. 2005 gewann das Unternehmen auch zwei Startverträge von Regierungen. Im gleichen Jahr wurden fünf Ariane 5 Starts durchgeführt, bei denen acht Satelliten in die Umlaufbahn befördert wurden (sechs kommerzielle und zwei institutionelle).

Derzeit sind zwei Versionen der Ariane 5 in Betrieb: Ariane 5G, die zwei oder mehr Nutzlasten mit einem Gesamtgewicht von bis zu 6,9 t in eine geostationäre Erdumlaufbahn transportieren kann und die Ariane 5 ECA, die nach und nach die Ariane 5 G ersetzen wird. Die Ariane 5 ECA ist jetzt, nach zwei erfolgreichen Starts im Februar und November 2005, ausgereift und verfügt über eine maximierte Startkapazität von 10 t zum Transport in die geostationäre Erdumlaufbahn. Seit 1999 der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte, wurden 20 Ariane-5-Raketen erfolgreich auf eine Erdumlaufbahn gebracht.

Im Mai 2004 wurde ein Vertrag im Wert von € 3 Mrd. zwischen Arianespace und EADS-ST unterzeichnet. Er umfasst die Lieferung von 30 verbesserten Trägerversionen der Ariane 5. Die führende Stellung von EADS-ST wurde durch die Vergabe des sogenannten Entwicklungsvertrags Tranche 10 im Oktober 2005, der von ESA vergeben wurde, bestätigt. Parallel dazu wurde die Verpflichtung Europas zur Unterstützung eines europäischen Trägersystems durch die Unterzeichnung des „Garantierten europäischen Weltraumzugangsprogramms“ zwischen ESA und Arianespace im März 2004 und durch die im Dezember 2005 abgegebene „Kauf europäisch“-Empfehlung auf der Ministertagung im Bezug auf institutionelle Raketenstarts bestätigt.

*Starsem* - EADS ST besitzt eine direkte Beteiligung von 35% an Starsem, einem französischen Unternehmen gemeinsam

mit Arianespace (15%), der russischen Raumfahrtbehörde (25%) und dem im Besitz des russischen Staats befindlichen Zentralen Spezialisierten Konstruktionsbüro „Progress“ (25%). Über Arianespace vermarktet Starsem Trägerdienste der Soyus-Trägerraketen für mittelschwere Raumfahrzeuge in niedrige oder sonnensynchrone Umlaufbahnen wie auch für interplanetare Missionen. Im Jahr 2005 wurden zwei zusätzliche Verträge unterzeichnet und zwei institutionelle Starts in Baikonur und ein kommerzieller Start im Wege eines Untervertrags von Arianespace durchgeführt. Nach der ESA-Ministertagung im Mai 2003, auf der das Angebot der Soujus-Starts auf Kourou bestätigt wurde, begannen die Arbeiten an der Startrampe. Der erste Start, der von Arianespace ausgeführt wird, ist für 2008 geplant.

*Eurockot* – Eurockot Launch Services wird gemeinsam von EADS ST (51%) und Khrunichev (49%) kontrolliert und bietet Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rockot-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19. 2005 wurden von Eurockot der Theos-Vertrag mit Thailand und der Proba 2-Vertrag für ESA unterzeichnet. Ein Start hat stattgefunden (Cryosat für ESA), er war aber erfolglos. Die Gründe des Versagens wurden ermittelt und korrigiert.

*Produkte und Dienstleistungen / Kommerzielle Trägerraketen.* EADS-ST stellt Trägerraketen her und führt für das Ariane-Programm Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durch. Über ESA finanzieren die Mitgliedstaaten die Entwicklungskosten und die dazugehörige Technologie für die Ariane-Trägerraketen. Arianespace vermarktet und verkauft Trägerdienste auf der ganzen Welt.

2005 konzentrierten sich die Anstrengungen auf die Qualifizierung der 10 Tonnen schweren Ariane-Version und die Umsetzung der Organisation der Ariane-Produktion unter einem einzigen Hauptvertrag in Übereinstimmung mit den Entscheidungen der ESA Ministerkonferenzen im November 2001 und im Mai 2003.

Nach den erfolgreichen Flügen im Februar und November 2005 ist jetzt die 10t-Version von Ariane 5 (Ariane 5 ECA) ausgereift. Aufgrund der Straffung und Rationalisierung der Ariane-Organisation wurde die Leitung von EADS-ST bestätigt und das Unternehmen ist jetzt bereit für Entwicklung (Unterzeichnung des so genannten Entwicklungsvertrags Tranche 10 mit ESA in 2005) und Produktion (Unterzeichnung 2004 des PA-Loses über 30 Ariane 5-Raketen).

# 1

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 2 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

3  
4

Das Management von EADS-ST wird auch weiterhin bemüht sein, die Produktionskosten zu senken und das Ariane-System zusammen mit Arianespace zu optimieren.

*Produkte und Dienstleistungen / Ballistische Raketen.* EADS ST ist das einzige Unternehmen in Europa, das ballistische Raketen entwickelt, fertigt, testet und wartet. Gemäß ihren Verträgen mit dem französischen Staat hat EADS ST die von U-Booten getragene MSBS-Familie (M1, M2, M20, M4 und M45) und die Trägereinrichtungen am Marinestützpunkt Brest hergestellt. Die M45 wird an Bord des französischen ballistischen Raketen-U-Boots der neuen Generation mit Nuklearantrieb eingesetzt. Die Gesellschaft übernimmt die betriebliche Wartung des M45-Raketensystems und unterstützt die französischen Streitkräfte bei Test-Starts und der Raketenintegration bis zum Ende seiner Betriebszeit. EADS-ST erhielt den Auftrag, das neue von U-Booten getragene strategische Raketensystem M51 mit verbesserten technischen und operationellen Eigenschaften zu entwickeln. Ende 2004 hat das französische Verteidigungsministerium EADS-ST einen Vertrag für die Produktionsphase und Testeinrichtungen für M51 zugesagt, mit einem Rahmenvertrag, der über € 3 Mrd. liegt. Der Vertrag über einen verbesserten Demonstrator der oberen Stufe wurde vom französischen Verteidigungsministerium Ende 2005 vergeben und unterstreicht die technischen Leistungen des Unternehmens auf diesem Gebiet.

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

## Space Services – EADS Space Services

### Überblick

EADS Space Services, zu dem auch Paradigm zählt, ist ein spezialisiertes Unternehmen von EADS Space und verantwortlich für die Entwicklung und den Vertrieb von Satellitendienstleistungen, der sich auf die Bereiche sichere Telekommunikation und Navigation konzentriert. Als erster kommerzieller Anbieter gesicherter Militärkommunikationsdienstleistungen unter dem Skynet-5-Programm für das britische Verteidigungsministerium besitzt und betreibt Paradigm derzeit das Skynet-4-Programm. Paradigm hat seine

Kundenbasis durch Verträge mit der NATO, Portugal und mehreren anderen Regierungen ausgeweitet. Auf dem Navigationssektor haben das iNAVSAT-Konsortium (EADS Space Services, Inmarsat und Thales) und das Eureka-Konsortium (Alcatel-Alenia Space, Finmeccanica, Hispasat und AENA) zusammen mit einem dritten Unternehmen (TeleOp) fusioniert, um der Galileo Joint Undertaking (ESA und Europäische Kommission) eine gemeinsame Lösung für die Konzessionsphase zu unterbreiten. Es wird erwartet, dass der Konzessionsvertrag von Galileo Joint Undertaking in 2006 endet.

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

### Produkte und Dienstleistungen

*Militärische Kommunikation.* Das britische Verteidigungsministerium beauftragte Paradigm im Jahr 2003, für das Skynet-5-Programm im Rahmen eines Vertrags mit einer privaten Finanzinitiative einen weltweiten, sicheren Satellitenkommunikationsdienst während einer Laufzeit von 15 Jahren zu liefern. Außerdem übernahm Paradigm die bestehende Skynet-4-Flotte in Großbritannien. Dieser bahnbrechende Vertrag, durch den Paradigm jetzt die britische Satelliteninfrastruktur für die militärische Kommunikation besitzt und betreibt, erlaubt es dem britischen Verteidigungsministerium, Aufträge zu platzieren und notwendige Dienstleistungen zu bezahlen. In seinem Katalog an Dienstleistungen liefert Paradigma 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. Nach den Diskussionen im Jahr 2005 soll die Konzessionsdauer auf 20 Jahre ausgedehnt und die Anzahl der neuen Satelliten auf 3 anstatt auf 2 erhöht werden. Der Vollbetrieb ist für Ende 2008 bzw. Anfang 2009 vorgesehen.

2004 tätigte die Deutsche Bundeswehr eine Ausschreibung für sichere Satellitennachrichtenkapazitäten, bestehend aus einer vollständigen militärischen Satellitennachrichteninfra-

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

struktur, einschließlich einer Flotte von Satelliten und einigen taktischen und strategischen Boden-Stationen sowie ein Netzwerk-Kontrollsystem, dessen Betrieb seitens der Bundeswehr für einen Zeitraum von 10 Jahren geplant ist. Das System sollte Anfang 2009 voll betriebsbereit sein. Als Antwort auf die Ausschreibung hat EADS SPACE Services ein Konsortium mit Astrium und ND SatCom ins Leben gerufen. Das Konsortium wurde im Mai 2005 zusammengestellt. Es wird erwartet, dass der Vertrag Anfang 2006 nach der Genehmigung im deutschen Parlament vergeben wird.

*Navigation.* Das iNAVSAT-Konsortium (EADS SPACE Services, Inmarsat und Thales) und das EURELY-Konsortium (Alcatel-Alenia Space, Finmeccanica, Hispasat und AENA) haben zusammen mit einem dritten Unternehmen (TeleOp) fusioniert, um der Galileo Joint Undertaking (ESA und Europäische Kommission) eine gemeinsame Lösung für die Konzessionsphase zu unterbreiten. Es wird erwartet, dass Galileo Joint Undertaking den Konzessionsvertrag 2006 vergibt. Der Konzessionsvertrag sieht vor, dass die Betreiber-

gesellschaft von Galileo das Satellitensystem für einen Zeitraum von 20 Jahren einsetzen und betreiben wird. Für Europa ist das Galileo-Projekt ein großer Schritt nach vorne. Es ist das erste größere Infrastruktur-Beschaffungsprogramm auf europäischer Ebene mit einer globalen Dimension, von denen der Kontinent und der Rest der Welt stark profitieren werden. Das Marktpotenzial ist vielversprechend, da die globale Nachfrage nach Satellitennavigationsdiensten um rund 25% pro Jahr wächst.

### Produktion und Zulieferer

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

## 1.1.7 Übrige Aktivitäten

### Regionalflugzeuge - ATR

ATR ist weltweit führender Anbieter von regionalen Turboprop-Flugzeugen für 40 bis 70 Passagiere. ATR Integrated ist ein Konsortium, das sich aus EADS und Alenia zusammensetzt, wobei beide einen Anteil von 50% halten. Die Geschäftseinheit EADS ATR, die EADS mit 50% Anteil an ATR Integrated repräsentiert und früher Teil des Geschäftsbereichs Luftfahrt war, wurde jetzt unter direkte Verantwortung von CFO und COO der EADS gestellt.

### Markt und Ausblick

In der regionalen Flugzeugindustrie hat in den letzten Jahren eine Konzentration stattgefunden. Da in den 90er Jahren eine Reihe von Herstellern fusioniert, den Betrieb eingestellt oder den Bau von Regionalflugzeugen aufgegeben haben, sind BAE Jetstream, Beechcraft, Fokker, Saab und Shorts nicht mehr auf diesem Markt vertreten. Zum 31. Dezember 2005 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 relativ schwacher Geschäftstätigkeit ist der regionale Markt für Propeller-Luftstrahltriebwerke aufgrund der Vorteile der mit diesen Triebwerken ausgestatteten Flugzeuge vor den Jet-Flugzeugen dramatisch gewachsen. Grund dafür dürften der geringere Treibstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen sein. ATR hat 2005 15 neue Flugzeuge geliefert und Aufträge über 90 neue Flugzeuge erhalten (zusätzlich zu den regen Aktivitäten des Gebrauchsgütermarktes). Die Aufträge bei ATR in 2005 übertrafen die ihres direkten Konkurrenten und den Auftragsbestand von 2004 um das Sechsfache. ATR war besonders erfolgreich auf schnell wachsenden Märkten, wie Indien. Darüber hinaus helfen die Treibstoffeinsparungen und reduzierten CO<sub>2</sub>-Emissionen der Turbopropeller-motoren, die Marktposition und die Entwicklung der ATR-Marktanteile in den kommenden Jahren nachhaltig zu stärken.

# 1

---

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 2 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

#### 3

#### 4

#### Produkte und Dienstleistungen

*ATR 42 und Flugzeuge der ATR 72-Serie.* Beginnend mit der ATR 42, die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 40-70 Passagiere entwickelt, bei deren Konstruktion optimale Wirtschaftlichkeit, flexible Einsatzfähigkeit und Komfort im Vordergrund standen. Um den zunehmenden Forderungen der Flugzeugbetreiber nach erhöhtem Komfort und besserer Leistung nachzukommen, erfolgte im Jahr 1996 der Launch einer neuen Generation von Flugzeugen mit der Bezeichnung ATR 72-500 und ATR 42-500. Wie bei Airbus bringt auch bei ATR das Konzept der Flugzeugfamilie Kosteneinsparungen bei der Ausbildung, der Wartung, der Versorgung mit Ersatzteilen und bei Cross Crew Qualifications.

*Kundenservice.* ATR hat eine weltweite Kundenservice-Organisation eingerichtet, die ihren Kunden während der gesamten Nutzungsdauer des Flugzeugs Kundenservice anbietet. Service Center und Ersatzteillager befinden sich in Toulouse, in der Nähe von Washington, D.C. und in Singapur. 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. Das ATR Asset Management verwaltet das sich daraus ergebende Risiko und reagiert damit auf den wachsenden Markt für gebrauchte Flugzeuge. Durch ihre Unterstützung bei der Unterbringung und Finanzierung gebrauchter und nach Ablauf der Leasingverträge rücklaufender Flugzeuge hat das ATR Asset Management insbesondere auf aufstrebenden Märkten für ATR neue Kunden gewonnen, denen sie hochwertig instandgesetzte Flugzeuge zu attraktiven Preisen liefert, und hat dazu beigetragen, den Restwert gebrauchter Flugzeuge zu erhalten. In der Vergangenheit haben Kunden, die gebrauchte Flugzeuge gekauft hatten, später neue Flugzeuge gekauft, da sie nun Erfahrung im Betrieb von ATR Turboprop-Maschinen gewonnen hatten. Rückläufer bleiben in der Regel rund fünf Monate außer Betrieb, bis sie generalüberholt und je nach Marktlage verkauft oder verleast werden. ATR ist erfolgreich gewesen bei der Implementierung seiner Strategie

der kontinuierlichen Reduzierung des Risikos aus der Verkaufsfinanzierung.

#### Produktion

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

#### Allgemeine Verkehrsflugzeuge

##### EADS Socata

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

Im Bereich Verkehrsflugzeuge hat Socata in den letzten 20 Jahren eine Reihe von Flugzeugen mit Kolbenmotoren, die TB Familie und das einmotorige Turboprop-Flugzeug mit Druckausgleich TBM 700 entwickelt. Aufgrund der kontinuierlichen Entwicklung und Verwendung innovativer Technologien bleiben diese Produkte auf ihrem Markt gut positioniert. Diese Flugzeuge einer neuen Generation konkurrieren mit Produkten, die auf in den 50er Jahren entwickelten Flugzeugtypen basieren. Viele Flugzeuge in diesem Markt nähern sich dem Ende ihrer Dienstzeit. EADS Socata baut ein US-Vertreibernetz auf, um die Durchdringung des amerikanischen Marktes zu verbessern, der 60% zum Umsatz des Unternehmens bei der allgemeinen Luftfahrt beiträgt.

Seit dem Beginn seiner Tätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten Anfang der 60er Jahre hat sich EADS Socata als weltweit führender Unterauftragnehmer für komplette Baugruppen positioniert. Die Engineering-Abteilung erbringt Entwicklungs- und Konstruktionsleistungen für Schlüsselkomponenten größerer Flugzeugprogramme, einschließlich Airbus (A400M, A380), Dassault (F7X), Eurocopter und Embraer. EADS Socata verfügt über Erfahrungen im

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

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. Außerdem erbringt EADS Socata Konstruktionsleistungen für eine Reihe europäischer Flugzeugprogramme, darunter Airbus, Eurocopter, Mirage und Falcon.

### Weltweite Support-Lösungen

#### EADS Sogerma

Mit 25% ihrer Mitarbeiter außerhalb Europas und weltweit elf Standorten ist EADS Sogerma international präsent. Das Unternehmen konzentriert sich hauptsächlich auf zwei Geschäftszweige: (1) weltweiter Support und Wartung und (2) Flugzeug- und Kabinenausstattung und Flugzeugkomponenten, hauptsächlich für Airbus.

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

Darüber hinaus ist EADS Sogerma Spezialist für Kleinmotoren (SECA in Le Bourget, Frankreich), Fahrwerke, Hilfstriebwerke („APU“) (in Rouen, Frankreich) und Wartung, Reparatur und Instandsetzung von Luftfahrt-elektronik („MRO“) (Bordeaux, Frankreich; Miami, Florida und Hongkong).

*Flugzeug- und Kabinenausstattung und Flugzeugkomponenten.* EADS Sogerma ist ein anerkannter Ausstatter für Airbus-Firmenjets, wobei die entsprechenden Serviceleistungen derzeit in Toulouse und Bordeaux ausgeführt werden. Darüber hinaus verfügt Bordeaux über die für die Fertigstellung von großen VIP-Flugzeugen benötigten Hangarstellplätze. EADS Sogerma konstruiert und fertigt erstklassige Kabinenkomponenten und Passagiersitze für die First und Business Class. Die Flugzeugausstattung umfasst auch mili-

tärische Transport- und Missionsflugzeuge (z.B. C-130 Life Extension).

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

### Flugzeugumrüstungen und Bodenplatten

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

Im Bereich der Flugzeugumrüstung und technischen Serviceleistungen sind die Geschäftstätigkeiten von EADS Sogerma Services und Elbe Flugzeugwerke GmbH („EFW“) in EADS zusammengefasst worden. Das Management ist der Auffassung, dass die Bündelung von Spezialkenntnissen in einem stabilen Kreis von hochqualifizierten Facharbeitern der Gruppe für Umrüstung und technische Betreuung von EADS die Möglichkeit eröffnet, für eine breite Palette von Flugzeugen, darunter alle von EADS hergestellten Maschinen, Leistungen zu erbringen. Außerdem könnten bei zyklischen Veränderungen der Marktlage innerhalb der Gruppe für Umrüstung und technische Serviceleistungen zunehmend Facharbeiter ausgetauscht werden, was für Synergie-Effekte sorgt. Darüber hinaus kann EADS die bei der Wartung von Airbus-Flugzeugen gewonnenen Erfahrungen zur Verbesserung der anfänglichen Qualität seiner Produkte und Reduzierung der Wartungskosten nutzen.

Im Bereich der technischen Serviceleistungen für Verkehrsflugzeuge wird der Wissensaustausch innerhalb EADS der Wartung der ersten Airbus-Generationen zugute kommen und die Wartung neuerer Flugzeuge wie der A320 oder A330/A340 erleichtern. Das Management glaubt, dass integrierte Wartungspakete, die den gesamten Wartungsbedarf der Kunden abdecken, insbesondere für kleine und mittelgroße Fluggesellschaften attraktiv sein werden.

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

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

#### Umrüstung von Passagierflugzeugen – EFW

Die Umrüstung von Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge („P-to-F“) gehört zu den häufigsten Änderungen, die den Eigentümern von Flugzeugen der Zivilluftfahrt vorgeschlagen werden. So genannte „Umrüstungskits“ enthalten Originalteile (Original Equipment Manufacturer oder „OEM“-Teile) der entsprechenden serienmäßigen Airbus-Frachtversionen, so dass die umgerüsteten Flugzeuge den serienmäßig hergestellten Frachtflugzeugen sehr ähnlich sind.

*Markt.* Der Markt für die Umrüstung von Zivil- in Transportflugzeuge betrifft Frachtfluggesellschaften wie UPS und Federal Express, Luftfahrtgesellschaften mit kleinen Flugzeugflotten und Finanzgruppen. Für die Umrüstung existierender Passagier- in Frachtflugzeuge sind zwei Überlegungen ausschlaggebend: erstens ist die Umrüstung die günstigste Möglichkeit, ein relativ modernes Frachtflugzeug zu erhalten, und zweitens bleibt der Restwert des Flugzeugs relativ hoch, da die Gewinn bringende Nutzungszeit verlängert wird.

Schätzungen von Airbus aus dem Jahr 2004 zufolge wird der Luftfrachtsektor in den nächsten 20 Jahren schneller

wachsen als die Personenbeförderung. Unter Berücksichtigung der Ausmusterung älterer Flugzeuge dürften ca. 3.100 Transportflugzeuge benötigt werden, von denen ca. 75% umgerüstete Passagierflugzeuge wären.

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

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

## 1.1.8 Beteiligungen

### Dassault Aviation

EADS hält einen Anteil von 46,3% an Dassault Aviation – eine am Premier Marché der Pariser Börse (Euronext Paris) notierte Gesellschaft – zusammen mit der *Groupe Industriel Marcel Dassault* („GIMD“) (50,2%) und Streubesitz (3,5%).

Dassault Aviation ist ein wichtiger Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Das im Jahr 1945 gegründete Unternehmen hat bisher über 7.500 Militär- und Zivilflugzeuge an Käufer in über 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 EADS (Rafale und Eurofighter) vorzubeugen

und die Bereiche voneinander abzuschirmen („Chinese Wall“), untersteht die Beteiligung von EADS an Dassault Aviation dem Bereich Strategische Koordination, während das Eurofighter-Programm dem Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheitssysteme zugeordnet ist.

### Militärflugzeuge

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

*Rafale.* Die Rafale ist ein zweimotoriges Omnirole-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

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

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 ist 2005 in die Produktionsendphase getreten. Bisher wurden über 600 Flugzeuge vom Typ Mirage 2000 bestellt, fast die Hälfte davon von fremden Staaten.

*nEUROn.* Dassault Aviation ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung des europäischen UCAV-Demonstrator (unbemanntes Kampfflugzeug), nEUROn. Das Programm stand für eine europäische Kooperation offen. Fünf Länder haben sich entschieden, beizutreten und ihre Kenntnisse aus der Raumfahrtindustrie einzubringen. Abkommen wurden 2005 auf Regierungsebene mit Schweden, Griechenland, Schweiz, Spanien und Italien unterzeichnet. Ausgetauscht wurden auf Industrieebene die Memoranda of Understanding (MoUs) mit Saab, HAI, RUAG, EADS und Alenia.

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 1.650 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 transportierten Unternehmensangehörige, VIPs und Regierungsvertreter. Zur Zeit gehören vier Tri-Jets zur Falcon-Familie: Die Jets Falcon 50EX, 900C, 900EX und 7X, ferner der zweimotorige Falcon 2000-Jet und der Falcon 2000EX EASy.

Das Jahr 2005 war bisher das beste für die Falcon-Businessjets mit insgesamt 123 verbindlichen Aufträgen und einem Gesamtauftragsbestand von mehr als 200 Flugzeugen zum Jahresende. Verschiedene wichtige Meilensteine wurden zudem erreicht: Im Mai fanden die ersten Flüge der Falcon 7X und 900DX statt und 2005 wurde die neue 2000DX auf den Markt gebracht.

#### Dasa-Dornier Luftfahrt

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

## 1.1.9 Versicherung

Das *Insurance Risk Management* („IRM“) ist in der EADS-Zentrale zentralisiert und für alle Versicherungsaktivitäten des Konzerns und für die damit verbundene Gestaltung der Versicherungsprogramme für die EADS-Gruppe verantwortlich. Der Aufgabenbereich umfasst die Identifikation und die Bewertung von versicherbaren Risiken sowie Maßnahmen, um Schadeneintritts- und Ausbreitungswahrscheinlichkeiten zu reduzieren. Hierbei werden Versicherungskonzepte eingesetzt, welche 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 Informations- und Berichtswesen ermöglicht es IRM, in enger Zusammenarbeit mit den in den EADS-Geschäftsbe-

reichen 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. Schadenseintritts- und Ausbreitungswahrscheinlichkeiten werden, bezogen auf technische Schutzsysteme in allen Betriebsstätten, systematisch überwacht, um jeweils eine umfassende und zeitgerechte Identifizierung von Risiken sicherzustellen und nach Bedarf Anpassungen des Versicherungsschutzes vorzunehmen.

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

## Informationen über die Aktivitäten der EADS

### 1.1 Darstellung der EADS-Gruppe

**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 Wiederherstellungswert;
- 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 Jahresgesamtschaden 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 entsprechen den Wiederbeschaffungswerten bzw. sind entsprechende hoch abgeschlossen.

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 von EADS entsprechen.

Um jedoch unabhängiger von Veränderungen auf dem Versicherungsmarkt zu werden, nimmt EADS die Möglichkeiten der unternehmenseigenen Rückversicherung 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 von EADS dar.

Die Versicherungsmärkte versuchen immer noch, ihr Gesamtrisiko zu reduzieren. Folgen dieser Strategie sind Prämienhöhungen, steigende Selbstbehalte und Einschränkungen des Deckungsumfangs. Darüber hinaus nimmt die Zahl der Versicherer, welche Industrierisiken zeichnen, noch immer ab. Es kann somit keine Zusicherung gegeben werden, dass 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

EADS ist an einer Reihe von gerichtlichen und außergerichtlichen Verfahren beteiligt, die aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit entstanden sind. Die EADS ist der Auffassung, dass für laufende und vorhersehbare Risiken aus Rechtsstreitigkeiten angemessene Vorsorgen getroffen wurden.

Ende 2002 wurde gegen ein Tochterunternehmen von EADS, das im Rahmen eines vor mehreren Jahren abgeschlossenen kommerziellen Vertrags an der Bereitstellung von Anlagen beteiligt war, ein Antrag auf schiedsgerichtliche

Entscheidung gestellt. Die EADS ist der Auffassung, dass die Gesellschaft sowohl in verfahrenstechnischer Hinsicht als auch in der Sache selbst eine ausreichend starke Verteidigung besitzt, um den Antrag erfolgreich abzuwehren. Zum momentanen Verfahrensstand kann das finanzielle Risiko noch nicht abgeschätzt werden, da EADS im Juni 2003 davon in Kenntnis gesetzt wurde, dass das Schiedsgerichtsverfahren auf Antrag des Klägers ausgesetzt wurde. Bei Ausfertigung dieses Dokuments war das Schiedsgerichtsverfahren noch immer suspendiert.

