

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

REFERENZDOKUMENT UNTERNEHMENSINFORMATIONEN GESCHÄFTSJAHR 2001



Entsprechend *Règlement N° 98-01* der *Commission des opérations de bourse* wurde dieses Referenzdokument am 18. April 2002 unter der Nummer R 02-069 auf Französisch bei der *Commission des opérations de bourse* eingetragen. Es kann nur dann zur Unterstützung einer Finanztransaktion herangezogen werden, wenn es durch einen von der *Commission des opérations de bourse* zugelassenen Abschlussschein ergänzt wird.

Dieses Referenzdokument wurde durch den Emittenten erstellt und führt diesbezüglich zur Haftbarkeit der Unterzeichner. Die nach einer Überprüfung der Maßgeblichkeit und Plausibilität der über die Finanzlage der Gesellschaft gegebenen Informationen wirksam gewordene Eintragung impliziert nicht, dass die dargestellten Zahlen zum Rechnungswesen und zu den Finanzen bestätigt worden sind.

Hinweis

Die COB macht die Öffentlichkeit darauf aufmerksam, dass:

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

INHALT

Kapitel 1 — Für das Referenzdokument Verantwortliche und für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche	4
1.1 Für das Referenzdokument Verantwortliche.....	4
1.2 Erklärung der für das Referenzdokument Verantwortlichen.....	4
1.3 Für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche.....	4
1.3.1 Für die Prüfung des Jahresabschlusses von EADS Verantwortliche.....	4
1.3.2 Erklärung der Abschlussprüfer	4
1.4 Informationspolitik	6
1.5 Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen	6
1.6 Wechselkurse.....	6
Kapitel 2 — Informationen über emittierte Wertpapiere	8
Nicht einschlägig.....	8
Kapitel 3 — Allgemeine Angaben über die Gesellschaft und ihr Grundkapital	9
3.1 Allgemeine Angaben über die Gesellschaft.....	9
3.1.1 Firma der Gesellschaft und eingetragener Sitz der Gesellschaft	9
3.1.2 Rechtsform.....	9
3.1.3 Geltendes Recht — Niederländische Vorschriften.....	9
3.1.4 Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft.....	12
3.1.5 Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft	12
3.1.6 Handels- und Gesellschaftsregister.....	12
3.1.7 Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen	12
3.1.8 Geschäftsjahr	12
3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen.....	12
3.1.10 Hauptversammlung.....	13
3.1.11 Mitteilungspflichten bei Überschreitung bestimmter Beteiligungsschwellen und bei beabsichtigten Aktienkäufen und Verkäufen.....	14
3.1.12 Obligatorisches Übernahmeangebot.....	15
3.2 Allgemeine Beschreibung des Grundkapitals.....	17
3.2.1 Änderungen des Grundkapitals oder der mit den Aktien verbundenen Rechte	17
3.2.2 Ausgegebenes Grundkapital	17
3.2.3 Genehmigtes Kapital	17
3.2.4 Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren.....	17
3.2.5 Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft.....	18
3.3 Aktienbesitz und Stimmrechte.....	18
3.3.1 Aktionärsstruktur	18
3.3.2 Beziehungen zwischen den Hauptaktionären	19
3.3.3 Art der Aktien.....	26
3.3.4 Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft.....	26
3.3.5 Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft.....	27
3.3.6 Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe	27
3.3.7 Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft.....	28
3.4 Börseninformation	29
3.5 Dividenden	32
3.5.1 Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden	32
3.5.2 Dividendenpolitik von EADS	32
3.5.3 Nicht eingeforderte Dividenden	32
3.5.4 Besteuerung.....	33

Kapitel 4 — Informationen über die Aktivitäten von EADS	35
4.1 Darstellung der EADS-Gruppe	35
4.1.1 Übersicht.....	35
4.1.2 Airbus.....	38
4.1.3 Militärische Transportflugzeuge.....	50
4.1.4 Luftfahrt.....	54
4.1.5 Verteidigung und Zivile Systeme.....	67
4.1.6 Raumfahrt.....	77
4.1.7 Beteiligungen.....	84
4.2 Geistiges Eigentum	85
4.3 Außergewöhnliches und Rechtsstreitigkeiten	85
4.4 Mitarbeiter	85
4.5 Forschung und Entwicklung	86
4.6 Versicherungen	87
4.7 Umwelt	87
4.8 Anlageerwägungen	87
Kapitel 5 — Nettovermögen — Vermögenslage — Ertragslage	92
5.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — Geprüfter Konzernabschluss 2001 und ungeprüfter Proforma-Konzernabschluss 2000	92
5.2 Jahresabschlüsse	111
5.2.1 Konzernabschluss.....	111
5.2.2 Einzelabschluss.....	147
Kapitel 6 — Aufsicht über die Gesellschaft	152
6.1 Geschäftsführung und Kontrolle	152
6.1.1 Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers.....	152
6.1.2 Audit Committee.....	154
6.1.3 Personnel Committee.....	154
6.1.4 Executive Committee.....	154
6.2 Bezüge der Mitglieder des Board of Directors und wesentlicher Führungskräfte	156
6.2.1 Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee.....	156
6.2.2 Den beiden Chief Executive Officers eingeräumte Optionen.....	157
6.2.3 Mit verbundenen Parteien abgeschlossene Geschäfte.....	157
6.2.4 Darlehen und Garantien.....	157
6.3 Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter	157
6.3.1 Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern.....	157
6.3.2 Mitarbeiterangebot.....	158
6.3.3 Mitarbeitern gewährte Optionen.....	158
Kapitel 7 — Jüngster Geschäftsgang und Ausblick	161

KAPITEL 1 — FÜR DAS REFERENZDOKUMENT VERANTWORTLICHE UND FÜR DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES VERANTWORTLICHE

1.1. Für das Referenzdokument Verantwortliche

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

1.2. Erklärung der für das Referenzdokument Verantwortlichen:

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

Philippe Camus
Chief Executive Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive Officer

1.3. Für die Prüfung des Jahresabschlusses Verantwortliche:

1.3.1. Für die Prüfung des Jahresabschlusses von EADS Verantwortliche:

	<u>Erste Bestellung am: laufenden</u>	<u>Endtermin der Bestellungsfrist:</u>
KPMG Accountants N.V..... Churchill Plein 6 2517 JW Den Haag Niederlande Vertreten durch Herrn E. Paul Medema	10. Mai 2000	17. Mai 2002 ⁽¹⁾
Arthur Andersen..... Prof. W. H. Keesomlaan, 8 1183 DJ Amstelveen Niederlande Vertreten durch Herrn Huub H.H. Wieleman	10. Mai 2000	17. Mai 2002 ⁽¹⁾

1.3.2 Erklärung der Abschlussprüfer

In unserer Eigenschaft als Abschlussprüfer der EADS haben wir uns vergewissert, dass die im „Reference Document“ enthaltenen Informationen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die sich auf die geprüften Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2001 und 2000 („Jahresabschlüsse“) einschließlich der Konzernabschlüsse beziehen, ordnungsmäßig aus den Jahresabschlüssen entwickelt wurden.

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

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

Wir haben auch die ungeprüften pro forma Konzernzahlen für das Jahr 2000 und die Konzernzahlen 2001 der „Management Discussion and Analysis“ gelesen, die im „Reference Document“ enthalten sind, um wesentliche Abweichungen von den im Jahresabschluss enthaltenen Informationen zu identifizieren und über offensichtlich fälschliche Darstellungen von Tatsachen berichten zu können, die sich, basierend auf unseren im Rahmen der Prüfung der Gesellschaft erworbenen Kenntnissen, bei der Durchsicht der sonstigen Informationen gezeigt haben.

(1) Auf der für den 17. Mai 2002 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt werden, demzufolge Arthur Andersen und KPMG Accountants N.V. zu Abschlussprüfern der Gesellschaft für den Berichtszeitraum des Geschäftsjahrs 2002 bestellt werden sollen.

Die vom Board of Directors genehmigten Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2001 und 2000 wurden von uns in Übereinstimmung mit den in den Niederlanden allgemein anerkannten und mit den Internationalen Prüfungsstandards geprüft.

Unser Bestätigungsvermerk vom 15. März 2002 beinhaltet folgende Aussagen:

- Da es uns nicht möglich war, für die Beteiligung an Dassault Aviation, die nach der Equity Methode bilanziert wird, die Prüfungshandlungen vorzunehmen, die wir üblicherweise durchführen würden, haben wir den Bestätigungsvermerk dahingehend eingeschränkt, dass es nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Abschluss gegebenenfalls hätte geändert werden müssen, wären wir in der Lage gewesen, die berufsüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation vorzunehmen. Das bei EADS aus der Equity Beteiligung in 2001 gebuchte Ergebnis betrug Mio. € 111, der Equity-Beteiligungsansatz von Dassault Aviation betrug zum 31. Dezember 2001 Mio. € 1.252.
- In allen anderen Belangen, sind zum einen KPMG Accountants N.V. und Arthur Andersen mit der Ausnahme, dass abweichend von den International Financial Reporting Standards (IFRS) und den allgemein anerkannten Grundsätzen der Rechnungslegung der Niederlande bei EADS Entwicklungskosten im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden, während die oben genannten Grundsätze die Aktivierung von Entwicklungskosten als immaterielle Vermögensgegenstände verlangen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind, und zum anderen KPMG Accountants N.V. mit der Ausnahme hinsichtlich der quotalen Konsolidierung von MBDA, die von den International Financial Reporting Standards (IFRS) und den allgemein anerkannten Grundsätzen der Rechnungslegung der Niederlande abweicht, da EADS ihren Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen MBDA unter Anwendung einer anteiligen Konsolidierung von 50% der Bilanz der MBDA bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremdanteilen von 12,5 % ausweist, während die oben genannten Standards erfordern, dass ein Partnerunternehmen seine tatsächliche anteilige Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen ausweist, die für MBDA 37,5 % beträgt, der Auffassung, dass der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2001 und des Ergebnisses dieses Geschäftsjahres unter Beachtung der IFRS und der in den Niederlanden anerkannten Rechnungslegungsgrundsätze vermittelt.

Unsere Bestätigung, die wir am 9. März 2001 für den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2000 abgegeben haben, enthielt im Bestätigungsvermerk die Aussage, dass wir aufgrund der Tatsache, dass es uns nicht möglich war, für die Beteiligung an Dassault Aviation, die nach der Equity Methode bilanziert wird (mit einem Equity Beteiligungsergebnis von Mio. € 116 und einem Equity Beteiligungswert von Mio. € 1.164 zum 31. Dezember 2000), die Prüfungshandlungen vorzunehmen, die wir üblicherweise durchführen würden, keine Bestätigung hierzu abgeben.

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

Ausgehend von dem oben dargestellten Vorgehen, haben wir, abgesehen von den möglicherweise notwendigen Anpassungen, die sich ergeben hätten, wenn wir die berufsüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation in 2001 hätten vornehmen können, der fehlenden Bestätigung hinsichtlich der Beteiligung an Dassault Aviation im Jahr 2000, der Auswirkung der oben dargestellten Abweichung von den IFRS und den in den Niederlanden allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen hinsichtlich der Behandlung von Entwicklungskosten, und nach Auffassung von KPMG Accountants N.V. der Abweichung von den IFRS und den in den Niederlanden allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen zur quotalen Einbeziehung von MBDA in 2001 über keine weiteren Sachverhalte hinsichtlich der Angemessenheit der Darstellung des Jahresabschlusses der EADS sowie der ungeprüften pro forma Konzernzahlen für die Jahre 2000 und 2001 zu berichten.

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

Diese Erklärung wurde einer spezifischen Anforderung der „Commission des Opérations de Bourse“ folgend erstellt um dem EADS „Reference Document“ beigefügt zu werden.

Den Haag, den 18. April 2002

Rotterdam, den 18. April 2002

KPMG Accountants N.V.

Arthur Andersen

Spezieller Hinweis zur Übersetzung der finanziellen Informationen

In Zusammenhang mit der Erstellung des „Reference Document“, haben wir die französische Übersetzung des geprüften Jahresabschlusses der EADS zum 31. Dezember 2001 und 2000 (einschließlich des Konzernabschlusses) und den ungeprüften pro forma Konzernabschluss zum 31. Dezember 2000, die in der „Management's Discussion and Analysis of Financial Condition and Results of Operations“ des „Reference Documents“ enthalten sind gelesen. Alle diese Dokumente wurden ursprünglich in englischer Sprache erstellt.

Auf Grundlage unserer Durchsicht kommen wir zu dem Schluss, dass es einem französischen Leser aufgrund des geprüften Jahresabschlusses der EADS zum 31. Dezember 2001 und 2000 (einschließlich des Konzernabschlusses) und des ungeprüften pro forma Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2000, die in der „Management's Discussion and Analysis of Financial Condition and Results of Operations“ des „Reference Documents“ enthalten sind, möglich sein sollte, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der EADS zum 31. Dezember 2001 richtig zu beurteilen.

Paris, 18. April 2002

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Barbier Frinault & Associés
Arthur Andersen

Michel Piette
Partner

René Proglío
Partner

1.4. Informationspolitik

Angaben zu dem für Informationen zuständigen Mitarbeiter:

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

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

1.5. Verpflichtungen der Gesellschaft in Bezug auf Informationen

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

1.6. Wechselkurse

Die im Nachfolgenden in diesem Dokument präsentierten Finanzinformationen werden in Euro oder US-Dollar angegeben. Die folgende Tabelle enthält die für die angegebene Periode geltenden Wechselkurse zwischen US-

Dollar und Euro, die anhand des mittäglichen Devisenankaufskurs in der Stadt New York für von der *Federal Reserve Bank of New York* für Zollzwecke beglaubigte telegrafische Überweisungen (bekannt als „Noon Buying Rate“) berechnet wurden:

<u>Jahresende</u>	<u>Durchschnitt</u>	<u>Ende der Periode</u>
31. Dezember 1999.....	Euro 1 = US\$1,0658	Euro 1 = US\$1,0070
31. Dezember 2000.....	Euro 1 = US\$0,9236	Euro 1 = US\$0,9305
31. Dezember 2001.....	Euro 1 = US\$0,8957	Euro 1 = US\$0,8813

KAPITEL 2 — INFORMATIONEN ÜBER EMITTIERTE WERTPAPIERE

NICHT EINSCHLÄGIG

KAPITEL 3 — ALLGEMEINE ANGABEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT UND IHR GRUNDKAPITAL

3.1. Allgemeine Angaben über die Gesellschaft

3.1.1. Firma der Gesellschaft und eingetragener Sitz der Gesellschaft

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.
Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Niederlande

Sitz der Gesellschaft (*statutaire zetel*): Amsterdam

3.1.2. Rechtsform

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

3.1.3. Geltendes Recht — Niederländische Vorschriften

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.3.1. *Laufende Offenlegungspflichten*

Französische Vorschriften

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

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

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

Das Referenzdokument muss bei der COB registriert werden und wird nach der Registrierung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Deutsche Vorschriften

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. Die Börsenzulassungsstelle kann Zusammenfassungen oder Kürzungen des Jahresabschlusses zulassen, soweit eine ausreichende Unterrichtung des Publikums gewährleistet bleibt.

Die Gesellschaft ist ferner gemäß § 44b des deutschen Börsengesetzes verpflichtet, einen Zwischenbericht zu erstellen. Der Zwischenbericht muss die Anleger und potentiellen Anleger über die Entwicklung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres informieren und ihnen die Möglichkeit geben, diese Entwicklungen mit den Ergebnissen des Vorjahres zu vergleichen. Der Zwischenbericht muss innerhalb von zwei Monaten nach dem Ende des Berichtszeitraumes in mindestens einem überregionalen Börsenpflichtblatt, dem Bundesanzeiger oder als Druckschrift veröffentlicht werden, die dem Publikum bei den Zahlstellen auf Verlangen kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Der Bericht muss ferner bei den Zulassungsstellen der Börsen, an denen die Aktien amtlich notiert werden, eingereicht werden.

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

Spanische Vorschriften

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

3.1.3.2. Besondere Offenlegungspflichten

Französische Vorschriften

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

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

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

Deutsche Vorschriften

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

Spanische Vorschriften

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

3.1.4. Gründungsdatum und vorgesehene Dauer der Gesellschaft

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

3.1.5. Satzungsgemäßer Gegenstand der Gesellschaft

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

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

3.1.6. Handels- und Gesellschaftsregister

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

3.1.7. Einsichtnahme in Gesellschaftsunterlagen

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

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

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

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

3.1.8. Geschäftsjahr

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

3.1.9. Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen

3.1.9.1. Dividenden

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

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

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

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

3.1.9.2. Rechte bei Auflösung der Gesellschaft

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

3.1.10. Hauptversammlung

3.1.10.1. Einberufung von Hauptversammlungen

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

Die Hauptversammlung 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 wird. Die Bekanntmachung hat mindestens 15 Tage vor dem Tag der Hauptversammlung zu erfolgen und muß die Tagesordnung enthalten oder angeben, dass die Tagesordnung in den Geschäftsräumen der Gesellschaft und anderen in der Bekanntmachung bekannt gemachten Orten eingesehen werden kann.

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

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

3.1.10.2. Das Recht auf Teilnahme an Hauptversammlungen

Jeder Inhaber einer oder mehrerer Aktien kann an Hauptversammlungen persönlich oder durch schriftlich bevollmächtigte Vertreter teilnehmen (Teilnahme im schriftlichen Verfahren ist nach niederländischem Recht unzulässig) und das Rede- und Stimmrecht entsprechend der Satzung ausüben (siehe unten Abschnitt 3.1.10.4). Ein Aktionär oder eine andere Person, die berechtigt ist, an der Hauptversammlung teilzunehmen, kann sich durch mehr als einen Bevollmächtigten vertreten lassen, vorausgesetzt, dass nur ein Bevollmächtigter pro Aktie benannt werden kann. Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so kann der Board of Directors in der Einberufung bestimmen, dass diejenigen Personen an der Hauptversammlung teilnehmen, das Wort ergreifen und sich an der Abstimmung beteiligen können, die an einem in der Einberufung bestimmten Datum zur Ausübung dieser Rechte autorisiert und als solche im zu diesem Zweck erstellten Aktionärsregister eingetragen sind, unabhängig davon, wer dazu autorisiert ist, diese Rechte am Tag der Hauptversammlung 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 Hauptversammlung von einem anderen Ort aus teilnehmen, dass der oder die Versammlungsleiter zu der Überzeugung gelangen, dass die besagten Personen ordnungsgemäß an der Hauptversammlung teilnehmen, gelten als anwesend oder vertreten, können sich an der Abstimmung beteiligen und werden bei der Berechnung des Quorums berücksichtigt (siehe oben Abschnitt 3.1.10.1.).

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

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

Hat die Gesellschaft Namensaktien ausgegeben, so müssen die Inhaber von Namensaktien 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 SA halten. In einem solchen Fall werden die Aktien im Namen von EUROCLEAR FRANCE SA im Aktionärsregister verzeichnet. Aktionäre, die ihre Aktien durch EUROCLEAR FRANCE SA

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

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

3.1.10.3. *Mehrheit und Quorum*

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

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

3.1.10.4. *Bedingungen für die Ausübung von Stimmrechten*

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

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

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

Jeder Rechtsträger, der alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnd (gemäß der Definition im niederländischen Gesetz hinsichtlich der Erklärung von Beteiligungen, *Wet melding zeggenschap in ter beurze genoteerde vennootschappen 1996* (das „WMZ“), direkt oder indirekt einen Anteil am Kapital erwirbt oder veräußert, mit der Folge, dass die Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft oder die Stimmrechte des besagten Rechtsträgers nach diesem Erwerb oder dieser Veräußerung einen gewissen Schwellenwert hinsichtlich der Kapitalbeteiligung oder der Stimmrechte über- oder unterschreitet, ist nach dem WMZ verpflichtet, die Gesellschaft und die STE unverzüglich von dieser Beteiligung in Kenntnis zu setzen. Gemäß WMZ gelten die folgenden Schwellenkategorien für maßgebliche Beteiligungen: 0 % bis 5 %; 5 % bis 10 %; 10 % bis 25 %; 25 % bis 50 %; 50 % bis 66⅔ %; 66⅔ % und mehr. Die STE veröffentlicht alle Erklärungen, die ihr gegenüber abgegeben werden, in allen Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums, in denen die Aktien an einer geregelten Börse notiert werden, in Tageszeitungen mit nationaler Verbreitung. Darüber hinaus verlangt die Satzung zwingend eine Mitteilung für den Fall, dass der Erwerb oder die Veräußerung einer Beteiligung bei einer alleine oder gemeinsam mit Dritten handelnden Person zu einer Änderung der Beteiligungsquote im Bereich von 25 % bis 33⅓ % sowie 33⅓ % bis 50 % führt.

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

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

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

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 CMF die Informationen, die sie in diesem Zusammenhang erhalten hat, zur Verfügung stellen.

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

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

3.1.12. Obligatorisches Übernahmeangebot

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

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

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

- (i) bei einer Übertragung von Aktien auf die Gesellschaft selbst oder auf die Stiftung;
- (ii) bei einer Depot-, Clearing- oder Abrechnungsstelle, die in dieser Eigenschaft handelt, vorausgesetzt, die Bestimmungen des vorstehend bezeichneten Artikels 16 der Satzung finden Anwendung bezüglich der Aktien, die für Personen gehalten werden, die gegen die Bestimmung der oben beschriebenen Artikel 15 und 16 der Satzung verstossen haben;
- (iii) bei einer Übertragung von Aktien durch die Gesellschaft oder einer Ausgabe von Aktien durch die Gesellschaft im Rahmen einer Fusion oder Akquisition einer anderen Gesellschaft oder deren Geschäfts;
- (iv) bei einer Übertragung von Aktien von einer Partei auf eine andere, die Partei einer Vereinbarung im Sinne der Definition im WMZ von „Konzertierten Parteien“ („Personen, die im Verbund mit anderen eine Kontrollmehrheit erwerben“) ist, sofern die Vereinbarung vor dem 31. Dezember 2000 abgeschlossen wird (in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung), wobei diese Ausnahme nicht auf eine neue Partei zutrifft, die allein oder gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften und/oder Konzerngesellschaften mindestens 33 $\frac{1}{3}$ % der Aktien oder Stimmrechte der Gesellschaft hält; diese Ausnahme bezweckt den Ausschluss der Vertragsparteien des Participation Agreement (siehe Ziff. 3.3.2) (in der durch einen neuen Vertrag aufgrund der Aufnahme von einer oder mehreren neuen Parteien oder dem Ausschluss von einer oder mehreren Parteien geänderten, ergänzten oder ersetzten Fassung) von der Verpflichtung, im Falle einer Übertragung der Aktien untereinander ein obligatorisches Übernahmeangebot abgeben zu müssen;
- (v) bei einer Übertragung von einem Aktionär auf eine Tochtergesellschaft, an der er mehr als 50 % des Kapitals hält, oder von einem Aktionär auf eine Gesellschaft, die mehr als 50 % des Kapitals eines solchen übertragenden Aktionärs hält.

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

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

3.2. Allgemeine 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 im Zeitpunkt der Aktienaussgabe bestehenden Beteiligung vorbehaltlich der nachstehenden Ausnahmen. Kein Bezugsrecht wird bei Ausgabe von Aktien gegen Sacheinlage und bei Ausgabe von Aktien an Mitarbeiter der Gesellschaft bzw. an Mitarbeiter einer Konzerngesellschaft gewährt. Zu den vertraglichen Bestimmungen hinsichtlich dieser Bezugsrechte siehe Abschnitt 3.3.2.

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

Bei der Hauptversammlung am 10. Mai 2001 ermächtigten die Aktionäre das Board of Directors, Aktien über bis zu 2 % des genehmigten Grundkapitals zu emittieren und Bezugsrechte für einen Zeitraum bis einschließlich dem Tag der Hauptversammlung im Jahre 2003 zu gewähren, auch wenn die Bezugsrechte erst nach diesem Zeitraum ausgeübt werden können. Weiterhin soll er die Bedingungen solcher Aktienemissionen festlegen können.

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

Die Hauptversammlung am 10. Mai 2001 ermächtigte das Board of Directors, das Bezugsrecht der Aktionäre für einen Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2003 zu beschränken oder auszuschließen.

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

3.2.2. Ausgegebenes Grundkapital

Zum Zeitpunkt dieses Berichts beträgt das emittierte Grundkapital der Gesellschaft Euro 809.175.561; es besteht aus 809.175.561 Aktien mit einem Nennwert von Euro 1 pro Aktie.

3.2.3. Genehmigtes Kapital

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

3.2.4. Wertpapiere, die Zugang zum Kapital der Gesellschaft gewähren

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

3.2.5. Änderungen des ausgegebenen Kapitals seit Gründung der Gesellschaft

Datum	Transaktionsart	Nennwert je Aktie	Anzahl der ausgegebenen Aktien	Agio ⁽¹⁾	Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien nach den Transaktionen	Nach der Transaktion ausgegebenes Gesamtkapital
29. Dezember 1998	Gründung	NLG 1.000	100	—	100	NLG 100.000
3. April 2000.....	Umstellung auf Euro	Euro 1	50.000	—	50.000	Euro 50.000
8. Juli 2000.....	Aktienemission gegen Einlagen von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI	Euro 1	715.003.828	Euro 1.511.477.044	715.053.828	Euro 715.053.828
13. Juli 2000.....	Aktienemission zwecks öffentlichem Angebot und Notierung der Aktien der Gesellschaft	Euro 1	80.334.580	Euro 1.365.687.860	795.388.408	Euro 795.388.408
21. September 2000	Aktienemission zwecks Angebots von Aktien an Mitarbeiter, das im Zusammenhang mit dem öffentlichen Angebot und der Notierung der Aktien der Gesellschaft erfolgte	Euro 1	11.769.259	Euro 168.300.403	807.157.667	Euro 807.157.667
5. Dezember 2001...	Aktienemission zwecks Angebots von Aktien an Mitarbeiter (<i>note d'opération</i> von der COB am 8. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1200 genehmigt)	Euro 1	2.017.894	Euro 19.573.571.80	809.175.561	Euro 809.175.561

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

3.3. Aktienbesitz und Stimmrechte

3.3.1. Aktionärsstruktur

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

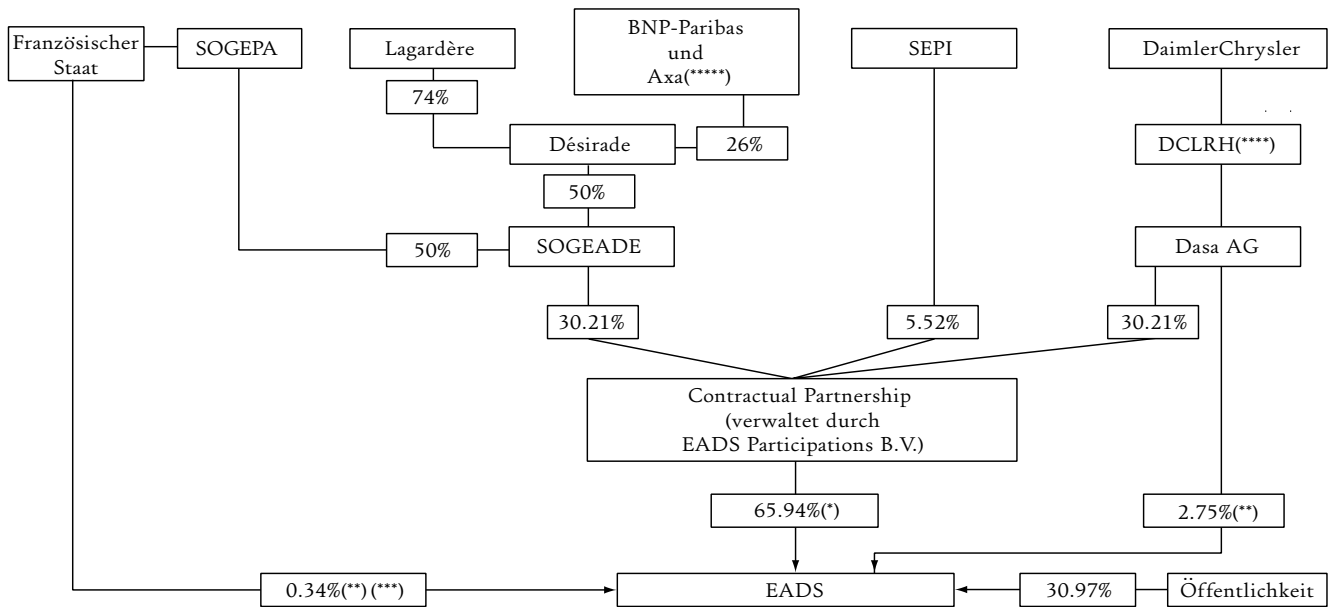
In diesem Bericht bezieht sich der Begriff „**Zusammenschluss zu EADS**“ auf den Abschluss der im Juli 2000 von Aerospatiale Matra, Dasa AG und SEPI vorgenommenen Einbringungen in EADS, um ihre Aktivitäten in EADS zu vereinigen.

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

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

Nach dem Stand dieses Dokuments werden 30,21 % der EADS-Aktien von Dasa AG, einer 100 %-igen Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG („**DCLRH**“), einer 93,17 %-igen Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler gehalten. SOGEADE, eine französische Kommanditgesellschaft auf Aktien (*société en commandite par actions*), deren Grundkapital zu 50 % SOGEPA (einer französischen Staatsholdinggesellschaft) und zu 50 % Désirade gehört, hält 30,21 % der EADS-Aktien. Désirade ist eine französische *société par actions simplifiée*, deren Grundkapital zu 74 % von Lagardère und zu 26 % von Istroise de Participations (nachstehend „**französische Finanzinstitute**“ genannt), das wiederum den Unternehmen BNP PARIBAS und AXA gemeinsam gehört, gehalten wird. Demnach befinden sich 60,42 % des Grundkapitals von EADS zu gleichen Teilen im Besitz von SOGEADE und DaimlerChrysler, die EADS gemeinsam mittels einer Personengesellschaft nach

niederländischem Recht beherrschen (nachstehend „**Contractual Partnership**“ genannt). Die spanische Staatsholdinggesellschaft SEPI ist ebenfalls eine Vertragspartei in der Contractual Partnership und hält 5,52 % des Grundkapitals von EADS. Die Öffentlichkeit (einschließlich der EADS-Belegschaft) hält direkt 30,97 % des Grundkapitals von EADS. DaimlerChrysler und die *République Française* (der „**französische Staat**“) halten direkt jeweils 2,75 % und 0,34 % dieses Grundkapitals, wobei diese Aktienbestände spezifischen Bestimmungen unterliegen.



- (*) EADS Participations B.V. übt die mit den von SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI verpfändeten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte aus, wobei die drei Partner den Rechtstitel an ihrem jeweiligen Aktienbesitz behalten.
- (**) Der französische Staat und DaimlerChrysler üben die mit diesen EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte genauso aus, wie die EADS Participations B.V. die in der Contractual Partnership gepoolten Stimmrechte ausübt (wobei im Falle des französischen Staates diese Aktien bei der *Caisse des dépôts et consignations* platziert werden).
- (***) Diese Aktien werden vom französischen Staat noch ohne Bezahlung einer Vergütung an bestimmte frühere Aktionäre von Aerospatiale Matra aufgrund der Privatisierung von Aerospatiale Matra im Juni 1999 verteilt werden.
- (****) Die Gesellschaft DCLRHR befindet sich zu 93,17 % im Besitz von DaimlerChrysler; fast der gesamte restliche Aktienbestand wird von der Stadt Hamburg gehalten.
- (*****) Sie handelt durch eine gemeinsam gegründete Firma, Istroise de Participations.
- Angaben zu der Anzahl der Aktien und Stimmrechte, die die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee halten befinden sich im Abschnitt 6.2.1.
 - Zum 10. April 2002 hielt die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt zu über 50 % beteiligt ist, 1.027.943 eigene Aktien.
 - Ca. 2,88 % des Kapitals und der Stimmrechte der Gesellschaft werden von EADS-Mitarbeitern gehalten.

3.3.2. Beziehungen zwischen den Hauptaktionären

Die wesentlichen Vereinbarungen, die die Beziehungen zwischen den Gründern von EADS regeln, sind einmal der den Zusammenschluss zu EADS zwischen DaimlerChrysler, Dasa AG, Lagardère, SOGEP, 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 SOGEP und Lagardère abgeschlossen wurde, und ein Vertrag zwischen dem französischen Staat, DaimlerChrysler und DCLRHR). EADS Participations B.V. ist eine nach niederländischem Recht errichtete Gesellschaft mit beschränkter Haftung (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*) und ist die geschäftsführende Gesellschafterin der Contractual Partnership. Die von DaimlerChrysler, SOGEADE und SEPI gehaltenen indirekten EADS-Aktien wurden an die EADS Participations B.V. verpfändet, der in Übereinstimmung mit dem Contractual Partnership Vertrag das ausschließliche Recht zugesprochen wurde, die mit den verpfändeten Aktien verbundenen Stimmrechte auszuüben (darunter das Recht, an Aktionärsversammlungen teilzunehmen und dort zu reden).

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

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

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

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

Die Organisation von EADS Participations B.V.

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

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

Übertragung der EADS-Aktien

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

Nach dem Stillhaltezeitraum unterliegt jeder Verkauf von EADS-Aktien, mit Ausnahmen der indirekten EADS-Aktien, seitens DaimlerChrysler, SOGEADE oder Lagardère dem jeweiligen Vorerwerbsrecht von SOGEADE, DaimlerChrysler und SOGEPa, wenn es sich bei dem unfreundlichen Dritten um einen Aktionär und Erwerber von am Markt angebotenen EADS-Aktien handelt. Wenn SOGEPa bei einem Verkauf seitens Lagardère ihr Vorerwerbsrecht nicht ausübt, kann DaimlerChrysler 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 oder (b) bei einem Beherrschungswechsel von SOGEADE auf Wunsch von DaimlerChrysler oder (c) bei einem Beherrschungswechsel von DaimlerChrysler auf Wunsch von SOGEADE oder (d) bei einem Beherrschungswechsel von SEPI auf Wunsch von SOGEADE oder DaimlerChrysler folgendes zu geschehen hat:

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

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

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

SOGEADE

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

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

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

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

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

Unter bestimmten Bedingungen, insbesondere bei einem Beherrschungswechsel von Lagardère, hat Lagardère einem beliebigen, nichtstaatlichen, von SOGEPA zu bestimmenden und von DaimlerChrysler zu genehmigenden Dritten eine Option zum Kauf ihrer mittelbar gehaltenen SOGEADE-Aktien zu gewähren. Diese Kaufoption kann während der Laufzeit der 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 Bestellung oder Aufgabe von Sicherungsrechten an den Vermögenswerten, die mit dem Status als Hauptauftragsnehmer, der Konstruktion, Entwicklung und Integration ballistischer Raketen oder den Mehrheitsbeteiligungen an den Unternehmen Cilas, Sodern, Nuclétudes und GIE Cosyde zusammenhängen, die Zustimmung dieses Board Mitglieds erfordert und (c) 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 nach dem Stillhaltezeitraum, 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, sind Lagardère und die französischen Finanzinstitute verpflichtet, die für diesen Erwerb erforderlichen Mittel anteil-

mäßig bereitzustellen. Sollten die französischen Finanzinstitute ihren Anteil an der Finanzierung nicht erbringen, kann Lagardère sich selbst oder ein erstklassiges Kreditinstitut an die Stelle der französischen Finanzinstitute setzen. SOGÉPA ist entsprechend ihrer Beteiligung an SOGÉADE zu einer anteiligen Finanzierung verpflichtet. Falls Lagardère sich an der Finanzierung nicht beteiligt, ist (a) SOGÉPA verpflichtet, anteilig an die Stelle von SOGÉADE zu treten und die Aktien zu kaufen, die DaimlerChrysler bei der Ausübung ihrer Verkaufsoption veräußern will, und (b) können SOGÉPA oder Lagardère die Auflösung von SOGÉADE und EADS Participations B.V. sowie die Beendigung der SOGÉADE-Aktionärsvereinbarung verlangen (unbeschadet der Beendigungsbestimmungen der SOGÉADE-Aktionärsvereinbarung, die vorstehend unter „**SOGÉADE**“ 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 SOGÉADE, 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 SOGÉPA (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, SOGÉPA und Dasa AG entschädigt, wird der Board of Directors den Betrag der Entschädigung anhand eines eigens zu diesem Zweck erstellten Berichts festsetzen, der von den beiden unabhängigen Direktoren der EADS vorgelegt wird. Über den Betrag und die Bedingungen dieser Entschädigung wird die Hauptversammlung unterrichtet.