Nach ihrem einseitigen Rücktritt vom 1992 abgeschlossenen Abkommen zwischen der EU und den USA über den Handel mit Großverkehrsflugzeugen reichte die US-Regierung am 6. Oktober 2004 bei der Welthandelsorganisation (WTO) ein Ersuchen auf Einleitung eines Schlichtungsverfahrens ein. Als Antwort darauf leitete die EU ein paralleles Verfahren gegen die Vereinigten Staaten wegen deren Subventionsleistungen an Boeing ein. Am 11. Januar 2005 einigten sich die EU und die USA, die jeweils von ihnen angestoßenen WTO-Verfahren für einen Zeitraum von 3 Monaten auszusetzen, um während dieses Zeitraums ein neues Abkommen über die staatliche Förderung von Großverkehrsflugzeugen abzuschließen. Bis zum 11. April 2005 waren die Parteien jedoch nicht in der Lage, eine zufriedenstellende Vereinbarung zu treffen. Am 31. Mai 2005 beantragte die USA die Einrichtung eines Schiedsgerichts. Auf seiner Sitzung am 20. Juli 2005 wurde vom Schlichtungsausschuss die Einrichtung des Schiedsgerichts bestätigt. Am 17. Oktober 2005 wurde das Schiedsgericht zusammengestellt. Am 22. Dezember 2005 wurde von den Parteien die formale Feststellung des Sachverhalts der beiden Klagen (so genannter „ASCM-Anhang V“) vorgetragen. Die EU reichte für ihren Fall am 20. Januar 2006 einen neuen Antrag für ein Schiedsgericht ein. Am 31. Januar 2006 reichten die USA einen neuen Beratungsantrag für ihren Fall ein. Diese neuen Entwicklungen bedeuten, dass der formale Prozess, der ursprünglich für Anfang März 2006 anberaumt war, sich

jetzt um 2 bis 4 Monate verzögern wird. Der genaue Zeitablauf des WTO-Prozesses muss noch in Verhandlungen zwischen der USA und den EU vereinbart werden.

EADS sind mit Ausnahme des Dargelegten keine anderen außergewöhnlichen Vorgänge bzw. anhängigen oder drohenden staatlichen, gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Verfahren während der letzten 12 Monate bekannt, die sich wesentlich nachteilig auf die Finanzlage, die Aktivitäten oder die Ergebnisse von EADS oder der Gruppe auswirken könnten oder in jüngster Zeit ausgewirkt haben könnten.

EADS bildet Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten und Ansprüche, wenn (i) sie eine bestehende Verbindlichkeit aus Prozessen, behördlichen Untersuchungsverfahren, sonstigen Verfahren und sonstigen Ansprüchen aus vergangenen Ereignissen hat, die anhängig sind oder zukünftig gegen die Gruppe eingeleitet oder geltend gemacht werden können, (ii) es wahrscheinlich ist, dass Mittelabflüsse in Form von Wirtschaftsgütern zur Regelung solcher Verpflichtungen verwendet werden müssen und (iii) eine zuverlässige Schätzung der Höhe dieser Verbindlichkeit getroffen werden kann. Die Höhe der Rückstellungen für Rechtsstreit- und Anspruchsrisiken findet sich in Teil 1 „Erläuterungen zum konsolidierten Jahresabschluss (IFRS) – Hinweis 21(d): Sonstige Rückstellungen“.

### 1.1.11 Aufnahme durch Referenz

Die folgenden Dokumente sind als in dieses Registrierungs-dokument aufgenommen und als Teil desselben anzusehen:

- „Teil 2/1.1 Präsentation der EADS-Gruppe“ des in französischer Sprache am 1. April 2004 bei der *Autorité des Marchés Financiers* eingereichten *Document de Référence* und des in englischer Sprache bei der Handelskammer von Amsterdam vorgelegten Dokuments und
- „Teil 2/1.1 Präsentation der EADS Gruppe“ des in französischer Sprache am 19. April 2005 bei der *Autorité des Marchés Financiers* eingereichten *Document de Référence* und des in englischer Sprache bei der Handelskammer von Amsterdam vorgelegten Dokuments.

Kopien des Referenzdokuments für das am 31. Dezember 2003 und am 31. Dezember 2004 endende Geschäftsjahr sind kostenfrei auf Anfrage in englischer, französischer, spanischer und deutscher Sprache bei dem 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) und zur Einsicht bei der Handelskammer von Amsterdam erhältlich.

# 1.2 Jüngste Entwicklungen

## DaimlerChrysler und Lagardère haben ihre jeweiligen Beteiligungen an EADS um 7,5% reduziert

Am 4. April 2006 haben DaimlerChrysler und Lagardère die Durchführung gleichzeitiger Transaktionen zur Reduzierung ihres jeweiligen Aktienanteils an EADS um 7,5% bekannt gegeben.

DaimlerChrysler hat ein Abkommen über einen Terminverkauf über ca. 61 Mio EADS-Aktien mit einer Investment-Bankgruppe unterzeichnet. Die DaimlerChrysler-Gruppe hat darauf hingewiesen, dass sie diese Aktien an die Banken in Erwartung des Abschlusses des Terminverkaufs verliehen hat.

Lagardère hat durch die IXIS Corporate & Investment Bank verpflichtend austauschbare Schuldverschreibungen gezeichnet. Im Gegenzug dazu hat die IXIS Corporate & Investment Bank die Mehrheit der zugrunde liegenden Aktien an eine Gruppe französischer institutioneller Investoren verkauft. Die zum Fälligkeitsdatum der Schuldverschreibungen zu liefernden EADS-Aktien repräsentieren ein Maximum von 7,5% des Aktienkapitals von EADS, d. h. ca. 61 Mio EADS-Aktien. Diese Transaktionen haben nicht das Kontrollgleichgewicht zwischen den Hauptaktionären in der EADS-Unternehmensführung, wie in der Aktionärsvereinbarung, Kapitel 3.3.2, beschrieben, beeinträchtigt.

## EADS und BAE Systems treten in erste Verhandlungen über die potenzielle Veräußerung des von BAE Systems gehaltenen 20%igen Aktienanteils an Airbus ein

Am 7. April 2006 hat EADS bestätigt, dass das Unternehmen erste Verhandlungen über die zum Verkauf anstehende 20%ige Beteiligung führt, die von BAE Systems an Airbus gehalten wird.

EADS geht davon aus, dass durch die Erhöhung seines Anteils an Airbus eine Vereinfachung der Airbus-Unternehmensführung möglich ist. Die EADS ist gut vorbereitet, um die Angelegenheit konstruktiv weiter zu betreiben.

Die Aufnahme der Verhandlungen mit BAE Systems stellt keine Ausübung der Verkaufsoption dar, über die BAE Systems im Zusammenhang mit seiner 20%igen Beteiligung an Airbus verfügt. Die EADS beabsichtigt eine sorgfältige Zusammenarbeit mit BAE Systems bei der Festlegung eines Wertes für diesen 20%igen Anteil, der für beide Seiten zufrieden stellend ausfallen soll. Der Ablauf der Verhandlungen kann nicht vorhergesehen werden und über das Ergebnis besteht keine Sicherheit.

## Spanisches Innenministerium wählt den EC135 für seine Polizeikräfte

Am 17. März 2006 hat die spanische Regierung den Start eines Beschaffungsprogramms für die Modernisierung ihrer Sicherheitsstreitkräfte angekündigt. Mit diesem Programm beabsichtigt das spanische Innenministerium den Kauf von 51 EC135-Hubschraubern von Eurocopter, um die Hubschrauberflotte der Guardia Civil und der Nationalen Polizei innerhalb der nächsten acht Jahre zu modernisieren. Die Endmontage, Entwicklung und Installierung der innovativen, missionsspezifischen Ausrüstung EC135 wird von Eurocopter España selbst ausgeführt, ebenso wie die abschließenden Boden- und Flugtests. Zu diesem Zweck wird eine Montagestraße für den EC135 in Albacete am Standort von Eurocopter España eingerichtet.

## Erfolgreiche Integration von LFK in MBDA abgeschlossen

Am 28. Februar 2006 erfolgte die Übernahme der LFK GmbH in die European Missile Systems Group MBDA, nachdem die Genehmigung der Europäischen Kommission und des deutschen Ministeriums für Wirtschaft und Technologie vorlag. Die rechtlichen Formalitäten in Verbindung mit dieser Übernahme wurden erfolgreich abgeschlossen. Das neue deutsche Element bei MBDA behält den juristischen Firmennamen LFK GmbH und führt den Markennamen MBDA. Das Unternehmen, das den deutschen Markt, den drittgrößten europäischen Raketenmarkt, bedient, arbeitet nach den Betriebsgrundsätzen und Prozessen, die mit denen von MBDA kongruent sind.

### Endmontage des A300/A310 läuft im Juli 2007 aus

Am 7. März 2006 hat Airbus angekündigt, dass die Endmontage des A300/A310 nach und nach ausläuft. Diese Ankündigung erfolgt nach mehr als 35 Jahren erfolgreichen Marketings und der Produktion der ursprünglichen Airbus-Flugzeugprogramme. Die Programme für A300/A310 haben einen Auftragsbestand von insgesamt 821 Stück erzielt und 802 Flugzeuge wurden bis Ende Januar 2006 ausgeliefert. Der Auftragsrückstand besteht aus A300-Frachtflugzeugen, die an FedEx, UPS und Galaxa Airlines ausgeliefert werden. Der letzte A300-600 kommt im Juli 2007 zur Auslieferung. Airbus plant neue Airbus-Frachtversionen aktueller Flugzeugtypen, sobald das A300/A310-Programm beendet ist.

Während der letzten beiden Jahre haben 150 Airbus-Mitarbeiter pro Monat ca. 1 Flugzeug des A300/A310 in der Endmontage gefertigt. Allen Mitarbeitern, die in die Produktion des A300/A310 einbezogen waren, werden neue Arbeitsplätze in aktuellen oder zukünftigen Programmen angeboten.

### Aufträge der US-Regierung über Hubschrauber zur Unterstützung der Aufgaben der Homeland Security

Am 26. Februar 2006 gab EADS North America bekannt, dass das US-Department of Homeland Security Customs and Border Protection 10 Light Sign Cutter EC120-Hubschrauber

von American Eurocopter, einer Geschäftseinheit von EADS North America, bestellt hat. Dies ist der erste Auftrag, der aufgrund eines Vertrags, der mit dem Department of Homeland Security abgeschlossen wurde, platziert wird und könnte bedeuten, dass weitere 55 Hubschrauber mit einem Gesamtwert von bis zu US\$ 75 Mio folgen. American Eurocopter wird die vom Department of Homeland Security Customs and Border Protection bestellten EC120 im neuen Werk von American Eurocopter in Columbus, Mississippi, fertigen.

Das Department of Homeland Security Customs and Border Protection wird den ersten EC120 im Juni erhalten, der für den Einsatz an der südwestlichen Grenze zu Mexiko vorgesehen ist. Um diesen engen Zeitplan einzuhalten, sind bereits drei EC120 in Produktion gegangen. Die übrigen Hubschrauber werden jeweils in Abständen von 30 Tagen ausgeliefert.

### Indian Airlines unterzeichnet einen Vertrag über 43 Airbus A320

Am 20. Februar 2006 hat die Indian Airlines Ltd., die führende Fluggesellschaft Indiens, einen Vertrag über 43 Airbus A320 unterzeichnet. Indian Airlines Ltd. hat 43 Airbus A320, darunter 20 A319, vier A320 und neunzehn A321 geordert. Der Vertrag stellt den ersten Auftrag für den Airbus A321 von einem indischen Transportunternehmen dar und kennzeichnet einen entscheidenden Durchbruch für EADS.



# 2

## Corporate Social Responsibility

<b>2.1</b>	<b>Geschäftlicher Verhaltenskodex</b>	<b>S. 69</b>	<b>2.4</b>	<b>Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern</b>	<b>S. 89</b>
2.1.1	Ordnungsgemäße Geschäftspraktiken	S. 69	2.4.1	Information der Arbeitskräfte und Organisation der Arbeit	S. 89
2.1.2	Einhaltung der Gesetze in allen Tätigkeitsbereichen der EADS	S. 72	2.4.2	Organisation des Personalwesens	S. 90
2.1.3	Corporate Governance Standards	S. 74	2.4.3	Richtlinien des Personalwesens und Durchführung	S. 91
<b>2.2</b>	<b>Nachhaltiges Wachstum</b>	<b>S. 75</b>	<b>2.5</b>	<b>Gesellschaftliches Engagement</b>	<b>S. 99</b>
2.2.1	Produktqualität und Kundenzufriedenheit	S. 75	2.5.1	Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Geschäftsinteressenten der EADS	S. 99
2.2.2	Förderung und Schutz von Innovationen	S. 77	2.5.2	Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie der EADS	S. 100
2.2.3	Lieferantenmanagement: Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten	S. 81			
<b>2.3</b>	<b>Umweltschutz</b>	<b>S. 85</b>			
2.3.1	Richtlinien	S. 85			
2.3.2	Organisation	S. 85			
2.3.3	Durchführung und Best Practices	S. 86			

Die EADS ist ein weltweites Unternehmen für Luft- und Raumfahrt und Verteidigung und strebt danach, als Vorreiter in ihrer Branche neue Standards zu setzen. Den Maßstab für den Sektor zu setzen, setzt die langfristige Schaffung von Werten und die Anerkennung der sozialen und ethischen Verantwortlichkeit der Gruppe voraus. Deshalb sieht die Konzernstrategie einen nachhaltigen Ausgleich zwischen der wirtschaftlichen Leistung, der Berücksichtigung der Interessen aller Beteiligten und der Rücksicht auf die Umwelt vor.

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

Als Verteidigungsunternehmen ist sich die EADS-Gruppe ihrer Verantwortung bewusst, die aus dem Verkauf von Verteidigungsprodukten und 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 und das Ottawa-Abkommen, Anti-Korruptionsrichtlinien).

Im Jahr 2004 bemühte sich EADS, ihre soziale Verantwortung im täglichen Geschäftsleben zu demonstrieren. Um diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen, hat EADS eine Corporate Social Responsibility-Richtlinie (CSR-Richtlinie) ausgearbeitet, in der Bereiche identifiziert werden, in denen die gesamte Gruppe eine ständige Verbesserung anstrebt.

Diese Vision von EADS steht im Einklang mit international anerkannten Regelwerken, wie der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, der Erklärung der Internationalen

Arbeitsorganisation und dem OECD-Abkommen. Als Unterzeichnerin des United Nations Global Compact fühlt sich 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.

Die CSR-Richtlinien von EADS konzentrieren sich auf den konzernweiten Fortschritt in Sachen Verantwortung in der Gesellschaft. Sie beziehen sich soweit möglich auf bereits bestehende praxiserprobte Verfahrensweisen und auch auf den Verhaltenskodex von EADS (der „**Verhaltenskodex**“), der den Managern und Mitarbeitern als Anleitung dienen soll.

EADS ist deutlich geworden, dass es zusätzlich zu der Umsetzung guter CSR-Verfahrensweisen in den einzelnen Geschäftsbereichen für alle Beteiligten immer wichtiger wird, über diese Aufgabe in Schlüsselfragen, die der gesamten Gruppe verbreitet sind, Rechenschaft abzulegen. Daher begann EADS hiermit im Jahresbericht 2002. Die Berichte von 2002 und 2003 lieferten in erster Linie qualitative Informationen, da die CSR-Verfahrensweisen größtenteils in den Geschäftseinheiten und den jeweiligen Standorten verankert waren und es bis zu diesem Zeitpunkt noch keine zentrale Berichterstattung gab. Der Bericht zum Geschäftsjahr 2002 stellt die schon existierenden Verfahrensweisen auf Konzernebene vor, während der Bericht für 2003 bereits eine erste, qualitative Analyse der bestehenden praxiserprobten Vorgehensweisen innerhalb der verschiedenen Geschäftseinheiten der EADS enthält.

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

In ihrem Geschäftsbericht 2004 hat EADS den ersten detaillierten CSR-Bericht veröffentlicht, der die CSR-Richtlinien und -organisationen von EADS beinhaltet. Auf der Grundlage der *Global Reporting Initiative* („**GRI**“), der Global Compact Prinzipien und der französischen *Nouvelles Régulations Economiques* wurden für den Bericht 2004 eine Reihe von quantitativen und qualitativen Key Performance

Indikatoren („KPI“) festgelegt, die sich nach den Bedürfnissen von EADS richten. Im Bericht für das Jahr 2004 wurden diese KPIs nicht vollumfänglich berücksichtigt, da EADS beschlossen hat, in ihren Veröffentlichungen jedes Jahr schrittweise weitere KPIs hinzuzufügen, je nachdem, in welchem Umfang Daten verfügbar werden und die Qualität des Datenmaterials geprüft werden kann. Dieser Bericht 2005 enthält daher zusätzliche KPIs.

## Die CSR-Richtlinien von EADS

Die von EADS aufgestellten Richtlinien fördern die Umsetzung der langfristigen Vision und Strategie von 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 „Teil1/2.1.5 Interne Kontroll- und Risikomanagementsysteme“). Sie dienen als Leitfaden im täglichen Geschäft und entsprechen den der EADS zugrundeliegenden Werten.

### CSR-Richtlinien für die wichtigsten Bereiche von EADS

CSR-Bereiche	Besondere Grundsätze
Geschäftlicher Verhaltenskodex	Ordnungsgemäße Geschäftspraktiken Einhaltung der Gesetze in allen Tätigkeitsbereichen der EADS <i>Corporate Governance-Standards</i>
Nachhaltiges Wachstum	Produktqualität und Kundenzufriedenheit Förderung und Schutz von Innovationen Förderung von beiderseits gewinnbringenden Beziehungen mit EADS-Lieferanten.
Sorge zur Umwelt	Minimierung der Umwelteinflüsse der EADS-Tätigkeiten Berücksichtigung der Umweltauswirkungen, der EADS-Produkte im Laufe ihres Lebenszyklus
Beziehung zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgeber	Gewährleistung einer sicheren Arbeitsumgebung für 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
Corporate Citizenship	Aufrechterhaltung eines offenen Dialogs mit allen Geschäftsinteressenten von EADS Berücksichtigung von Interessen der Allgemeinheit in der globalen Strategie von EADS

Die Richtlinien und zugehörige Verfahren sind nachstehend im Einzelnen dargestellt:

## EADS Verhaltenskodex

Zum Zeitpunkt der Gründung von 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 von 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 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 EADS-Konzernrichtlinien in Bezug auf die ethischen Normen fest, die die gesamte Gruppe als Leitmotiv befolgt.

Der Verhaltenskodex dient als Kernrichtlinie für die Geschäfte von 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 basiert auf den EADS zugrundeliegenden Werten und steht im Einklang mit international anerkannten Normen, die in Chartas, Deklarationen oder Richtlinien, wie der Allgemeinen Erklärung über die Menschenrechte, festgelegt sind.

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

- „Schaffen einer positiven Arbeitsumgebung“ beschreibt die Prinzipien von 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 Geräuschkentwicklung und entsprechenden Produkten zum Gegenstand hat;
- „Leben in unseren Gemeinschaften“ beschreibt die Art und Weise, wie 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.

Diese Grundsätze werden überwacht, insbesondere durch den Ethikausschuss von EADS, dem die Verantwortung in Fragen der Einhaltung ethischer Grundsätze übertragen wurde.

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

Im Jahr 2006 sollen alle Mitarbeiter mit in einer systematischen Informationskampagne für die Bedeutung von ethischem Geschäftsverhalten sensibilisiert werden; diese Informationskampagne soll ferner dazu dienen, die Werte, die ethischem Geschäftsverhalten zugrunde liegen, hervorzuheben. Der Text des erweiterten EADS-Verhaltenskodexes wird im Internet unter [www.eads.com](http://www.eads.com) erhältlich sein.

## 2.1 Geschäftlicher Verhaltenskodex

### 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 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 EADS International 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

- “ – 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 EADS, alle anwendbaren nationalen und internationalen Gesetze und Vorschriften (einschließlich des OECD-Abkommens vom November 1997, das von 35 Ländern in nationales Recht umgesetzt worden ist) uneingeschränkt zu befolgen. Das International Compliance Program (auch bekannt als „Außenhandelsregeln“) von EADS ist eine Richtlinie des Unternehmens, die bei allen internationalen Aktivitäten der EADS und ihrer verbundenen Unternehmen Anwendung findet und dazu dienen soll, Bestechungen

und unfaire Geschäftspraktiken zu erkennen und zu verhindern.

- Die EADS hat wegen der Art ihrer Produkte und Dienstleistungen oft mit Anträgen und Angebotsvorbereitungen für Regierungsbehörden zu tun, oder führt Vertragsverhandlungen mit diesen. Bei allen Geschäftssituationen gilt für die Gruppe eine Politik des fairen und legalen Wettbewerbs. Bei Verhandlungen und der Ausführung von Verträgen, bei denen die EADS den Zuschlag erhalten hat, gehört dazu die Einhaltung aller zu beachtenden Anforderungen, Spezifikationen und vertraglichen Verpflichtungen. ”

#### 2.1.1.2 Organisation

EADS hat mit den sogenannten **Außenhandelsregeln** 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 von EADS veröffentlicht, das allen Mitarbeitern im Intranet des Unternehmens zur Verfügung steht.

Die Richtlinie führt 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 Grundpfeiler der Außenhandelsregelungen 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 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 grundsätzlich 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 kann zur Beendigung von bestehenden Verträgen führen.

Darüber hinaus führt 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 Oktober 2002 hat EADS ein Netzwerk von internationalen Compliance-Officers (ICOs) eingerichtet, die je eine Geschäftseinheit vertreten. Die ICOs sind dafür verantwortlich, dass die Richtlinien und Verfahrensweisen innerhalb der Gruppe ordnungsgemäß angewendet werden. Sie sind ebenso für die Ernennung geeigneter Ansprechpartner in ausländischen Tochtergesellschaften verantwortlich, um die Einhaltung aller Verpflichtungen in Ländern, in denen EADS Geschäfte abwickelt, sicherzustellen.

EADS hat darüber hinaus regelmäßige Kontakte zu internationalen Körperschaften, wie der OECD, der Internationalen Handelskammer („ICC“) und der Europäischen Union

(„GRECO“) und zu größeren gleichartigen Unternehmen geknüpft, um die Umsetzung ethischer Unternehmensgrundsätze auf dem Sektor der Raumfahrt und Verteidigung zu fördern. In diesem Zusammenhang sucht EADS den Geschäftsdialog mit dem Europäischen Verband der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie („ASD“) und seinen Mitgliedern (wie CIDEF und *Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales* („GIFAS“) in Frankreich, BDI in Deutschland, AFARMADE in *Spanien* oder *Society of British Aerospace Companies* („SBAC“) in Großbritannien) sowie größeren europäischen Unternehmen der Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, um eine Plattform von Prinzipien zu schaffen, ausgerichtet auf die Festlegung hoher Standards, den Austausch von Best Practice, die Förderung von Training und Complianceprogrammen und – auf allgemeiner Ebene – eine Möglichkeit zur gemeinsamen Stellungnahme der europäischen Industrie zu ethischen Normen und Anti-Korruptionsmaßnahmen.

Diese Plattform steht allen internationalen Unternehmen und Vereinigungen der Luft- und Raumfahrt und Verteidigung, ganz besonders aber jenen offen, die aus OECD-Ländern (wie USA) kommen aber in weiterer Folge auch für solche aus nicht-OECD-Ländern. Tatsache ist, dass EADS eine solche internationale Initiative als optimale Gelegenheit sieht, den Aktionsradius, auf den sich die OECD-Konvention und später die UN-Konvention in Merida im Dezember 2003 festgelegt haben, zu vergrößern.

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 EADS eine Konvention unterzeichnet hat.

### 2.1.1.3 Durchführung und Best Practices

Im Dezember 2005 hat EADS die **Außenhandelsregeln** geändert. Die Änderungen der Außenhandelsregeln basieren insbesondere auf den Vorschlägen namhafter internationaler Experten auf dem Gebiet der Geschäftsethik und Antikorruptionsgesetze und -praktiken. Das Hauptziel dieser Änderungen war es, die Außenhandelsregeln an die Entwicklungen der Gruppe anzupassen und die als Best Practices anerkannten Regeln über die gesamte Gruppe zu verbreiten.

EADS führt regelmäßig **Untersuchungen 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.

Im Jahr 2005 haben innerhalb von EADS rund 42 Schulungsveranstaltungen stattgefunden, zeitweise im Beisein von Dritten (Staatsanwälten, Vertretern internationaler Organisationen, Rechtsanwälten, etc.), um allen Betroffenen die Werte und Richtlinien des Unternehmens zu vermitteln. Im Vergleich zu 2004 bedeutet dies einen erheblichen Anstieg, der demonstriert, dass die Verbreitung einer Compliance-Kultur ein Schlüsselement des Managementsystems von EADS darstellt.

Die Gruppe hat im Januar 2004 eine Broschüre mit dem Titel „*EADS-Ethikrichtlinien für Beratungsverträge für Internationale Geschäfte: Transparenz & Begründung*“ herausgegeben, die allen international tätigen Vertriebsberatern überreicht wurde. Diese Broschüre fasst die Richtlinien und Verfahrensweisen zur Auswahl internationaler Geschäftspartner zusammen. Die 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. Die ICO-Konferenz fand im Dezember 2005 in Paris statt, bei der 114 Teilnehmer aus 22 Geschäftseinheiten

anwesend waren. Leitende Führungskräfte präsentierten und diskutierten umfassend Themen bezüglich ethischer Verhaltensweisen eines Unternehmens.

Von EADS werden regelmäßig innerhalb der Gruppe interne Bulletins, die sogenannten „**ICO Information Letters**“ 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 sollen die Informationen, die EADS-Mitarbeiter im Verlauf der Schulungen erhalten, ergänzen und auf den neuesten Stand bringen.

Im Zusammenhang mit ihren internationalen Geschäften, arbeitet 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.

	2005	2004	2003
Geprüfte Berater	96%	93.10%	Nicht verfügbar
Anzahl der ausgegebenen ICO Information Letter	3	3	2
Anzahl der von ICO durchgeführten Trainingseinheiten	52	20	12

Anwendungsbereich: EADS.

### 2.1.2 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 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.

Angesichts dieser Tatsachen prüft die Gruppe die übergreifende Einhaltung aller Gesetze, die sich auf ihre Geschäftsaktivitäten beziehen und stellt darüber hinaus die Erfüllung aller Exportkontrollbestimmungen in den Mittelpunkt.

#### 2.1.2.1 Richtlinien (Gesetze und Exportkontrolle)

- “ – 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 verpflichtet sich zudem zur Einhaltung aller geltenden Gesetze für den Außenhandel. Die Unternehmen der EADS-Gruppe befolgen alle Import- und Exportbestimmungen, in denen die Ein- und Ausfuhr von Waren und technischen Daten geregelt ist.
  - Vor der eigentlichen Ausfuhr von Produkten und Technologien, die der Kontrolle nationaler Regierungen unterliegen, beantragt die EADS Ausfuhrgenehmigungen und andere Genehmigungen, die dazu behördlicherseits erforderlich sind.
  - 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 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.