Dienstleistungen des Lagardère Konzerns

Bei der Fusion von Aerospatiale und Matra Hautes Technologies wurde vereinbart, dass die von Matra Hachette General, einer hundertprozentigen Tochter von Lagardère, den direkten und indirekten Tochtergesellschaften von Matra Hautes Technologies, die in Aerospatiale eingebracht wurden, erbrachten Verwaltungsdienstleistungen unverändert bestehen bleiben.

Als Gegenleistung für die Überlassung einer bestimmten Anzahl von Mitarbeitern des Lagardère Konzerns an Aerospatiale Matra zur Erbringung dieser Dienste, sowie für die mit dieser Überlassung verbundenen Aufwendungen, wurde ein Teil der Gebühren, die an den Lagardère Konzern entrichtet wurden, weiterhin an Aerospatiale Matra gezahlt.

Aufgrund der Umstrukturierungen, die im Rahmen der Fusion von Aerospatiale Matra, Dasa und CASA in EADS durchgeführt wurden, ist EADS France (früher Matra Hautes Technologies) in alle Rechte und Pflichten von Aerospatiale Matra eingetreten, die sich aus diesen Vereinbarungen mit Lagardère ergeben.

DADC

EADS Deutschland GmbH gehören 75 % der Aktien der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs-AG („**DADC**“) (die übrigen 25 % gehören DCLRH). Das Stammkapital der Dornier GmbH gehört zu 75,89 % der DADC und zu 24,11 % der Familie Dornier. In Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH stehen DADC mehr als 89,2 % und der Familie Dornier weniger als 10,8 % der Stimmrechte zu. DADC und Dornier GmbH haben einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

In vielen Fällen ist bei einem Beschluss der Gesellschafter der Dornier GmbH eine Mehrheit von 100 % der 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 von (je nach Art der Anteile) 8,7 % oder 15 % des Nennwerts ihrer Anteile zuzüglich etwaiger Körperschaftsteuergutschriften. Die garantierte Dividende ist indexgebunden. DaimlerChrysler hat für die Zahlung der Mindestdividende an die Anteilseigner der Familie Dornier einzustehen. Hinsichtlich des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags, der zur Zeit zwischen DADC und der Dornier GmbH besteht, haben die Gesellschafter der Familie Dornier auf Zahlungen Anspruch, die mindestens dem Betrag entsprechen, auf den sie Anspruch hätten, wenn der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag nicht bestehen würde. DADC hat diese Einstandspflicht im Innenverhältnis übernommen.

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

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

3.3.3. Art der Aktien

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

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

3.3.4. Änderung der Kapitalverhältnisse seit Gründung der Gesellschaft

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

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

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

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

Seit der Registrierung des Referenzdokuments der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2000 bei der COB am 26. April 2001 wurde der Gesellschaft kein Schwellenwert mitgeteilt.

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

<u>Aktionäre</u>	<u>Anzahl an Aktien und Stimmrechten</u>	<u>% des Kapitals und der Stimmrechte</u>
Dasa AG.....	244.447.704	30,21 %
SOGEADE.....	244.447.704	30,21 %
SEPI.....	<u>44.690.871</u>	<u>5,52 %</u>
<i>Zwischensumme Contractual Partnership.....</i>	<u>533.586.279</u>	<u>65,94 %</u>
Dasa AG.....	22.227.478	2,75 %
Französischer Staat.....	2.748.681(*)	0,34 %
Öffentlichkeit.....	<u>250.613.123</u>	<u>30,97 %(**)</u>
SUMME.....	<u><u>809.175.561</u></u>	<u><u>100,00 %</u></u>

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

(**) Davon werden ca. 2,88 % von EADS-Mitarbeitern gehalten. Zum 10. April 2002 hielt die Gesellschaft direkt oder indirekt über eine andere Gesellschaft, an der sie direkt oder indirekt zu über 50 % beteiligt ist, 1.027.943 eigene Aktien. Nach Wissen der Gesellschaft hält in der Öffentlichkeit niemand mehr als 5 % des Kapitals bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft.

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

3.3.5. Personen mit beherrschendem Einfluss auf die Gesellschaft

Siehe vorstehend 3.3.1 und 3.3.2.

3.3.6. Vereinfachte Struktur der EADS-Gruppe

Die folgende Grafik stellt die Organisation der Tätigkeit von EADS.

VEREINFACHTE STRUKTUR DER EADS-GRUPPE ZUM 31. DEZEMBER 2001

EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V. (EADS)

<u>Airbus</u>	<u>Militärische Transportflugzeuge</u>	<u>Luftfahrt</u>	<u>Verteidigung und Zivile Systeme</u>	<u>Raumfahrt</u>
Airbus	Militärische Transportflugzeuge	EADS Militärflugzeuge	System- und Verteidigungselektronik	Astrium
		Eurocopter	EADS Services	EADS Launch Vehicles
		EADS ATR	MBDA	EADS CASA Espacio
		EADS EFW	EADS LFK	EADS Space Service
		EADS Sogerma Services	EADS Telecom	EADS Sodern
		EADS Socata		EADS Cilas

3.3.7. Erwerb eigener Aktien durch die Gesellschaft

3.3.7.1. Niederländisches Recht

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

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

Die Hauptversammlung von EADS am 10. Mai 2001 ermächtigte das Board of Directors für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung, eigene Aktien der Gesellschaft in Höhe von maximal 5 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft an der Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der zwischen dem Nennwert der Aktien (Euro 1) und einem Betrag von 110 % des für die betreffenden Aktien an einer Börse an dem Handelstag, der dem Datum des Erwerbs durch die Gesellschaft unmittelbar vorausging, gezahlten Preises liegt. Das Board of Directors beauftragte die Chief Executive Officer infolge seiner Beschlüsse vom 12. Juli und 18. September 2001, für die Gesellschaft einen Plan zum Rückkauf von bis zu 10.500.000 ihrer eigenen Aktien, d.h., 1,3 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft, vorzulegen. Die *Note d'Information* im Zusammenhang mit diesem Aktienrückkaufprogramm wurde am 18. September 2001 von der COB unter der Nummer 01-1136 genehmigt. Zum 10. April 2002 hatte die Gesellschaft 1.027.943 eigene Aktien zurückgekauft.

Auf der für den 17. Mai 2002 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Vorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt, um die oben genannte Ermächtigung zu ersetzen und das Board of Directors für einen weiteren Zeitraum von 18 Monaten ab dem Datum der Hauptversammlung an zu ermächtigen, eigene Aktien der Gesellschaft in Höhe von maximal 5 % des ausgegebenen Grundkapitals der Gesellschaft an einer beliebigen Börse oder anderweitig entgeltlich zu einem Preis zu erwerben, der zwischen dem Nennwert der Aktien und einem Betrag

von 110 % des für die betreffenden Aktien an einer Börse am Schluss des Handelstages, der dem Datum des Erwerbs durch die Gesellschaft unmittelbar vorausging, gezahlten Preises liegt.

3.3.7.2. *Französische Vorschriften*

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

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

Gemäß *Règlement* N° 90-04 (abgeändert durch *Règlement* N° 98-03 und *Règlement* N° 2000-06) der COB in der derzeit gültigen Fassung ist es der Gesellschaft untersagt, über den Handel mit ihren eigenen Aktien den Markt zu manipulieren. *Règlement* N° 90-04 bestimmt ferner die Bedingungen, unter denen ein Handel mit den eigenen Aktien rechtswirksam ist.

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

3.3.7.3. *Deutsche Vorschriften*

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

3.3.7.4. *Spanische Vorschriften*

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

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

3.4. **Börseninformation**

Das Grundkapital der Gesellschaft ist in 809.175.561 Aktien eingeteilt, die derzeit unter der Kennung „EAD“ an der Pariser Börse, der Frankfurter Börse und den spanischen Börsen gehandelt werden und Bestandteil des CAC 40-Index sind.

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

Pariser Wertpapierbörse

	<u>Handelsvolumen</u>	<u>Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag</u>	<u>Handelswert (€)</u>	<u>Durchschnittlicher Handelswert pro Tag (€)</u>	<u>Monats- Hoch</u>	<u>Monats- Tief</u>
2000						
Juli (ab 10. Juli).....	28.006.987	1.867.132	507.785.107	33.852.340	19,19	17,40
August.....	25.823.476	1.122.760	384.575.157	16.720.659	18,05	16,05
September.....	30.460.407	1.450.496	571.089.464	27.194.736	20,10	17,06
Oktober.....	54.407.858	2.473.084	1.184.877.998	53.858.091	24,10	18,88
November.....	33.635.272	1.528.876	810.699.388	36.849.972	25,20	22,47
Dezember.....	27.572.339	1.451.176	628.842.769	31.442.138	24,29	20,12
2001						
Januar.....	39.914.713	1.814.305	922.430.115	41.928.642	24,03	21,90
Februar.....	28.371.942	1.418.597	671.386.276	33.569.314	23,59	21,10
März.....	40.195.234	1.827.056	808.266.895	36.739.404	23,56	18,20
April.....	23.042.758	1.212.777	466.130.786	24.533.199	21,50	19,22
Mai.....	30.810.517	1.400.478	680.973.860	30.953.357	24,00	19,50
Juni.....	36.622.362	1.831.118	847.614.750	42.380.738	25,07	20,67
Juli.....	23.998.212	1.090.828	531.019.150	24.137.234	23,50	21,02
August.....	29.135.094	1.266.743	602.364.447	26.189.759	23,60	18,64
September.....	55.227.242	2.761.362	724.387.025	36.219.351	19,94	9,14
Oktober.....	49.407.887	2.148.169	592.687.519	25.769.023	13,65	9,90
November.....	40.347.151	1.833.961	550.247.341	25.011.243	14,57	12,00
Dezember.....	19.755.943	1.097.552	271.754.537	15.097.474	15,24	13,05
2002						
Januar.....	26.525.882	1.205.722	363.824.632	16.537.483	14,90	12,52
Februar.....	21.298.834	1.120.991	287.799.414	15.147.338	14,80	12,71
März.....	31.975.439	1.682.918	517.520.338	27.237.913	17,45	14,53

Quelle: Bloomberg Database

Frankfurter Wertpapierbörse

	<u>Handelsvolumen</u>	<u>Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag</u>	<u>Handelswert (€)</u>	<u>Durchschnittlicher Handelswert pro Tag (€)</u>	<u>Monats- Hoch</u>	<u>Monats- Tief</u>
2000						
Juli (ab 10. Juli).....	10.021.156	626.322	126.313.029	7.894.564	19,00	17,20
August.....	2.296.984	99.869	39.539.352	1.719.102	18,30	16,00
September.....	2.667.145	127.007	47.534.427	2.263.544	20,02	17,05
Oktober.....	2.116.370	96.199	40.178.886	1.913.280	24,05	19,00
November.....	1.100.523	50.024	25.983.694	1.181.077	25,90	22,50
Dezember.....	646.677	34.036	15.011.258	7.50.563	24,30	20,06
2001						
Januar.....	623.484	28.340	13.824.417	628.383	23,90	21,80
Februar.....	519.634	25.982	11.758.970	587.948	23,52	21,21
März.....	558.229	25.374	12.349.913	561.360	23,50	18,50
April.....	262.503	13.816	5.292.404	278.548	21,70	19,20
Mai.....	491.162	22.326	10.860.045	493.638	23,97	19,70
Juni.....	817.372	38.922	18.911.714	900.558	25,20	20,61
Juli.....	958.870	46.664	21.167.451	1.029.124	23,45	20,57
August.....	753.104	39.034	15.668.232	822.343	23,50	18,60
September.....	2.039.979	102.970	25.656.940	1.301.782	19,97	9,20
Oktober.....	1.217.290	52.926	14.786.737	642.902	13,80	10,00
November.....	861.507	39.159	11.688.046	531.275	14,70	10,90
Dezember.....	626.512	36.854	8.653.911	509.054	15,10	13,00
2002						
Januar.....	687.609	31.255	9.416.004	428.000	14,81	12,50
Februar.....	484.884	24.244	6.523.078	326.154	14,30	12,70
März.....	852.539	42.627	13.770.868	688.543	17,48	13,90

Quelle: Bloomberg Database

Spanische Wertpapierbörsen

	Handelsvolumen	Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag	Handelswert (€)	Durchschnittlicher Handelswert pro Tag (€)	Monats- Hoch	Monats- Tief
2000						
Juli (ab 10. Juli).....	18.203.064	1.137.692	330.862.873	20.678.930	19,10	17,00
August.....	1.733.497	75.369	30.022.590	1.305.330	18,39	16,01
September.....	4.016.475	191.261	75.331.737	3.587.226	20,07	17,02
Oktober.....	4.868.795	221.309	99.463.587	4.736.361	24,00	18,50
November.....	1.293.184	58.781	29.653.441	1.347.884	25,10	22,10
Dezember.....	655.922	34.522	13.991.513	777.306	24,50	20,20
2001						
Januar.....	447.403	20.337	9.939.805	451.809	23,99	21,77
Februar.....	415.608	20.780	9.173.076	458.654	23,52	21,14
März.....	446.407	20.291	9.742.541	442.843	23,50	18,01
April.....	182.638	9.613	3.543.739	186.513	21,90	19,13
Mai.....	243.750	11.080	5.423.419	246.519	23,90	19,70
Juni.....	302.249	14.393	6.988.672	332.794	24,98	20,80
Juli.....	132.517	6.024	2.927.541	133.070	23,32	21,10
August.....	342.359	16.124	7.060.800	320.945	23,50	18,90
September.....	791.965	39.598	10.074.145	503.707	20,00	9,20
Oktober.....	694.478	30.195	8.212.669	357.073	13,60	10,00
November.....	554.396	25.200	7.547.151	343.052	14,53	12,11
Dezember.....	368.870	21.698	5.067.135	298.067	14,45	13,11
2002						
Januar.....	560.834	25.492	7.608.542	345.843	14,85	12,57
Februar.....	326.840	17.202	4.429.110	233.111	14,76	12,77
März.....	598.644	31.508	9.678.288	509.384	17,40	14,30

Quelle: Bloomberg Database

3.5. Dividenden

3.5.1. Seit Gründung des Unternehmens ausgeschüttete Dividenden

Am 27. Juni 2001 wurde für das Geschäftsjahr 2000 eine Bardividende in Höhe von Euro 0,50 brutto je Aktie ausgeschüttet.

Der für den 17. Mai 2002 einberufenen Hauptversammlung von EADS wird ein Beschluss zur Genehmigung vorgelegt, demzufolge am 28. Juni 2002 eine Bardividende in Höhe von Euro 0,50 brutto je Aktie für das Geschäftsjahr 2001 ausgeschüttet werden soll.

3.5.2. Dividendenpolitik von EADS

Die Dividendenpolitik von EADS wird vom Board of Directors festgelegt. Etwaige zukünftige Dividendenausschüttungen werden voraussichtlich vor allem von dem jeweils erzielten Ergebnis von EADS und von ihrer Investitionspolitik sowie von der Dividendenpolitik europäischer und internationaler Gesellschaften aus der gleichen Branche abhängen. (Siehe Abschnitt 3.1.9 Verwendung und Ausschüttung von Gewinnen). Es kann nicht gewährleistet werden, dass eine Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2002 und folgende Geschäftsjahre erfolgen wird.

3.5.3. Nicht eingeforderte Dividenden

Gemäß Artikel 31 der Satzung erlischt der Anspruch auf die von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenzahlungen oder sonstige Ausschüttungen nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Datum, an dem der besagte Anspruch fällig und zahlbar wird. Das Recht auf Ausschüttung von Zwischendividenden erlischt fünf Jahre ab dem Datum, an dem Anspruch auf Dividendenausschüttung, der der Ausschüttung von Dividenden zugrunde liegt, fällig und zahlbar wird.

3.5.4. Besteuerung

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

Quellensteuer auf Dividenden

Im allgemeinen ist von einer Dividende, die von der Gesellschaft auf die Aktien ausgeschüttet wird, niederländische Quellensteuer mit einem gesetzlichen Steuersatz von 25 % einzubehalten.

In diesem Zusammenhang umfasst der Begriff Dividenden sowohl Bar- als auch Sachdividenden, fiktive und verdeckte Gewinnausschüttungen, Rückzahlungen von Kapitaleinlagen, die für die Zwecke der niederländischen 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 Vereinigten Staaten, Kanada, der Schweiz, Japan, allen Mitgliedern 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 eine indirekte oder direkte Tochtergesellschaft der Gesellschaft gilt als Dividende und unterliegt grundsätzlich den oben im Abschnitt „Quellensteuer auf Dividenden“ dargestellten Regelungen.

Steuer auf Dividendeneinkünfte und Veräußerungsgewinne

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

- (i) die Dividendeneinkünfte oder der Veräußerungsgewinn sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das durch eine permanente Betriebsstätte oder einen ständigen Vertreter in den Niederlanden betrieben wird; oder

- (ii) der ausländische Aktionär hält indirekt oder direkt eine wesentliche Beteiligung an der Gesellschaft; oder
- (iii) der ausländische Aktionär ist eine Privatperson und seine Dividendeneinkünfte oder Veräußerungsgewinne gelten gemäß dem niederländischen Einkommensteuergesetz von 2001 als Einkommen aus verschiedenen Aktivitäten in den Niederlanden.

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

Schenkungs- oder Erbschaftssteuer

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

- (i) die Übertragung erfolgt durch oder im Namen einer Person, die zum Zeitpunkt der Schenkung oder des Erbfalls in den Niederlanden ansässig ist oder als ansässig gilt; oder
- (ii) die Aktien sind einem Unternehmen oder einem Teil davon zuzurechnen, das durch eine 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 Stammaktie hält, oder aufgrund von Ausübung, Erfüllung, Lieferungen und/oder Vollstreckung von Rechten in Bezug auf die Stammaktien in den Niederlanden ansässig, bzw. als in den Niederlanden ansässig behandelt.

KAPITEL 4 — INFORMATIONEN ÜBER DIE AKTIVITÄTEN VON EADS

4.1. Darstellung der EADS-Gruppe

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

4.1.1 Übersicht

Mit Konzernumsatzerlösen von Euro 30,8 Mrd. im Jahr 2001 ist EADS das führende Luft- und Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das zweitgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen und Flugkörpern und zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2001 entfielen rund 80 % der Umsätze auf den zivilen und rund 20 % auf den militärischen Bereich.

Das Geschäft von EADS entfällt auf fünf Geschäftsbereiche: (1) Airbus, (2) militärische Transportflugzeuge, (3) Luftfahrt (außer Airbus und militärischen Transportflugzeugen), (4) Verteidigung und Zivile Systeme sowie (5) Raumfahrt. Die diesbezügliche Strukturierung der Geschäftstätigkeit zeigt das Schaubild in Abschnitt 3.3.6.

Strategie

Um den Wert für ihre Aktionäre zu maximieren, beabsichtigt das Management von EADS (das „**Management**“), EADS als eines der beiden führenden Unternehmen auf jedem größeren Markt, den es beliefert, zu positionieren und hat die folgenden strategischen Hauptstoßrichtungen definiert:

- **Globale Steuerung der Konsolidierung der Industrie und globale Verstärkung strategischer Allianzen.**

EADS wird fortfahren, die Konsolidierung der Industrie voranzutreiben und dabei aus der langen Geschichte gemeinsamer Errungenschaften mit anderen bedeutenden europäischen und amerikanischen Gesellschaften Nutzen ziehen. Eine derartige Konsolidierung im Rahmen von Partnerschaften oder Übernahmen soll EADS als Global Player mit deutlich sichtbarer Präsenz in den Heimatländern auf allen wichtigen Märkten für Luft- und Raumfahrt und Verteidigung positionieren. Diese Zusammenarbeit trägt außerdem dazu bei, das Technologie- und Produktportfolio von EADS weiter zu verbessern.

Die jüngsten Erfolge wie die Gründung der Airbusgesellschaft und die Formierung von MBDA veranschaulichen die prominente Rolle von EADS bei der Initiierung maßgeblicher europäischer Partnerschaften. EADS beabsichtigt, die europäische Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie weiter umzugestalten, wobei sowohl ihre auf Astrium und EADS Launch Vehicles basierende Rolle im Ariane-System, als auch die Aktivitäten bei Militärflugzeugen und Verteidigungselektronik im Mittelpunkt stehen sollen.

Die Übernahmen von Cogent in Großbritannien, Patria in Finnland, PZL-Okecje in Polen und Australian Aerospace Industry in Australien im vergangenen Jahr waren für das Zustandekommen wichtiger Kontrakte auf diesen Märkten behilflich. In Anerkennung dieser Erfolge will EADS auch weiterhin Gelegenheiten nutzen, um auf wichtigen Exportmärkten Fuß zu fassen. Die Gesellschaft möchte ihren anerkannten Ruf als technologisch führender Anbieter und ihre zunehmende Glaubhaftigkeit als Systemintegrator nutzen, um auf solche Märkte vorzudringen.

Die Stärken von EADS hinsichtlich Technologie und Marktstellung ermöglichen es der Gesellschaft, strategische Partnerschaften mit den wichtigsten Teilnehmern des amerikanischen Marktes für Luft-, Raumfahrt und Verteidigung aufzubauen. In den Bereichen Abwehr ballistischer Flugkörper, Missionsflugzeuge und ISR-Systeme bieten sich Gelegenheiten zum Wachstum, die gemeinsam mit Partnern wie Boeing, Lockheed Martin und Northrup Grumman wahrgenommen werden und attraktive Wachstumsperspektiven bieten.

- **Ausnutzung vorhandener Stärken zur Erweiterung des Bereichs Verteidigung.**

EADS hat sich aufgrund der potenziellen Synergien im technologischen Bereich und ihrer Fähigkeit, die Zyklen in den zivilen und Verteidigungsgeschäften auszugleichen zum Ziel gesetzt, die Umsätze aus dem Verteidigungssektor bis 2010 auf 30 % der Gesamtumsätze zu erhöhen.

EADS ist der Ansicht, dass der Bereich Verteidigung besonders günstig positioniert ist, um die steigende Nachfrage in Segmenten wie der Einsatzplanung von Militärstreitkräften, Sammeln und Verwalten von Informationen und Überlebensfähigkeit auf eigenem Territorium und auf dem Gefechtsfeld zu nutzen.

Durch die Ereignisse des 11. September und die darauf folgenden Entwicklungen wurde ein erhöhter Bedarf an Produkten dieser Bereiche (strategischer Lufttransport, Deepstrike Cruise Missiles, Missions- und Kampfflugzeuge, einsetzbare sichere Telekommunikationsnetze und unbemannte Luftfahrzeuge) deutlich. EADS verfügt darüber hinaus über ein junges Produktportfolio, das Möglichkeiten der Produktentwicklung entsprechend der sich ändernden Nachfrage auf den Märkten bietet. Die Zusammensetzung der Einnahmen verbessert sich ebenfalls, da die jüngsten Programme wie Eurofighter von der Entwicklungs- in die Produktionsphase wechseln.

Der beträchtliche Auftragsbestand für Verteidigungsprodukte von EADS stellt vorhersehbare Einnahmen für die Gesellschaft dar und ermöglicht es dem Management, sich auf die Optimierung der Betriebsabläufe und die Maximierung der Gewinne zu konzentrieren.

- **Nutzung gruppeninterner Gelegenheiten**

Durch die Kombination aus einer breiteren Produktpalette und Fachwissen zu integrierten Systemen mit erhöhtem Mehrwert wird sich EADS bemühen, ihre Margen zu maximieren und stark differenzierte Lösungen zu bieten, die dem immer komplexeren Bedarf der Kunden angepasst sind. Die Vorgehensweise von EADS im Zusammenhang mit der A400M ist ein Beispiel dafür, wie unterschiedliche Kompetenzen kombiniert werden, um derartige Bedürfnisse zu erfüllen: dieses Programm integriert bislang unverbundene militärische und kommerzielle Kompetenzen von EADS, um ein hochmodernes strategisches Lufttransportsystem anbieten zu können.

In dieser Hinsicht verlässt sich EADS auf ein vereinheitlichtes Management und eine einheitliche Betriebsmittel-Allokation sowie auf die Identifizierung des Kundenbedarfs und das Finden von Lösungen durch die einzelnen Divisionen. So wurden beispielsweise im Jahr 2001 alle vorhandenen Aktivitäten im Zusammenhang mit Missionsflugzeugen zu einer Geschäftseinheit zusammengelegt, die jetzt eine einzige Schnittstelle zum Kunden bietet.

Finanz- und Betriebsdaten

In der nachstehenden Tabelle sind der jedem EADS-Geschäftsbereich zuzurechnende Betrag und prozentuale Anteil an den Konzernumsatzerlösen von EADS für das zum 31. Dezember 2001 beendete Geschäftsjahr und an den Proforma-Konzernumsatzerlösen für das zum 31. Dezember 2000 beendete Geschäftsjahr ausgewiesen.

Konzernumsatzerlöse nach Geschäftsbereichen für das zum 31. Dezember 2001 beendete Geschäftsjahr und ungeprüfte Proforma-Konzernumsatzerlöse nach Geschäftsbereichen für das zum 31. Dezember 2000 beendete Geschäftsjahr

	Zum 31. Dezember 2001 beendetes Geschäftsjahr		Zum 31. Dezember 2000 beendetes Geschäftsjahr	
	% des Gesamtumsatzes ⁽¹⁾	in Mrd. Euro	% des Gesamtumsatzes ⁽¹⁾	in Mrd. Euro
Airbus	64	20,5	59	14,9
Militärische Transportflugzeuge	2	0,5	1	0,3
Luftfahrt	16	5,1	19	4,7
Verteidigung und Zivile Systeme	10	3,3	11	2,9
Raumfahrt	8	2,4	10	2,5
Bereichsumsatzerlöse insgesamt vor				
Headquarters/Eliminierungen	100	31,8	100	25,3
Headquarters/Eliminierungen ⁽²⁾		(1,1)		(1,1)
Konzernumsatzerlöse Insgesamt		<u>30,8</u>		<u>24,2</u>

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

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

In der nachstehenden Tabelle sind der jedem geografischen Bereich zuzurechnende Betrag und prozentuale Anteil an den Konzernumsatzerlösen von EADS für das zum 31. Dezember 2001 beendete Geschäftsjahr und an den Proforma-Konzernumsatzerlösen für das zum 31. Dezember 2000 beendete Geschäftsjahr ausgewiesen.

Konzernumsatzerlöse nach geografischen Bereichen für das zum 31. Dezember 2001 beendete Geschäftsjahr

	Zum 31. Dezember 2001 beendetes Geschäftsjahr		Zum 31. Dezember 2000 beendetes Geschäftsjahr	
	Prozent des Gesamtumsatzes ⁽¹⁾	In Mrd. Euro	Prozent des Gesamtumsatzes ⁽¹⁾	In Mrd. Euro
Europa	45	13,9	53	12,8
Nordamerika	34	10,4	28	7,7
Asien/Australien	10	3,1	9	1,5
Übrige Welt	<u>11</u>	<u>3,4</u>	<u>10</u>	<u>2,2</u>
Gesamt	<u>100</u>	<u>30,8</u>	<u>100</u>	<u>24,2</u>

(1) Prozentualer Anteil an den Gesamtumsatzerlösen nach Eliminierungen.

Die nachstehende Tabelle zeigt Daten bezüglich der zum 31. Dezember 2001 bei EADS eingegangenen Aufträge und der zum 31. Dezember 2000 eingegangenen Proforma-Aufträge.

Konsolidierte Aufträge für das zum 31. Dezember 2001 beendete Geschäftsjahr und konsolidierte Proforma-Aufträge für das zum 31. Dezember 2000 beendete Geschäftsjahr

	Zum 31. Dezember 2001 beendetes Geschäftsjahr		Zum 31. Dezember 2000 beendetes Geschäftsjahr	
	in Prozent ⁽³⁾	Betrag in Mrd. Euro	in Prozent ⁽³⁾	Betrag in Mrd. Euro
Auftragseingang:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	82	50,3	68	34,2
Militärische Transportflugzeuge	2	1,0	1	0,5
Luftfahrt	9	5,3	17	8,3
Verteidigung und Zivile Systeme	5	3,1	8	3,9
Raumfahrt	<u>2</u>	<u>1,3</u>	<u>6</u>	<u>3,0</u>
Headquarters/Eliminierungen		<u>(0,8)</u>		<u>(0,8)</u>
Insgesamt	<u>100</u>	<u>60,2</u>	<u>100</u>	<u>49,1</u>

(1) Ohne Optionen

(2) Es werden die Listenpreise zugrunde gelegt.

(3) Vor Headquarters/Eliminierungen.

Folgende Tabelle enthält Informationen über den Auftragsbestand bei EADS zum 31. Dezember 2001 und 2000.

Konsolidierter Auftragsbestand für das zum 31. Dezember 2001 beendete Geschäftsjahr und konsolidierter Proforma-Auftragsbestand für das zum 31. Dezember 2000 beendete Geschäftsjahr.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2000	
	in Prozent ⁽³⁾	Betrag in Mrd. Euro	in Prozent ⁽³⁾	Betrag in Mrd. Euro
Auftragsbestand:⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	85	156,1	78	104,4
Militärische Transportflugzeuge	1	1,3	1	0,9
Luftfahrt	7	13,7	10	13,1
Verteidigung und Zivile Systeme	5	9,1	7	9,7
Raumfahrt	<u>2</u>	<u>3,8</u>	<u>4</u>	<u>4,8</u>
Headquarters/Eliminierungen		<u>(0,7)</u>		<u>(1,0)</u>
Insgesamt	<u>100</u>	<u>183,3</u>	<u>100</u>	<u>131,9</u>

(1) Ohne Optionen.

(2) Es werden die Listenpreise zugrunde gelegt.

(3) Vor Headquarters/Eliminierungen.

4.1.2 Airbus

Einleitung und Übersicht

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 38 % im Jahr 2001 gestiegen. Am 31. Dezember 2001 belief sich ihr Auftragsbestand auf 54 % des gesamten Auftragsbestands weltweit, was einem größeren Anteil, aber volumenmäßig einem Rückgang seit dem 31. Dezember 2000 entspricht. Der Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Airbus von EADS belief sich im Jahre 2001 auf Euro 20,5 Mrd., also 64 % des gesamten Umsatzerlöses von EADS; dieser Anstieg um 38,3 % im Vergleich zum Proforma-Konzernumsatzerlös 2000 beruht teilweise auf einer Änderung der Konsolidierung. Siehe „— Organisation von Airbus“.

Airbus hat sich zum zweitgrößten Hersteller von Verkehrsflugzeugen weltweit entwickelt und konkurriert mit Boeing im Kampf um den ersten Platz. Von der Gründung 1970 bis zum 31. Dezember 2001 sind bei Airbus von ca. 180 Kunden aus aller Welt 4.399 Flugzeuge bestellt worden.

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

Die Airbus-Gruppe wird von EADS (80 %) und BAE Systems (20 %) gemeinsam gehalten. Der Leiter des Geschäftsbereichs Airbus von EADS ist Vorstandsvorsitzender von Airbus, was die effektive Managementkontrolle von EADS über dessen Tätigkeit gewährleistet.

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:

- die Vollendung der umfangreichsten, auf den Bedarf der Kunden zugeschnittene Produktlinie, was (i) einen Schwerpunkt bei der Entwicklung, Prüfung, Herstellung und Lieferung der A380 innerhalb des vorgegebenen Budgets bis Anfang 2006, (ii) die allmähliche Ausweitung maßgeblicher Frachtflugzeug-Anwendungen innerhalb der Palette von Airbus-Flugzeugen und (iii) die ununterbrochene Erhaltung des Wettbewerbsvorteils vorhandener Modelle in ihren Märkten mit sich bringt;
- Versuche, in bestimmte Schlüsselmärkte wie die USA oder Japan entweder einzudringen oder eine bereits erreichte vielversprechende Position zu konsolidieren;
- ihr Kundendienstangebot zu verbreitern, wodurch Airbus in ihrer Branche weiterhin eine führende Position einnehmen kann, indem die Gesellschaft (i) für die sich entwickelnden Bedürfnisse ihrer Kunden Lösungen entwirft und (ii) für eine optimale Platzierung von Airbus entlang der Wertkette der Branche sorgt und
- ihren industriellen Betrieb zu perfektionieren, um von der Integration zu profitieren, ihre Reaktionsfähigkeit auf Veränderungen bei Mengen und Angebot zu verbessern und sich bei den Investitionen im Zusammenhang mit dem A380 auf Flexibilität und Effizienz zu konzentrieren.

Markt

Konjunkturabhängigkeit und Bestimmungsfaktoren des Markts

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

Highlights auf dem Markt für Luftfahrtgesellschaften im Jahr 2001. Die erlebte globale Rezession in Verbindung mit den Folgen der Ereignisse vom 11. September führte zu einem Rückgang auf dem Markt. Im Vergleich zum Vorjahr ging im Jahr 2001 die Nachfrage der Passagiere weltweit in umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen um durchschnittlich 15,8 % im September, 22 % im Oktober, 19,7 % im November und 11,7 % im Dezember zurück. Während des Golfkriegs wurde die gleiche Entwicklung festgestellt. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts tendiert der Luftverkehr langsam wieder zum Stand vom Vorjahr; er wird von Faktoren wie der Wahrnehmung von Sicherheit und Komfort durch die Fluggäste beeinflusst. Die Folgen für die Märkte unterscheiden sich je nach den Geschäftsmodellen der Luftfahrtgesellschaften, dem Reisesegment oder der Geografie. Die Luftfahrtgesellschaften haben ihre Kapazität an die Anforderungen des Marktes angepasst, indem sie Strecken strichen, die Flugpläne reduzierten und ältere, weniger effiziente Maschinen aus dem Verkehr zogen. Im Jahr 2001 wurden netto insgesamt 1.558 Flugzeuge außer Betrieb genommen, davon 941 zwischen September und Dezember (laut *Airclaims Data*). Die Konzentration von neueren Modellen im Betrieb wird somit höher, was den Anteil von Airbus an den verbleibenden Flotten erhöht. Finanzielle Schwierigkeiten führten 2001 zu Konkursen von Fluggesellschaften und Verhandlungen mit Flugzeugherstellern über die Stornierung oder Aufschub bestimmter bereits abgeschlossener Aufträge. Airbus und Boeing mussten im Gegenzug ihre erwarteten Lieferungen nach unten korrigieren.

Gesamtwachstum. Der Markt für Verkehrsflugzeuge hängt in erster Linie von der Nachfrage nach Flugreisen ab, die ihrerseits vor allem durch das Wachstum der Wirtschaft oder des Brutto-Inlandsprodukts sowie die Höhe der Flugpreise und das Bevölkerungswachstum bestimmt wird. In umsatzwirksamen Passagierkilometern gemessen hat der Flugreiseverkehr von 1967 bis 2000 jedes Jahr (außer 1991 aufgrund des Golfkriegs) zugenommen, das heißt, er ist in diesem Zeitraum um durchschnittlich 7,9 % pro Jahr gewachsen. Laut Airbus-Hochrechnungen aus dem Jahr 2000 — die sich mit entsprechenden Studien von Boeing deckten — soll der Flugreiseverkehr im Zeitraum 2000-2019 um durchschnittlich 4,9 % jährlich wachsen. Nach Ansicht von Airbus werden die jüngsten Ereignisse diesen langfristigen Trend nicht wesentlich beeinflussen.

Konjunkturschwankungen. Trotz dieses Gesamtwachstums des Flugreiseverkehrs entwickelte sich der Flugzeugmarkt zyklisch, aufgrund der schwankenden Rentabilität von Fluggesellschaften und aufgrund der Konjunkturzyklen in der Weltwirtschaft. Bei zyklischen Konjunkturabschwächungen haben Flugzeughersteller in der Regel innerhalb eines Jahres einen Rückgang der Flugzeugaufträge verzeichnet und über einen etwas längeren Zeitraum einen Rückgang der Auslieferungen. Aufgrund ihres gestiegenen Marktanteils ist die Zahl der Ablieferungen bei Airbus seit 1994 konstant geblieben oder gewachsen. Bei einem Rückgang der Auslastung und der Gewinne versuchen einige Fluggesellschaften normalerweise, Entscheidungen über Bestellungen neuer Flugzeuge so lange zu verschieben, bis sich die wirtschaftlichen Eckdaten verbessern.