#### Einhaltung der Exportkontrollgesetze und Bestimmungen

Aufgrund der besonderen Art der unternehmerischen Tätigkeit legt EADS größten Wert auf die umfassende Einhaltung von Exportkontrollbestimmungen, sowohl bei Geschäften der Zivilluftfahrt als auch in seiner Eigenschaft als Unternehmen, welches mit Produkten zur Landesverteidigung oder mit alternativer Verwendbarkeit handelt. Die Tatsache, dass das Unternehmen Hochleistungstechnologie sowohl für die Zivilluftfahrt als auch die Verteidigung anbietet, bedeutet, dass das Know-how von EADS in Form von Produkten, Leistungen und technischen Daten einer umfangreichen Exportkontrolle durch Gesetze und Bestimmungen unterliegt. Es ist das konstante Bestreben von EADS, mit Unterstützung seiner Experten und Mitarbeiter für Exportkontrolle den Status des Unternehmens als „zuverlässiger Importeur/Exporteur“ aufrecht zu erhalten: daher folgt EADS streng reglementierten Prozessen, um sicher zu stellen, wer letztendlicher Empfänger der Technologien und Produkte ist.

Da jedes der Länder, aus denen EADS Verteidigungsprodukte exportiert, über eigene Gesetze und Bestimmungen zur Exportkontrolle von Waffen verfügt, muss die Organisation für die Einhaltung der Bestimmungen in den einzelnen Ländern innerhalb von EADS, maßgeschneidert sein. Die Geschäftseinheiten haben eigene Exportkontrollverantwortliche ernannt und ihnen Ressourcen zugeordnet, um die Implementierung von Verfahrensweisen zur Einhaltung der Exportkontrollverfahren so nahe wie möglich an die Menschen heranzutragen, die mit Produkten arbeiten, die einer Exportkontrolle unterliegen (Gebrauchsgegenstände, Software, technische Daten...).

Nationale Exportkontrollverantwortliche wurden auf der Ebene der EADS Gruppe ernannt. Je nach Land, aus dem die

Exporte kommen, ist entweder der länderspezifische Exportkontrollverantwortliche rechtlich für die Einhaltung verantwortlich, wodurch er eine stark zentralisierende und entscheidende Rolle spielt, oder die abschließende Verantwortung liegt in der Hand einzelner Rechtspersönlichkeiten und dem vor Ort anwesenden Exportkontrollverantwortlichen. Im letzten Fall sorgt der nationale Exportkontrollspezialist für eine reibungslose Koordination und unterstützt die Unternehmensstandorte und Geschäftseinheiten mit Rat und Tat.

Die nationalen Exportkontrollverantwortlichen organisieren Meetings und Konferenzen mit ihrem nationalen Netzwerk von Exportkontrollverantwortlichen, um Wissen und Erfahrung bei der Einhaltung von Anforderungen und Verfahrensweisen auszutauschen.

Es werden ebenfalls Trainingsmaßnahmen für das Personal der Exportkontrolle und für relevante Funktionen im Bereich Marketing und Beschaffung angeboten, wodurch ein Bewusstsein für die Bedeutung der Exportkontrollbelange erzeugt wird.

Die nationalen Exportkontrollverantwortlichen von EADS haben im Januar 2006 entschieden, den Prozess der Einhaltung von Exportkontrollauflagen der Gruppe auch weiterhin zu forcieren, indem detailliert ausgearbeitete Grundsätze für die Exportkontrolle vorgeschlagen werden sollen.

Gleiches gilt für die Importbestimmungen, da EADS ebenso umfangreiche Importe auf internationaler Ebene mit globalisiertem Ansatz tätigt.

Parallel zu Aspekten des Imports/Exports existieren besondere Anforderungen im Hinblick auf den Zugang und die Weitergabe geheimer oder klassifizierter Informationen, die die nationale Sicherheit oder kundenseitige Anforderungen betreffen, insbesondere im Bereich Verteidigung, bei denen EADS besondere konzernspezifische Grundsätze einhalten muss.

Gesonderte Verhaltensregeln wurden erlassen, um den Schutz von EADS-Daten, weltweiten Unternehmenseigentums und vertraulichen Informationen zu gewährleisten.

### 2.1.2.2 Organisation

Vom Standpunkt der Unternehmensorganisation aus ist die Abteilung Legal Affairs von 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 und Exportkontrollverantwortlichen im Unternehmen zielt darauf ab, konsistente und umfassende rechtliche Prozesse mit den nationalen Anforderungen im Einklang stehen sicherzustellen. 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 (Exportkontrolle, Schutz des geistigen Eigentums...), nah am operativen Geschäft angesiedelt, treiben die Exportkontrolle voran. Diese Experten sind in der Lage, die Anforderungen, die sich aus den verschiedenen für EADS maßgeblichen Jurisdiktionen ergeben, nicht nur in den „Heimatländern“ sondern auch außerhalb zu ermitteln und transparent zu machen.

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

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.

### 2.1.2.3 Durchführung und Best Practices

Obwohl jede Geschäftseinheit von EADS und jeder Unternehmensstandort mit mehreren Herausforderungen auf dem Gebiet der Compliance konfrontiert ist, wird mit größter Aufmerksamkeit jedes rechtliche Risiko geprüft. Sie gewährleisten ständig, dass die Bestimmungen angewandt werden und decken Risiken der Rechtsverletzung auf, um diese zu vermeiden. Dies stützt sich auf drei grundlegende Prozesse:

- **Die Vermeidung von Compliance-Risiken** ist der Schlüssel für den gesamten Ansatz von EADS. Dieser

# Corporate Social Responsibility

## 2.1 Geschäftlicher Verhaltenskodex

vorbeugende Ansatz basiert auf dem Zusammenspiel von Unternehmensrichtlinien und tiefverwurzelten kulturellen Worten unterstützt durch eine solide Infrastruktur, Trainingseinheiten und Mitarbeiterschulungen.

- **Die Identifizierung mit den Compliance-Risiken** ist das Ergebnis systematischer Prüfungen bezüglich aller Compliance-Risiken in allen Geschäftseinheiten.
- Was auch immer der Grund für Compliance-Risiken sein mag, **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 des CSR-Netzwerks und der Belegschaft 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.

	2005	2004
Gerichtsentscheidungen in Bezug auf kartellrechtliche Verfahren oder Monopolbestimmungen	Keine	Keine
Beschreibung der Grundsätze, Verfahrensweisen/Managementsysteme und Erfüllungsmechanismen zur Vermeidung von wettbewerbsfeindlichem Verhalten	i) Verhaltenskodex von 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 von 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.

### 2.1.3 Corporate Governance Standards

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

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

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

Grundlage des Erfolgs der EADS, ihrer Tätigkeiten und ihrer Unternehmenskultur.

#### 2.1.3.1 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. ”

#### 2.1.3.2 Organisation

Siehe „Teil 1/Kapitel 2 Corporate Governance“.

## 2.2 Nachhaltiges Wachstum

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

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

### 2.2.1 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 *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 und er gründet, unterstützt und fordert ein Netzwerk zwischen Spezialisten auf der Ebene der Geschäftseinheiten um sicher zu stellen, dass Qualität und *Operational Excellence Programme* („QOEP“) direkt am Bedarf, an Dringlichkeiten und Terminen der einzelnen Geschäftseinheiten ausgerichtet werden können. Er vertritt EADS in relevanten Institutionen für Qualitätssicherung und Standards sowie Genehmigungsbehörden auf nationaler und internationaler Ebene, entsprechend dem Status von EADS als einem globalen Unternehmen für Luft- und Raumfahrt und Verteidigung.

#### 2.2.1.3 Durchführung und Best Practices

Im zweiten Halbjahr 2004 wurde eine umfangreiche Initiative für ein verbessertes Kundenvertrauen und eine gesteigerte Kundenzufriedenheit gestartet. Diese Initiative sieht die Umsetzung von betrieblichen Verbesserungen in allen Fertigungsverfahren vor, die zur OTOQ-Lieferung der Produkte und Dienstleistungen an Endkunden beitragen. 2005 wurde das QOEP von den Geschäftseinheiten der EADS eingesetzt.

Dieses Programm wirkt verbessernd in fünf Schlüsselbereichen:

### Kundenvertrauen

Anfang 2005 wurde eine Methodik entwickelt mit dem Ziel eines konsequenten Einsatzes dieses Programms innerhalb der Gruppe. Die Methodik - *Customer review process* - („CRP“) basiert auf einer strukturierten Reihe von Befragungen der Entscheidungsträger der strategischen Kunden von 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). Aufgrund dieser Interviews können Verbesserungspläne erarbeitet werden. Aus diesen Befragungen resultieren Verbesserungspläne, der Interviewer ist dafür verantwortlich, dem Befragten über den Fortschritt dieser Pläne zu berichten.

Im Jahr 2005 wurden fünf Prüfungen abgeschlossen (MTA, DS Spanien, Eurocopter, Seca und Socata). Drei Prüfungen sind in der Planungsphase (MTA, DS Spanien und Eurocopter). Sechs Geschäftseinheiten traten in die Projektierungs- und Prüfphase, hauptsächlich bei Kunden im Verteidigungssektor, ein.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2005 weitere und komplexere CRPs für Kunden auf dem Verteidigungssektor vorbereitet: Sie werden auf nationaler anstatt auf der Ebene der Geschäftseinheiten durchgeführt, da staatliche Beschaffungsaktivitäten von Natur aus Geschäftseinheiten übergreifend sind. Die Prüfung in Spanien wurde 2005 durchgeführt, die Prüfung in Frankreich wurde 2005 eingeleitet und wird bis Mitte 2006 dauern. Die Prüfungen in Deutschland und Großbritannien werden 2006 lanciert.

### Lieferketten

Mehr als 70% aller Produkte von EADS werden von Fremdlieferanten bezogen. Kann ein Lieferant nicht zur vereinbarten Zeit und in der vereinbarten Qualität liefern, kann dies EADS ebenfalls nicht. Ein Supply Chain Management über eine herkömmliche vertragliche Bindung ist nicht mehr ausreichend. Eine bis zum Anfang der Fertigungslinie auf die internen Prozesse gerichtete Überprüfbarkeit jedes Lieferanten ist erforderlich, um rechtzeitig auf Mängel reagieren zu können (ebenso können Mängel bei EADS

Grund für eine Leistungsstörung beim Kunden sein). Die EADS hat 2005 in verschiedenen Geschäftseinheiten eine Supply Chain Diagnosemethode eingesetzt (zwei- bis dreiwöchige Bewertungen), um Schwachpunkte, die sie im Supply Chain Management bereits anerkannt hatten, zu beurteilen und „90-Tage-Aktionspläne“ zu entwickeln.

2005 wurden 10 Diagnosen in sieben Geschäftseinheiten durchgeführt: Defence Electronics, Military Air Systems, Astrium, Defence and Communication Systems, LFK Seca und MTA.

Aus diesen Beurteilungen sind Aktionspläne für drei Geschäftseinheiten hervorgegangen (einer in Defence Electronics und Seca, zwei bei MTA). Die Implementierung begann 2005 (Verbesserungspläne in anderen Geschäftseinheiten werden gerade vorbereitet).

### DRIVER und EADS-Black Belt

Bis zum Jahr 2005 ist EADS „lediglich“ davon ausgegangen, dass jeder Manager die operative Leistung seines/ihres Teams verbessert; jetzt ist EADS dazu übergegangen, seine Manager mit einem „Improvement Methodology and Toolkit“ auszustatten. Dies ist das Ziel der „DRIVER“-Methode, die 2005 zusammen mit umfangreichen Trainingseinheiten (mehr als 50 Trainingsmodule und 30 Tools) definiert wurde. Bei DRIVER handelt es sich um eine EADS-spezifische Methode. Das entsprechende Training kann entweder in Form von „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 erarbeiten, das sechs Monate dauern kann und mit dem sich messbare Vorteile in Bezug auf jederzeit verfügbare Qualität oder Kostenersparnis oder beides nachweisen lassen.

2005 wurden 97 Teilnehmer am EADS Black Belt in sieben Trainingsabschnitten ausgebildet, die zusammen mit MTA, Eurocopter, Defence Electronics, Airbus, Seca, LFK und Socata durchgeführt wurden. Sechs Mitarbeiter konnten sich durch den Abschluss des Verbesserungsprojekts qualifizieren und 16 wurden für EADS Green Belt trainiert.

### Quality Gates

Alle EADS-Prozesse gliedern sich in einzelne Schritte: Von der Angebotsabgabe zur Lieferung von Vorführmodellen

im Entwicklungsprozess; von der Bearbeitung bis zur Endmontage im Herstellungsprozess. Jeder abgeschlossene Schritt muss sorgfältig geprüft werden, bevor das „Produkt“ in die nächste Phase geht. Sonst können Probleme in Bereiche übertragen werden, in denen ihre Lösung größere Schwierigkeiten und Kosten verursacht. Auf der Grundlage dieser einfachen Erkenntnis war bereits in einigen Geschäftseinheiten eine Methode implementiert, bei der ein interner schriftlicher Vertrag zwischen zwei Vertragspartnern (nach oben und unten) an einem „Gate“ zwischen wichtigen Schritten im Entwicklungs- oder Herstellungsprozess gefordert wird.

Das Quality-Gate-System wurde 2005 ausgeweitet. Während Airbus bereits vor 2005 mit der Implementierung des Quality-Gate begonnen hatte, hat Eurocopter es 2005 eingeführt.

### Messgrößen

Um die Ergebnisse der Verbesserungsaktionen auf Geschäftseinheiten-Ebene hinsichtlich des Kundenvertrauens und der

OTOQ-Lieferung zu messen, wurden 2005 ein Set von Messgrößen definiert, dessen Implementierung begonnen wurde.

Die drei grundsätzlichen Messgrößen sind:

- der Index für das Kundenvertrauen (als Ergebnis des zuvor beschriebenen Kundenprüfprozesses);
- der Index für On Time On Quality bei Entwicklungsprogrammen; und
- der Index für On Time On Quality bei physischen Lieferobjekten.

Die Verwendung dieser Messgrößen unterliegt der Überwachung durch die Leitung der Geschäftseinheiten.

2005 wurden in fünf Geschäftseinheiten (MTA, Defence Electronics, Astrium, Eurocopter und Military Air Systems) genormte Messgrößen definiert und in zwei der Geschäftseinheiten in Betrieb genommen (MTA und Defence Electronics).

## 2.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen

### 2.2.2.1 Entwicklungsstrategie

Innovation ist einer der Schlüsselbereiche auf den sich EADS als Motor für zukünftiges Wachstum konzentriert. Die EADS hat verschiedene Kooperationsprogramme mit Universitäten und wissenschaftlichen Organisationen eingerichtet, um gemeinsam neue Technologien zu entwickeln und prüft kontinuierlich neue Möglichkeiten, Partnerschaften auf diesem Gebiet auszubauen.

#### Richtlinien

*“Unsere Entwicklungsstrategie zielt durch die Verbesserung der Qualität von Produkten und Dienstleistungen sowie der Effizienz der Verfabrensweisen auf eine steigende Konkurrenzfähigkeit ab. Die zwei wichtigsten Pfeiler der EADS- Strategie sind das EADS-Netzwerk Forschung & Technologie („R&T“) und das Forschungszentrum des Unternehmens (Corporate Research Centre „CRC“).”*

#### Organisation

Aufgrund des besonderen Aufbaus von EADS in Geschäftseinheiten enthält die Unternehmensstrategie sowohl Komponenten der Dezentralisierung, als auch der Zentralisierung. Die gesamte Forschung und Entwicklung und mehr als 80% der damit verbundenen Aktivitäten wurden dezentralisiert. In der Verantwortung der einzelnen Geschäftseinheiten liegt es, die Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen, die den Anforderungen der Kunden gerecht werden, sowie wettbewerbsfähige und marktgerechte Lösungen zu gewährleisten.

Die zentralen Bemühungen werden sowohl durch das R&T-Netzwerk der EADS als auch durch das Forschungszentrum des Unternehmens (dem CRC) repräsentiert.

Das Netzwerk Forschung & Entwicklung (R&T) koordiniert die anteiligen R&T-Aktivitäten in diesem Bereich, in die verschiedene Geschäftseinheiten und die CRC einbezogen werden. Das Netzwerk deckt technologische Spezialgebiete, die von gemeinsamem Interesse sind, ab, darunter Themen wie Werkstoffe und Konstruktionen, Elektronik, Navigation,

Steuerung und Bildverarbeitung. Für jedes Spezialgebiet wird ein Team von R&T-Spezialisten von den Abteilungen zusammengestellt, die an einer Zusammenarbeit in diesem Bereich interessiert sind, wodurch eine effektive Koordination innerhalb einer Ebene möglich ist. Das Netzwerk erstellt eingemeinsames R&T-Programme und sorgt für Informationsfluss und den Austausch von Forschungsergebnissen innerhalb der Gruppe. Die Steuerung des EADS-eigenen Netzwerks erfolgt gemeinsam durch alle Teilnehmer, was einen Austausch zwischen Spezialisten und dem Management (System des „Bottom-Up“ und „Top-Down“) hervorruft. Eine zusätzlich zentral angelegte R&T-Koordination zwischen den Geschäftseinheiten von EADS, den CRCs und den Unternehmensstandorten obliegt dem Team des Cheftechnologen, um die Beziehungen zu externen Interessensvertretern, Unternehmen, Industrieorganisationen, Forschungslabors und Universitäten bei gemeinsamen Forschungsprojekten zu koordinieren.

Das CRC führt angewandte Forschung durch und unterstützt das R&T-Netzwerk dadurch, dass es eine Plattform für den Wissensaustausch bietet und mögliche Synergien innerhalb der Gruppe aufzeigt. CRC hat zwei Hauptsitze in Paris und München und beschäftigt ca. 600 Mitarbeiter, darunter Doktoranden und Mitarbeiter der Universität. CRC unterhält Forschungszentren in Toulouse, Nantes (Eröffnung 2005) 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 bereitet ebenfalls die Eröffnung eines Zentrums in Spanien und in anderen Ländern vor (z.B. Singapur, Qatar), um durch die Errichtung von Büros oder Laboratorien die Kooperation zu fördern und komplexer zu nutzen, wo immer sie sein mögen.

Die Gemeinschaft von CRC und EADS-R&T in den Geschäftseinheiten 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.

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

### Durchführung und Best Practices

In der Vergangenheit war die kontinuierliche Innovation die Grundlage des Erfolgs von EADS. Es ist die Überzeugung der Gruppe, dass dies für die Zukunft noch wichtiger sein wird. Die Innovationszyklen werden kürzer und in allen Geschäftsfeldern von EADS tauchen neue Mitbewerber auf. Um sich in Zukunft eine marktführende Stellung zu sichern, muss EADS den anderen zu jeder Zeit mit innovativen Lösungen voraus sein.

Innovative Technologieprogramme werden in Zusammenarbeit mit dem EADS R&T-Netzwerk und EADS CRC sowie durch ein starkes Netzwerk von Top-Spezialisten aus den Geschäftseinheiten geleitet. Die EADS ist darauf bedacht, die vorhandenen Ressourcen durch Kooperationen mit externen Organisationen für Forschung und angewandte Wissenschaft zu optimieren. Diese Kooperationen verhelfen EADS dazu, die vorhandenen Ressourcen dieser Organisationen zu nutzen, die ihrerseits vom Wissen der EADS-Systeme profitieren.

Im Jahr 2005 investierte die Gruppe allein € 614 Mio in Forschung und Technologie (R&T) (€ 510 Mio im Jahr 2004), um Technologien für zukünftige Produkte, Dienstleistungen und Prozesse zu entwickeln. Zum einen investierte das unternehmenseigene Forschungszentrum (CRC), das sich auf angewandte Forschung und langfristig strategische Technologien spezialisiert hat, € 93 Mio des genannten Betrags in Forschungsprogramme in den Bereichen Material und Konstruktion, Akustik, Mikrosysteme und Elektronik, Systems Engineering und Informationsmanagement-Techniken; zum anderen wurde die Entwicklung von Synergien zwischen den Geschäftseinheiten durch das EADS R&T-Netzwerk in 136 Beteiligungsprojekten mit € 90 Mio gefördert.

	2005		2004		2003	
	In € Mrd.	In Prozent der Erlöse	In € Mrd.	In Prozent der Erlöse	In € Mrd.	In Prozent der Erlöse
Selbstfinanzierte R&D*	2,1	6,1%	2,1	6,6%	2,2	7,3%
R&T-Aufwendungen	0,61	1,8%	0,51	1,6%	0,45	1,5%

Anwendungsbereich: EADS.

(\*) Siehe „Teil 1/1.1.3.4 Forschungs- und Entwicklungskosten.“

### Advanced Technology Initiative

Aktivitäten der *Advanced Technology Initiative* („ATI“) wurden 2004 gestartet und wurden 2005 als unternehmensübergreifende Initiative weitergeführt, um die Effizienz der Bereiche Entwicklung und R&T zu erhöhen. ATI schließt Leistungsvergleiche und die Vorhersage technischer Entwicklungen ein und gibt Antworten auf die Fragen: Welchen Stellenwert nimmt die Technologie innerhalb von EADS ein? Wie gut ist EADS in diesen Technologien im Vergleich zu Mitbewerbern? Welches sind die Schlüsseltechnologien der Zukunft?

Dabei wird auch auf externe Erfahrungen und Expertisen zurückgegriffen, um andere Perspektiven und neue Sichtweisen einzubringen. Auf der Grundlage der Ergebnisse werden Aktionspläne entwickelt, um die globale Technologiestrategie zu verbessern, indem Mängel beseitigt und die Zuweisungen von Ressourcen optimiert werden. ATI umfasst mehr als 200 technische Mitarbeiter, von denen viele derzeit aktiv in das R&T-Netzwerk und in CRC eingebunden sind. Während ATI 2006 noch fortgesetzt wird, hat es bereits jetzt zu mehreren Empfehlungen für das Management technologischer Risiken und zur Sicherung der technologischen Marktführerschaft geführt.

### EADS-Unternehmensstiftung für Forschung (*Fondation d'entreprise*)

Aktivitäten der EADS-Unternehmensstiftung für Forschung in Frankreich, zielen darauf ab, die Verbindungen des Unternehmens zu staatlichen Forschungsstellen und Universitäten auszuweiten durch die Förderung multidisziplinärer Forschung in Luft- und Raumfahrttechnologien und des Austauschs zwischen Forschern in staatlichen Einrichtungen, der Privatindustrie und Instituten an technischen Hochschulen. 2005 hat die Stiftung 17 Doktorarbeiten und neun postdoktorale Förderungen sowie 10 Forschungsprojekte finanziert.

Eine Reihe von Förderungen wurden vorgenommen, wie die Auszeichnung mit dem „**Irène-Joliot-Curie-Preis für Frauen in der Forschung**“, der Maßnahmen zur Beteiligung von Frauen an Forschungen auf wissenschaftlich-technischem Gebiet oder zur Förderung der Stellung der Frau in der Wissenschaft Frankreichs belohnt und großartige wissenschaftliche Beiträge für die öffentliche und private Forschung auszeichnet.

Der „**AéroJeunes Day**“ wird jedes Jahr abgehalten, um Wissenschaft und Technologie unter jungen Menschen

zu fördern. 2005 wurden Studenten verschiedenster Schulen in Frankreich eingeladen, um einen Tag an der Pariser Luftfahrtschau teilzunehmen. Der „**Envol Recherche-Tag**“, das größte Ereignis für die EADS-Unternehmensstiftung, gibt ihr die Möglichkeit, die verschiedenen Aktivitäten der Stiftung und die Leistungen eines Jahres darzustellen. Die Empfänger von Auszeichnungen und Förderungen werden eingeladen, um den Stand ihrer Arbeiten zu präsentieren.

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

### Bauhaus Luftfahrt (Luftfahrtforschungszentrum)

EADS und die Regierung des Landes Bayern in Deutschland haben 2005 die Zusammenarbeit von drei deutschen Luftfahrtunternehmen mit dem Ziel beschlossen, das Raumfahrtforschungszentrum, Bauhaus Luftfahrt, zu gründen, ein Zentrum für kreative und interdisziplinäre Forschung auf dem Gebiet der Luftfahrt. Mit Standort in München sieht sich der eingetragene Verein als eine Denkfabrik für eine neue, visionäre und unkonventionelle Forschung auf dem Gebiet der Luftfahrt. Der Forschungsschwerpunkt des Zentrums sind Systeme und Zukunftskonzepte sowie integrierte Systeme in umfassenden, interdisziplinären Forschungsaktivitäten.

### Akademische Partnerschaften

EADS betrachtet seine Verbindung zur akademischen Welt als ein vorrangiges Ziel und entwickelt diese Beziehungen mit allem Nachdruck durch Verstärkung der Kooperation mit universitären Forschungslaboratorien, mittels einer intensiveren und zielgerichteteren Zusammenarbeit. Aus diesem Grund hat CRC Frankreich im Jahr 2005 eine gemeinsame Struktur aufgebaut mit mehreren renommierten französischen akademischen Partnern aufgebaut.

INNO'CAMPUS wurde an der berühmten École Normale Supérieure (ENS) de Cachan, in der Nähe von Paris, ins Leben gerufen, um die bestehende Partnerschaft durch Mitarbeit von EADS-Forschern in den Forschungslaboratorien von ENS die Möglichkeit für Studenten, die CRC-Einrichtungen nutzen und durch gemeinsam abgehaltene Seminare und Workshops über Konstruktionssimulation und -verhalten. Zusätzlich wurde eine Professur für *Advanced Computational Structural Mechanics* bei der ENS

eingerrichtet, die mit Mitteln aus der EADS-Unternehmensstiftung für Forschung finanziert wird.

Der TECHNO'CAMPUS wurde zusammen mit Airbus und vier Technischen Hochschulen in Nantes gegründet: der *École Centrale, École des Mines, Polytech & ICAM*. Aufgrund des hohen wissenschaftlichen Niveaus der öffentlichen Forschung in der Nähe der beiden Airbus-Produktionsstätten wurde dieser Standort gewählt. TECHNO'CAMPUS wird durch den französischen Staat, die Region der Loire sowie die Stadt Nantes aktiv unterstützt. Auf dem TECHNO'CAMPUS kommen Studenten, Forscher und Ingenieure von Schulen, CRC und Airbus zusammen, um an Gemeinschaftsprojekten bei der Erforschung der thermoplastischen Verbundstofftechnologie zu arbeiten und spezielle zerstörungsfreie Prüfmethoden zu entwickeln.

### 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. 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.

#### Richtlinien

- “ – Einer der bedeutendsten Vermögenswerte von 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 Management des IP bei EADS obliegt einem IP-Committee, das von der Zentrale geleitet wird. Führungskräfte, die für das IP in diesen Committees bei den Hauptniederlassungen verantwortlich sind, bilden dieses Komitee.

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 EADS unterstützt ebenso das Training für IP-Angelegenheiten. Beim Training an der *Corporate Business Academy* („CBA“) wird zum Beispiel ein ganzer Tag für IP-Belange eingeplant.

Jede der Tochtergesellschaften der EADS-Gruppe verfügt über IP, das geschäftsspezifisch ist und 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 zentralisiert und 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 den strategischen Ländern erstellt wurde.

Des Weiteren stellt EADS sicher, dass die zum Schutz der Vertraulichkeit des IP der EADS-Gruppe erforderlichen Verfahren angewendet werden, die auch vertraglich gewährleisten, dass die Rechte Dritter geschützt werden (im Fall von Joint Ventures). Die Vertragsbedingungen für Lieferanten werden gegenwärtig verschärft und jeweils angepasst, soweit es um Geschäfte mit Ländern geht, in denen es weniger strenge IP-Gesetze gibt. Die Beschaffungsstrategie umfasst zudem, Verträge in einzelne Teile zu segmentieren, um das Risiko der Industriespionage und Fälschung zu reduzieren.

## 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 2005 bestand das EADS-IP-Portfolio aus etwa 4.900 Erfindungen (ca. 4.400 im Jahr 2004), die durch mehr als 15.000 Patente in der ganzen Welt geschützt werden.

	31. Dezember 2005	31. Dezember 2004
Neue Erfindungen eingereicht (einige davon sind durch verschiedene Patente geschützt)	586	521
EADS-Patentportfolio	15.036	13.515

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. Die Beschaffungsstrategie soll der Umsetzung dieser Vision dienen.

### 2.2.3.1 Richtlinien

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

### 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 von EADS, einen normalen EADS-Vertrag pro Lieferanten zu verwenden.

- Das Verfahren zur **Lieferantenbewertung und dessen Weiterentwicklung** von EADS 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 Entwicklung involviert und einbezogen werden.
- Sowohl die **Geschäftsrisiken** wie auch die **sich bietenden Möglichkeiten** sollten mit dem Lieferanten geteilt werden. Die Beschaffungsrichtlinien der EADS-Geschäftseinheiten befassen sich mit allen typischen Risikoarten und machen Vorschläge, wie diese in Verträgen der EADS gehandhabt werden sollen. Die Beschaffungsrichtlinien legen auch Prinzipien und Richtlinien für Geschäfte mit aktuellen und künftigen Lieferanten fest. Diese Richtlinien geben vor, wie Partnerschafts-Beziehungen im Interesse aller Beteiligten fair gehandhabt werden müssen und wie Streitigkeiten professionell beigelegt werden, und zwar so schnell wie möglich und gemäß den Partnerschaftsverträgen.

### Beschaffungsnetzwerk

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

Die fünf Chief Procurement Officers der Geschäftsbereiche von EADS bilden den *Chief Procurement Officers Council* („CPOC“) unter dem Vorsitz des Chief Procurement Officer von EADS. Dieser Ausschuss wurde 2005 gegründet und ist verantwortlich für die Implementierung der Beschaffungsstrategie von EADS.

**Das Procurement Directors Board** (seit 2000) besteht aus den Procurement Directors der Geschäftsbereiche und Geschäftseinheiten und den Mitgliedern des Corporate Sourcing Team und ist eine Plattform zum Austausch von Informationen, Erfahrung und zur Verbreitung der EADS-Beschaffungsstrategie.

Eine der ersten Entscheidungen, die das CPOC Anfang 2006 getroffen hat, bezog sich auf die Bildung eines CSR-Netzwerkes für Beschaffung, das vom EADS Corporate Sourcing mit dem Ziel geleitet wird, die EADS CSR-Beschaffungs politik im Einklang mit dem EADS-Verhaltenskodex zu vereinfachen. Das CSR-Netzwerk Beschaffung wird einen Flow-Down der CSR-Beschaffungspolitik für alle Lieferanten organisieren und die im Zusammenhang mit der Prüfung der Lieferantenleistungen durchzuführenden Maßnahmen koordinieren.

Darüber hinaus hat das Executive Committee von EADS Mitte 2005 beschlossen, eine neue Struktur in der Beschaffungsorganisation zu implementieren, um die globale Entwicklung der Gruppe zu unterstützen. Diese neue Struktur mit dem Namen globales Beschaffungsnetzwerk (*Global Sourcing Network*) schließt *Country Sourcing Officers* („CSOs“) ein, beginnend mit China, Russland und Indien. Weitere Ausweitungen werden dort folgen, wo immer das EADS-Beschaffungsvolumen angesteigt ist.

Diese CSOs spielen eine aktive Rolle bei der Einhaltung der CSR-Normen durch die EADS-Lieferanten in den jeweiligen Regionen.

### 2.2.3.3 Durchführung und Best Practices

#### Beschaffungskontext 2005

Da zwei Drittel der Erträge der EADS von externen Lieferanten abhängig sind, ist ein effektives und effizientes Relationship Management im Hinblick auf die Lieferanten ein wichtiger Faktor für den Erfolg der EADS. Hierbei konzentriert sich die EADS auf ihre Hauptlieferanten. Die 50 wichtigsten Lieferanten decken bereits 43% des

Beschaffungsvolumens und die wichtigsten 250 Lieferanten decken 75% des Geschäfts.

Komplexe Systeme und Ausrüstungen stellen 45% des Beschaffungsumfangs der EADS dar. Strukturen-, material- und produktbezogene Dienstleistungen machen 36% aus, die nicht produktbezogene Materialbeschaffung beläuft sich auf 21%.

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 € 40 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.

Die meisten EADS-Lieferanten befinden sich derzeit in der EU (ca. 75%) und Nordamerika (23%), 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 von EADS ist, das globale Beschaffungsvolumen in den Ländern zu steigern, in denen die bestehende Bestimmungen keine Berücksichtigung der EADS-CSR-Anforderungen vorsehen, müssen Lieferantenverträge in diesen Ländern umfangreicher ausgestaltet werden. Daher ist EADS einerseits bemüht, CSR-Anforderungen zusätzlich in Lieferantenverträge zu integrieren, andererseits veranstaltet EADS CSR-Leistungsmessungen für Lieferanten.

### Konditionen in Beschaffungsverträgen in Verbindung mit CSR

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

# Corporate Social Responsibility

## 2.2 Nachhaltiges Wachstum

Umwelt geschärft wird; und (3) dass umweltfreundliche Technologien entwickelt und eingesetzt werden.“ Die Empfehlungen an Einkäufer verweisen ebenfalls darauf, dass von EADS sichergestellt werden sollte, dass Lieferanten die internationalen Normen wie ISO 14000 oder EMAS (Eco-Management und Audit-Schema) erfüllen.

Insbesondere wird in Bezug auf die Einhaltung der ethischen Normen empfohlen, dass der Vertrag die für 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.

### Key Performance Indikatoren

Alle unten angegebenen Zahlen wurden mit Hilfe der neuen Euro- und US-Dollar-Wechselkurse berechnet. Zahlen aus vorhergehenden Jahren wurden erneut berechnet (2005: 1.2441; 2004: 1.2438; und 2003: 1.1304).

Beschaffungsvolumen: Kostenübersicht pro Land für die größten 10 Länder	2005	2004	2003
	In Prozent der Gesamtsumme Beschaffungsvolumen	In Prozent vom gesamten Beschaffungsvolumen	In Prozent vom gesamten Beschaffungsvolumen
Frankreich	31%	31%	30%
Deutschland	22%	23%	25%
Vereinigte Staaten	22%	21%	21%
Vereinigtes Königreich	12%	12%	12%
Spanien	4%	4%	4%
Italien	1%	2%	2%
Niederlande	1%	1%	2%
Belgien	1%	1%	1%
Kanada	1%	1%	1%
Schweiz	1%	1%	1%

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

Bedeutung der Beschaffung außerhalb von EADS	2005	2004	2003
	In Prozent der Erlöse	In Prozent der Erlöse	In Prozent der Erlöse
	70%	63%	65%

Der wertmäßige Anstieg der Beschaffung wird hauptsächlich durch den Hochlauf der Fertigung des A380 beeinflusst, mit der vor den A380-Lieferungen begonnen wurde, wodurch zeitweise die Beschaffungskosten im Vergleich zu den Verkaufserlösen stiegen.

Geografische Verteilung der Einkäufe	2005	2004	2003
	In Prozent der Gesamteinkäufe	In Prozent der Gesamteinkäufe	In Prozent der Gesamteinkäufe
Europa	75%	77%	74%
Nordamerika	23%	21%	24%
Übrige Welt	2%	2%	2%

Anwendungsbereich: EADS.

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

## 2.3 Umweltschutz

Die Umweltschutzrichtlinien der EADS befassen sich mit allen Phasen des Lebenszyklus' eines Produkts, vom Entwurf und Design über die Herstellung und die Produktbetreuung bis hin zu den Umwelteinwirkungen der EADS-Standorte. Die EADS will sicherstellen, dass all ihre Geschäftseinheiten die Gesetze und Vorschriften der jeweiligen Länder einhalten, in denen sie tätig sind. Die EADS ist zahlreichen

nationalen, regionalen und lokalen Umweltgesetzen und -vorschriften, aber auch den Umweltgesetzen und -vorschriften der EU unterworfen. Diese Vorschriften regeln Emissionen in die Umwelt, in Oberflächengewässer und in das Grundwasser sowie die Entsorgung und Wiederaufbereitung von Abfallstoffen.

### 2.3.1 Richtlinien

#### **“Reduzierung der Umwelteinflüsse der EADS-Tätigkeiten**

- Die EADS ist sich der Auswirkungen vollkommen bewusst, die ihre Aktivitäten auf die Umwelt haben, und ist daher der Auffassung, dass die Überwachung und Reduzierung dieser Auswirkungen für ihre Aktivitäten in Bezug auf ihre Verantwortung in der Gesellschaft (CSR) von grundlegender Bedeutung sind.
- Die EADS verpflichtet sich zur kontinuierlichen Verringerung der Umweltbelastungen, und zwar über ihre bloße rechtlichen Verpflichtungen hinaus. Es ist die Aufgabe der Tochtergesellschaften und Standorte der EADS, sicherzustellen, dass alle Gesetze und Vorschriften der Länder, in

denen sie tätig sind, eingehalten werden. Die EADS-Gruppe fördert die Umweltzertifizierung ihrer Herstellungsverfahren.

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

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

### 2.3.2 Organisation

Die Berücksichtigung von Umweltaspekten im Rahmen der Konzerntätigkeit fällt traditionell in den Verantwortungsbereich der Geschäftseinheiten und Standorte. Jede Geschäftstätigkeit der EADS wird von den Behörden streng kontrolliert und geprüft, sowohl hinsichtlich des Herstellungsprozesses als auch der Produktzertifikation. Darüber hinaus sind Umweltkriterien Teil der von den Kunden der EADS verlangten Produkteigenschaften.

Das Umweltberichtswesen wird derzeit vom CQO durchgeführt. Es ist jedoch eine verstärkte Koordination auf Unternehmensebene erforderlich. Es wurden bereits einige Schritte unternommen, um die periodische Verfolgung von Leistungen der Gruppe im Umweltschutz zu implementieren und den Austausch von Best Practice sowie die Verbreitung relevanter europäischer und nationaler Informationen innerhalb der Gruppe zu intensivieren. Diese Informationen basieren auf Netzwerken, die bereits in den Gründungsun-

ternehmen der EADS bestehen. Um die Effizienz der Umweltpolitik zu steigern und einen Ausblick zu ermöglichen, plant EADS den Einsatz von dafür vorgesehenen Netzwerken, bei denen entweder der Prozess oder das Produkt im Mittelpunkt steht. Diese Methode muss insgesamt validiert werden.

EADS beteiligt sich an Umweltschutzgruppen von Industrieorganisationen wie GIFAS in Frankreich, Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie („BDLI“) in Deutschland und der SBAC im Vereinigten Königreich. So führt zum Beispiel ein Airbus-Vertreter den Vorsitz im Umweltausschuss der GIFAS. Die EADS und Eurocopter

sind ebenfalls in diesem Ausschuss vertreten. Im Jahr 2005 hat der Ausschuss ein rechtlich-regulatives Beobachtungssystem zum Wohle des Berufsstandes definiert und implementiert.

Auf europäischer Ebene führt Airbus den Vorsitz im Umweltausschuss der ASD (Aeronautic Space and Defence Industries Association of Europe).

Auf internationaler Ebene wird der Umweltschutzausschuss der ICCAIA (International Coordination Council for Aerospace Industries Association), bei dem ASD das europäische Mitglied ist, seit 2004 und bis 2007 von Airbus geführt.

### 2.3.3 Durchführung und Best Practices

#### Standort-Zertifizierung und -Registrierung

EADS strebt für seine Industriestandorte eine Umweltzertifizierung an. Zum 31. Dezember 2005 waren 29 Standorte entweder durch ISO 14001 zertifiziert oder durch EMAS registriert, was einem Anteil von 42% der gesamten EADS-Belegschaft entspricht.

Airbus hat sich zum Ziel gesetzt, bis Ende 2006 die internationale Umweltzertifizierung ISO 14001 für seine gesamte Organisation zu erreichen. Bis zum Ende des Jahres 2005 waren nur noch zwei europäische Standorte, Hamburg und Toulouse, mit der ISO 14001 zu zertifizieren, wie es im Implementierungsplan von Airbus terminiert war. Diese Projekte sollten bis April 2006 abgeschlossen sein, so dass das vorherige Verhältnis von 42% auf 64% steigt. Standort-Compliance ist nur ein Teil der gesamten Unternehmenszertifizierung. Durch diesen kontinuierlichen Verbesserungsprozess stärkt Airbus sein ökologisches Fachwissen an allen Standorten und in allen Funktionen und weitet seine standortorientierten Umweltnetzwerke aus. Umweltexperten sind mit Prüfungen und Verbesserungen aller Umweltpunkte in allen Bereichen der Airbus-Geschäfte beauftragt. Diese Experten spielen eine entscheidende Rolle im Zertifizierungsprozess, einschließlich der „Umweltanalyse“ von Airbus-Produkten. Die im Jahr 2006 begonnene Produktzertifizierung ist das andere wesentliche Element auf dem Weg zur Zertifizierung des gesamten Airbus-Unternehmens.

Im Dezember 2005 hat EADS SPACE Transportation ebenfalls entschieden, die Zertifizierung nach ISO 14001 seines französischen Standortes bis zum Ende 2006 anzuvizzierenden und damit der erfolgreichen Neu-Zertifizierung seiner deutschen Standorte im Jahr 2005 zu folgen.

Gleiches gilt für ASTRIUM: Neu-Zertifizierung der deutschen und britischen Standorte im Jahr 2005 und geplante Zertifizierung des französischen Standortes (Toulouse) für April 2006.

#### Standort- und produktorientiertes Umweltmanagementsystem (SPOEMS)

Während die klassische ISO 14001 nur eine standortabhängige Zertifizierung darstellt, hat sich Airbus mit mehreren anderen Organisationen (Handelskammer, nationale Wirtschaftsverbände, EADS Deutschland,...) zusammenschlossen, um die Richtlinien für eine Umweltzertifizierung sowohl für die STANDORTE als auch für PRODUKTE während der Lebenszyklusphase (Produktionsstandorte sind nur ein Aspekt dieses Lebenszyklus) zu erstellen. Diese Methode wird Airbus neben anderen Organisationen helfen, die von seinen Produkten während ihrer gesamten Lebensdauer ausgehende Umweltbeeinflussung systematisch zu bewerten und Verbesserungen auf der frühesten Entwicklungsstufe vorzusehen. SPOEMS wurde von der Europäischen Union für ihr „LIFE“-Programm ausgewählt.

## Abfallrecycling

Angetrieben durch die ISO 14001 Zertifizierungen wurden von den Geschäftseinheiten viele lokale Initiativen zum Abfallrecycling aufgegriffen, die über die Anforderungen für die Zertifizierung hinausgehen (Erkennung, Trennung, Entsorgung). Ein Beispiel von Astrium, Großbritannien: Einführung von zwei Abfallrecycling-Linien: eine für Glas und eine für Papier.

## Klimawandel

Die von EADS ausgeübten Tätigkeiten wirken sich sehr gering auf die Treibhausgasemissionen aus. Der Energieverbrauch bei EADS entsteht hauptsächlich durch Heizen und Beleuchtung (Büros, Verwaltungsgebäude, Produktionsstätten etc.).

Ein potentiell Risiko durch den Klimawandel sind 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 vorzunehmen.

Im Jahr 2005 war EADS **Teilnehmer beim G8-Gipfel zum Klimawandel**, der von Tony Blair für die Aktionen nach dem Kyoto-Protokoll geleitet wurde. In diesem Kontext bereitet die Initiative GMES (*Global Monitoring for Environment and Security*) die Definition eines satellitenbasierten Systems vor, mit dem die globalen Treibhausgasemissionen überwacht werden können.

Ein weiteres Beispiel ist **ATR**, welche die *Green Policy* auch auf die Konstruktion ihrer Flugzeuge anwendet. Die ATR Flugzeuge gelten dank ihrer hochentwickelten Triebwerkstechnologie und ihren hochwirksamen Propellern als die am meisten Treibstoff sparenden Flugzeuge ihrer Klasse. Geringe Motoremissionen sind im wesentlichen das Ergebnis eines niedrigen Treibstoffverbrauchs. Auf Routen mit einem Aktionsradius von 200 nautischen Meilen ist der Treibstoffverbrauch des ATR 72-500 pro Passagier bis zu 15% geringer als bei einem typischen europäischen Auto. Die damit im Zusammenhang stehenden Gasemissionen pro Passagier in Bezug auf den CO-Austoß (Kohlenmonoxid) sind 15mal geringer als die eines Autos und vergleichbar mit den

Werten eines Zugs. In Bezug auf Stickstoffoxid sind beim ATR dreimal weniger Schadstoffe als bei einem Auto und 40% weniger als bei der Eisenbahn zu verzeichnen. Alle diese Faktoren machen das ATR zu einem umweltfreundlichen Flugzeug, das weniger zum Treibhauseffekt beiträgt als die meisten anderen Transportmittel.

Die Angleichung umweltrelevanter Ziele (Verminderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen) an wirtschaftliche Ziele (Treibstoffeinsparung) ist die Ursache für viele lokale Initiativen, wie die Installation eines energiesparender Motor bei **Astrium** Großbritannien oder die Leistungsverbesserung in den Reinräumen für die Satelliten-Montage bei Astrium in Deutschland. Ein anderes Beispiel ist die Installation eines photovoltaischen Solarstroms mit einer Höchstleistung von 98,6 KW, der an die öffentliche Stromversorgung angeschlossen ist und auf dem Dach eines neuen Bürogebäudes von Airbus Spain steht.

## Richtlinie zur Einschränkung des Gebrauchs von gefährlichen Substanzen (RoHS)

Ein wichtiges Thema des Jahres 2005 betraf den Produktlebenszyklus durch den Übergang zu bleifreier Elektronik in der Luftfahrt. Dies ist speziell auf die europäische RoHS-Richtlinie zurückzuführen, die den Gebrauch von sechs gefährlichen Materialien (Blei, hexavalentem Chrom, Quecksilber, Cadmium, PBB und PBDE) in elektrischen und elektronischen Geräten einschränkt und so zu notwendigen Substitutionen führt. Diese Substitutionen sind für den Einsatz in der Luftfahrt aufgrund der Dauer des Produktlebenszyklus und der strengen Sicherheitsbestimmungen schwierig; die Einführung von Ersatzsubstanzen hat zusätzliche Tests und Zertifizierungen erforderlich gemacht. Als Folge davon hat die Europäische Kommission akzeptiert, dass „Ausrüstungen, die die genannten Substanzen enthalten und die speziell für den Einbau in Flugzeugen, Schiffen oder anderen Transportmitteln entwickelt wurden, außerhalb des Anwendungsbereichs der RoHS-Richtlinie liegen“. Auch die Produkte für Verteidigung liegen außerhalb des Anwendungsbereichs der RoHS.

Im Jahr 2004 hat EADS ein spezielles Netzwerk im Hinblick auf RoHS/Elektrische Abfallprodukte und Elektronische Ausrüstungen („WEEE“) installiert, das von CQO geleitet wird. Ein früherer Schwerpunkt der EADS war der Ersatz von Blei. Ein Positionspapier wurde im Juli erstellt, das an

die Lieferkette und die Ingenieure weitergegeben wurde. Normen, die derzeit in Vorbereitung sind, um Richtlinien für die globale Luftfahrtindustrie beim Übergang zu bleifreier Produktion zu etablieren, berücksichtigen die umweltrelevanten Erfordernisse, das Löten mit Blei zu verbieten und sicherheits- und zuverlässigkeitsgeprüfte bleifreie Lösungen zu favorisieren.

EADS und viele ihrer Geschäftseinheiten (Airbus, MBDA, Defence Electronics, Space Transportation) sind am LEAP-Konsortium (bleifreie Elektronik in Luftfahrtprojekten) beteiligt, das diese Normen vorbereitet. Darüber hinaus haben EADS und Boeing entschieden, in Teamarbeit die Schwierigkeiten bei diesem Übergang durch gemeinsame technische Lösungen zu überwinden und bei den Validierungstestprotokollen und den Regeln des Konfigurationsmanagements, die in der gesamten Luft- und Raumfahrtindustrie und ihrer Lieferkette in den kommenden Jahren umgesetzt werden, zusammenzuarbeiten.

Entsprechende IT-Tools werden gegenwärtig implementiert (Verteidigungsstandort ULM), TOT-Race und Management gefährlicher Substanzen, wie Blei, von der Lieferung bis zur Entsorgung).

### Flugzeug-Demontage und -Recycling

Die Lebensdauer eines Flugzeugs beträgt ca. 30 Jahre. Das bedeutet, dass die ersten Airbus-Flugzeugmodelle jetzt dabei

sind das Ende ihres Lebenszyklus zu erreichen. Man geht davon aus, dass ungefähr 200 Flugzeuge pro Jahr in den nächsten zwanzig Jahren vom weltweiten Markt genommen werden. Bis jetzt wurden alte Flugzeuge in Hangars gelagert oder in nicht umweltverträglicher Form demontiert. Airbus hat ein Konsortium mit EADS CRC, Sogerma, Sita (einem Entsorgungsunternehmen) sowie der *Préfecture des Hautes-Pyrénées* geschaffen, das sich mit der Demontage und dem Recycling alter Flugzeuge befasst. Dieses € 2,4 Mio teure Projekt PAMELA (*Process for Advanced Management of End of Life Aircraft*) wurde 2005 genehmigt. Ein speziell dafür eingerichtetes Zentrum wird am Flughafen von Tarbes entstehen, wo die Abläufe zur Außerdienststellung und zum Recycling der Flugzeuge unter sicheren und umweltfreundlichen Bedingungen getestet werden. Mit diesem Projekt soll demonstriert werden, dass 85–95% der Flugzeugkomponenten recycelt, wiederverwendet und rückgewonnen werden können. Es gibt EADS auch die Möglichkeit, weitere umweltrelevante europäische Bestimmungen zum Abfallrecycling vorwegzunehmen. Das erste demontierte Flugzeug wird ein Airbus A300 eines türkischen Unternehmens sein. Seine Demontage wird 20 Monate dauern. Es wird erwartet, dass Pamela darüber hinaus bis zu 100 Arbeitsplätze in den nächsten Jahren schaffen wird.

**Weitere Berichte:** Airbus veröffentlicht alle zwei Jahre einen Umweltbericht, der über die Webseite [www.airbus.com](http://www.airbus.com) abgerufen werden kann. Der vierte Umweltbericht von Airbus wird im Juni 2006 veröffentlicht.

	2005
ISO 14001 Zertifizierung/EMAS-Registrierung – Liste der Standorte, die über eine Zertifizierung verfügen	29
Anzahl der Standorte, die über die EU-ETS-Zertifizierung verfügen	11
CO <sub>2</sub> -Emissionen insgesamt (in Tonnen)	309.000
CO <sub>2</sub> -Emissionen insgesamt, gemäß Erklärung nach EU ETS. (in Tonnen)	153.000
Direkter Energieverbrauch, segmentiert nach Primärquelle (in MWh)	2.850.000
Emissionen von leichtflüchtigen organischen Komponenten (in Tonnen)	3.500
Wasserverbrauch insgesamt (in m <sup>3</sup> )	4.100.000
Menge des Wasserabflusses insgesamt (in m <sup>3</sup> )	2.100.000
Produktion gefährlicher Abfallstoffe insgesamt (in Tonnen)	40.400
Produktion nicht gefährlicher Abfallstoffe insgesamt (in Tonnen)	65.000

Anwendungsbereich: Umfasst 80% des EADS-Personals, Daten für 2005 zusammengestellt aus verfügbarem Datenmaterial, Definitionen müssen auf die verschiedenen Länder abgestimmt werden, in denen EADS geschäftlich tätig ist. Bis auf die Angabe der Standorte sind alle Zahlen gerundet.

## 2.4 Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern

Der Hauptauftrag des Personalwesens der Gruppe ist es zu gewährleisten, dass die EADS als integrierter Konzern Weltklasse-Mitarbeiter anzieht, entwickelt und halten kann. Das Personalwesen fördert auch die kontinuierliche Integration und Internationalisierung der Gruppe und arbeitet in allen Strukturen und Geschäftsbereichen der Organisation am Aufbau eines Gemeinschaftsgefühls. Die kontinuierliche Verbesserung von Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ist auch eines der ersten Anliegen der EADS-Gruppe.

Die Implementierung der HR-Richtlinien der Gruppe basiert auf verschiedenen wichtigen Prinzipien, wie Chancengleichheit, Sicherheit am Arbeitsplatz, Angebot von Trainingsmaßnahmen und Führen eines vorausschauenden sozialen Dialogs.

Die globalen Normen und Prinzipien von EADS für soziale, ethische und rechtliche Belange sind im Verhaltenskodex niedergeschrieben und in der Internationalen Rahmenvereinbarung (International framework agreement – IFA) durch den Europäischen Betriebsrat im Juni 2005 unterzeichnet worden.

### 2.4.1 Information der Arbeitskräfte und Organisation der Arbeit

Zum 31. Dezember 2005 betrug die Anzahl der bei EADS Beschäftigten 113.210. Sie wuchs weltweit um 2,3% im Vergleich zu 2004, wobei ein höherer Anstieg bei Airbus und Eurocopter zu verzeichnen ist.

2005 waren 98% der Belegschaft festangestellte Mitarbeiter. Je nach Land und Unternehmenshierarchie liegt die durchschnittliche Arbeitszeit bei 35 bis 40 Stunden pro Woche.

Im Jahr 2005 gab es bei der EADS 7.843 (2004 4.952) Neueinstellungen, davon 4.018 bei Airbus. Gleichzeitig haben 5.471 Beschäftigte die EADS verlassen (im Vergleich zu 4.108 in 2004).

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

#### 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, LFK), sind auf derselben proportionalen Grundlage in den Tabellen enthalten.

Die Zahlen für 2004 und 2003 wurde angeglichen, um die neue Organisationsstruktur, die 2005 implementiert wurde, aufzuzeigen. „Andere Geschäfte“ beinhalten EADS Sogerma, EADS Socata und ATR.