Der Rückgang infolge des Golfkriegs hat sich vor dem Hintergrund abgespielt, dass die Fluggesellschaften ihre Strategien stärker auf ihren jeweiligen Marktanteil als auf ihre Rentabilität ausgerichtet haben, was zu einer außergewöhnlich hohen Zahl der Flugzeugbestellungen, einer erhöhten Aufnahme von Fremdkapital und zu niedrigeren Gewinnen geführt hat. Dieses Phänomen wurde dadurch noch verstärkt, dass die Finanzierung für neue Flugzeuge ohne Weiteres aufzubringen war und den Eigentümern zahlreiche Steuervergünstigungen angeboten wurden.

Seitdem haben die Fluggesellschaften sich wieder mehr auf ihre Rentabilität konzentriert und ihr Verschuldungsgrad ist normalerweise gesunken. Sie haben ihre Flexibilität durch Operating Leasing und einer dynamischen Verwaltung ihrer Flotte von älteren Flugzeugen und der disziplinierten Bestellung neuer Flugzeuge erhöht. Außerdem hat die Präsenz finanziell besser gestellter Leasing-Geber im zurückliegenden Jahrzehnt das Marktangebot von Gebrauchtflugzeugen verbessert. Das Management ist der Ansicht, dass die Kombination dieser Faktoren die zyklischen Schwankungen auf dem Sektor der Flugzeughersteller gedämpft hat.

Das Management ist davon überzeugt, dass es die Auswirkungen des aktuellen Konjunkturrückgangs durch effektives Management, einschließlich der Vergabe von Aufträgen an Fremdunternehmen, abmildern kann. (Siehe „Airbus — Produktion — Anpassungsfähigkeit an Nachfrageschwankungen“). Dies wurde bei früheren Konjunkturschwächeperioden unter Beweis gestellt: obwohl der Flugzeugmarkt insgesamt schrumpfte, konnte Airbus ihren Anteil an diesem verkleinerten Markt erhöhen und dadurch die Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit abfangen. Ein Rückgang der Aufträge und des Auftragsbestands muss keinen sofortigen Rückgang der Lieferungen im selben Maße bedeuten.

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

Die Vorschriften zur Stufe 3 der Fluglärmreduzierung der FAA (Federal Aviation Authority) hatten zu Folge, dass viele ältere Flugzeuge bis Ende 1999 ersetzt werden mussten, ein weiterer Grund für die Zunahme der Nachfrage, insbesondere der aus Nordamerika, die in den letzten Jahren erheblich gestiegen ist. Im Jahr 2000 gingen 41 % und 2001 44 % der ausgelieferten Flugzeuge nach Nordamerika.

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.

Die Verfügbarkeit neuer Maschinen kleiner und mittlerer Größe hat den Fluggesellschaften auch die Möglichkeit eröffnet, auf Strecken mit niedrigerer Verkehrsdichte gut zahlenden Fluggästen Direktflüge anzubieten, bei denen die Drehkreuze umflogen werden und eine größere Auswahl an Reisezielen besteht, die ohne Zwischenstopp angefliegen werden. Somit hat die weltweite Deregulierung 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.

Allianzen. Die Entwicklung von Allianzen zwischen weltweit tätigen Fluggesellschaften untermauert diese Strategien. Laut *Airclaims Data* wurde per Dezember 2001 die Hälfte der weltweit verkehrenden Flotte von Düsenverkehrsflugzeugen mit über 100 Sitzen von den 23 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 Europäischen Union und den Vereinigten Staaten wurde die Höchstgrenze der rückvergütbaren Startinvestitionen (deren Verwendung seitens europäischer Regierungen üblich ist) auf 33 % der Gesamtkosten von Entwicklungsprogrammen für neue Großverkehrsflugzeuge festgesetzt. Ferner ist in diesem Abkommen auch die indirekte Unterstützung bei der Entwicklung oder Produktion von Großverkehrsflugzeugen auf höchstens 3 % der Industrieerlöse festgelegt worden (dies entspricht den in den USA von Seiten des Verteidigungsministeriums und der NASA benutzten Mechanismen). Dieses bilaterale Abkommen bildet die Grundlage für einen Ausgleich bezüglich staatlicher Unterstützungsleistungen und entspricht den europäischen wie auch den amerikanischen Bedürfnissen.

Marktstruktur und Wettbewerb

Marktsegmente. Derzeit konkurriert Airbus in allen drei Hauptsegmenten des Marktes: bei „Single-Aisle“-Flugzeugen mit 100 bis 200 Sitzplätzen in zwei Reihen und durch einen Gang getrennt, die hauptsächlich für Kurz- und Mittelstreckenflüge eingesetzt werden, wie die A320-Familie; „Twin-Aisle“ (oder „Wide-Body“-) Flugzeuge mit einem breiterem Rumpf, die in drei Reihen und durch zwei Gänge getrennt über 200 Sitzplätze haben und im Falle der A300/310 für Kurz- und Mittelstreckenflüge sowie im Falle der A330/340-Familie für Langstreckenflüge eingesetzt werden; und schließlich — im Falle der zurzeit noch in Entwicklung befindlichen A380 — „sehr große, („Very large“) — Flugzeuge“, die dazu konzipiert sind, über 400 Passagiere nonstop über sehr weite Strecken hinweg und mit besonderem Komfort zu befördern. Frachtflugzeuge sind insofern ein damit verbundenes, viertes Segment, als es sich dabei oft um umgerüstete ehemalige Passagierflugzeuge handelt (siehe „— Luftfahrt — Umrüstung und Technische Serviceleistungen“). Die A300-600F ist darüber hinaus ein erfolgreiches, nur für den Frachtverkehr vollständig neu gebautes Frachtflugzeug, das vor allem bei den großen Kurierdiensten wie Federal Express und UPS immer mehr Anklang findet.

Laut einer Studie von Airbus waren von den 12.749 Flugzeugen mit über 70 Sitzen, die am 31. Dezember 2001 in Dienst standen, 73 % „Single-Aisle“-Flugzeuge und 27 % „Twin-Aisle“-Flugzeuge. In der nachstehenden Tabelle

ist die regionale Verteilung der Maschinen und der prozentuale Anteil der „Single-Aisle“- und „Twin-Aisle“-Flugzeuge zum 31. Dezember 2001 angegeben.

	Flugzeuge		Konfiguration in Prozent	
	in Prozent	Anzahl der Flugzeuge im Dienst	„Single-Aisle“	„Twin-Aisle“
Nordamerika.....	43	5.459	80	20
Europa.....	25	3.202	75	25
Asien-Pazifik.....	18	2.290	50	50
Afrika und Naher Osten.....	5	904	62	38
Südamerika.....	7	894	89	11
Insgesamt.....	100	12.749	73	27

Quelle: Airbus

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 zu Nordamerika und Europa ist der Anteil der „Twin-Aisle“-Flugzeuge in der Region Asien-Pazifik größer, da dort die Flughäfen die Anzahl der Flüge beschränken, was den Einsatz von Maschinen mit höherer durchschnittlicher Passagierzahl pro Flug begünstigt.

Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge wurden im Jahr 2001 insgesamt 852 neue Flugzeuge mit über 100 Sitzen ausgeliefert. Davon waren 76 % „Single-Aisle“- und 24 % „Twin-Aisle“-Flugzeuge. Der nachstehenden Tabelle ist die Anzahl der ausgelieferten Flugzeuge je Region für die Jahre 2001 und 2000 zu entnehmen.

	2001		2000	
	Anzahl der Auslieferungen je Region insgesamt	Auslieferungen in Prozent	Anzahl der Auslieferungen je Region insgesamt	Auslieferungen in Prozent
Nordamerika.....	374	44	331	41
Europa.....	153	18	211	26
Asien-Pazifik.....	80	9	70	9
Übrige Welt.....	56	7	54	7
Leasing-Gesellschaften.....	189	22	134	17
Insgesamt.....	852	100	800	100

Quelle: Airbus

Die Verkäufe an Leasing-Gesellschaften bilden einen separaten Marktsektor, der zu ca. 22 % der Auslieferungen von Flugzeugen im 2001 beitrug, da die den geleasten Flugzeugen zugeordnete Einsatzregion häufig von der Region abweicht, in der die Leasing-Gesellschaft ihren Sitz hat.

Wettbewerb. Airbus ist seit dem Rückzug der Firma Lockheed im Jahr 1986 und der Übernahme von McDonnell Douglas durch Boeing im Jahr 1997 in einem Duopol tätig. Infolgedessen ist der Markt für Verkehrsflugzeuge mit über 100 Sitzplätzen jetzt effektiv zwischen Airbus und Boeing aufgeteilt. Den veröffentlichten Angaben der Hersteller zufolge entfielen im Jahr 2001 auf Airbus und Boeing jeweils 38 % bzw. 62 % der Auslieferungen insgesamt, 53 % und 47 % der Brutto-Bestellungen insgesamt und je 54 % und 46 % des Gesamtauftragsbestands am Jahresende.

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

Produkte und Meilensteine

Technologische Meilensteine

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

- A300 — Der Airbus A300 war das erste zweistrahlige „Twin-Aisle“-Verkehrsflugzeug der Welt. Diese Neuerung verschaffte diesem Flugzeug im Kurz- und Mittelstreckenbereich gegenüber der Konkurrenz

einen deutlichen Vorteil hinsichtlich Treibstoffverbrauch und Wartungskosten, die dreistrahlige oder vierstrahlige Flugzeuge einsetzte.

- A310 — Der Airbus A310, der 1983 auf den Markt gebracht wurde, hatte anstelle der herkömmlichen mechanischen Anzeigen die ersten digitalen Cockpit-Anzeigen, die mit Kathodenstrahlröhren ausgestattet waren. Diese versorgten den Piloten mit leistungsfähigeren Flug- und Navigationsanzeigen und ermöglichten eine einzigartige zentralisierte und leicht erfassbare Überwachung des Flugzeugs. Er war auch das erste „Twin-Aisle“-Flugzeug, das für eine Zwei-Mann Cockpit Crew zugelassen war, woraus sich im Vergleich zu den Drei-Mann Cockpit Crews, die damals in dieser Flugzeugklasse die Regel waren, Betriebskosteneinsparungen ergaben. Die Implementierung automatischer Systeme sowie die Integration einer digitalen Flugführung trugen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsgrades bei.

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

- A320 — Airbus hat als erster Hersteller im Jahr 1988 mit dem Airbus A320 eine digitale Fly-by-Wire-Steuerung eingeführt, mit welcher der Pilot mit einem Sidestick anstelle der herkömmlichen Steuersäule Befehle erteilt. Flugsteuerungscomputer übersetzen diese Befehle in elektrische Signale für die Ansteuerung der Stellmotoren der Steuerflächen und können gleichzeitig verhindern, dass das Flugzeug den vorgeschriebenen sicheren Flugbereich verlässt. Dadurch wurde eine erhöhte Manövrierfähigkeit, eine Vereinfachung des Betriebs durch digitale Verbindung mit dem Autopilot-System und eine Gewichtsreduzierung gegenüber der herkömmlichen mechanischen Flugsteuerung erreicht. Das Fly-by-Wire-Konzept ist jetzt bei allen Flugzeugen der Airbus A320-Familie und den Flugzeugen der A330/A340-Familie eingebaut. Die amerikanischen Wettbewerber von Airbus haben diese Steuerung erst später eingeführt. Verbundwerkstoffe finden bei der A320 ebenfalls verstärkt Verwendung, insbesondere für das Höhenleitwerk.
- A330/A340 — Diese Familie von „Twin-Aisle“-Flugzeugen ist mit dem einzigartigen Konzept einer für eine zweistrahlige und vierstrahlige Lösung gemeinsam verwendbaren Flügelkonstruktion bei einem ansonsten ähnlichen Flugwerk ausgestattet. Die Ultra-Langstrecken-Version A340-500/600 zeichnet sich vor allem durch den Einsatz von gewichtsparenden Verbundwerkstoffen zum Bau eines großen Primärelements (des 15 m langen Kielbalkens) und der Druckwand der rückwärtigen Kabine aus.
- A380 — Bei diesem „Very large“-Flugzeug werden bereits voll entwickelte Technologien weiter verfeinert und auf breiterer Basis angewandt. Etwa 40 % 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. Ferner wird die Wartbarkeit der Maschine durch leichtere, aber noch leistungsfähigere elektrische und hydraulische Ausrüstung erhöht.

Das Familien-Konzept — Gemeinsamkeit der Flotte

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

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

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

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

Die A318. Die A318 ist eine gekürzte Version der A319, die den Bedarf an Maschinen mit 100 bis 120 Sitzplätzen befriedigen soll. Die A318 flog am 12. Januar 2002 zum ersten Mal und kann im Oktober 2003 geliefert werden.

Technische Merkmale der „Single-Aisle“-Flugzeuge

<u>Typ</u>	<u>Inbetriebnahme</u>	<u>Passagierkapazität</u>	<u>Maximale Reichweite (km)</u>	<u>Länge (Meter)</u>	<u>Spannweite (Meter)</u>
A318	2003 ⁽¹⁾	106	5.200	31,4	34,1
A319	1996	124-145	6.500	33,8	34,1
A320	1988	150-180	5.500	37,6	34,1
A321	1994	185-220	5.500	44,5	34,1

(1) Geplanter Termin.

Quelle: Airbus

Zum 31. Dezember 2001 hatte Airbus 2.768 Aufträge über A318, A319, A320 und A321 erhalten und 1.640 A319, A320 und A321 ausgeliefert.

„Twin-Aisle“-Flugzeuge für den Kurz- und Mittelstreckenbereich: der Airbus 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, die A300-600, ist auch als Frachtflugzeug und umrüstbares Passagier-Frachtflugzeug erhältlich. Das A300-600 Frachtflugzeug, das von Federal Express seit 1994 genutzt wird, hat eine Nutzlast von über 50 Tonnen Frachtgut. Anfang 2001 bestellte UPS zusätzlich zu den 30 im Jahr 1998 bestellten Flugzeugen 60 A300-600 Frachtflugzeuge.

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

Technische Merkmale der A300/A310

<u>Typ</u>	<u>Inbetriebnahme</u>	<u>Passagierkapazität</u>	<u>Maximale Reichweite (km)</u>	<u>Länge (Meter)</u>	<u>Spannweite (Meter)</u>
A300	1974	266	7.700	54,1	44,8
A310	1983	220	9.600	46,7	43,9

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

(2) Zweiklassen-Layout

Quelle: Airbus

Zum 31. Dezember 2001 hatte Airbus 843 Aufträge über A300 und A310 erhalten und 763 A300 und A310 ausgeliefert.

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

Airbus hat die zweistrahlige A330 und das vierstrahlige Langstreckenflugzeug A340 in einem gemeinsamen Programm entwickelt, wobei für beide Flugzeuge die gleiche Flügelkonstruktion verwendet und der Querschnitt des breiten Rumpfes der bestehenden A300/A310 beibehalten wurde, um vollständig den Bedarf für alle Routen im Lang- und Superlangstreckenbereich abzudecken.

Im Jahr 1997 begann Airbus mit der Entwicklung der Derivate A340-500 und A340-600. Diese neuen Flugzeuge verfügen über einen gestreckten Rumpf, eine größere Reichweite und ein höheres maximales Startgewicht und ermöglichen Cross Crew Qualifications mit bestehenden A330/A340-Typen. Die A340-500 soll mehr Transpazifik-Direktflugstrecken bewältigen als andere Flugzeuge. Sie wurde für Flüge ohne Zwischenlandungen beispielsweise von New York nach Taipeh oder von Toronto nach Hongkong entwickelt. Die A340-600 absolvierte ihren ersten Flug Ende April 2001 und die ersten Lieferungen sind für Juni 2002 geplant. Die Konkurrenztypen dieser Familie sind Boeing B767, B777 und B747.

Technische Merkmale des A330/A340

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

(1) Dreiklassen-Layout

(2) Geplanter Termin.

Quelle: Airbus

Zum 31. Dezember 2001 hatte Airbus 703 Bestellungen für A330- und A340-Flugzeuge erhalten und 421 A330- sowie A340-Flugzeuge ausgeliefert.

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

„Very large“ — Flugzeuge: die Airbus A380

Im Jahr 2000 schätzte Airbus, dass das weltweite Passagieraufkommen im Zeitraum zwischen 2000 und 2019 pro Jahr gleichmäßig um 4,9 % wachsen würde, was zu zwei parallelen Trends führt: eine zunehmende Fragmentierung eines Teil des Markts, gekennzeichnet durch die Entwicklung neuer Märkte, einer höheren Verkehrsfrequenz auf schwächeren Routen und des Vermeidens von Drehkreuzen; und eine Konsolidierung des übrigen Marktes im Sinne einer Verdichtung des Verkehrs von Drehkreuz zu Drehkreuz bzw. des Drehkreuz-beherrschten Verkehrs, wie sie für Allianznetze typisch ist. Nach fünf Jahren intensiver Vorgespräche mit Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugaufsichtsbehörden in der ganzen Welt hat Airbus eine „Very large“ Maschine, die A380, konzipiert, um den Bedürfnissen eines von Drehkreuzen beherrschten, konsolidierten Markts optimal entgegenzukommen und das seit der Entwicklung der B747 in den späten 60er Jahren bestehende Monopol von Boeing herauszufordern.

Der A380 soll mit einer Flügelspannweite von 79,8 m und einem entlang dem gesamten Flugzeug in drei Decks geteilten, aus zwei Passagierdecks und einem Frachtdeck bestehenden Großrumpf größer sein, als das größte bisher vorhandene Verkehrsflugzeug. Die Außenmaße des Flugzeugs entsprechen den bestehenden Flughafenrichtlinien, die eine Begrenzung auf maximal 80 m Flügelspannweite und 80 m Gesamtlänge vorsehen, damit es bei minimalen infrastrukturellen Änderungen für geplante Rollbahnen und Einrichtungen geeignet ist. Die A380

wird das erste Verkehrsflugzeug, das über vier Gänge (zwei pro Deck) und zwei Treppenaufgänge verfügen wird. Das Flugzeug ist so konstruiert, dass bei normalen Bedingungen sein Aufenthalt am Flughafen zwischen Landung und erneutem Start 90 Minuten nicht übersteigen muss.