<b>EADS-Angestellte nach Geschäftsbereich</b>	<b>31. Dezember 2005</b>	<b>31. Dezember 2004</b>	<b>31. Dezember 2003</b>
Airbus	54.721	51.959	49.520
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	23.237	24.268	24.844
Eurocopter	12.755	11.850	11.543
Militärische Transportflugzeuge	3.976	3.856	3.428
Raumfahrt	10.985	11.053	11.991
Zentrale, Forschungszentrum und andere Geschäfte	7.536	7.676	7.809
<b>Summe EADS</b>	<b>113.210</b>	<b>110.662</b>	<b>109.135</b>

## Corporate Social Responsibility

### 2.4 Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern

EADS-Mitarbeiter nach geografischer Region	31. Dezember 2005		31. Dezember 2004		31. Dezember 2003	
	Betrag	In Prozent	Betrag	In Prozent	Betrag	In Prozent
Frankreich	43.286	38,2%	42.807	38,7%	42.858	39,3%
Deutschland	41.438	36,6%	40.325	36,4%	41.103	37,7%
Spanien	8.710	7,7%	8.435	7,6%	8.063	7,4%
Vereinigtes Königreich	14.297	12,6%	14.045	12,7%	13.125	12,0%
Italien	729	0,7%	734	0,7%	682	0,6%
Vereinigte Staaten	1.877**	1,7%	2.166	2,0%	1.851***	1,7%
Andere Länder*	2.873	2,5%	2.150	1,9%	1.453****	1,3%
<b>Summe EADS</b>	<b>113.210</b>	<b>100%</b>	<b>110.662</b>	<b>100,0%</b>	<b>109.135</b>	<b>100,0%</b>

(\*) Die Zahlen aus „Andere Länder“ beinhalten Beschäftigte aus 13 Ländern.

(\*\*) Dieser Rückgang ist hauptsächlich auf die Veräußerung von EADS Telecom und EADS Aereoframe Services zurückzuführen.

(\*\*\*) Die früheren Zahlen (2.554) betrafen Nord-, Mittel- und Südamerika (USA, Kanada, Mexiko und Brasilien).

(\*\*\*\*) Die früheren Zahlen (750) beinhalten nicht Kanada, Mexiko und Brasilien.

Zeitverträge	2005	2004
	In Prozent	In Prozent
Frankreich	4%	3,7%
Deutschland	3,2%	3,2%
Spanien	0,0%	0,02%
Vereinigtes Königreich	1,4%	0,82%
Vereinigte Staaten	0,1%	0,0%
Andere Länder*	NA	1,3%
<b>Summe EADS</b>	<b>3,2%</b>	<b>2,87%</b>

## 2.4.2 Organisation des Personalwesens

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

Das unternehmenseigene HR-Team arbeitet weltweit als strategischer Anführer für HR-Angelegenheiten und in enger Zusammenarbeit mit den Geschäftsbereichen und Geschäftseinheiten, die operationaler HR-Verantwortung für die meisten Angestellten, außer für das Top-Management der einzelnen Geschäftseinheiten, das unter operationaler HR-Unternehmensverantwortung steht.

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 vier Abteilungen das globale EADS-Personalmanagement: Planung und Richtlinien, Bezahlung und Sonderleistungen, *Corporate Business Academy* („CBA“) und Managemententwicklung. Sie sind 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, etc.;

- Organisation und Durchführung von Schulungen für alle leitenden Angestellten sowie für potenzielle, künftige Führungskräfte mithilfe der CBA und Koordination der

Schulungsmaßnahmen für alle Angestellten innerhalb der Gruppe; und

- 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

#### 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 Management von Gesundheit und Sicherheit obliegt im Wesentlichen den jeweiligen Standorten entsprechend der anwendbaren nationalen Vorschriften.

Es wurden jedoch einige Gesundheits- und Sicherheitsindikatoren auf der Ebene von Geschäftsbereichen aufgestellt, die hauptsächlich Aussagen über betriebliche Unfälle machen.

Als Beispiel für die Durchführung der Gruppe kann das Auftreten und der Schweregrad von berichteten Unfällen (betriebliche Unfälle mit Krankheitstagen und Abwesenheit von mehr als 3 Tagen) gelten, die bei Airbus registriert wurden und zwischen 2004 und 2005 deutlich gesunken sind, während die Flugzeuglieferungen anstiegen.

Airbus	Auftreten von Unfällen		Schweregrad von Unfällen	
	2005	2004	2005	2004
	12.61	13.18	0.184	0.236

Anlässlich der Vogelgrippe seit dem letzten Halbjahr des Jahres 2005 wurden die Gesundheits- und Sicherheitskoordinatoren der Geschäftseinheiten und Länder aufgerufen, auf Unternehmensebene den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation zu folgen und allen im Ausland lebenden Personen und Reisenden mit Rat zur Seite zu stehen.

### 2.4.3.2 Die Sorge für EADS-Mitarbeiter und das EADS-Know-how

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

#### Organisation und Durchführung

Die EADS hat Sicherheitsrichtlinien zur Verbesserung der Sicherheit ihrer Angestellten und zum Schutz des Fachwissens der EADS aufgestellt. Ein Sicherheitsausschuss wurde gebildet. Er besteht aus den führenden Sicherheitsbeauftragten der jeweiligen Länder, welche 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 empfindliche Bereiche gelten, richtet sich nach den nationalen Vorschriften und den Richtlinien der Gesellschaft.

Globale Sicherheitsaktionen, die 2005 initiiert wurden, werden im Hinblick auf die Sicherheit von EADS-Angestellten in Hochrisiko-Ländern und die Sicherheit der ausländischen EADS-Niederlassungen weiterentwickelt.

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 können Mitarbeiter in Übereinstimmung mit den Sicherheitsrichtlinien der Gruppe arbeiten, wo immer und wann immer dies für die Implementierung von z. B. Secured Nomad IT Solutions, die Mobilität und geschäftliche Reaktion bei absoluter Vertraulichkeit erforderlich ist.

#### 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 Reli-

gion, 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 Verhaltenskodex der Gruppe und in der „Internationalen Rahmenvereinbarung“, die mit dem Europäischen Betriebsrat unterzeichnet wurde, verzeichnet.

Die folgenden Beispiele illustrieren die Implementierung dieser Prinzipien:

##### Nationalitäten

Unter den Mitarbeitern von EADS sind weltweit mehr als 15 Nationalitäten.

##### Weibliche/männliche Mitarbeiter/innen

Der Anteil an weiblichen Mitarbeiterinnen in der Gruppe betrug im Jahr 2005 etwa 15%. Im Jahr 2005 erhöhte er sich leicht im Vergleich zu 2004. Der prozentuale Anstieg bei Frauen wurde in den Bereichen festgestellt, in denen der Anteil am niedrigsten war.

Zum 31. Dezember 2005 waren 12% der leitenden Angestellten und Führungskräfte bei EADS Frauen.

Frauen bei EADS	31. Dezember 2005	31. Dezember 2004
	In Prozent	In Prozent
Airbus	12,7%	12,4%
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	18,7%	18,9%
Eurocopter	12,6%	12,3%
Militärische Transportflugzeuge	12,6%	12,1%
Raumfahrt	19,2%	19,4%
Zentrale, Forschungszentrum und andere Geschäfte	15,7%	15,4%
<b>Summe EADS</b>	<b>15%</b>	<b>14,8%</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 EADS, ein attraktiver Arbeitgeber für Frauen ist.

Seit dem 1. Januar 2004 wurden die Geschäftseinheiten jedes Quartal aufgefordert, einen Bericht über ihren Erfolg im Hinblick auf die Neueinstellung von Frauen abzuliefern. Die CBA hat auch Schulungsziele definiert, die mit dem Beschäftigungsziel in Einklang stehen.

Die Neueinstellung von Frauen betrug im Jahr 2005 20,5% aller Personaleinstellungen (18,8% in 2004), wodurch das Ziel der Gruppe erreicht wurde. Die Geschäftsbereiche Defence & Security Systems und Eurocopter ebenso wie das Forschungszentrum von EADS sind auf diesem Gebiet wegweisend.

Seit 2004 hat sich 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 EADS im Jahr 2005 zum zweiten Mal den **Irène Joliot Curie-Preis** (siehe „2.2.2 Förderung und Schutz von Innovationen – Kapitel Innovation“).

Darüber hinaus ist 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 anderen Initiativen gehört in Deutschland die Organisation eines „**Girls' Day**“, eines Tags der offenen Tür für Mädchen an deutschen EADS-Standorten, bei dem diese mehr über den Beruf des Ingenieurs erfahren können. In Frankreich nimmt EADS an der Initiative „**Sie bewegen sich**“ („*Elles bougent*“) teil. Unter der Leitung wichtiger französischer Universitäten für Ingenieurwesen (ENSAM, ESTACA) zusammen mit Schlüsselpersonlichkeiten aus der Transportindustrie (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, durch Werksbesichtigungen, Konferenzen u.ä. für komplexe Technologien Interesse zu wecken.

Schließlich fand bei der Verfolgung dieser Gesamtstrategie im Juli 2005 ein Treffen mit Teilnehmerinnen des **IIWE** (*International Institute for Women in Engineering*) in der EADS-Zentrale in Paris, dem EADS ST-Werk in les Mureaux und bei Eurocopter in la Courneuve statt. 80 junge Frauen nahmen an den Workshops über Vielfalt und wissenschaftliche Berufung teil.

Die EADS war ebenfalls ein strategischer Partner anlässlich des ersten „**Women's Forum for the Economy and Society**“. Dieses Forum, das im Oktober 2005 stattfand, wurde geschaffen, um die Vision, den Einfluss und die Auswirkungen von Frauen auf alle größeren wirtschaftlichen und sozialen Belange zu fördern. Es gibt Frauen die Gelegenheit, ihre Ansichten, Ideen und Lösungen zum Ausdruck zu bringen. Es zielt darauf ab, die Richtung für den Fortschritt in der Welt von Morgen zu definieren.

Die Implementierung des mit Gewerkschaften unterzeichneten Abkommens aus dem Jahr 2004 in Frankreich („*Accord sur l'égalité et la mixité professionnelle*“) wird 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.

2005 wurde EADS France und Airbus, Astrium, Eurocopter, Matra Electronique und EADS Space Transportation schließlich das „**Label Egalité**“ vom französischen Ministerium für

# Corporate Social Responsibility

## 2.4 Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern

Gleichberechtigung verliehen. Mit diesem Label werden Unternehmen ausgezeichnet, die auf eine proaktive Politik hinsichtlich Beschäftigung und Entwicklung von Frauen verweisen können.

### Altersvielfalt

Eine Gruppenvereinbarung, die sich auf die EADS-Unternehmen in Frankreich bezieht und mit Gewerkschafts-

organisationen 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 2005	31. Dezember 2004
18-25	7.179	6.812
26-35	27.303	26.081
36-45	37.127	37.544
46-55	35.358	34.565
56-65	11.229	10.984
<b>Summe EADS</b>	<b>118.196</b>	<b>115.986</b>

Konzernunternehmen werden zu 100% berücksichtigt

Durchschnittsalter der Mitarbeiter	31. Dezember 2005	31. Dezember 2004
Frankreich	41,4	41,6
Deutschland	42,2	42,1
Spanien	42,4	42,9
Vereinigtes Königreich	41,9	41,7
Vereinigte Staaten	43,9	42,4
Andere Länder	40,8	39,5
<b>Summe EADS</b>	<b>41,9</b>	<b>41,9</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

Astrium und Eurocopter haben Programme für die Wissensvermittlung eingerichtet, um die Weitergabe von Wissen der aus Altersgründen ausscheidenden Mitarbeiter sicherzustellen.

### 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

Zum Beispiel: die EADS besucht mehr als **40 Rekrutierungsveranstaltungen** pro Jahr, wie die Bonding Studententagen in Deutschland, die Polytechnique-, Centrale- und Supaero-Karriere-Messen in Frankreich, die MIT oder 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, abgehalten, die das Bild von EADS als Arbeitgeber unter den wirklichen Luftfahrtfans positiv beeinflussen und talentierte Kandidaten anziehen.

Zusätzlich zum Anstieg der Besucherzahlen durch Studenten bei der Vor-Ort-Präsenz an Universitäten organisiert EADS mehr als **60 Werksbesichtigungen** in den meisten ihrer Geschäftseinheiten.

Diese Partnerschaften unterstreichen auch die langfristige Verpflichtung von EADS, eine dauerhafte Beziehung mit allen wichtigen Universitäten oder Netzwerken wie Pegasus (Partnerschaft einer europäischen Gruppe von Luft- und Raumfahrtuniversitäten) herzustellen.

Spezielle Rekrutierungs- und **Entwicklungsprogramme** wurden auch unternehmensintern geschaffen und sollen zur kontinuierlichen Entwicklung der EADS-Belegschaft beitragen. Zusätzlich zum Young-Manager-Programm, in die junge Universitätsabsolventen aufgenommen werden, bietet EADS Entwicklungsprogramme (Financial Management Development Programme and Advanced Marketing and Sales Programme) an, das jungen Berufstätigen, die an Schlüsselbereichen wie Verkauf und Finanzen interessiert sind, offen steht.

Mit mehr als 5.000 **Praktika**, die jedes Jahr in Europa angeboten werden, bietet EADS den Studenten zusätzlich sowohl wertvolle technische und persönliche Erfahrung als auch die einzigartige Möglichkeit, einen Einblick in die Welt der Technik zu erhalten. Die meisten der von 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 EADS das **Juniors Programm** entwickelt, um mit allen EADS-Praktikanten in Kontakt zu bleiben, so dass 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.

### Entwicklung und Training

Die persönliche Entwicklung beginnt bei EADS am ersten Arbeitstag. Von da an werden verschiedene formelle und informelle Treffen auf der Ebene der Geschäftseinheiten oder des Unternehmens organisiert, wie beispielsweise die Begrüßungsveranstaltung.

Um die neuen Mitarbeiter einzubinden und zu motivieren, veranstaltet EADS jedes Jahr eine „**EADS-Begrüßungsveranstaltung**“, auf der ca. 400 neue Mitarbeiter aus allen Unternehmen willkommen geheißen werden. Unter der Leitung der Geschäftsführer bzw. Vorstandsvorsitzenden ermöglichen diese Veranstaltungen den EADS-Mitarbeitern, die Vielfalt der Gruppe zu entdecken, ihre globale Dimension vom Moment ihrer Ankunft an vollständig zu erleben und ihr eigenes Netzwerk zu errichten.

Da EADS das **technische Fachwissen** als ihren größten Aktivposten versteht, hat sie spezielle Richtlinien für Ingenieure entwickelt, die entscheidend sind für die Beibehaltung des Wettbewerbsvorteils von 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.

Personalentwicklung beinhaltet auch **Schulung**. Die Personalkosten der EADS belaufen sich pro Jahr auf etwa 4%

# Corporate Social Responsibility

## 2.4 Human Resources: Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern

der Lohnkosten (über € 150 Millionen). Die EADS schult jedes Jahr mehr als 70.000 Angestellte in 2,5 Millionen Unterrichtsstunden.

Die EADS hat im Jahr 2000 die **CBA** als ihre Unternehmensuniversität gegründet, um die derzeitigen Führungskräfte weiterzuentwickeln und die nächste Generation der Führungskräfte vorzubereiten und dass weltweite Investment in Schulungen innerhalb der EADS zu optimieren. Die CBA wird unter ihresgleichen als innovativste Unternehmensuniversität der Welt angesehen. CBA hat 2005 verschiedene Aktivitäten in Asien und USA entwickelt und umgesetzt, um neues Fachwissen, das auf Gruppenebene nachgefragt wird, zu meistern.

Im Jahr 2005 hat das Centre for Executive Education von EADS in Villepreux in der Nähe von Bordeaux mehr als 1.000 Gäste im ersten Jahr empfangen. Dieses Zentrum steht der ganzen Gruppe bei Versammlungen des Top-Managements, Bildungsveranstaltungen und Seminaren für Führungskräfte zur Verfügung.

Bei der EADS wird Aus- und Fortbildung als gemeinsame Verantwortung verstanden. Von Angestellten wird ein proaktives Verhalten in Bezug auf ihre persönliche Entwicklung erwartet, von Vorgesetzten, dass sie erkennen, wo Fortbildungsmaßnahmen nötig sind.

<b>Training</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>
Trainingsstunden pro Jahr	2.500.000*	1.200.000
Durchschnittliche Trainingsstunden/Mitarbeiter	23,0	11,8
Anzahl der Mitarbeiter in Trainingseinheiten	75.000	65.000
Kosten für Training in % der Gehälter	~3%**	~3%**

(\*) Die Stunden wurden entsprechend der verschiedenen Definitionen für Schulung pro Land festgehalten.

(\*\*) Schätzung der EADS-Gruppe..

<b>Durchschnittliche Beschäftigungszeit</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>
	<b>In Jahren</b>	<b>In Jahren</b>
Airbus	13,4	13,6
Militärische Transportflugzeuge	20,8	21,5
Eurocopter	14,2	15,1
Verteidigungs- und Sicherheitssysteme	16,7	16,5
Raumfahrt	15,0	14,9
Zentrale, Forschungszentrum und andere Geschäfte	13,3	13,0
<b>Summe EADS</b>	<b>14,6</b>	<b>14,7</b>

<b>Gliederung der Mitarbeiter nach Qualifizierung</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>
	<b>In Prozent</b>	<b>In Prozent</b>
Universität (4 Jahre und mehr)	24,0	23,9
Universität (bis zu 3 Jahren)	18,9	19,1
Höhere Berufsschule	11,3	9,5
Berufsschule	41,5	41,4
Allgemeine Schulbildung	4,3	6,1

### Mobilität

Den Angestellten der EADS wird auch eine große Auswahl an Mobilitätsmöglichkeiten geboten. Mobilität bei EADS bedeutet Mobilität bei Funktionen, Geschäftseinheiten und Abteilungen in ihren vier Heimatländern Frankreich, Deutschland, Spanien und Vereinigtes Königreich, sowie auch Beschäftigung in Regionen wie den USA oder Asien.

Zum 31. Dezember 2005 beschäftigte EADS 1.800 im Ausland lebende Mitarbeiter, davon arbeiteten 75% in einem der europäischen Länder.

### Entlohnung

Die gesamte Lohnsumme belief sich 2005 auf € 8,46 Mrd. (2004 € 7,9 Mrd.), einschließlich Mitarbeiter- und Lohnkosten, Erfolgs- und Gewinnbeteiligung, Umstrukturierungskosten, Pensionen und sonstige Kosten.

### Gewinnbeteiligungsverfahren

Die Vergütungspolitik von EADS ist eng an das Erreichen von individuellen- und Gesellschaftszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch den Gesamtkonzern gebunden. Zum sechsten Mal in Folge wurde 2005 ein Aktienoptionsplan für den Führungsstab der Gruppe (siehe „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“) geschaffen und Angestellten wurden zum Zeitpunkt der Ausgabe und der Börsennotierung der EADS Aktien zu Vorzugskonditionen angeboten (siehe „Teil 1/2.3.2 Aktienangebot für Mitarbeiter“).

Zum ersten Mal im Jahre 2005 folgen die Gewinnbeteiligungsprogramme, die jetzt bei EADS in Frankreich, Deutschland, Spanien und Vereinigtes Königreich 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 der EADS, haben Management- 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, EADS SPACE und EADS DS wurden auch europäische Unterausschüsse gegründet, die das Modell des EADS EWC nachahmen.
- Nationale Ausschüsse ermöglichen in Frankreich, Deutschland und Spanien nach dem Subsidiaritätsprinzip den Dialog in Bezug auf nationale Angelegenheiten.

#### Internationale Rahmenvereinbarung

Im Kontext der Globalisierung der Aktivitäten von 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 von 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 Versammlungsfreiheit 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 unterzeichneten Verträge

- EADS-Gruppen-Verträge wurden zu folgenden Themengebieten abgeschlossen:
  - Einrichtung eines Europäischen Betriebsrats <sup>(1)</sup>;
  - Anbindung des Personals an den geschäftlichen Erfolg des Konzerns <sup>(2)</sup>;
  - 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.
- 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 und kulturelle Vielfalt und Arbeitszeit.
- In Spanien befasst sich ein Tarifvertrag mit 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.

(1) Vereinbarung über die Einrichtung eines Europäischen Betriebsrats und seiner Unterausschüsse zur Information und Beratung der Belegschaft zwischen EADS N.V. und ihren Arbeitnehmervertretern vom 23. Oktober 2000.

(2) 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 Geschäftsinteressenten der EADS

#### 2.5.1.1 Richtlinien

*“Als eines der größten europäischen Unternehmen ist sich EADS ihrer Verantwortung bewusst und bereit, in den Ländern, in denen EADS tätig ist, unseren Beitrag in Sachen Kultur, Ausbildung und Soziales zu leisten. Die EADS beabsichtigt, vor allem die Projekt-Partnerschaften mit Hochschulen und Forschungszentren z.B. durch die EADS-Forschungstiftung zu erweitern.*

*Die EADS tut alles, um einen offenen Dialog mit allen Geschäftsinteressenten der EADS aufrechtzuerhalten und liefert im Rahmen ihrer Verpflichtungen klare Antworten, wenn sie nach Erklärungen gefragt wird.”*

#### 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 von EADS-Einheiten vor Ort ins Leben gerufen, die in regelmäßigem Kontakt zu den relevanten Geschäftsinteressenten stehen.

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

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

#### 2.5.1.3 Durchführung und Best Practices

Im Jahr 2005 hat die EADS zu sozialen, kulturellen, sportlichen oder bildungstechnischen Projekten Beiträge in Höhe von über € 2 Mio geleistet.

Die EADS trägt ebenfalls zu humanitären Maßnahmen bei, indem sie Ausrüstungen spendet bzw. schenkt oder auch – sofern erforderlich – Lufttransporte zur Verfügung stellt. Die EADS hat mit „Aviation sans Frontières“ in Frankreich, Deutschland und Spanien, einer humanitären Organisation, die Lufttransporte insbesondere für schwer kranke Kinder organisiert, eine langfristige Partnerschaft abgeschlossen.

Durch ihre Unterstützung der Initiative „Wings of Help“ brachte EADS, nach einem zerstörerischen Erdbeben, fast 95 Tonnen Hilfsgüter in die betroffene Region in Pakistan. Die EADS bot ihre Hilfe an, um die Leistungsfähigkeit der Luftbrücken stark zu erhöhen, so dass die Verletzten evakuiert werden konnten.

2005, nach dem Wirbelsturm Katrina entlang der Golfküste, hat sich die EADS-Gruppe aktiv an der weltweiten Unterstützung beteiligt. Diese humanitäre Unterstützung war das Resultat gemeinsamer Anstrengungen, an denen EADS und ihre Unternehmen, die Regierungen der USA und Europas sowie Mitarbeiter auf der ganzen Welt beteiligt waren.

Insgesamt spendeten EADS, ihre Töchter und die Mitarbeiter der Gruppe fast US\$ 2 Mio für die von den Wirbelstürmen Katrina und Rita entlang der Golfküste im August und September 2005 betroffenen Opfer und reagierte aktiv auf die dringenden Bedürfnisse, indem sie Lufttransporte zur Verfügung stellte.

Unmittelbar nach dem Durchzug des Wirbelsturms Katrina retteten Eurocopter-Hubschrauber EC 120 und EC 135 vom Wasser eingeschlossene Opfer, transportierten medizinisches Personal und lieferten Hilfsgüter entlang der Golfküste. Der

Eurocopter HH-65 Dolphin Hubschrauber rettete während rund 1.480 Betriebsstunden etwa 4.400 Opfer.

Innerhalb von Tagen nach der Katastrophe sandte Airbus seine A300-600ST Beluga von Europa in die Vereinigten Staaten, für den Transport von 23 Tonnen Decken, Betten, Zelten und weiterem von der französischen und britischen

Regierung gespendeten Material, und für den Transport einer von EADS gebauten, 12 Tonnen schweren mobilen Rettungsstation nach Mississippi, die von der deutschen Bundeswehr und Regierung zur Verfügung gestellt wurde. Pro Tag wurden etwa 150 Patienten im mobilen Trans-Hospital von EADS behandelt.

## 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

2005 gründete EADS eine neue Organisation, um die internationale Entwicklungen des Geschäfts von EADS zu planen, zu koordinieren und umzusetzen. Sie war das Ergebnis aus der GIS-Studie (Global Industrial Strategy), die 2004 lanciert wurde.

Das Executive Committee von EADS schuf im November 2005 eine neue Abteilung GID (Global Industrial Development), indem es sich auf die Realisierung des weltweiten industriellen Stanbeins der Gruppe konzentrierte. Dies wird

die Aufgaben von EADS International ergänzen, die den Vermarktungsprozess und die Entwicklung der regionalen Strategien weiter leitet.

Die Hauptaufgabe der neu geschaffenen Abteilung GID ist die Rolle eines Unternehmensarchitekten von EADS in den Ländern zu übernehmen, in denen expandiert wird, und die weltweite industrielle Expansion voranzutreiben; dazu gehören nicht nur Herstellungsprojekte, sondern auch Engineering, R&T und Dienstleistungsinitiativen sowie strukturelle Partnerschaften. Zu den Ländern im Bereich des GID zählen alle Länder außerhalb der vier Stammländer der EADS (Frankreich und Deutschland, Spanien und Großbritannien).

GID agiert als treibende Kraft für die Förderung neuer Projekte und zur Unterstützung der Geschäftseinheiten. Sie nimmt als Moderator auch die Abstimmung gruppen- und länderübergreifender Aktionen wahr und schützt die langfristigen Interessen aller Geschäftsinteressenten der EADS (Aktionäre, Kunden, Lieferanten und Mitarbeiter). Insbesondere fördert GID die Corporate Social Responsibility in den Ländern, in denen EADS präsent ist.

### 2.5.2.3 Durchführung und Best Practices

Die EADS berichtet regelmäßig über die Festlegung der unternehmerischen Maßnahmenpläne in den anvisierten Ländern und über die Implementierung von Industrie-projekten in diesen Ländern.

# 3

## Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

<b>3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft</b>	<b>S. 102</b>	<b>3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte</b>	<b>S. 118</b>
3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft	S. 102	3.3.1 Aktionärsstruktur	S. 118
3.1.2 Rechtsform	S. 102	3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	S. 120
3.1.3 Geltendes Recht - Niederländische Vorschriften	S. 102	3.3.3 Art der Aktien	S. 127
3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft	S. 107	3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft	S. 127
3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	S. 107	3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft	S. 129
3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister	S. 108	3.3.6 Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe	S. 129
3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	S. 108	3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft	S. 131
3.1.8 Geschäftsjahr	S. 108	<b>3.4 Dividenden</b>	<b>S. 137</b>
3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen	S. 108	3.4.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden und Barausschüttungen	S. 137
3.1.10 Aktionärsversammlung	S. 109	3.4.2 Dividendenpolitik der EADS	S. 137
3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen	S. 111	3.4.3 Nicht eingeforderte Dividenden	S. 137
3.1.12 Obligatorisches Übernahmeangebot	S. 113	3.4.4 Besteuerung	S. 138
<b>3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals</b>	<b>S. 115</b>	<b>3.5 Jährlicher Offenlegungsbericht zu Wertpapieren</b>	<b>S. 140</b>
3.2.1 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	S. 115		
3.2.2 Ausgegebenes Grundkapital	S. 116		
3.2.3 Genehmigtes Kapital	S. 116		
3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren	S. 116		
3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft	S. 117		

---

# 3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

---

## 3.1.1 Handels- und Firmennamen sowie eingetragener Sitz der Gesellschaft

**Handelsname:** EADS

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

**Eingetragener Sitz der Gesellschaft:** Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Niederlande

**Geschäftssitz (statutaire zetel):** Amsterdam

**Tel:** +31.20.655.48.00

**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 - Niederländische Vorschriften

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 von 1995 (*Wet toezicht effectenverkeer 1995*, „**WTE**“). Diese Bestimmungen werden nachstehend zusammengefasst.