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

Airbus schätzt die Nachfrage nach „Very large“-Flugzeugen zwischen 2000 und 2019 auf etwa 1.550 Maschinen mit einem Marktwert von USD 343 Mrd. bzw. 26 % des Gesamtmarktwerts von Verkehrsflugzeugen. Davon entfallen 315 auf den Frachtmarkt. Airbus beabsichtigt, 50 % dieses Markts für sich zu erobern. Im Dezember 2000 startete Airbus das A380-Programm, nachdem man festgestellt hatte, dass der Bau der Maschine technisch durchführbar, wirtschaftlich rentabel und, gemessen an eingegangenen Kaufzusagen, dem Ansehen potenzieller Kunden und geographischer Verteilungen, eine ausreichende Nachfrage besteht. Die Indienststellung der ersten A380-Flugzeuge ist für das erste Quartal 2006 vorgesehen.

Im Jahr 2001 erhielt Airbus Aufträge über insgesamt 85 Flugzeuge und 12 Kaufzusagen von verschiedenen führenden Luftfahrtgesellschaften der Welt. Die Kaufzusagen für die A380 stehen noch unter dem Vorbehalt der Unterzeichnung endgültiger Verträge.

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

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

- vorbehaltlich des Abschlusses von Verhandlungen durch die Maximierung von Einbringungen seitens des Risiko mittragender Partner, die in Höhe von USD 3,1 Mrd. einmaliger Projektkosten gefunden wurden; zurzeit haben sich etwa zehn Hersteller im Prinzip dazu verpflichtet, sich an der Entwicklung und Produktion der A380 als Risiko mittragende Partner zu beteiligen; und
- durch die Verwendung rückvergütbarer Startinvestitionen von Regierungsseite unter Einhaltung des bilateralen Abkommens von 1992 zwischen den USA und der EU sowie allen anderen einschlägigen Vorschriften, was nach Schätzungen des Managements unter aktuellen Gesichtspunkten etwa USD 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 „— Markt — Staatliche Finanzierung“.

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

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

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

Entwicklung neuer Produkte: A400M

A400M

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

Asset Management

Der Bereich 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. Der Bereich Asset Management ermöglicht es 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. Der Gebrauchtflugzeug-Bestand von Airbus wurde von 42 Ende 2000 auf 41 Ende 2001 verringert. 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. Sie ist sich jedoch des Bedürfnisses bewusst, als Hersteller ihre Kunden bei der Finanzierung neuer Flugzeugkäufe zu unterstützen und sich in bestimmten Fällen an der eigentlichen Finanzierung zu beteiligen. Für die Verlängerung eines Kredits und bevor ein Risiko eingegangen wird, wird das betroffene Unternehmen gründlich untersucht und überwacht, wobei strenge Standards bezüglich Disziplin und Vorsicht einzuhalten sind. Ein hierfür zugeordnetes Finanzierungsteam 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, um das von Airbus eingegangene Risiko zu verringern. Die Absatzfinanzierung durch Airbus soll die spätere Abtretung der Schuld an Drittfinanzierungs- oder Leasingunternehmen erleichtern. Während der letzten drei Jahre nutzte Airbus die Marktbedingungen, um seine Risikoposition bei der Absatzfinanzierung abzubauen, während die Lieferungen schnell zunahmten. Das Management ist aufgrund seiner Erfahrung davon überzeugt, dass der Schutz vor Verzugschäden angemessen ist und mit den in der Flugzeugfinanzierungsbranche üblichen Standards übereinstimmt.

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 und nach der Auslieferung, einschließlich (1) Engineering und technischer Betreuung vor der Auslieferung und nach der Inbetriebnahme, (2) Schulung und Betreuung hinsichtlich des Flugbetriebs und (3) Versorgung mit Ersatzteilen, gerecht zu werden.

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

Für die Schulung und Betreuung des Flugbetriebs stehen mehr als 200 festangestellte Ausbilder in allen Teilen der Welt zur Verfügung, um den Airbus-Luft- und Bodencrews aktuelle und kundenorientierte Schulungen anzubieten. Airbus hat drei Hauptschulungszentren, eines in Toulouse, Frankreich, ein zweites in Miami, Florida und ein drittes in Beijing (Peking), China. Als Teil der Schulungsdienste bietet Airbus ein CCQ-Programm für Piloten an, das diesen ermöglicht, die starke Gemeinsamkeit unter den Airbus Flugzeugfamilien auszunutzen.

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

Kunden

Zum 31. Dezember 2001 verfügte Airbus über ca. 180 Kunden. Seit der Gründung von Airbus sind 2.824 Flugzeuge an Betreiber in aller Welt ausgeliefert worden, und 1.575 Flugzeuge sind bestellt. Die nachstehende Tabelle zeigt die wichtigsten Festaufträge für Airbus im Jahr 2001.

<u>Bestelltermin</u>	<u>Kunde</u>	<u>Festaufträge⁽¹⁾</u>
Juni.....	ILFC	112
Januar	UPS	58
Januar/Juni/Juli.....	JetBlue	32
Juli/November	Emirates	27
Februar/März	Qantas	25
Februar/Mai	United	18
Dezember.....	Lufthansa	15
Februar/Juni.....	Air France	14
Juli.....	Singapore Airlines	10
April.....	Virgin	6

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

Quelle: Airbus

Organisation von Airbus

Integration der Aktivitäten von Airbus

Airbus war in Form eines *groupement d'intérêt économique* („GIE“ bzw. „wirtschaftliche Interessengemeinschaft“) organisiert, welche nach französischem Recht eine Art Konsortium darstellt. Dieses Unternehmen, an dem EADS 80 % und BAE Systems 20 % hielten, war als Airbus Industrie bekannt. Unter dieser Organisation fielen die Aktivitäten von Airbus in zwei Kategorien: Tätigkeiten, die vom GIE selbst wahrgenommen wurden, die vor allem in wirtschaftlicher Tätigkeit und der Koordination bestanden, und der von den Mitgliedern ausgeführten Tätigkeiten, die sich vor allem mit Betriebs- und Branchenangelegenheiten befassten und entsprechend den vertraglichen Vereinbarungen mit dem GIE durchgeführt wurden.

Am 11. Juli 2001 stellten EADS und BAE Systems ihre Entwurfs-, Engineering, Herstellungs- und Produktionsaktivitäten von Airbus in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien sowie ihre sämtlichen Mitgliedsrechte am GIE Airbus Industrie unter die gemeinsame Kontrolle von Airbus S.A.S. und unterstellten sie einem einzigen Managementteam. Das Management von Airbus ist auch für Marketing und Kundenunterstützung verantwortlich. Das Unternehmen Airbus, das nun der Form einer Interessengemeinschaft „GIE“ entwachsen war (siehe unten), die gut geeignet war, um Kompetenzen und Betriebsmittel zusammenzulegen, um die Marktposition zu erreichen, benötigte eine neue gesellschaftsrechtliche Organisation, in der das Management die zentrale Kontrolle über alle Aspekte der Aktivität übernahm.

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, bestimmte Minderheiten-Rechte genießt. Gewisse strategische Entscheidungen, wie z.B. Akquisitionen und Abspaltungen im Wert von über USD 500 Mio., die Verabschiedung des auf drei Jahre angelegten Geschäftsplans (jedoch nicht die jährlichen Budgets oder die Einführung neuer Programme) sowie bestimmte Handlungen, die die Beteiligung von BAE Systems an Airbus S.A.S. verwässern würden, können nur einstimmig gefasst werden.

BAE Systems wurde eine Option gewährt, seine Anteile an Airbus S.A.S an EADS zum Marktwert entweder gegen Zahlung in bar oder gegen EADS-Aktien — wie von EADS bestimmt — zu verkaufen. Wenn die Ausgabe von EADS-Aktien zuvor aufwendige Genehmigungsverfahren erfordern würde, welche die Ausgabe von EADS-Aktien nachhaltig beeinflussen würden, kann BAE Systems sich für die Barzahlung entscheiden. Während des ersten Dreijahreszeitraums kann diese Verkaufsoption nur dann ausgeübt werden, wenn BAE Systems mit gewissen strategischen Entscheidungen nicht übereinstimmt. Danach ist sie ohne besonderen Grund ausübbar. EADS steht eine Kaufoption hinsichtlich der Airbus S.A.S-Aktien zum Marktwert zu, sollte ein Wechsel der Kontrollverhältnisse von BAE Systems unter bestimmten Umständen eintreten. Umgekehrt kann BAE Systems unter bestimmten Umständen von EADS verlangen, ihre Airbus S.A.S.-Aktien zum Marktwert zu erwerben, sollte ein Wechsel der Kontrollverhältnisse bei BAE Systems oder EADS eintreten.

Ab dem Geschäftsjahr 2003 wird BAE Systems einen Anspruch auf eine zusätzliche Dividende für seinen Anteil erhalten, wenn eine vereinbarte Mindestauslieferungsmenge von Flugzeugen des Typs A340-500/600 überschrit-

ten wird. Die zusätzliche Dividende, die am zukünftigem Wachstum von Airbus gemessen werden wird, könnte einen nicht-indexierten Wert in Höhe von Euro 0 bis zu 237,5 Mio. (entsprechend der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage) über die folgenden zehn Jahre erreichen.

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

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

Synergien

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

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

Nach Ansicht des Managements konnte Airbus ihre Wettbewerbsposition durch ein vollständig integriertes Kundenbetreuungssystem sowie durch Bereitstellung des entscheidenden Potentials für die Eigenfinanzierung neuer Programme weiter verbessern.

Produktion

Arbeitsteilung

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

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

Betriebsstätten

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

Produktionsfluss

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

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

Anpassungsfähigkeit an Nachfrageschwankungen

Als Reaktion auf den anhaltenden Rückgang hat Airbus Pläne zur Anhebung der Produktion über die nächsten zwei Jahre gestoppt und reduziert die Lieferungen entsprechend den geänderten Verpflichtungen. Airbus strebt gegenwärtig an, ca. 300 Flugzeuge in 2002 und, abhängig von den aktuellen Marktumständen und ausgesprochenen Kundenabsichten, in 2003 auszuliefern (gegenüber 325 im Jahr 2001).

Zu diesem Zweck begann Airbus mit Kosteneinsparungen und setzte verschiedene Elemente des anpassbaren Produktionsprozesses ein, zu denen die verbesserte integrierte Wahrnehmung von Kunden und Marktsituation zählen, um über ein Frühwarnsystem zu verfügen, die Wiedereingliederung verschiedener ausgelagerter Aufgaben (38 bis 40 % der gesamten Produktionskosten) und die Anpassung von Kauf- oder Herstellungskriterien. Daneben nutzt Airbus auch die flexible Arbeitsstruktur durch die Einführung flexibler Arbeitszeit und Überstundenregelungen und die Optimierung von Zeitpersonal und zeitabhängigen Arbeitskräften. Ziel sind Kosteneinsparungen, die 6.000 Vollzeitstellen entsprechen sollen, ohne sich von erfahrenen, geschulten Mitarbeitern zu trennen, die das Management für einen der wichtigsten Vermögenswerte von Airbus hält, die das langfristige Wachstum unterstützen. Dem Management zufolge ist die sich ergebende Fixkostenstruktur in der Lage, auch bei nur 85 % der Lieferungen des Jahres 2001 für akzeptable Rentabilität zu sorgen.

Die flexible Produktion bei Airbus wurde während des jüngsten zyklisch bedingten Anstiegs in den Leitprinzipien der Kapazitätserweiterung von Airbus verankert. Sie basiert auf dem, was bei den letzten Auftragsrückgängen gelernt wurde, ist das Ergebnis des zunehmenden Marktanteils von Airbus und ist dem Unternehmen eigen.

4.1.3 Militärische Transportflugzeuge

Einleitung und Übersicht

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge (der „**Geschäftsbereich MTF**“) fertigt und vermarktet leichte und mittelschwere militärische Transportflugzeuge und ist für die Entwicklung des schweren europäischen militärischen Transportprojekts A400M zuständig. Ferner werden im Geschäftsbereich MTF Missionsflugzeuge hergestellt und vermarktet, die von bestehenden Plattformen abgeleitet werden und für militärische Sonderaufgaben wie Seeüberwachung und U-Boot-Abwehr bestimmt sind. Der Geschäftsbereich MTF entwirft und produziert zudem Flugzeugkomponenten für die internationale Luftfahrtindustrie.

Im Jahr 2001 erwirtschaftete der Geschäftsbereich MTF einen konsolidierten Umsatz in Höhe von Euro 0,5 Mrd., also über 2 % des gesamten Proforma-Konzernumsatzes von EADS. Das Management erwartet, dass das A400M-Projekt nach seiner Einführung in Zukunft zu einer erheblichen Steigerung des Umsatzes beiträgt.

Strategie

Der Geschäftsbereich MTF verfolgt das strategische Ziel, sein Kerngeschäft auszubauen, den EADS-Technologiepool zu fördern und neue Anteile an seinen Märkten zu erwerben und die Profitabilität zu verbessern. Zu diesem Zweck verfolgt der Geschäftsbereich MTF eine gezielte, zweiteilige Strategie:

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

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

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

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

Darüber hinaus besitzt der Geschäftsbereich MTF hervorragende Fachkenntnisse bei der Verwendung von Verbundwerkstoffen in der Fertigung von Flugzeugkomponenten und bei fortgeschrittenen Automationsprozessen. Flugzeuge, die aus Verbundwerkstoffen, beispielsweise aus Kohlefaser, gebaut werden, können die Nutzlast maximieren, weil ihre Struktur leichter, aber genauso stabil wie bei Verwendung herkömmlicher Werkstoffe ist. Der Geschäftsbereich MTF strebt an, die Wettbewerbsfähigkeit bei Flugzeugkomponenten zu erhalten.

Markt

Militärische Transportflugzeuge

Die Hauptkunden des Geschäftsbereichs MTF im Markt für taktische militärische Transportflugzeuge sind Regierungen und multinationale Organisationen. Der Markt besteht aus drei Segmenten: (1) leichte Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von ein bis vier Tonnen, (2) mittlere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünf bis vierzehn Tonnen und (3) schwere Transportflugzeuge mit einer Nutzlast von fünfzehn Tonnen und mehr. Einer Untersuchung der Teal Group zufolge wird sich der Markt für militärische Transportflugzeuge zwischen 2001 und 2010 auf ca. USD 39 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 % über die letzten zehn Jahre gerechnet führend. Die Hauptkonkurrenten der C-212 werden von PZL in Polen, LET in der Tschechischen Republik und Raytheon in den USA hergestellt.

Mittlere militärische Transportflugzeuge. Das Management ist der Auffassung, dass dieser Markt weiterhin moderat wachsen wird. In diesem Marktsegment sind die EADS-Flugzeugtypen stark vertreten; so lag der durchschnittliche Marktanteil der Typen CN-235 und C-295 in den letzten zehn Jahren bei 45 %, gefolgt von ihren Konkurrenten, der C-27J, die von LMATTS, einem Joint Venture von Alenia und Lockheed, produziert wird und der von Antonov produzierten An-32.

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

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

Missionsflugzeuge

Einer Umfrage der Teal Group zufolge wird sich der Markt für Missionsflugzeuge zwischen 2001 und 2010 auf ca. USD 24 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. Dieser Markt wird allerdings auch künftig von US-Gesellschaften dominiert werden.

Produkte

Taktische Transportflugzeuge

C-212 — Leichtes militärisches Transportflugzeug. Die C-212 wurde als ein einfaches und zuverlässiges Flugzeug ohne Druckausgleich konzipiert, das von Behelfsstartbahnen aus operieren und sowohl für zivile als auch für militärische Aufgaben eingesetzt werden kann. Die erste Version dieser Serie, die S-100, ging im Jahr 1974 in den Einsatz. Die neue Version der C-212, die Serie 400, mit einer Nutzlast von 2.950 kg, folgte im Jahr 1997. Sie weist Verbesserungen wie neue Avionik und Triebwerke höherer Leistung für den Einsatz in heißen Klimazonen und in Höhenlagen sowie verbesserte Kurzstart und -landeigenschaften (short take-off and landing, STOL) auf. Die hintere Laderampe der C-212 ermöglicht die direkte Beladung mit Fahrzeugen, Fracht und Truppen. Die C-212 kann schnell und einfach umkonfiguriert werden, wodurch Standzeiten am Boden reduziert werden. Das Flugzeug ist zum Lastenabwurf und sonstige Lieferungen aus der Luft geeignet. Zum 31. Dezember 2001 sind 468 C-212 an 87 Betreiber verkauft worden.

CN-235 — Mittelschweres militärisches Transportflugzeug. Die erste Version der CN-235-Familie, die S-10, ging im Jahr 1987 in den Einsatz, die neueste Variante dieser Familie, die Serie 300, folgte im Jahr 1998. Es handelt sich dabei um eine neue Flugzeuggeneration mit zwei Turboprop-Triebwerken und einer Druckkabine. Die CN-235-300 kann eine Nutzlast von maximal 6.000 kg befördern, was (1) 48 Fallschirmjägern, (2) 21 Tragen und vier Sanitätern, (3) vier der gängigsten Frachtpaletten oder (4) einer überdimensionalen Last wie einem Flugzeugtriebwerk oder Rotorblättern entspricht. Fallschirmjäger können durch die beiden Seitentüren am Flugzeugheck oder über die hintere Laderampe abgesetzt werden. Varianten der CN-235-300 werden für spezielle Missionen, u.a. als Seeüberwachungsflugzeuge, für die elektronische Kampfführung und die Bildvermessung (Kartografie) eingesetzt. Zum 31. Dezember 2001 waren 247 CN-235 an 33 Betreiber verkauft worden.

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 (FMS) ausgerüstet, die die taktische Navigation und die Flugplanung verbessern sowie die Integration der von mehreren Sensoren gelieferten Signale ermöglichen. Sowohl die CN-235 als auch die C-295 wurden als Ergänzung zu oder als Ersatz für die ältere C-130 Hercules entwickelt. 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. Die spanische Luftwaffe hat im Jahre 2001 die erste von neun C-295 entgegengenommen, während Polen der erste Exportkunde für acht Flugzeuge wurde. Die Vereinigten Arabischen Emirate wählten diese Plattform für Kontrollmissionen über dem Meer. Zum 31. Dezember 2001 waren 19 CN-295 an 3 Betreiber verkauft.