Gemäß Paragraph 47a des WTE 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 WTE 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 zu Gunsten einer solchen Person gegründet wurden, oder deren wirtschaftliche Interessen denjenigen solcher Personen im Wesentlichen gleichgestellt sind.

Gemäß niederländischem Recht hat EADS bestimmte interne Vorschriften gegen Insider-Geschäfte (nachstehend **„Insidergeschäftsvorschriften“** genannt) erlassen, damit die Geheimhaltung wichtiger Firmeninformationen, die Transparenz des Handels in Aktien von EADS und die Befolgung der Regeln von EADS in Bezug auf den Handel in Aktien von EADS mit den Vorschriften in Bezug auf den Aktienhandel in den Niederlanden, Frankreich, Deutschland und Spanien gewährleistet ist (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 in Aktien von EADS bzw. Aktienoptionen untersagt, wenn sie über Insiderinformationen verfügen, und (ii) dürfen bestimmte Personen nur innerhalb sehr begrenzter Zeiträume mit Aktien von EADS oder Aktienoptionen handeln und haben im Hinblick auf bestimmte Transaktionen spezifische Informationsverpflichtungen 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 2006) ist auf der Webseite der Gesellschaft verfügbar.

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

Gemäß Artikel 47, Paragraph 7 des WTE 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 Laufende Offenlegungspflichten

#### Niederländische Vorschriften

Gemäß Artikel 1k der Verordnung zur Überwachung des Effektenhandels (Besluit toezicht effectenverkeer) (die **„Verordnung“**), die sich aus der Implementierung der Richtlinie 2003/71/EU 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. 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. Ein solches Registrierungsdocument wird zur Genehmigung bei der AMF eingereicht, und nach der Genehmigung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Zusätzlich und gemäß Artikel 6a der Verordnung – die sich ebenfalls aus der Implementierung der Richtlinie 2003/71/EU 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

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

Ein ausländischer Emittent muss alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, damit die Aktionäre in der Lage sind, ihr Aktieninvestment zu verwalten und ihr Stimmrecht auszuüben. Gemäß den Artikeln 212-37 und 222-9 der Allgemeinen Vorschriften der AMF:

- (i) ist die Gesellschaft verpflichtet, ihre Aktionäre über
  - (a) alle anstehenden Aktionärsversammlungen und
  - ihre verschiedenen Möglichkeiten zur Ausübung ihrer

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

Stimmrechte, (b) die Ausschüttung von Dividenden und (c) die Ausgabe neuer Aktien, die Zeichnung, die Zuteilung, den Verzicht auf die Ausübung von Bezugsrechten oder den Umtausch von Aktien zu informieren;

(ii) muss die Gesellschaft ferner (a) die Öffentlichkeit über alle Änderungen ihrer Aktionärsstruktur gegenüber den zuletzt veröffentlichten Angaben informieren, (b) alle relevanten Informationen im Hinblick auf ihre Aktivitäten und Ergebnisse für das erste Halbjahr jedes Geschäftsjahres innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des ersten Halbjahres dieses Geschäftsjahres veröffentlichen, (c) ihren Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie den Geschäftsbericht, von dem mindestens die wichtigsten Abschnitte ins Französische übersetzt sein müssen, innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres veröffentlichen, sowie (d) alle Änderungen der mit jeder Aktiengattung verbundenen Rechte so schnell wie möglich veröffentlichen;

(iii) ist die Gesellschaft verpflichtet, die AMF rechtzeitig über alle geplanten Satzungsänderungen in Kenntnis zu setzen und

(iv) ist die Gesellschaft ferner verpflichtet, in Frankreich zeitgleich dieselbe Publizität wie im Ausland sicherzustellen.

### Deutsche Vorschriften

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

Gemäß § 65 der deutschen Börsenzulassungsverordnung ist die Gesellschaft verpflichtet, ihren Jahresabschluss und Lagebericht umgehend nach der Feststellung dem Publikum bei den Zahlstellen zur Verfügung zu stellen, sofern diese nicht innerhalb Deutschlands veröffentlicht worden sind. Wenn die Gesellschaft zusätzlich zum Konzernabschluss ihren eigenen Jahresabschluss erstellt, müssen beide dem Publikum zur Verfügung gestellt werden. Gemäß § 62 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse führt die Notierung im Prime Standard des amtlichen Marktes zu der weiteren Verpflichtung der Gesellschaft, einen konsolidierten

Jahresabschluss nach den International Financial Reporting Standards („IFRS“) oder nach den US-Generally Accepted Accounting Principles („US-GAAP“) in deutscher und englischer Sprache zu erstellen und zu veröffentlichen.

Die Gesellschaft ist ferner gemäß § 40 des deutschen Börsengesetzes verpflichtet, einen Zwischenbericht zu erstellen. Der Zwischenbericht muss innerhalb von zwei Monaten nach dem Ende des Berichtszeitraumes in mindestens einem überregionalen Börsenpflichtblatt, dem Bundesanzeiger oder als Druckschrift veröffentlicht werden, die dem Publikum bei den Zahlstellen auf Verlangen kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Der Bericht muss ferner bei den Zulassungsstellen der Börsen, an denen die Aktien amtlich notiert werden, eingereicht werden.

Gemäß § 63 der Börsenordnung der Frankfurter Wertpapierbörse muss die Gesellschaft aufgrund ihrer Teilnahme am amtlichen Markt (*Prime Standard*) Quartalsberichte in deutscher und englischer Sprache nach denselben internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen wie bei dem Jahresabschluss veröffentlichen.

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

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

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

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

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

#### Spanische Vorschriften

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

Gemäß Artikel 35 des spanischen Wertpapiergesetzes 24/1988 vom 28. Juli 1988, in geänderter Fassung (das „**Spanische Wertpapiergesetz**“) und der Verordnung EHA/3050/2004 vom 15. September, muss das Unternehmen insbesondere detaillierte Informationen in Bezug auf die Anzahl und den Betrag der Transaktionen machen. Dies gilt für alle Transaktionen, die mit nahestehenden Unternehmen und Personen

ausgeführt worden sind. Die Angaben sind in die Halbjahresinformation einzufügen, die das Unternehmen bei der *Comisión Nacional del Mercado de Valores* („**CNMV**“) und der spanischen Wertpapierbörse vorlegen muss, ohne Rücksicht auf die Angaben, die im jährlichen Unternehmensführungsbericht bereits enthalten und bei CNMV jährlich eingereicht werden müssen („**Jährlicher Corporate Governance-Bericht**“ gemäß Verordnung des Ministeriums für Wirtschaft 3722/2003 vom 26. Dezember 2003 („**Ministerielle Verordnung**“)).

In Übereinstimmung mit dem spanischen Wertpapiergesetz ist die Gesellschaft gehalten, detaillierte Informationen über Transaktionen vorzulegen, die mit (i) Directors außerhalb der regulären Unternehmensaktivitäten oder nicht zu Marktbedingungen und (ii) die mit nahe stehenden Unternehmen und Personen sowie in einer Betragshöhe durchgeführt worden sind, die für ein angemessenes Verständnis der öffentlichen Wirtschaftsinformationen wesentlich sind.

Die EADS veröffentlicht solche Informationen in ihrem Registrierungsdokument.

#### 3.1.3.2 Besondere Offenlegungspflichten

##### Französische Vorschriften

Gemäß Artikel 222-3 I der Allgemeinen Vorschriften der AMF müssen alle Insiderinformationen der Öffentlichkeit mitgeteilt werden. Nach Artikel 621-1 der Allgemeinen Vorschriften der AMF werden unter Insiderinformationen präzise, bislang unveröffentlichte Informationen verstanden, die direkt oder indirekt einen oder mehrere Emittenten oder Finanzinstrumente betreffen, und die einen wahrnehmbaren Einfluss auf den Kurs der Finanzinstrumente selbst oder den Kurs sich darauf beziehender Finanzinstrumente haben würden, wenn sie öffentlich bekannt würden.

Nach Artikel 222-11 der Allgemeinen Vorschriften der AMF kann die AMF verlangen, dass die Gesellschaft oder eine beliebige dritte Partei alle relevanten Informationen im Hinblick auf den Anlegerschutz und ein reibungsloses Marktgeschehen veröffentlicht. Wenn einer solchen Aufforderung nicht Folge geleistet wird, kann die AMF die Informationen selbst offen legen.

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

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

### Deutsche Vorschriften

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

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

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

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

Die Gesellschaft und jede für die Gesellschaft handelnde Person sind ebenfalls der Ad hoc-Meldepflicht unterworfen, wenn sie Insiderinformationen an eine andere Person

weitergegeben haben oder wenn sie einer anderen Person Zugang zu Insiderinformationen verschafft haben, es sei denn, dass diese Person gesetzlich zur Vertraulichkeit verpflichtet ist.

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

### Spanische Vorschriften

Gemäß Artikel 82 des spanischen Wertpapiergesetzes ist die Gesellschaft verpflichtet, alle Tatsachen oder Entscheidungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Kursnotierung ihrer Aktien haben könnten, so schnell wie möglich zu veröffentlichen. Alle derartigen relevanten Ereignisse müssen der CNMV so schnell und so effizient wie möglich angezeigt werden, und zwar in jedem Fall vor ihrer Mitteilung an Dritte oder anderen Arten von Veröffentlichungen und jeweils, soweit einschlägig, sobald die relevanten Fakten bekannt sind, die relevante Entscheidung getroffen oder der relevante Vertrag ausgefertigt wurde. Nach Möglichkeit sollte das relevante Ereignis der CNMV am Tag der Mitteilung nach Börsenschluss angezeigt werden, um eine Beeinflussung des Kurses der Aktien der Gesellschaft in der entsprechenden Börsensitzung zu vermeiden. Darüber hinaus muss die Gesellschaft gemäß Artikel 117 des spanischen Wertpapiergesetzes Einzelheiten aller relevanten Ereignisse auf ihrer Webseite bekannt geben. Unter bestimmten Voraussetzungen kann die CNMV dem Emittenten gestatten, wesentliche Informationen, die seine legitimen Interessen beeinträchtigen können, nicht zu veröffentlichen.

Gemäß der königlichen Verordnung 1333/2004 vom 11. November 2004 (das „**MAD Royal Decree**“) muss die Gesellschaft sich bemühen sicherzustellen, dass die relevanten Informationen gleichzeitig allen Anlegern in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union bekannt gegeben werden, wo die Gesellschaft notiert ist.

Gemäß dem spanischen Wertpapiergesetz und der Verordnung des Ministeriums für Wirtschaft 3722/2003 vom 26. Dezember 2003 (die „**Ministerielle Verordnung**“) und dem Rundschreiben 1/2004 vom

17. März 2004 der CNMV (das „**Rundschreiben**“) 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 der Ministeriellen Verordnung und dem Rundschreiben spezifizierten Informationen enthält;
- (iv) jährlich einen Corporate Governance Bericht (der „**Jährliche Corporate Governance-Bericht**“) bei der CNMV einzureichen, der die in der Ministerialverordnung

und dem Rundschreiben aufgeführten Informationen enthalten muss; und

- (v) hinsichtlich der Vorschriften im Participation Agreement, die sich auf die Ausübung der Stimmrechte auf Aktionärsversammlung oder Einschränkungen oder Bedingungen hinsichtlich der freien Übertragbarkeit von Aktien beziehen, (a) bis Juli 2006 (oder früher, wenn ein Übernahmeangebot vorliegt oder wenn eine neue Vereinbarung getroffen wird) diese Vorschriften bei der CNMV einzureichen, die diese Vorschriften sodann als relevantes Ereignis veröffentlicht, (b) die Vorschriften 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 für unbestimmte Zeit gegründet.

### 3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft

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

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

## Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

### 3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

#### 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 Artikel 57 der französischen Verordnung Nr. 84-406 vom 30. Mai 1984 ist eine beglaubigte Kopie einer Übersetzung der Satzung ins Französische beim *Greffe du Tribunal de Commerce* von Paris hinterlegt worden. Sie ist auch bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, Frankreich, Tel.: 00.33.1.42.24.24.24). Bei Änderungen der Satzung wird eine überarbeitete beglaubigte Kopie einer

Übersetzung ins Französische beim *Greffe du Tribunal de Commerce* in Paris hinterlegt und wird auch bei der Hauptniederlassung von EADS in Frankreich erhältlich sein.

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

In Spanien sind die Gesellschaftsstatuten bei der CNMV und der Hauptniederlassung von EADS in Spanien (Avda. Aragón 404, 28022 Madrid, Spanien, Tel.: 00.34.91.585.70.00) erhältlich.

#### 3.1.8 Geschäftsjahr

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

#### 3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen

##### 3.1.9.1 Dividenden

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

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 ausbezahlen, 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.

### 3.1.10.2 Recht zur Teilnahme an Aktionärsversammlungen

Jeder Inhaber einer oder mehrerer Aktien kann an Aktionärsversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben. Siehe „— 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

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

der Überzeugung gelangen, dass die besagten Personen ordnungsgemäß an der Aktionärsversammlung teilnehmen, gelten als anwesend oder vertreten, können sich an der Abstimmung beteiligen und 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 verbriefen, 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 verbriefen, muss in der Einberufung der Aktionärsversammlung bekannt gemacht werden. Dieser Tag darf nicht mehr als fünf Werktagen und in keinem Fall mehr als sieben Tage vor der Aktionärsversammlung liegen.

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

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

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

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

### 3.1.10.3 Mehrheit und Quorum

Alle Beschlüsse der Aktionärsversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, mit Ausnahme der Fälle, für die laut Satzung oder niederländischem Recht eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Satzung schreibt kein Mindestquorum für die Beschlussfähigkeit der Aktionärsversammlung vor. Das niederländische Recht verlangt für bestimmte Beschlüsse wie z.B. Kapitalherabsetzungen, Ausschluss oder Beschränkung von Bezugsrechten bei der Ausgabe von Aktien, Fusionen oder Spaltungen eine qualifizierte Mehrheit; in diesen Fällen ist eine Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich, sofern weniger als 50% des ausgegebenen stimmberechtigten Kapitals bei der Versammlung anwesend oder vertreten ist (in den übrigen Fällen genügt die einfache Mehrheit). Darüber hinaus sieht die Satzung vor, dass Beschlüsse zur Änderung der Satzung oder zur Auflösung der Gesellschaft nur mit einer Mehrheit von mindestens zwei Dritteln der auf der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen gefasst werden können, unabhängig von dem Anteil des vertretenen Kapitals.

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

### 3.1.10.4 Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten

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

Ein Aktionär, dessen Aktien verpfändet sind oder mit einem Nießbrauch belastet sind, verfügt über die mit diesen Aktien verbundenen Stimmrechte, es sei denn, gesetzliche oder in

der Satzung enthaltene Bestimmungen stehen dem entgegen, oder der Aktionär hat im Fall eines Nutzungsrechtes dem Nutznießer die Stimmrechte eingeräumt. Laut Satzung und vorbehaltlich der vorherigen Genehmigung durch den

Board of Directors kann dem Pfandnehmer das Recht zur Ausübung des Stimmrechts für die verpfändeten Aktien eingeräumt werden.

#### 3.1.11 Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Jeder Rechtsträger, der alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß der Definition im niederländischen Gesetz hinsichtlich der Erklärung von Beteiligungen, Wet melding zeggenschap in ter beurze genoteerde vennootschappen 1996 („WMZ“)), direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital oder den Stimmrechten erwirbt oder veräußert, mit der Folge, dass die Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft oder die Stimmrechte des besagten Rechtsträgers nach diesem Erwerb oder dieser Veräußerung einen gewissen Schwellenwert hinsichtlich der Kapitalbeteiligung oder den Stimmrechten über- oder unterschreitet, ist nach dem WMZ verpflichtet, die Gesellschaft und die AFM unverzüglich von dieser Beteiligung in Kenntnis zu setzen. Dieselben Mitteilungsvorschriften gelten in Bezug auf den Erwerb oder die Veräußerung von tatsächlichen oder bedingten Rechten auf den Erwerb von Aktien oder Stimmrechten. Gemäß WMZ gelten die folgenden Schwellenkategorien für maßgebliche Beteiligungen: 0% bis 5%; 5% bis 10%; 10% bis 25%; 25% bis 50%; 50% bis 66 2/3%; 66 2/3% und mehr. Die Erklärungen werden von der AFM auf ihrer Website ([www.afm.nl](http://www.afm.nl)) veröffentlicht. Zudem ist die AFM gemäß WMZ verpflichtet, eine Anzeige in einer national verteilten Zeitung in allen Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums zu veröffentlichen, in denen die Aktien zum Handel auf einem geregelten Markt (Frankreich, Deutschland und Spanien) zugelassen sind. Es wird erwartet, dass das WMZ am oder vor dem 20. Januar 2007 geändert wird, um bestimmte Bestimmungen der Richtlinie 2004/109/EU vom 15. Dezember 2004 umzusetzen. Darüber hinaus verlangt die Satzung zwingend eine Mitteilung an die Gesellschaft für den Fall, dass der Erwerb oder die Veräußerung einer Beteiligung bei einer alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnden Person zu einer Änderung der Beteiligungsquote im Bereich von 25% bis 33 1/3% sowie 33 1/3% bis 50% führt.

Gemäß § 26 des deutschen Wertpapierhandelsgesetzes ist die Gesellschaft zur Veröffentlichung in einem überregionalen

deutschen Börsenpflichtblatt verpflichtet, wenn der Prozentsatz der von einem Aktionär der Gesellschaft gehaltenen Stimmrechte 5%, 10%, 25%, 50% oder 75% der Stimmrechte erreicht, über- oder unterschreitet.

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

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

Die AMF hat angekündigt, dass sie eine Bekanntmachung hinsichtlich aller auf diese Weise übermittelten Informationen veröffentlichen wird. Die CNMV und die spanischen Börsen werden diese Bekanntmachungen veröffentlichen.

Verstöße gegen die gesetzlich vorgeschriebene Mitteilungspflicht über eine Änderung hinsichtlich der im WMZ vorgesehenen Schwellenwerte stellen eine Straftat dar, die sowohl mit strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Sanktionen sowie zivilrechtlichen Sanktionen, einschließlich des Ruhens der Stimmrechte, geahndet werden.

### Veröffentlichungspflichten für Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee

#### Mitteilungspflichten bezüglich Beteiligungen

Neben den Anforderungen des WMZ bezüglich der Erklärungen zu Beteiligungen müssen die Mitglieder des Board of Directors der AFM die Zahl der Aktien in EADS und der damit verbundenen Stimmrechte <sup>(1)</sup>, die von ihm oder einer von ihm kontrollierten juristischen Person gehaltenen werden, innerhalb von zwei Wochen nach der Ernennung zum Director melden, unabhängig davon, ob die Beteiligung bestimmte Beteiligungsschwellen erreicht oder nicht. In der Folge ist jedes Mitglied des Board of Directors verpflichtet, die AFM über Änderungen dieser Anzahl Aktien in EADS und der damit verbundenen Stimmrechte zu melden.

Die Gesellschaft hat die AMF, die deutsche Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht, die CNMV und die spanischen Börsen über alle Erklärungen zu Beteiligungen der Directors zu informieren, wenn Aktien der Gesellschaft die sie erhalten involviert sind. Die CNMV und die spanischen Börsen werden solche, bei ihnen eingegangene Bekanntmachungen veröffentlichen. Außerdem muss die Gesellschaft die Informationen auf ihrer Webseite zum Aktienbesitz von Directors aktualisieren.

#### Offenlegung von ausgeführten Transaktionen in Zusammenhang mit den von der Gesellschaft ausgegebenen Wertpapieren

Gemäß Paragraph 47a des WTE müssen bestimmte Personen, die innerhalb der Gesellschaft Führungsverantwortung tragen (d.h. für 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 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. Die Gesellschaft ist verpflichtet, diese Mitteilung unverzüglich auf der Webseite der Gesellschaft oder in einem überregionalen deutschen Börsenpflichtblatt zu veröffentlichen. Diese Anforderungen gelten bis zu einem bestimmten Grad auch im Zusammenhang mit Gewinnbeteiligungs- und Leistungsplänen für Mitarbeiter und anderen Arten von Aktienoptionsplänen, die von der Gesellschaft gewährt werden.

Gemäß spanischer Rechtsvorschriften muss EADS der CNMV und den spanischen Börsen ihr gemeldete Offenlegungen von Transaktionen, die von den Mitgliedern des Board of Directors unter dem für die Gesellschaft anwendbaren Recht (d.h. niederländisches Recht) vorgenommen werden (sowohl im Falle von Aktien als auch bei damit verbundenen derivativen Instrumenten) bekannt geben.

Gemäß den Artikeln 222-14, 222-15, 222-15-1 und 222-15-2 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

(1) In diesem Zusammenhang beinhaltet der Begriff „Aktien“ z.B. auch in Bezug auf Aktien ausgegebene Depository Receipts und Rechte, die aus einer Vereinbarung über den Erwerb von Aktien oder in Bezug auf Aktien ausgegebenen Depository Receipts resultieren, insbesondere aus Kaufoptionen, Optionsscheinen und Wandelanleihen. Ebenso beinhaltet der Begriff „Stimmrechte“ auch bestehende Rechte oder Anwartschaften auf Stimmrechte (z.B. eingfasst in Kaufoptionen, Optionsscheine oder Wandelanleihen).

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. Diese Personen müssen der AMF auch die Order-Bestätigung zustellen. 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

Falls der direkte oder indirekte Erwerb von Aktien der Gesellschaft dazu führt, dass ein Rechtsträger, alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß der Definition im WMZ), direkt oder indirekt eine Beteiligung erwirbt, die ihm die Kontrolle von 33 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 von EADS (der „**überschüssige Prozentsatz**“) halten, innerhalb einer Frist, die in einer vom Board of Directors zugesandten Umtauschmitteilung angegeben ist, in Depotzertifikate umzutauschen, die von der Stichting Administratiekantoor EADS (die „**Stiftung**“) auszugeben sind. Ab dem

Datum, das in der vom Board of Directors zugesandten Mitteilung angegeben ist, wird das Recht auf Teilnahme an den Aktionärsversammlungen und den Abstimmungen sowie die Dividendenberechtigung hinsichtlich des überschüssigen Prozentsatzes ausgesetzt. Wenn die Person, die verpflichtet ist, ihre dem überschüssigen Prozentsatz entsprechenden Aktien in Depotzertifikate der Stiftung umzutauschen, diesen Umtausch binnen einer Frist von 14 Tagen nach einer weiteren Mitteilung des Board of Directors nicht durchgeführt hat, so erhält die Gesellschaft das unwiderrufliche Recht, diese Aktien in von der Stiftung ausgegebene Depotzertifikate umzutauschen. In der Satzung der Stiftung ist vorgesehen, dass die Stiftung nicht berechtigt ist, als Aktionär an den 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 (der sich aus den zwei unabhängigen Board-Mitgliedern und einem der zwei Chief Executive Officers von EADS zusammensetzt) ist der Auffassung, dass eine derartige Handlung zur Erfüllung der in der Satzung vorgesehenen Bestimmungen für das obligatorische Übernahmeangebot erforderlich ist.

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

- (i) bei einer Übertragung von Aktien auf die Gesellschaft selbst oder auf die Stiftung;
- (ii) bei einer Depot-, Clearing- oder Abrechnungsstelle, die in dieser Eigenschaft handelt, vorausgesetzt, die Bestimmungen des vorstehend bezeichneten Artikels 16 der Satzung finden Anwendung bezüglich der Aktien, die für Personen gehalten werden, die gegen die Bestimmung der oben beschriebenen Artikel 15 und 16 der Satzung verstoßen haben;

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

(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.

Das spanische Wertpapierrecht beinhaltet Bestimmungen, die dann greifen, wenn ein Anleger direkt oder indirekt bestimmte, als erheblich geltende Prozentsätze des Grundkapitals einer an spanischen Börsen gehandelten Gesellschaft erwirbt. Diese in Artikel 1 der durch die königliche Verfügung 432/2003 vom 11. April geänderten königlichen Verfügung 1197/1991 vom 26. Juli in Bezug auf Übernahmeangebote niedergelegten Bestimmungen sehen vor, dass der besagte Anleger anbieten muss, die folgenden Prozentsätze zu erwerben: das Angebot muss (a) bei mindestens 10% liegen, wenn der Anleger 25% der Aktien oder anderer Wertpapiere (wie etwa Zeichnungsrechte, Wandelschuldverschreibungen, Bezugsscheine oder sonstige ähnliche Wertpapiere, die diesen Anleger direkt oder indirekt zur Zeichnung

oder zum Erwerb von Aktien berechtigen) erwirbt oder einen Schwellenwert erreichen, der, ohne einen solchen Prozentsatz zu erreichen, die Bestellung einer Zahl von Directors ermöglicht, die zusammen mit den gegebenenfalls bereits bestellten Directors mehr als ein Drittel und weniger als die Hälfte plus einen der Gesamtzahl aller Directors der Zielgesellschaft repräsentieren oder, wenn der Anleger bereits zwischen 25% und 50% hält und innerhalb der folgenden 12 Monate weitere 6% dazukaufen möchte; und (b) bei 100% liegen, wenn er den Schwellenwert von 50% erreicht oder überschreitet oder einen Schwellenwert, der, ohne einen solchen Prozentsatz zu erreichen, die Bestellung einer Zahl von Directors ermöglicht, die zusammen mit den gegebenenfalls bereits bestellten Directors mehr als die Hälfte der Gesamtzahl aller Directors der Zielgesellschaft repräsentieren. Angesichts der verschiedenen Schwellengrößen in Artikel 1 der königlichen Verfügung 1197/1991 und in Artikel 15 der Gesellschaftsstatuten von EADS, (die, kurz gesagt, prinzipiell verlangen, dass ein Übernahmeangebot in Höhe von 100% des Aktienkapitals erfolgt, falls ein Aktionär (alleine oder gemeinsam mit Aktionären) direkt oder indirekt über eine Anzahl von Aktien oder Stimmrechten verfügt, die 33 1/3% des oben beschriebenen Grundkapitals von EADS übersteigt), ist die *Sociedad Estatal de Participaciones Industriales* („SEPI“), ein Minderheitsaktionär von EADS, der Auffassung, dass die königliche Verfügung 1197/1991 für EADS als niederländische, in drei verschiedenen Ländern (Spanien, Frankreich und Deutschland) börsennotierte Gesellschaft keine Gültigkeit besitzt und die Gesellschaftsstatuten ordnungsgemäß vorsehen, dass ein Übernahmeangebot immer dann erfolgen muss, wenn 33 1/3% des Grundkapitals erworben worden sind. SEPI hat im Namen von EADS diese Frage mit der CNMV besprochen und diese hat schriftlich bestätigt, dass „der angenommene Vorgang nicht in den Rahmen der oben erwähnten königlichen Verfügung 1197/1991 fällt“ und dass daher die besagte königliche Verfügung 1197/1991 für EADS keine Gültigkeit besitzt.

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

## 3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals

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

Jeder Aktionär hat im Falle der Ausgabe neuer Aktien ein Bezugsrecht auf neue Aktien entsprechend seiner zum Zeitpunkt der Aktienaussgabe bestehenden Beteiligung vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen. Kein Bezugsrecht wird bei Ausgabe von Aktien gegen Sacheinlage und bei Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft gewährt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe „3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären“.

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

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

Auf der für den 4. Mai 2006 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS wird der Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt, das Board of Directors zu ermächtigen, von Zeit zu Zeit Aktien über bis zu 1% des genehmigten Grundkapitals auszugeben und Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der Aktionärsversammlung im Jahre 2007 zu gewähren, auch wenn die Bezugsrechte erst nach diesem Zeitraum ausgeübt werden können. Weiterhin soll das Board of Directors die Bedingungen solcher Aktienemissionen festlegen können. Weitere Vorschläge werden der Aktionärsversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt, denen zufolge das Board of Directors ermächtigt wird, die bevorzugten Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der im Jahr 2007 abzuhaltenden Aktionärsversammlung einzuschränken oder auszuschließen und Aktienoptionspläne und Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zu genehmigen, die Gewährung von Rechten zum Bezug von Aktien enthalten können, die zu den in diesen Plänen spezifizierten Zeitpunkten ausgeübt werden können.

Die Aktionärsversammlung kann das ausgegebene Grundkapital durch die Annullierung von Aktien oder durch Herabsetzung des Nennwerts der Aktien im Wege einer entsprechenden Satzungsänderung herabsetzen, wobei eine solche Satzungsänderung einer Mehrheit von mindestens zwei Drittel der bei der Aktionärsversammlung abgegebenen Stimmen bedarf. An der Hauptversammlung vom 4. Mai 2006 wird vorgeschlagen, bis zu 6.956.970 Aktien einzuziehen.

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals

### 3.2.2 Ausgegebenes Grundkapital

Am 31. Dezember 2005 belief sich das ausgegebene Grundkapital der Gesellschaft auf € 817.743.130, bestehend aus 817.743.130 Aktien mit einem Nennwert von € 1,00 pro Aktie.

### 3.2.3 Genehmigtes Kapital

Am 31. Dezember 2005 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 Mitarbeitern gewährte Optionen“) gibt es keine Wertpapiere, die sofort oder langfristig Zugriff auf das Aktienkapital von EADS ermöglichen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die mögliche Verwässerung, die bei Ausübung aller Aktienoptionen, die bis zum 31. Dezember 2005 ausgegeben wurden, eintreten würde:

Potenzielles Grundkapital von EADS	Anzahl Aktien	Verwässerungsprozentsatz des Kapitals	Anzahl Stimmrechte	Verwässerungsprozentsatz der Stimmrechte
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments ausgegeben wurden	817.743.130	95,97%	807.150.421	95,9%
Gesamtzahl der EADS-Aktien, die nach Ausübung von Aktienoptionen ausgegeben werden könnten	34.366.468	4,03%	34.366.468	4,1%
<b>Potenzielles Grundkapital von EADS insgesamt</b>	<b>852.109.598</b>	<b>100%</b>	<b>841.516.889</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	-	100	NLG 100.000
3. April 2000	Umstellung auf €	€1	50.000	-	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 ( <i>note d'opération</i> von der COB** am 13. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1209 genehmigt)	€1	2.017.894	€19.573.571.80	809.175.561	€809.175.561
4. Dezember 2002	Angebot von Aktien an Mitarbeiter ( <i>note d'opération</i> von der COB am 11. Oktober 2002 unter der Nummer 02-1081 genehmigt)	€1	2.022.939	€14.470.149.33	811.198.500	€811.198.500
5. Dezember 2003	Angebot von Aktien an Mitarbeiter ( <i>note d'opération</i> von der COB am 25. September 2003 unter der Nummer 03-836 genehmigt)	€1	1.686.682	€19.363.109.36	812.885.182	€812.885.182
20. Juli 2004	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 6. Mai 2004	€1	5.686.682	—	807.198.500	€807.198.500
3. Dezember 2004	Angebot von Aktien an Mitarbeiter ( <i>note d'opération</i> von der AMF am 10. September 2004 unter Nummer 04-755 genehmigt)	€1	2.017.822	€34.302.974	809.216.322	€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
25. Juli 2005	Einziehung von Aktien aufgrund Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 11. mai 2005	€1	1.336.358	—	808.242.711	€808.242.711
29. Juli 2005	Angebot von Aktien an Mitarbeiter ( <i>note d'opération</i> 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

(\*) 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 von EADS gewährt wurden, entnehmen Sie bitte „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“.

## 3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

### 3.3.1 Aktionärsstruktur

Die EADS vereinigt die Aktivitäten von Aerospatiale Matra („**Aerospatiale Matra**“ oder „**ASM**“), der DaimlerChrysler Aerospace AG („**Dasa AG**“) – mit Ausnahme bestimmter Vermögenswerte und Verbindlichkeiten – („**Dasa**“) und der Construcciones Aeronauticas SA („**CASA**“) in 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 EADS, um ihre Aktivitäten in EADS zu vereinigen.

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

Sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt, wird die Aktienbeteiligung der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Beteiligungs GmbH & Co. KG („**DC KG**“) an EADS in diesem Bericht als Aktienbesitz von DaimlerChrysler bezeichnet, und die laut den im vorliegenden Bericht erläuterten Verträgen bestehenden Rechte und Pflichten der DC KG werden als Rechte und Pflichten von DaimlerChrysler bezeichnet.

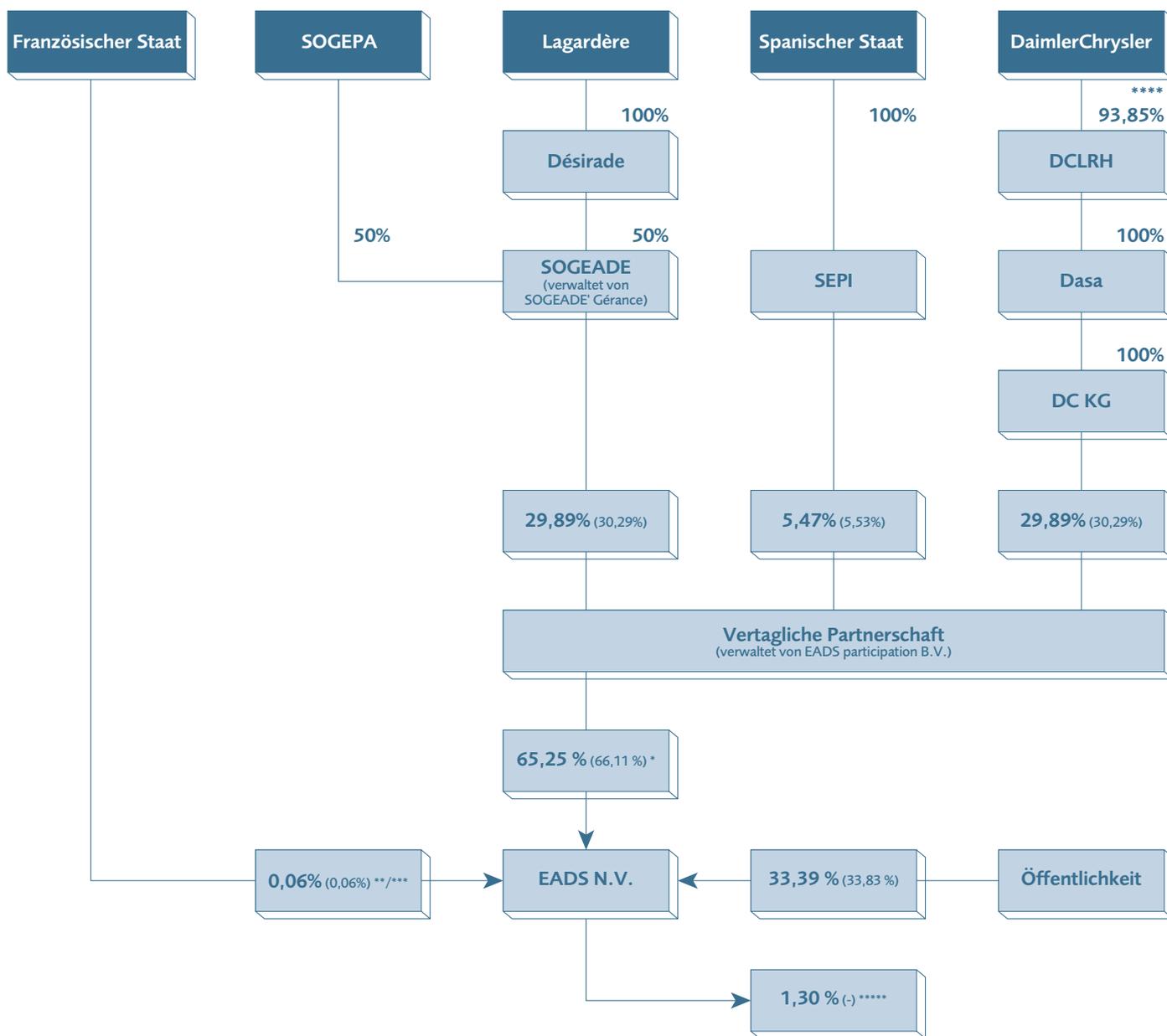
Per 31. Dezember 2005 werden 29,89% der EADS-Aktien von DC KG, einer 100%igen Tochtergesellschaft der Dasa AG, die selbst eine 100%ige Tochter der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG

(„**DCLRH**“) ist, einer 93,85%igen Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, gehalten. SOGEADE, eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital zu 50% SOGEPA (einer französischen Staatsholdinggesellschaft) und zu 50% Désirade gehört, hält 29,89% der EADS-Aktien. Désirade ist eine französische *Société par actions simplifiée*, die zu 100% Lagardère gehört. Demnach befinden sich 59,78% des Grundkapitals von EADS zu gleichen Teilen im Besitz von SOGEADE und DaimlerChrysler, die EADS gemeinsam mittels einer Personengesellschaft nach niederländischem Recht („**Contractual Partnership**“) beherrschen. Die spanische Staatsholdinggesellschaft SEPI ist ebenfalls eine Vertragspartei in der Contractual Partnership und hält 5,47% des Grundkapitals von EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) und die Gesellschaft halten 33,39% bzw. 1,30% des Grundkapitals von EADS. Die *République Française* (der „**französische Staat**“) hält direkt 0,06% dieses Grundkapitals, wobei dieser Aktienbestand spezifischen Bestimmungen unterliegt.

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

Am 11. November 2005 übertrug die Dasa AG ihre gesamte Beteiligung an EADS an ihre 100%ige Tochter DC KG.

Das nachstehende Diagramm veranschaulicht die Eigentümerstruktur von EADS zum 31. Dezember 2005 (% des Kapitals/der Stimmrechte) vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden. Siehe „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“.



(\*) EADS Participations B.V. übt die mit den von SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI verpfändeten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte aus, wobei die drei Partner den Rechtstitel an ihrem jeweiligen Aktienbesitz behalten.

(\*\*) Der französische Staat 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 DCLRH befindet sich zu 93,85% im Besitz von DaimlerChrysler; fast der gesamte restliche Aktienbestand wird von der Stadt Hamburg gehalten.

(\*\*\*\*\*) Zum 31. Dezember 2005 hält die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt zu über 50% beteiligt ist, 10.592.709 eigene Aktien. Die von der Gesellschaft gehaltenen eigenen EADS-Aktien sind nicht stimmberechtigt.

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

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. 2,25% des Kapitals und 2,28% der Stimmrechte der Gesellschaft werden von EADS-Mitarbeitern gehalten.

Weitere Informationen über Änderungen zum Aktienbesitz seit dem 31. Dezember 2005 finden sich unter „1.2 Jüngster Geschäftsgang“.

### 3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

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

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

- die Zusammensetzung des Boards of Directors von EADS, EADS Participations B.V. und SOGEADE Gérance

(geschäftsführende Gesellschafterin (gérant commandité) der SOGEADE);

- die Übertragungsbeschränkungen der Aktien an EADS und SOGEADE;
- die Vorkaufs- und Miterwerbsrechte von DaimlerChrysler, SOGEADE, SOGEPA und Lagardère;
- die Abwehr feindlicher Übernahmeveruche Dritter;
- die Folgen eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, SOGEADE, Lagardère, SOGEPA oder SEPI;
- eine Verkaufsoption, die SOGEADE DaimlerChrysler unter bestimmten Bedingungen für ihre EADS-Aktien gewährt;
- bestimmte Rechte des französischen Staates bezüglich gewisser strategischer Entscheidungen über u.a. die Geschäfte von EADS mit ballistischen Raketen und
- bestimmte Beschränkungen der Beteiligung des französischen Staates an EADS.

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

#### Die Organisation von EADS Participations B.V.

Das Board of Directors von EADS Participations B.V. wird zu gleichen Teilen von DaimlerChrysler und SOGEADE nominiert (wobei SOGEADE bei seinen Ernennungen Vorschläge von Lagardère berücksichtigt). DaimlerChrysler und SOGEADE nominieren jeweils vier Directors, außer wenn beide Anderweitiges vereinbaren, und jeder nominiert aus seinem Anteil an den Directors einen Chairman und einen Chief Executive Officer. Obwohl SEPI seit dem 8. Juli 2003 nicht mehr das Recht zur Nominierung eines Directors hat, hat das Board of Directors von EADS Participations

B.V. auf Vorschlag von DaimlerChrysler und SOGEADE entschieden, auf der Aktionärsversammlung vom 11. Mai 2005 ein weiteres spanisches Mitglied zu bestellen, wodurch sich die Anzahl der Directors auf neun erhöht.

Diese Struktur verleiht DaimlerChrysler und SOGEADE dieselben Rechte zur Ernennung der Mehrzahl der Mitglieder des Board of Directors von EADS Participations B.V. Die Beschlüsse des Board of Directors von EADS Participations B.V. erfordern die Zustimmung von mindestens sechs Mitgliedern, mit Ausnahme bestimmter Angelegenheiten, die die vorherige einstimmige Zustimmung von DaimlerChrysler und SOGEADE erfordern.

### Übertragung der EADS-Aktien

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

Nach dem Ablauf des Stillhaltezeitraums am 1. Juli 2003 sind DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère und SOGEPA jeweils berechtigt, ihre EADS-Aktien vorbehaltlich der folgenden Bedingungen an der Börse zu veräußern:

- wenn eine Partei EADS-Aktien verkaufen möchte, hat sie gemäß den nachstehenden Bestimmungen vor dem Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien zuerst ihre direkt gehaltenen EADS-Aktien zu veräußern;
- beim Verkauf indirekter EADS-Aktien sind DaimlerChrysler (im Fall eines Verkaufs seitens SOGEADE), SOGEADE (im Fall eines Verkaufs seitens DaimlerChrysler) oder SOGEADE und DaimlerChrysler (im Fall eines Verkaufs seitens SEPI) berechtigt, ein Vorerwerbsrecht auszuüben oder ihre indirekten EADS-Aktien in demselben Verhältnis wie die entsprechenden indirekten EADS-Aktien der entsprechenden Parteien am Markt zu verkaufen;
- bei der Übertragung indirekter EADS-Aktien seitens SOGEPA oder Lagardère besteht ein Vorerwerbsrecht zu Gunsten von Lagardère bzw. SOGEPA. Wird dieses

Vorerwerbsrecht nicht ausgeübt, können die indirekten EADS-Aktien (a) mit der Zustimmung von Lagardère beziehungsweise SOGEPA und auch mit der Zustimmung von DaimlerChrysler an einen zu benennenden Dritten verkauft werden und (b) wenn diese Zustimmung nicht erteilt wird, können die indirekten EADS-Aktien vorbehaltlich des oben erwähnten Vorerwerbsrecht von DaimlerChrysler an der Börse veräußert werden;

- Lagardère und SOGEPA haben das Recht, im Fall eines Verkaufs von indirekten EADS-Aktien durch SOGEPA bzw. Lagardère anteilmäßig ebenfalls einen Verkauf ihrer indirekten EADS-Aktien vorzunehmen (sogenanntes „Tag-along“); 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 von EADS-Aktien am Markt gemäß des Participation Agreements sollen in einer geordneten Art und Weise stattfinden, um zu gewährleisten, dass möglichst wenige Marktstörungen im Hinblick auf die EADS-Aktien auftreten. Zu diesem Zweck sollten sich die Parteien vor allen derartigen Verkäufen untereinander abstimmen.

### Beherrschung von EADS

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

Nach dem Ablauf des Stillhaltezeitraumes am 1. Juli 2003 ist es den Parteien des Participation Agreements gestattet, ein Angebot (entweder in Form eines Übernahmeangebotes

## Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

### 3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

oder eines sonstigen Angebotes) eines unfreundlichen Dritten anzunehmen, das DaimlerChrysler oder SOGEADE ablehnen (eine „**unerwünschte Offerte**“), wenn dabei nicht die Bestimmungen verletzt werden, die unter anderem vorsehen, dass die Partei, die das Angebot annehmen möchte, ihre EADS-Aktien zuerst DaimlerChrysler und/oder SOGEADE anbieten muss, so dass DaimlerChrysler und/oder SOGEADE im Hinblick auf alle oder einige der EADS-Aktien, die von der Partei gehalten werden, die das unerwünschte Angebot annehmen möchte, von ihren Vorkaufsrechten Gebrauch machen können.

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

#### **Auflösung der Contractual Partnership und EADS Participations B.V.**

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

(i) wenn der Anteil der indirekten EADS-Aktien von DaimlerChrysler oder SOGEADE unter 10% der gesamten EADS-Aktien liegt, es sei denn, die Differenz zwischen dem Aktienbesitz von DaimlerChrysler und SOGEADE (berechnet als prozentuales Verhältnis zwischen der Anzahl der von jedem Unternehmen gehaltenen indirekten EADS-Aktien und der Gesamtzahl der EADS-Aktien) beträgt 5% oder weniger. In diesem Fall erfolgt eine Auflösung und Liquidierung nur dann, wenn der Anteil der von DaimlerChrysler oder SOGEADE gehaltenen indirekten EADS-Aktien an der gesamten Zahl von EADS-Aktien 5% oder weniger beträgt; oder

(ii) wenn nach einem Beherrschungswechsel von Lagardère, SOGEPA, SOGEADE, oder DaimlerChrysler kein Dritter binnen 12 Monaten nach dem Beherrschungswechsel gemäß den Bestimmungen des Participation Agreements ein Angebot zum Kauf von SOGEADE-Aktien oder der indirekten EADS-Aktien abgibt, die von der Partei gehalten werden, bei der ein Beherrschungswechsel

stattgefunden hat (die „**geänderte Partei**“), und das die geänderte Partei anzunehmen bereit ist (siehe nachstehend unter „Beherrschungswechsel“). Wenn auf einen Beherrschungswechsel von SEPI kein Drittangebot zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI erfolgt, führt dies nicht zu einer Auflösung der Contractual Partnership oder von EADS Participations B.V., sondern dazu, dass SEPI ihre wichtigsten Rechte bzw. Verpflichtungen unter dem Participation Agreement und der Contractual Partnership verliert.

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

#### **Beherrschungswechsel**

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

(i) die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, wird sich nach besten Kräften bemühen, ihre SOGEADE-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei Lagardère oder SOGEPA) oder ihre indirekten EADS-Aktien (im Fall eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, SOGEADE oder SEPI) an einen Drittkäufer zu Bedingungen wie unter fremden Dritten zu verkaufen. Wenn es sich bei der Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eintritt, um Lagardère oder SOGEPA handelt, wird der Drittkäufer mit der Zustimmung von DaimlerChrysler benannt, wobei diese Zustimmung nicht unbillig verweigert werden darf; und

(ii) im Fall eines Kaufangebots eines Dritten für die von Lagardère oder SOGEPA gehaltenen SOGEADE-Aktien oder für die von DaimlerChrysler, SOGEADE oder SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien (je nachdem was zutrifft), das die Partei, bei der ein Beherrschungswechsel eingetreten ist, anzunehmen bereit ist, ist dieses Angebot

umgehend (a) DaimlerChrysler, Lagardère oder SOGEPA, (b) SOGEADE im Fall eines Beherrschungswechsels bei DaimlerChrysler, (c) DaimlerChrysler im Fall eines Beherrschungswechsel bei SOGEADE, oder (d) DaimlerChrysler oder SOGEADE im Fall eines Beherrschungswechsels bei SEPI mitzuteilen (die Partei, die gemäß (a), (b), (c) oder (d) zu benachrichtigen ist, wird die „**unveränderte Partei**“ genannt). Der unveränderten Partei steht ein Vorerwerbsrecht an den zum Kauf angebotenen SOGEADE-Aktien oder den indirekten EADS-Aktien zu dem von dem Dritten angebotenen Preis zu. Im Fall (d) sind DaimlerChrysler und SOGEADE, wenn sie sich dafür entschieden haben, dass SEPI einen Dritterwerber beizubringen hat, zum Kauf der indirekten EADS-Aktien von SEPI entsprechend dem Verhältnis an EADS-Aktien, die sich zum entsprechenden Zeitpunkt in ihrem Besitz befinden, berechtigt. Teilt die unveränderte Partei ihre Absicht, die SOGEADE-Aktien oder indirekten EADS-Aktien zu kaufen, nicht binnen 30 Tagen nach dem Kaufangebot mit, ist die veränderte Partei verpflichtet, diese SOGEADE-Aktien oder indirekten EADS-Aktien dem Dritten zu den Bedingungen zu verkaufen, die im ursprünglichen Angebot des Dritten enthalten waren.

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

### Anderweitige Vertragsstörungen

Das Participation Agreement sieht bestimmte Rechtsfolgen bei anderen Vertragsstörungen, vor allem aufgrund Insolvenz oder bei einer wesentlichen Verletzung des Participation Agreements vor. Insbesondere dann, wenn eine solche Vertragsstörung DaimlerChrysler, SOGEADE oder SEPI zuzurechnen ist, ist die Partei, die die Vertragsstörung nicht zu vertreten hat, bzw. bei der das Ereignis nicht eingetreten ist, (jeweils SOGEADE, DaimlerChrysler oder SOGEADE und DaimlerChrysler) zum Kauf der EADS-Aktien der den Vertrag störenden Partei und deren Beteiligung an EADS Participations B.V. berechtigt. Tritt bei Lagardère oder SOGEPA eine Vertragsstörung ein, ist diese Partei verpflichtet, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihre Beteiligung am Kapital von SOGEADE zu Bedingungen

wie unter fremden Dritten an einen Drittkäufer zu veräußern (bei dem es sich nicht um einen Konkurrenten von EADS oder DaimlerChrysler handeln darf). Bei einem Verkauf durch Lagardère hat SOGEPA mit Zustimmung von DaimlerChrysler (die nicht unbillig verweigert werden darf) den Drittkäufer zu benennen. Erfolgt ein derartiger Verkauf durch SOGEPA, ist die Zustimmung von DaimlerChrysler erforderlich, die nicht unbillig verweigert werden darf.

### Sonderrechte und -pflichten des französischen Staats

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

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

Ausgenommen davon sind (i) jene EADS-Aktien, die aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 durch den französischen Staat im Anschluss an die Verteilung ohne Zahlung einer Gegenleistung an bestimmte ehemalige Aktionäre dieses Unternehmens noch gehalten werden und die auf dem Markt zu veräußern sind; (ii) jene Aktien, die von SOGEPA oder dem französischen Staat gehalten werden und gemäß dem Participation Agreement oder der Gesellschaftervereinbarung der SOGEADE-Aktionäre (siehe unten) verkauft oder erworben werden können; und (iii) jene Aktien, die ausschließlich für Anlagezwecke gehalten werden.

Darüber hinaus hat EADS in einem zwischen EADS und dem französischen Staat abgeschlossenen Vertrag (der „**Vertrag über ballistische Raketen**“) dem französischen Staat folgende Rechte eingeräumt: (a) ein Vetorecht und darauf folgende Kaufmöglichkeit bezüglich des mit ballistischen Raketen verbundenen Geschäfts von EADS, wobei das Veto dann eingelegt und die Kaufmöglichkeit wahrgenommen werden kann, wenn (i) Dritte, die nicht mit den Firmengruppen DaimlerChrysler und/oder Lagardère verbunden sind, direkt oder indirekt, entweder alleine oder

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

gemeinsam handelnd, über 10% des Grundkapitals oder der Stimmrechte von EADS oder ein Mehrfaches davon erwerben oder wenn (ii) der Verkauf der mit ballistischen Raketen zusammenhängenden Vermögenswerte oder der Aktien von Gesellschaften, die dieses Geschäft betreiben, nach der Kündigung des SOGEADE-Aktionärsvertrags erwogen wird; und (b) das Recht, Einwände gegen die Übertragung solcher Vermögenswerte oder Aktien zu erheben, solange der SOGEADE-Aktionärsvertrag in Kraft ist.

### SOGEADE

Bei SOGEADE handelt es sich um eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), an deren Kapital SOGEPA (50%) und Désirade, eine französische *société par actions simplifiée*, (50%) beteiligt sind. Das Aktienkapital von Désirade selbst gehört gänzlich Lagardère. Lagardère besitzt deshalb indirekt 50% von SOGEADE.

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

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

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

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

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

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

Auflösung von EADS Participations B.V. ihre jeweiligen Beteiligungen an SOGEADE berücksichtigt.

#### Verkaufsoption

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

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

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

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

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

#### Einbringungen in EADS – Spezielle Verpflichtungen von EADS

EADS hat sich verpflichtet, über die von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI eingebrachten Anteile sieben Jahre lang nicht zu verfügen. Die Einbringungsverträge, die zwischen EADS einerseits und Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI andererseits abgeschlossen worden sind, sehen vor, dass EADS, falls sie dies für wünschenswert hält, diese Anteile mit der Maßgabe veräußern kann, dass EADS auf Verlangen Lagardère und SOGEPA (falls von Aerospatiale Matra eingebrachte Anteile verkauft werden), Dasa AG oder SEPI gegebenenfalls für alle ihnen tatsächlich wegen der durch den Verkauf der Aktien durch EADS entstandenen Steuernachteile (tatsächlich gezahlte oder getragene Steuern, einschließlich des Verbrauchs bestehender Verlustvorträge) entschädigt. Diese Entschädigungsverpflichtung erlischt sieben Jahre nach dem Tag der Einbringung. Werden alle drei, Lagardère, SOGEPA 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

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

und Dornier GmbH haben einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

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

Am 30. November 1988 schlossen DaimlerChrysler und die Familie Dornier einen separaten Vertrag, um die Rechte von DaimlerChrysler zu stärken und zugleich die wirtschaftlichen Interessen der Minderheitsgesellschafter zu schützen. Letztere können insbesondere verlangen, dass ihre Geschäftsanteile an der Dornier GmbH (i) gegen

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

Am 29. Dezember 2004 vereinbarten Silvius Dornier und DaimlerChrysler die Übertragung aller verbleibenden Anteile von Silvius Dornier an der Dornier GmbH (3,58%) an DaimlerChrysler oder ein anderes von DaimlerChrysler benanntes Unternehmen der DaimlerChrysler-Gruppe und die Beilegung der Streitigkeiten bzgl. der Rechte und möglichen Ansprüche von Silvius Dornier resultierend aus oder in Verbindung mit seinem Aktienbesitz an der Dornier GmbH. Keiner der anderen Familiengesellschafter übte sein dreimonatiges Vorkaufsrecht hinsichtlich des Erwerbs dieser Anteile aus, so dass die Übertragung am 17. April 2005 wirksam wurde. Nach der oben erwähnten Vereinbarung zwischen DaimlerChrysler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH und Dasa AG („Handhabungsvereinbarung“) bot DADC DaimlerChrysler unwiderruflich an, diese Aktien zu ihrem Marktwert zum Zeitpunkt des Verkaufs an DaimlerChrysler zu kaufen. Dieses Angebot wurde von DaimlerChrysler 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 DaimlerChrysler Konzerns) nicht vorhersehbar waren) zu entschädigen, die ihnen (oder einem von ihnen) ab dem Datum des Abschlusses der

Unternehmenszusammenschlussverträge aufgrund eines bestehenden oder geltend gemachten Anspruchs seitens eines oder mehrerer Gesellschafter der Dornier GmbH (außer Mitgliedern des Dasa Konzerns) gegen Lagardère (oder eine Gesellschaft des Lagardère Konzerns), SEPI, die Contractual Partnership, EADS Participations B.V., Dasa AG (oder eine Gesellschaft des Dasa Konzerns), EADS oder einen Rechtsträger, der von oder für DaimlerChrysler in den Konzern oder die Dasa AG-Gruppe eingebracht wird, entstehen. Diese Entschädigungspflicht gilt auch zugunsten

von EADS, sofern in den Einbringungsverträgen der Dasa Aktivitäten in EADS eine derartige Verpflichtung nicht enthalten ist.