Airbus A400M-Projekt — Schweres militärisches Transportflugzeug. Die A400M ist entsprechend den von sieben europäischen Staaten festgelegten Anforderungen an ein „future large aircraft“ („FLA“) konzipiert und soll die älteren C-130 Hercules und C-160 Transall-Flotten ablösen. 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.

EADS hat den Geschäftsbereich MTF wegen seiner Erfahrung im Management von militärischen Transportflugzeug-Programmen und seiner großen Stammkundschaft mit der Projektleitung des A400M-Programms beauftragt, während Airbus für die industrielle Realisierung und Fertigung der A400M zuständig sein wird. Nach ihrer Einführung wird die A400M eine Reihe von Merkmalen existierender Airbus-Flugzeuge aufweisen, u.a. ein Zwei-Mann-Cockpit, Fly-by-Wire-Flugsteuerung und fortschrittliche Avionik. Außerdem kämen der A400M die Wartungsverfahren und die weltweite Kundenbetreuung von Airbus zugute.

Im Dezember 2001 unterzeichnete die *Organisation Conjointe en Matière d'Armement* („OCCAR“) im Auftrag von acht Ländern einen Vertrag über 196 A400M mit Airbus Military. Belgien bestellte acht Flugzeuge (darunter eines für Luxemburg), Frankreich 50, Deutschland 73, Spanien 27, die Türkei 10, Großbritannien 25 und Portugal drei. Der Vertrag tritt in Kraft, sobald das deutsche Finanzministerium den Kauf von 33 Flugzeugen zusätzlich zu den 40 bereits im Verteidigungshaushalt eingeplanten bestätigt. Unter Zugrundelegung des derzeit für die Basisversion des Flugzeugs angebotenen Preises übersteigen die oben genannten Aufträge insgesamt Euro 18 Mrd.

Airbus Military ist eine französische *société par actions simplifiée* (SAS), zu deren Aufgaben die Entwicklung, Herstellung und Lieferung des A400M zählen. Die Anteile an Airbus Military werden zu 63,8 % von Airbus SAS, zu 25,5 % von EADS CASA und zu 5,1 % von Tusas Aerospace Industries Incorporated of Turkey, zu 4,1 % von Flabel Corporation NVSA of Belgium und zu 1,5 % von OGMA Industria Aeronautica de Portugal SA gehalten, was den geplanten Abnahmehemgen der sieben vertretenen Länder entspricht.

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

Missionsflugzeuge

Missionsflugzeuge sind oft von existierenden Plattformen abgeleitet und werden für spezifische Missionen, in der Regel für militärische Kunden angepasst. 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.

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

Strategisches Tankflugzeug

Mittelfristig wird EADS versuchen, eine konkurrenzfähige Alternative zu den Boeing-Produkten anzubieten, die am Markt für strategische Tankflugzeuge derzeit praktisch ein Monopol besitzen. Eine derartige Alternative würde auch gewährleisten, dass Europa selbständig in der Lage ist, solche Projekte durchzuführen. Das Management ist der Auffassung, dass der Markt für strategische Tankflugzeuge günstige Gelegenheiten bietet, wobei zuerst das Vereinigte Königreich, Deutschland und Italien als Kunden in Frage kommen. Im Januar 2001 haben EADS, Rolls-Royce, Cobham, Brown and Root Services und Thales zusammen das Airtanker-Konsortium gebildet, um ein Angebot für das Programm des britischen Verteidigungsministeriums Future Strategic Tanker Aircraft (FTSA) abzugeben. Unter der Rechtsform einer privaten Finanzinitiative soll dieses Projekt mit einem auf der Langstrecken-Familie des Airbus beruhenden System die zurzeit von der Royal Air Force benutzten, veralteten VC10- und Tristar-Tankflugzeuge ersetzen. Darüber hinaus wurde das Ersetzen der alternden US Air Mobility Command-Flotte aus KC-130-Tankflugzeugen zur Priorität. Das Management ist aufgrund öffentlicher Überlegungen davon überzeugt, dass ein Angebot von Airbus gegenüber der von Boeing angebotenen Lösung wettbewerbsfähig ist.

Taktisches Tankflugzeug

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

Kundenspezifische und umgerüstete Plattformen

In dieser Kategorie kann EADS logistische Transportflugzeuge wie die Airbus Frachtflugzeugvarianten, Flugzeuge mit besonderem Schutzvorkehrungen für Regierungsmitglieder wie die A340 VIP und an neue Aufgaben angepasste Kampfflugzeuge anbieten.

Fluggestütztes Bodenüberwachungssystem (Airborne Ground Surveillance, AGS)

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

Seeüberwachungsflugzeug

Der Geschäftsbereich MTF kann verschiedene Lösungen für Flugzeuge zur Seeüberwachung, die auf einer C-212, CN-235, Atlantic oder P-3 Orion Plattform basieren, anbieten, für die EADS bereits eine neue Generation eines Missionssystems mit offener Architektur namens FITS („Fully Integrated Tactical System“) entwickelt hat. Im Jahr 2001 hat der Geschäftsbereich MTF Aufträge zur Modernisierung von fünf P3-Orion-Flugzeugen für die spanische Luftwaffe und von sechs C-212 für die mexikanische Armee erhalten und wurde für die Bereitstellung von vier mit FITS ausgerüsteten C-295 für die Vereinigten Arabischen Emirate beibehalten.

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

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

Produktion

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

4.1.4. Luftfahrt

Einleitung und Übersicht

Der Geschäftsbereich Luftfahrt ist für alle Luftfahrtaktivitäten außerhalb der Geschäftsbereiche Airbus und Militärische Transportflugzeuge zuständig. Im Jahr 2001 betrug der konsolidierte Umsatzerlös des Geschäftsbereichs Luftfahrt Euro 5,1 Mrd., das heißt 16 % der Konzernumsatzerlöse von EADS.

Mit Eurocopter ist EADS die weltweit führende Herstellerin von Hubschraubern und die in Europa führende Herstellerin von zivilen- und Militärhubschraubern. Das Management geht davon aus, dass die Umsätze von Eurocopter im europäischen Markt für Militärhubschrauber aufgrund des großen Auftragsbestands für den Kampfhubschrauber Tiger und den militärischen Transporthubschrauber NH90 bei verschiedenen europäischen Regierungen, und aufgrund der festgestellten Nachfrage in Exportmärkten erheblich zunehmen werden.

Als wichtigster Partner bei der Entwicklung des Eurofighters konnte EADS neben ihrer Beteiligung an Dassault Aviation (siehe Informationen über die Aktivitäten von EADS — Darstellung der EADS-Gruppe — Beteiligungen) ihre Position stärken, um einer der führenden Anbieter von hochwertigen Kampfflugzeugen zu werden.

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

Strategie

Die Strategie des Geschäftsbereichs Luftfahrt umfasst die nachstehenden Ziele :

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

Indem er sich auf die jüngsten Erfolge der Hubschrauber Tiger und NH90 stützt, will der Geschäftsbereich Luftfahrt Wachstumsmöglichkeiten auf dem militärischen Exportmarkt wahrnehmen. Die Erneuerung der umfassenden Produktlinie moderner Zivilhubschrauber wird zu Ende geführt und die Tätigkeit im Markt für Zivilhubschrauber soll verbessert werden, wobei vor allem die Synergien zwischen seinem Zivil- und Militärhubschraubergeschäft ausgenutzt werden sollen. Da über Customer Services ein bedeutender Teil der Umsatzerlöse erzielt wird und dies ein wichtiger Wertfaktor für Kunden ist, wird der Geschäftsbereich Luftfahrt sein Netz an Marketing- und Vertriebssystemen und Unterstützungssystemen für derzeit ca. 9.000 Eurocopter Hubschrauber bei 2.065 Betreibern weltweit weiter ausbauen.

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

EADS beabsichtigt, ihre 46 %-ige Beteiligung an dem für die Entwicklung des Mehrzweck-Kampfflugzeugs Eurofighter zuständigen Konsortium so wirkungsvoll wie möglich einzusetzen. Der Geschäftsbereich Luftfahrt verfolgt die Strategie, (1) kurzfristig einen hohen Grad an Effizienz und Qualität bei der Produktion des Eurofighters zu erreichen und (2) sich mittelfristig dem potenziellen Exportmarkt für ein derartiges Flugzeug zuzuwenden, da das Management überzeugt ist, dass das Eurofighter-Programm bis zu 50 % dieses Marktes gewinnen könnte.

- **Die Rolle von EADS als OEM (Hersteller von Originalteilen) einsetzen, um den ständig wachsenden Kundendienst-Markt auszuschöpfen.**

Der Geschäftsbereich Luftfahrt wird weiterhin das außerordentliche Know-how von EADS in Bezug auf Airbus-Flugzeuge sowie seine Beziehung zu Airbus-Kunden nutzen, um sein Airbus-Umrüstungs- und Wartungsgeschäft auszubauen. Das Unternehmen kann darüber hinaus auf seine starke Position in der industriellen Wartung für Luftstreitkräfte aufbauen, seine Dienstleistungen diversifizieren und die Schulung einbeziehen und entlang der Wertschöpfungskette bei logistischer Unterstützung für ihre staatlichen Kunden expandieren.

EUROCOPTER

Übersicht

Eurocopter ist einer der weltgrößten Hersteller von Hubschraubern und verfügt über ein sehr großes Angebot an Zivil- und Militärhubschraubern. Im Jahr 2001 hat Eurocopter im Weltmarkt für zivile Hubschrauber einen Anteil von 57 % erobern können, und 25 % des Exportmarktes für Militärhubschrauber.

Markt

Der Wert der weltweit gelieferten Hubschrauber wurde für das Jahr 2001 auf über Euro 5,4 Mrd. geschätzt. Das Management erwartet, dass diese Zahl bis 2010 auf Euro 10,2 Mrd. wachsen wird. Laut einer von der Teal Group im Jahre 2000 durchgeführten Studie wird für den Zeitraum zwischen 2000 und 2009 mit dem Bau von 4.712 Zivil- und 4.494 Militärhubschraubern weltweit gerechnet.

Militärhubschrauber, die im Allgemeinen größer als Zivilhubschrauber sind und über kompliziertere Systeme verfügen als diese, trugen zu den Gesamtlieferungen im Jahr 2000 74 % bei. Dieser Anteil könnte sich bis 2010 auf 82 % erhöhen. Im Jahre 2001 gehörten 75 % der bestellten Militärhubschrauber zu den hochwertigen Marktsegmenten Angriffs- und schwere Hubschrauber.

Kundendienst und staatlich finanzierte Forschung und Entwicklung stellen neben den Lieferungen neuer Luftfahrzeuge einen wichtigen Markt dar. Aus den Marktdaten geht hervor, dass im Jahre 2001 weltweit 495 zivile Luftfahrzeuge geliefert wurden.

Die Nachfrage nach neuen Militärhubschraubern ist hauptsächlich von haushaltspolitischen und strategischen Erwägungen und der Notwendigkeit, ältere Flotten zu ersetzen, abhängig. Das Management ist der Auffassung, dass das hohe Alter der derzeitigen Flotten, die Verfügbarkeit einer neuen Generation von Hubschraubern mit integrierten Technologiesystemen und die derzeitige Einführung von Kampfhubschraubern bei vielen nationalen Streitkräften in den nächsten Jahren zu einer erhöhten Beschaffung von Militärhubschraubern beitragen wird. Die Zunahme umfassender Militärprogramme, wie z.B. die von Australien, Brasilien, Indonesien und Portugal eingeleiteten und das Nordics Standard Helicopter Project bestätigten im Jahre 2001 diesen Trend. Die Nachfrage im Militärsegment unterlag in der Vergangenheit infolge der Entwicklung strategischer Überlegungen von Jahr zu Jahr großen Schwankungen.

Die im zivilen Markt verkauften Hubschrauber werden zum VIP-Transport, zur Versorgung von Ölbohrinseln, für verschiedene kommerzielle Zwecke und von staatlichen Stellen, unter anderem von Polizei, Rettungsdienst und für Feuerbekämpfung, eingesetzt. Das Management geht davon aus, dass der Wert der Auslieferungen an Zivilhubschraubern in den nächsten zehn Jahren um durchschnittlich 4 % steigen wird.

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

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

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 2001 allein auf Eurocopter und Bell Helicopter etwa 70 % des weltweiten Gesamtumsatzes von Zivilhubschraubern entfallen sind.

Die Ereignisse vom 11. September 2001 wirkten sich auf Eurocopter unterschiedlich aus: in den unmittelbar auf die Ereignisse folgenden Monaten waren die Folgen für die in der Luftfahrt- und Tourismusbranche tätigen Unternehmen negativ. Die Nachfrage im halböffentlichen Segment des Marktes stieg jedoch und die langfristigeren Auswirkungen auf den militärischen Markt sind potenziell positiv und mildern die Auswirkungen der Wirtschaftsrezession. Ab Mitte des Jahres dürfte wieder ein normales Wachstum zu verzeichnen sein.

Produkte und Dienstleistungen

Bestehende Produkte

Das Management ist der Auffassung, dass Eurocopter derzeit die vollständigste und modernste Produktpalette, die über 85 % des gesamten zivilen und militärischen Marktspektrums abdeckt, anzubieten hat. Das Modellprogramm von Eurocopter umfasst (1) leichte einmotorige Hubschrauber wie EC120 Colibri und Ecureuil sowie leichte zweimotorige Hubschrauber wie den EC135 und EC145, (2) mittlere Hubschrauber wie den Dauphin und EC155 und (3) mittelschwere Hubschrauber wie den Super Puma/Cougar. Das Programm von Eurocopter basiert auf einer Reihe von Plattformen einer neuen Generation, die so konzipiert sind, dass sie sowohl militärischen als auch zivilen Anwendungen angepasst werden können.

Produkte in Entwicklung

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

Im Jahr 2001 entsprach die Entwicklungstätigkeit 14 % der gesamten Umsatzerlöse von Eurocopter. Dieser Umsatz stammte vor allem aus der extern finanzierten Entwicklung der Tiger und NH90 Projekte.

Militärprogramme

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

NH90. Der NH90 wurde als Mehrzweckhubschrauber für den taktischen Transport und die Marine entwickelt. Das hauptsächlich seitens der französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Regierung finanzierte Projekt ist von Eurocopter, Agusta (Italien) und Fokker Services (Niederlande) als gemeinsame Gesellschafter in NATO Helicopter Industries (NHI) im direkten Verhältnis zur zugesagten Beschaffungsmenge der vier beteiligten Länder entwickelt worden. Der Anteil von Eurocopter an NHI beträgt 62,5 %. Der bestätigte Bedarf liegt beim NH90 bei 595 Hubschraubern. Die Produktion der ersten Serie von 243 Hubschraubern sowie von 55 optional bestellten Hubschraubern für die vier beteiligten Länder begann im Jahr 2000, und die ersten Hubschrauber werden voraussichtlich Ende 2004 ausgeliefert. Im Jahre 2001 ging ein Auftrag über 10 Hubschrauber für Portugal ein, und Finnland, Schweden und Norwegen wählten gemeinsam den NH90, was eine Festbestellung über 52 Stück und eine Option für 17 weitere erwarten lässt. 38 dieser Festbestellungen wurden im Jahr 2001 in Auftrag gegeben, während 14 im Jahr 2002 bestellt werden. Diese ersten Erfolge zeigen das große Exportpotenzial der NH90-Plattform als Militärplattform, die in der Zukunft auch zivile Anwendungen haben könnte.

Tiger. Im Jahr 1987 starteten die französische und die deutsche Regierung das Programm zur Entwicklung des Kampfhubschraubers Tiger. Die Entwicklung der beiden auf dem gleichen Flugwerk basierenden Varianten — ein Panzerabwehr- und ein Unterstützungs- und Schutzhubschrauber — ist fast abgeschlossen. Zunächst sollen die Panzerabwehrhubschrauber für die französische und die deutsche Armee gebaut werden, wobei nur die französische Armee einen Bedarf an dem Unterstützungs- und Schutzhubschrauber angemeldet hat. Insgesamt wurde ein Bedarf von 215 Hubschraubern für Frankreich und 212 für Deutschland bestätigt. Die Auslieferung des ersten Auftrags über 160 Hubschrauber soll Ende 2002 beginnen. Im Jahre 2001 wurde der Tiger-Hubschrauber im Rahmen einer Ausschreibung vom australischen Verteidigungsministerium unter 22 Angriffshubschraubern ausgewählt, und derzeit läuft die Beteiligung an einer Ausschreibung in Spanien.

Zivilprogramme

Eurocopter hat in den vergangenen Jahren in die Modernisierung ihrer zivilen Produktpalette investiert, so dass ihre Wettbewerbsposition im zivilen Sektor sich verbessert hat und ihr Anteil am Weltmarkt zurzeit um 50 % beträgt. Eurocopter hat neu entwickelte 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, mit Erfolg an den internationalen Märkten eingeführt. Momentan wird der EC145-Leicht-Hubschrauber entwickelt, ein vom BK117 abgeleitetes Produkt. Die Auslieferung des EC 130, der neueste einmotorige Hubschrauber aus der Ecureuil-Familie, hat im Jahr 2001 begonnen.

Kundenbetreuung

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

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

Bis einschließlich 31. Dezember 2001 bildeten die Eurocopter-Produkte mit ca. 9.000 Hubschraubern weltweit im Einsatz die zweitgrößte Hersteller-Hubschrauberflotte der Welt. Daher hat der Kundenservice im Jahr 2001 34 % des Umsatzes von Eurocopter ausgemacht. Die Tätigkeiten von Eurocopter im Bereich Kundenservice beinhalten in erster Linie Ausbildung, Wartung, Instandsetzungen und Lieferung von Ersatzteilen. Um weltweit einen effizienten Service bieten zu können, hat Eurocopter ein internationales Service-Netz von Tochtergesellschaften, Vertragshändlern und Servicezentren aufgebaut. Zur Erweiterung des Dienstleistungsangebots für ihre Kunden haben Eurocopter und Thales gemeinsam HELISIM gegründet, ein Hubschrauber-Schulungszentrum, das im Jahr 2002 eröffnet wurde.