Über die Verbindung zwischen dem Unternehmen und seinen Hauptaktionären, gemäß obiger Beschreibung in Abschnitt 3.3.2 hinaus, gibt es aus Sicht der Gesellschaft keine potentiellen Interessenskonflikte im Bezug auf die Gesellschaft zwischen den Aufgaben der Directors und deren privaten Interessen oder Verpflichtungen.

### 3.3.3 Art der Aktien

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

Die Aktien werden im Aktionärsregister eingetragen, ohne dass eine Aktienurkunde ausgegeben wird, es sei denn, das

Board of Directors hat für alle oder bestimmte Aktien die Ausgabe von Aktienurkunden beschlossen. Aktienurkunden werden in der Form ausgegeben, die das Board of Directors bestimmt. Namensaktien sind in einer vom Board of Directors zu bestimmenden Weise zu nummerieren.

### 3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft

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

Die Änderungen der Kapitalverhältnisse der Gesellschaft seit ihrer Börseneinführung und Notierung sind wie nachstehend aufgeführt (eine Beschreibung der Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft ist in Abschnitt „3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft“ enthalten):

Seit Juli 2000 sind 4.293.746 EADS-Aktien (0,52% des Kapitals von EADS zum Datum dieses Dokuments) ohne Gegenleistung an bestimmte frühere Aktionäre von dem französischen Staat im Anschluss an die Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 ausgegeben worden. Im Juli 2002 fand die letzte Verteilung statt.

Überdies verkauften der französische Staat und Lagardère im Januar 2001 ihre gesamten EADS-Aktien (jeweils 7.500.000 und 16.709.333 EADS-Aktien) 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 DaimlerChrysler an, dass DaimlerChrysler (im Zusammenhang mit einer Hedging-Transaktion) alle EADS-Anteile (22.227.478 EADS-Aktien,

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

die zu diesem Zeitpunkt 2,73% des Kapitals und 2,78% der EADS-Stimmrechte repräsentierten) mit Ausnahme seiner indirekten EADS-Aktien auf dem Markt platziert hatte. Am 20. Juli 2004 zog die Gesellschaft 5.686.682 eigene Aktien ein. Schließlich emittierte die Gesellschaft im Jahr 2004 und bis zum Datum dieses Dokuments 490.609 Aktien infolge der Ausübung von Optionen, die Konzernmitarbeiter im Rahmen von Aktienoptionsplänen in den Jahren 2000, 2002 und 2003 gewährt wurden (siehe „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“).

Seit der Einreichung des Referenzdokuments der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2004 bei der AMF am 19. April 2005 hat die Gesellschaft keine Schwellenwert-

Mitteilungen erhalten. Nach Wissen der Gesellschaft hält kein Aktionär der Gesellschaft mit Ausnahme der in nachstehender Tabelle aufgeführten Anteilseigner mehr als 5% des Kapitals bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft.

Die Aufteilung der ausgegebenen Aktien und Stimmrechte der Gesellschaft vor Ausübung ausstehender Aktienoptionen, die für die Zeichnung von EADS-Aktien gewährt wurden (siehe „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“), ist im Hinblick auf die letzten drei Jahre in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Aktionäre	Position zum 31. Dez. 2005			Position zum 31. Dez. 2004			Position zum 31. Dez. 2003		
	% der Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl der Aktien	% der Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl der Aktien	% der Kapitals	% der Stimmrechte	Anzahl der Aktien
DC KG (von Dasa AG bis 2005 gehaltene EADS-Aktien)	29,89%	30,29%	244.447.704	30,20%	30,43%	244.447.704	30,07%	30,52%	244.447.704
SOGEADE	29,89%	30,29%	244.447.704	30,20%	30,43%	244.447.704	30,07%	30,52%	244.447.704
SEPI	5,47%	5,53%	44.690.871	5,52%	5,56%	44.690.871	5,50%	5,58%	44.690.871
Zwischensumme									
Contractual									
Partnership	65,25%	66,11%	533.586.279	65,92%	66,42%	533.586.279	65,64%	66,62%	533.586.279
Dasa AG	—	—	—	—	—	—	2,73%	2,78%	22.227.478
Französischer Staat	0,06%	0,06%	502.746*	0,06%	0,06%	502.746	0,06%	0,06%	502.746
Öffentlichkeit	33,39%	33,83%	273.061.396**	33,25%	33,52%	269.248.792	30,10%	30,54%	244.640.745
Eigener Aktienrückkauf ***	1,30%	—	10.592.709	0,77%	—	6.241.252	1,47%	—	11.927.934
<b>Gesamt</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>817.743.130</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>809.579.069</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>812.885.182</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 von EADS. Zum 31. Dezember 2005 hielten Mitarbeiter von EADS ca. 2,25% des Aktienkapitals und 2,28% 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 10.000 Aktien halten. Anhand der Studie, die am 31. Dezember 2005 abgeschlossen wurde, wurden 1.552 Aktionäre identifiziert, die insgesamt 234.778.123 EADS-Aktien halten

(einschließlich 3.254.107 Aktien, die von Iberclear im Auftrag des spanischen Marktes und 20.842.757 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.

Weitere Informationen über Änderungen zum Aktienbesitz seit dem 31. Dezember 2005 finden sich auf unter „1.2 Jüngster Geschäftsgang“.

---

### 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

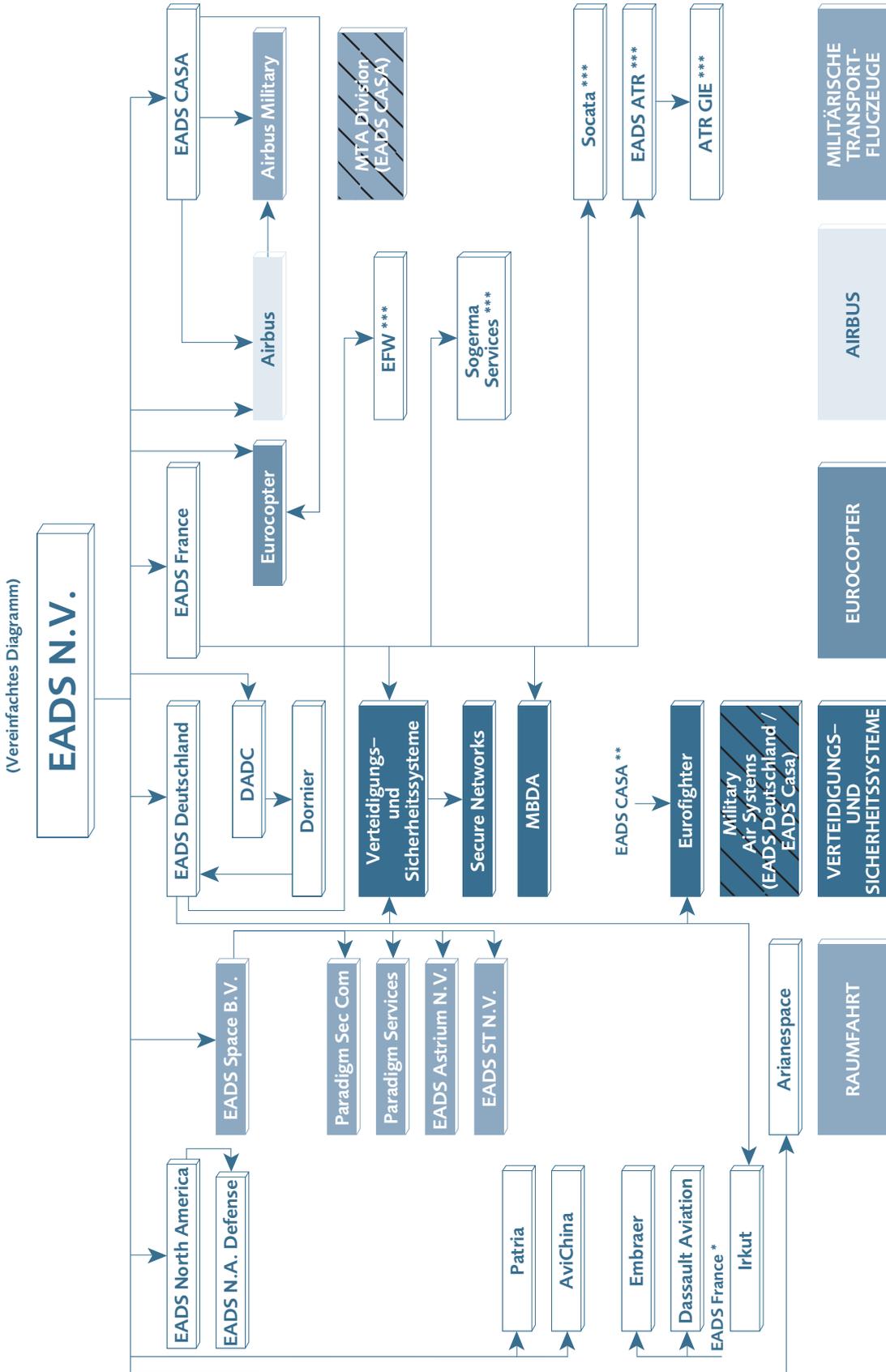
Die folgende Grafik stellt die vereinfachte Organisation der wesentlichen Geschäftsbereiche von EADS dar, die fünf Geschäftsbereiche und die wesentlichen Geschäftseinheiten umfasst. Zur einfacheren Darstellung wurden Zwischen-Holdinggesellschaften weggelassen. Die schattierten Kästchen repräsentieren 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 von EADS sind. Die weißen Kästchen

bezeichnen Einheiten, die Holdinggesellschaften oder Beteiligungen außerhalb der fünf Geschäftsbereiche von EADS sind und nicht direkt zum Führungsbereich eines bestimmten Directors gehören. Socata, EADS ATR, ATR GIE, EFW und Sogerma Services gehören zu den „Übrigen Geschäften“, und gehören nicht zu den fünf Geschäftsbereichen von EADS und EFW und Sogema Services liegen im direkten Verantwortungsbereich von Gustav Humbert, EADS, ATR, ATR GIE und Socata in der direkten Verantwortung von Hans Peter Ring. Siehe „1.1.1 Überblick – Organisation der EADS-Geschäftsbereiche“.

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

### EADS-Gruppe – Wesentlicher Aktienbesitz



(\*) Die EADS hält ihre Anteile an Embraer und Dassault Aviation durch EADS France.  
 (\*\*\*) Der Anteil von EADS an Eurofighter wird gemeinsam gehalten von EADS Deutschland und EADS Casa.  
 (\*\*\*) Im Juni 2005 wurde der frühere Geschäftsbereich Luftfahrt, der Eurocopter, ATR, EFW, Socata und Sogerma Services beibehalten, aufgelöst und ein neuer Geschäftsbereich Eurocopter geschaffen. Nach dieser Änderung weist die EADS in der angepassten Segmentberichterstattung ATR, EFW, Socata und Sogerma Services unter „Übrige Aktivitäten“ aus, um Management-Verantwortlichkeiten und Berichtsstruktur widerzuspiegeln. Siehe 1.1.7 „Übrige Aktivitäten“.

### 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 Recht 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 von EADS vom 11. Mai 2005 ermächtigte das Board of Directors in einem Beschluss, der die vorige Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS vom 6. Mai 2004 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.

Bis Juli 2005 erwarb die Gesellschaft insgesamt 10.275.521 eigenen Aktien; 1.336.358 davon wurden am 25. Juli 2005 eingezogen.

Zum Datum dieses Dokuments hatte die Gesellschaft insgesamt 3.686.270 ihrer eigenen Aktien zurückgekauft. Außerdem werden 11 Millionen der zurückgekauften Aktien an ein führendes französisches Finanzinstitut im Rahmen einer Securities lending-Vereinbarung vom 10. April bis zum 2. Mai 2006 übergeben.

Auf der für den 4. Mai 2006 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, um die durch die Anteilsinhaber auf der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 11. Mai 2005 erteilte Ermächtigung zu ersetzen und das Board of Directors für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Aktionärsversammlung an zu ermächtigen, eigene Aktien der Gesellschaft, einschließlich derivativer Produkte, an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der nicht niedriger ist als der Nennwert und nicht höher als der höhere Preis von entweder (i) dem Preis des letzten unabhängigen Handels oder (ii) dem höchsten aktuellen unabhängigen Gebot an den Handelsorten, an denen der Kauf ausgeführt wird.

#### 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

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

Die Gesellschaft ist nach dem Kauf eigener Aktien verpflichtet, innerhalb von höchstens sieben Handelstagen spezifische Informationen bzgl. solcher Käufe zu veröffentlichen, die der Öffentlichkeit auf der Webseite der Gesellschaft und der AMF zugänglich gemacht werden. Außerdem hat die Gesellschaft insbesondere der AMF mindestens monatlich Informationen über die Einziehung der zurückgekauften Aktien zur Verfügung zu stellen.

### 3.3.7.3 Deutsche Vorschriften

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

### 3.3.7.4 Spanische Vorschriften

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

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

### 3.3.7.5 Beschreibung des Aktienrückkaufprogramms, das von der Hauptversammlung am 4. Mai 2006 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:** 4. Mai 2006.
- **Anzahl der von der Gesellschaft direkt und indirekt gehaltenen EADS-Aktien und entsprechender Prozentsatz des Aktienkapitals:** 3.686.270 Aktien, die

zum Datum dieses Dokuments 0,45% des Aktienkapitals darstellen.

- **Vorgesehene Verwendung der EADS-Aktien, die zum Datum dieses Dokuments von der Gesellschaft gehalten werden:**
  - Die Reduktion 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: 3.636.270 Aktien; und
  - Das Halten von Aktien für die Erfüllung von Verpflichtungen in Verbindung mit Aktienoptionsprogrammen für Mitarbeiter oder anderen Zuteilungen von Aktien an Mitarbeiter der EADS-Gruppe: 50.000 Aktien.

Außerdem werden 11 Millionen der zurückgekauften Aktien an ein führendes französisches Finanzinstitut im Rahmen einer Securities lending-Vereinbarung, vom 10. April bis einschließlich zum 2. Mai 2006 übergeben.

Informationen zu Aktien die von 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 von 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 Reduktion 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 Anteilen 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 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 82.155.442 Aktien des von der Gesellschaft ausgegebenen Aktienkapitals entsprechen, die zum Datum dieses Dokuments 821.554.421 Aktien darstellen. Dieser Maximalbetrag von 10% würde, basierend auf den 852.091.123 Aktien 85.209.112 Aktien darstellen, die nach der Ausgabe von 30.536.702 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 und 2005 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 zurückzuzahlende oder auszuschüttende Eigenkapitalkomponenten“ umfasst die

Beitragsprämien (in Zusammenhang mit Sacheinlagen), das Emissionsagio (in Zusammenhang mit Bareinlagen) und die anderen Reserven, wie in den Jahresabschlüssen von EADS dargelegt, von denen der Rückkaufpreis für die eigenen Aktien abgezogen werden muss.

Zum 31. Dezember 2005 beliefen sich die jeweiligen Werte dieser Eigenkapitalkomponenten von EADS, die an die Aktionäre zurückzuzahlen oder auszuschütten sind, auf: € 8.459.000.000 (Beitragsprämien), € 256.000.000 (Emissionsagio), € (386.000.000) (andere Reserven) und € (445.000.000) (eigene Aktien), d. h., ein Gesamtbetrag von € 7.884.000.000.

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 € 7.884.000.000 während der Dauer des Programms direkt oder indirekt nicht zu überschreiten.

Schließlich unternimmt 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 jedem Mittel, inklusiv, unbegrenzt, dem Teil des Programms, der durch Verkauf oder Kauf von Blockhandel betrieben wird und inklusiv der Verwendung von Optionen, Kombinationen von abgeleiteten Finanzinstrumenten oder der Ausgabe von Sicherheiten, die auf irgendeine Weise EADS-Aktien innerhalb der in unserem Prospekt beschriebenen Grenzen Rechte zuteilt. Weiterhin wird 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.

# Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

## 3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

Zusätzlich wird 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 von EADS, eine Gesellschaft die am Marché Eurolist der Euronext Paris SA, im amtlichen Handelsmarkt der Frankfurter Wertpapierbörse und an den Börsen von Madrid, Bilbao, Barcelona und Valencia notiert ist.
- DaimlerChrysler, DC KG, der französische Staat, Lagardère, SEPI, SOGEADE und SOGEPa werden, je nach den Umständen, ihre Rechte behalten, ihre verfügbaren EADS-Aktien im Rahmen dieses Aktienrückkaufprogramms an EADS zu verkaufen.
- Maximaler Kaufpreis pro Aktie: € 70.

- **Dauer des Aktienrückkaufprogramms:** Dieses Aktienrückkaufprogramm läuft bis einschließlich zum 4. November 2007, d.h. dem Tag des Auslaufens der Ermächtigung der ordentlichen Aktionärsversammlung vom 4. Mai 2006. Eines der Hauptziele dieses Aktienrückkaufprogramms von 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, so dass 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 11. Mai 2005 bis zum Datum dieses Dokuments vorgenommen wurden:**

Prozentsatz des direkt und indirekt gehaltenen Aktienkapitals:	1,79%
Anzahl, der während der letzten 24 Monate eingezogenen Aktien:	7.023.040
Anzahl der im Portfolio gehaltenen Aktien:	14.686.270*
Buchwert des Portfolios:	€ 277,9 Mio
Marktwert des Portfolios:	€ 470,25 Mio

(\*) 11 Millionen der zurückgekauften Aktien werden an ein führendes französisches Finanzinstitut im Rahmen einer Securities lending-Vereinbarung vom 10. April bis und mit zum 2. Mai 2006 übergeben.

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 hatte und die EADS zum Datum der Erstellung dieses Dokumentes immer noch hat, sollen, in abnehmender Priorität, entweder (i) gemäß einer Entscheidung, die in Vereinbarung mit dem Niederländischen Gesetz während einer Jahreshauptversammlung von 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 jährlichen EADS Aktionärsversammlung, die am 4. Mai 2006 stattfinden wird, über den Einzug von 6.656.970 zurückgekauften Aktien entschieden wird, um den Verwässerungseffekt, der mit Grundkapitalerhöhungen in Verbindung steht, zu vermeiden (i) im Kontext des

Belegschaftsaktieneigentumsprogramms für 2005, die Fristen und Charakteristika werden in einem Prospekt beschrieben, der von AMF am 4. Mai 2005 unter der Nummer 05-353 genehmigt wurden, in einer Höhe von 50% der in solch einem Kontext ausgegebenen Aktien (dies stellt 969.155 Aktien dar) und (ii) bei der Ausübung 2005 von Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern der EADS-Gruppe 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden in Höhe von 100% der Aktien, die in einem solchen Kontext ausgestellt wurden (stellt 5.687.815 Aktien dar).

Zum Datum dieses Dokuments hat EADS im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms keine Liquiditätsvereinbarung mit einem unabhängigen Anbieter von Investmentdienstleistungen geschlossen.

Im Kontext dieses Aktienrückkaufprogramms hat 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	9.781.376	-	Call gekauft 9.455.727	Termin- verkauf	Call gekauft	Verkauf
Durchschnittlich spätester Fälligkeitstermin*			9. August 2012	-	-	-
Durchschnittspreis der Transaktion		-				
Durchschnittlicher Ausübungspreis*		-	-	-	-	-
Gesamt	€ 203.126.671	-				

(\*) Siehe „Teil 1/2.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen“.

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 EADS folgende Vereinbarungen getroffen: (i) Kaufoptionsvereinbarungen, die es 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 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 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 von EADS, wie in den variablen Beträgen in der Swapvereinbarung bestimmt.

## Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital

### 3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte

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 EADS, die mit der Ausübung der Aktienoptionen, die bestimmten Mitarbeitern von EADS 2000, 2001 und 2002 gewährt wurden, verbunden sind, abzudecken.

In diesem Kontext wendet 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 von 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 physikalisch im eigenen Bestand von 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 wiederzuspiegeln, die auf die Kaufoptionen gezahlt werden. Bei Ausübung der Kaufoptionen verringert 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 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

Für die Geschäftsjahre 2000 und 2001 wurde am 27. Juni 2001 bzw. am 28. Juni 2002 jeweils eine Barausschüttung in Höhe von € 0,50 brutto je Aktie vorgenommen. In Bezug auf die Jahre 2002 und 2003 wurden Barausschüttungen in Höhe von € 0,30 brutto je Aktie und € 0,40 je Aktie am 12. Juni 2003 bzw. am 4. Juni 2004 vorgenommen.

Für das Geschäftsjahr 2004 wurde am 8. Juni 2005 eine Barausschüttung in Höhe von € 0,50 brutto je Aktie vorgenommen.

### 3.4.2 Dividendenpolitik der EADS

Das Board of Directors wird auf der für den 4. Mai 2006 einberufenen ordentlichen Aktionärsversammlung den Grad der Rückstellungen und die Zahlung einer Barausschüttung in Höhe von € 0,65 brutto je Aktie für das Geschäftsjahr 2005 empfehlen.

Die Höhe der empfohlenen Barausschüttung resultiert, für das dritte Jahr in Folge, aus der Wertentwicklung der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2005. Dieses Ausschüttungsniveau spiegelt auch das Vertrauen des Managements in die zukünftigen Gewinne der Gesellschaft wider, da die Stärke der zivilen Luftfahrt – vor allem aufgrund der asiatischen Nachfrage – und die gesteigerte Profitabilität der Verteidigungs- und Raumfahrtsaktivitäten nachhaltiges Wachstum erwarten lassen.

Mit Blick in die Zukunft hat das Board of Directors von EADS seine Vertriebspolitik angepasst. Diese spiegelt den Glauben wieder, dass die Kontinuität und das Wachstum der Dividenden wünschenswerte Ziele der Aktionäre sind und Faktoren wie der aus der Leistung abzuleitenden Ausschüttungskapazität, den Prioritäten für die Verwendung der Barmittel und zukünftigen Aussichten unterliegen. Keine Zusicherung kann jedoch gegeben werden im Hinblick auf das vorzuschlagende Niveau der Dividende für die Jahre nach 2006 (siehe auch „3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen“).

### 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 Dividenden 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.

##### Quellensteuer auf Dividenden

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

Ein ausländischer Aktionär kann aufgrund eines Doppelbesteuerungsabkommens zwischen den Niederlanden und dem Ansässigkeitsstaat des ausländischen Aktionärs zu einer teilweisen oder vollständigen Befreiung oder Erstattung der gesamten oder eines Teils der oben dargestellten Quellensteuer berechtigt sein. Die Niederlande haben solche Abkommen mit den USA, Kanada, der Schweiz, Japan, fast

allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und mit verschiedenen anderen Ländern abgeschlossen.

##### Doppelbesteuerungsabkommen mit Frankreich, Deutschland und Spanien

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

##### Quellensteuer auf den Verkauf oder auf die sonstige Übertragung von Aktien

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

## Steuer auf Dividendeneinkünfte und Veräußerungsgewinne

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

- 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 der Zahlen für das erste Quartal 2005	9. Mai 2005
Pressemitteilung der Halbjahreszahlen 2005	27. Juli 2005
Pressemitteilung der Zahlen für das dritte Quartal 2005	9. November 2005
Pressemitteilung des Jahresergebnisses 2005	8. März 2006
Pressemitteilung - „DaimlerChrysler und Lagardère haben ihre jeweiligen Beteiligungen an EADS um 7,5% reduziert“	4. April 2006

Außerdem veröffentlicht 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.

---

# 4

## Für das Registrierungsdokument Verantwortliche

---

- |     |   |        |
|-----|---|--------|
| 4.1 | Für das Registrierungsdokument<br>Verantwortliche                   | S. 142 |
| 4.2 | Erklärung der für<br>das Registrierungsdokument<br>Verantwortlichen | S. 142 |
| 4.3 | Informationspolitik   | S. 143 |
| 4.4 | Verpflichtungen der Gesellschaft<br>in Bezug auf Informationen      | S. 143 |

## 4.1 Für das Registrierungsdokument Verantwortliche

EADS.

## 4.2 Erklärung der für das Registrierungsdokument Verantwortlichen

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.

EADS vertreten durch:

Thomas Enders  
*Chief Executive Officer*

Noël Forgeard  
*Chief Executive Officer*

## 4.3 Informationspolitik

Angaben des zuständigen Mitarbeiters Information:

Herr Pierre de Bausset  
*Senior Vice-President Investor Relations und Financial  
Communication*

EADS  
81663 München  
Deutschland  
Telefon: + 49 89 607 34113  
Fax: + 49 89 607 34110  
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*. Während der Gültigkeit dieses Registrierungsdocumentes können zudem Kopien der Satzung von EADS sowie Berichte, Schreiben, andere

Dokumente, frühere Finanzinformationen, Bewertungen oder Erklärungen, die im Auftrag von EADS von Experten erstellt worden sind und hierin enthalten sind, oder auf die Bezug genommen wird, sowie frühere Finanzinformationen von EADS und Finanzinformationen zur Geschäftstätigkeit der Tochtergesellschaften von EADS für die Geschäftsjahre 2005 und 2004, am eingetragenen Sitz von 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 am Marché Eurolist der Euronext Paris SA (nachstehend „**Pariser Börse**“ genannt), im amtlichen 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 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft – Geltendes Recht – Niederländische Vorschriften“ zusammengefasst sind.





European Aeronautic Defence  
and Space Company EADS N.V.  
Le Carré, Beechavenue 130-132  
1119 PR Schiphol-Rijk  
Niederlande

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

Dieses Dokument ist auch unter  
den folgenden Adressen erhältlich:  
European Aeronautic  
Defence and Space Company  
EADS N.V.

In Deutschland  
81663 München - Deutschland

In Frankreich  
37, boulevard de Montmorency  
75781 Paris cedex 16 -  
Frankreich

In Spanien  
Avenida de Aragón 404  
28022 Madrid - Spanien