Kunden und Marketing

Die wichtigsten Militärfkunden von Eurocopter sind europäische Staaten, gefolgt von Kunden in Asien und dem Nahen Osten. Die Durchdringung des zivilen und para-militärischen Marktes ist global auf ähnlich hohem Niveau verteilt: der Anteil von Eurocopter am zivilen und para-militärischen Markt in Europa, den USA und Kanada ist von allen Herstellern der größte.

Die globale Strategie von Eurocopter zeigt sich in ihrer Entwicklung eines großen internationalen Netzes von zurzeit 14 ausländischen Tochtergesellschaften, die durch ein Netz von Vertragshändlern und Servicezentren ergänzt werden, das so angelegt ist, dass es die größtmögliche Anzahl potenzieller Kunden betreuen kann.

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

Rund 2.065 Betreiber weltweit setzen derzeit Eurocopter-Hubschrauber ein und stellen einen großen, etablierten Kundenkreis für den Kundenservice dar. 90 % der Kunden von Eurocopter betreiben Luftflotten von einem bis fünf Hubschraubern.

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

Produktion

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

MILITÄRFLUGZEUGE — EUROFIGHTER

Übersicht

Der Eurofighter 2000 (der als „Eurofighter“ bekannt ist und für den Export außerhalb Europas „Typhoon“ genannt wird) ist ein Hochleistungs-Mehrzweck-Kampfflugzeug, das für Luftüberlegenheit in komplexen Luftgefechtszenarien optimiert worden ist. Es ist mit den modernsten NATO-Waffensystemen voll kompatibel. Nach dem Launch im Oktober 1988 startete die Produktionsphase dieses Programms gemäß dem Rahmenvertrag („Umbrella Contract“), in dem die Beschaffung von 620 Flugzeugen seitens Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien vorgesehen ist, im Januar 1998. Der Eurofighter soll die Effizienz der Einsatzflotten verbessern, indem eine einzige Plattform für den Luftkampf im Überschallbereich außer Sichtweite, den Luft-Nahkampf im Unterschallbereich, für Missionen wie Abriegelung des Gefechtsfelds, zur Luftnahunterstützung, zur Unterdrückung und Ausschaltung der gegnerischen Luftverteidigung und Einsätze gegen Seeziele verwendet wird. Zu den taktischen Anforderungen an das Flugzeug gehören Allwetter-, Kurzstart- und -landefähigkeiten, hohe Überlebensfähigkeit und große Einsatzwirkung sowie Unabhängigkeit von externen Bodengeräten (Autonomie).

Markt

Der weltweite Markt für Kampfflugzeuge verteilt sich auf zwei große US-Hersteller, kleinere europäische Konkurrenten und russische Hersteller.

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

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

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

Derzeit gibt es die folgenden Kampfflugzeugplattformen, die von der Mehrheit der Verteidigungsministerien weltweit beschafft werden:

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

(1) Geplanter Auslieferungstermin.

Außer den oben aufgeführten Herstellern hat Lockheed Martin den Auftrag für die Entwicklung des F-35 Joint Strike Fighter für das US-Verteidigungsministerium erhalten.

Der Teal Group zufolge betragen die Preise für flugbereite Kampfflugzeuge je nach Typ und technischen Daten zwischen USD 30 bis 100 Mio., wobei die wichtigsten Bauteile der Kampfflugzeug-Plattform — Flugzeugstruktur, Triebwerk(e) und Flugzeugsysteme und Ausrüstung — typischerweise etwa ein Drittel der Kosten pro Flugzeug ausmachen. Die Teal Group schätzt den Markt für Kampfflugzeuge zwischen 2001 und 2010 weltweit auf USD 134 Mrd. und hält für Eurofighter einen Anteil von 22 % für möglich.

Programmstruktur

Die Eurofighter Jagdflugzeug GmbH („**Eurofighter GmbH**“) ist die Programm-Management-Gesellschaft des Eurofighter Programms. An der Gesellschaft sind zurzeit EADS (46 %), BAE Systems (33 %) und Alenia Aerospazio, eine Division der italienischen Finmeccanica („**Alenia**“) (21 %) beteiligt.

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

EADS und Alenia haben insgesamt 62,5 % der Produktion von Eurofighter in der Hand und diskutieren derzeit über Möglichkeiten, die Kontrolle über das Eurofighter-Projekt weiter zu konsolidieren.

Kunden und Märkte

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

Die Beschaffungspolitik eines Verteidigungsministeriums bei Kampfflugzeugen hängt vom strategischen Bedarf nach Luftverteidigung und/oder Angriffsfähigkeit sowie von politischen und finanziellen Rahmenbedingungen ab, insbesondere seit dem Ende des Kalten Kriegs.

Konkrete Faktoren, die die Antwort auf die Frage: „Wie viele von welcher Plattform?“ mitbestimmen könnten, sind: (1) der in erster Linie verfolgte Zweck (und eine Präferenz für Mehrzweck-Kampfflugzeuge), (2) Art und Häufigkeit der erwarteten Einsätze, (3) Eingliederungsfähigkeit in die bestehende nationale Flotte bzw. die Flotten von Alliierten; (4) die gesicherte Versorgung mit Ersatzteilen und (5) Wartungs- und Betriebskosten — die bei neu entwickelten Plattformen gegenüber älteren Plattformen in der Regel niedriger sind, da bei jeder neuen Plattform einschlägige Erfahrungen berücksichtigt werden. Nachdem eine Flottenbestellung erfüllt worden ist, führen Erwägungen hinsichtlich Pilotenausbildung, Ersatzteilen, Wartung und Eingliederungsfähigkeit meist zum Erwerb weiterer Maschinen des gleichen Typs, möglicherweise in neuen Versionen, für zusätzliche Kapazität.

Produktion

Im Januar 1998 hat die NATO Eurofighter and Tornado Management Agency („NETMA“) den Rahmenvertrag für 620 Eurofighter unterzeichnet: Großbritannien, 232 (mit einer Option auf 65 weitere); Deutschland, 180; Italien, 121 (mit einer Option auf 9 weitere) und Spanien, 87 (mit einer Option auf 16 weitere). Der Rahmenvertrag, der einen Höchstpreis für das gesamte Programm festschreibt, sieht ferner vor, dass Produktionsverträge in drei Serienlosen zu vergeben sind, wobei bei jedem Serienlos der Festpreis niedriger ist als der vorhergehende. Die NETMA ist die amtliche Stelle der NATO, die Verträge direkt mit der Eurofighter GmbH abschließt. Eurofighter plant die Lieferung der ersten Tranche von 148 Flugzeugen zwischen der ersten Hälfte 2002 und 2005. Es wird erwartet, dass die Produktion bis 2015 dauern wird, mit einem Jahresvolumen von 52 Flugzeugen jährlich ab 2004.

Das Konzept des Eurofighters sieht Möglichkeiten zur langfristigen Leistungssteigerung vor, die mit der Entwicklung von Avionik und Waffensystemen schritthalten und damit für eine verlängerte Nutzungsdauer sorgen.

Technologische Entwicklung

ETAP

Im November 2001 beauftragten Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien, Schweden und Großbritannien Alenia, BAE Systems, Dassault Aviation, EADS und Saab damit, gemeinsam das Europäische Technologie-Erwerbsprogramm (European Technology Acquisition Program, ETAP) einzuleiten. Eine einleitende Untersuchung, deren Ergebnisse im Sommer 2002 verfügbar sein werden, soll die zukünftigen Erfordernisse an Luftkampffähigkeit für die nächsten 20 Jahre bestimmen. Zu den nächsten Phasen des ETAP zählen das Testen von Systemkomponenten und komplette Technologiedemonstrationen.

Ziel von ETAP ist es, die Effizienz von Forschung und Technologie in ganz Europa zu maximieren, indem die wichtigsten Befähigungs- und Risikoreduzierungstechnologien identifiziert werden. Zu den Forschungsbereichen zählen Avionik, Flugwerke, integrierte Flugzeugsysteme, geringe Beobachtbarkeit, Einsatzleitung und -kontrolle, Waffen und Waffenintegration, Unsterstützungssysteme und Antrieb.

VECTOR

EADS und Boeing arbeiten gemeinsam am Forschungsprogramm VECTOR, in dessen Rahmen innovative Flugregelsysteme mit integrierter Schubvektorsteuerung ohne vertikale Regeldienste untersucht werden, wodurch die Flugleistung verbessert werden soll. Das VECTOR Programm untersucht ferner extrem kurze Start- und Landestrecken und -geschwindigkeiten. Die erste Testphase unter Benutzung einer X31-Plattform hat Anfang 2001 stattgefunden. Die zweite Bewertungsphase ist automatischen Präzisionslandungen auf kurzen Bahnen gewidmet.

2001 wurde EADS für die Entwicklung eines GPS-gesteuerten Luftabwurfsystems für die präzise Lieferung von Fracht aus großen Höhen ausgewählt. Im Rahmen eines Vertrags mit dem bayerischen Innenministerium testete

EADS darüber hinaus AUTOPOL am Boden, ein von militärischen Zielerkennungssystemen abgeleitetes System zur automatischen Ausmachung, Erkennung und Identifizierung von Personen und Fahrzeugen von Hubschraubern. Der nächste Schritt besteht im Test des Systems auf einer EC135-Plattform unter allen Flug-, Klima- und Einsatzbedingungen.

MILITÄRFLUGZEUGE — TRAINER- UND LEICHTE KAMPFFLUGZEUGE

Übersicht

Das Management erwartet einen großen potenziellen Bedarf an Trainer- und leichten Kampfflugzeugen. Auf diesem Sektor herrscht starker Wettbewerb zwischen BAE Systems (Hawk), Alenia/Aermacchi/Embraer (AMX/ATA), AeroVodochody/Boeing (L-159 ALCA), KAI/Lockheed Martin (T-50) und anderen Herstellern.

Produkte

Programm Mako (LCA/AT)

Der Mako befindet sich derzeit in der Vor-Entwicklungsphase und wird als schwer ortbares („stealth“) leichtes Kampfflugzeug bzw. Hochleistungs-Trainerflugzeug konstruiert, in das spezifische Technologien integriert werden, die im Rahmen des Eurofighter-Programms entwickelt wurden. Während viele der heute von anderen Herstellern in diesem Produktsektor angebotenen Muster dem Ende ihrer Nutzungsdauer entgegen gehen, ist das Management der Auffassung, dass nur wenige wirtschaftlich machbare Verbesserungen tatsächlich verfügbar sind. Deswegen ist der Mako so ausgelegt, dass er mit seiner technologisch fortschrittlichen Flugzeugstruktur, einem ausgezeichneten Wachstumspotential und einem relativ erschwinglichen Preis diese Produktlücke füllt.

Zunächst ist das Flugzeug in zwei Varianten geplant, die auf der gleichen Grundkonstruktion und Flugzeugstruktur und dem gleichen Antriebssystem aufbauen: ein Trainerflugzeug mit Tandem-Cockpit, reduziertem Schub, eingeschränkter Avionik/eingeschränkten Waffensystemen sowie ein einsitziges leichtes Kampfflugzeug mit modernem Radar, ECM-Ausstattung, kompletter digitaler Avionik und fortschrittlichen Waffensystemen.

EADS und die Vereinigten Arabischen Emirate haben Anfang 2001 ein Übereinkommen unterzeichnet und vereinbart, das Programm, dem 13 Partner, die sich das Risiko und die Einnahmen teilen, beigetreten sind, gemeinsam zu betreiben.

EADS CASA C-101 Aviojet

Die C-101 ist ein Trainerflugzeug und Flugzeug für die Luftnahunterstützung mit einem Cockpit für zwei Piloten, das von beiden Sitzen aus eine sehr gute Sicht bietet. Das Flugzeug besitzt einen geringen Treibstoffverbrauch, erfordert einen geringen Wartungsaufwand, ist sehr manövrierfähig, geräuscharm und verfügt über eine niedrige Infrarotsignatur.

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

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

MILITÄRFLUGZEUGE — FLUGZEUGE FÜR SONDERMISSIONEN

Seeüberwachungsflugzeug MPA-R

Im Rahmen des MPA (*Maritime Patrol Aircraft*)-Ersatzprogramms sollen die Bréguet Atlantics der deutschen und italienischen Marine ersetzt werden, die im November 2001 eine Ausschreibung veröffentlichten.

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

EADS hat sich mit Alenia zusammengeschlossen, um ein gemeinsames Angebot zu unterbreiten.

REGIONALFLUGZEUGE — ATR

Übersicht

ATR ist weltweit führender Anbieter von Turboprop-Flugzeugen für 40 bis 70 Passagiere. EADS und Alenia lösten 2001 die ursprüngliche Konsortiumsstruktur von ATR auf und brachten ihre Aktien und bestimmte industrielle Vermögenswerte aus diesem Programm in eine neue Gesellschaft ein, ATR Integrated. Die neue Organisation soll die Reaktion auf die Nachfrage des Marktes und die Betriebsmittelallokation vereinfachen und schließlich die Produktions- und Betriebskosten senken.

Markt

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

In dieser Branche hat in den letzten Jahren eine Konzentration 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 2001 war der Weltmarkt für die derzeit in Produktion befindlichen Turboprop-Flugzeuge mit 40-70 Passagiersitzen von zwei Herstellern beherrscht: ATR mit 61% der Gesamtbestellungen und die kanadische Firma Bombardier mit 39 %. Den Weltmarkt für regionale Düsenflugzeuge teilen sich in der Hauptsache Bombardier, die brasilianische Firma Embraer (an der EADS eine Minderheitsbeteiligung hält) und Fairchild Dornier. Der Markt für Düsenflugzeuge ist derzeit von einem scharfen Preiswettbewerb und Auseinandersetzungen zwischen den Regierungen über staatliche Hilfe bei der Finanzierung von Flugzeugverkäufen gekennzeichnet.

Die Schwierigkeiten der großen amerikanischen Fluggesellschaften nach den Ereignissen vom 11. September 2001 kamen regionalen Gesellschaften zugute, die immer mehr Strecken übernahmen, die sich für die großen Gesellschaften nicht mehr lohnten. ATR konnte im Jahre 2001 Bestellungen über 25 neue und 23 gebrauchte Flugzeuge verzeichnen und 20 neue Flugzeuge ausliefern.

Produkte und Dienstleistungen

Beginnend mit der ATR 42, die im Jahr 1985 in Betrieb genommen wurde, hat ATR eine Familie von zweimotorigen Turboprop-Schulterdeckern für 40-70 Passagiere entwickelt, bei deren Konstruktion 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. Im November 2001 kamen die ATR-Flugzeuge bei einer Umfrage der Fachzeitschrift *Air Finance Journal* unter Betreibern und Anlegern zum dritten Mal in Folge auf den ersten Platz unter den Flugzeugen im Turboprop-Markt. Wie bei Airbus bringt auch bei ATR das Konzept der Flugzeugfamilie Kosteneinsparungen bei der Ausbildung, der Wartung, der Versorgung mit Ersatzteilen und des Crew Einsatzes (Cross Crew Qualification).

ATR 42-500

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

Bis zum 31. Dezember 2001 waren Aufträge für insgesamt 370 Flugzeuge der Serie ATR 42 eingegangen, womit dieses Flugzeug in seinem Marktsegment (Turboprop-Flugzeuge für 50 Passagiere) das am meisten verkaufte Flugzeug war.

ATR 72-500

Die ATR 72 wurde durch Streckung des Rumpfes der ATR 42 entwickelt, um den Bedarf der Flugzeugbetreiber an größeren Regionalflugzeugen nachzukommen. Die ATR 72-500 kann bis zu 74 Passagiere aufnehmen. Sie hat den gleichen Rumpffquerschnitt, das gleiche Cockpit und ist mit den gleichen grundlegenden Flugzeugsystemen ausgestattet wie die ATR 42 Serie. Bis zum 31. Dezember 2001 waren insgesamt 292 ATR 72 in Auftrag gegeben worden.

Flugzeugderivate

Zur ATR-Familie gehört eine Reihe spezialisierter Frachterversionen. Eine in eine Frachtmaschine umrüstbare Version des Passagierflugzeuges gibt es sowohl bei der ATR 42 als auch bei der ATR 72, die über eine Ladeklappe am Vorderteil des Flugzeuges verfügt. Die Zertifizierung des Programms für große Ladeklappen, das gemeinsam mit dem Integrator Aeronavali eingeleitet wurde, ist für den Sommer 2002 geplant. Das Management ist davon überzeugt, dass der ideale Querschnitt der ATR-Flugzeuge und ihre erprobte Zuverlässigkeit sie gut für den Einsatz im Frachtbereich positionieren. Vielen älteren Flugzeugen könnten zu einem zweiten Leben verholfen werden.

Kundenservice

ATR hat eine weltweite Kundenservice-Organisation eingerichtet, die ihren Kunden während der gesamten Nutzungsdauer des Flugzeugs Kundenservice anbietet. Service Center und Ersatzteillager befinden sich in Toulouse, in der Nähe von Washington, D.C. und in Singapur. Das ATR „Aircraft on Ground“ System bedient seine Kunden 24 Stunden am Tag. Die drei Ersatzteilcenter sind durch ein Ersatzteil-Verwaltungssystem verbunden, das die optimale weltweite Verteilung der Ersatzteile gewährleistet. Zur Senkung der Lagerhaltungskosten hat ATR mit jedem Zulieferer Produktbetreuungsverträge abgeschlossen, die eine optimale Verfügbarkeit jener Ersatzteile sicherstellen, die nicht vom ATR „Aircraft on Ground“ System am Lager gehalten werden. Im Jahr 2001 schloss ATR ein Zusammenarbeitsabkommen mit EMBRAER über die Gründung von AEROCHAIN, einem E-Marketplace für die Verbesserung der Unterstützung auf allen Gebieten des Flugbetriebs von Fluggesellschaften (Schulung, Ersatzteile, technische Veröffentlichungen und Wartungsplanung). ATR hatte ihre Kundendienst-Website in einer Testphase ursprünglich für sieben Luftfahrtgesellschaften geöffnet.

ATR Asset Management

Der Geschäftspraxis dieser Branche entsprechend wird ein erheblicher Teil der Aufträge unter der Bedingung geschlossen, dass ATR bei der Finanzierung des Kaufes entweder durch Leasing oder Kreditbürgschaften behilflich ist. Das ATR Asset Management verwaltet das sich daraus ergebende Risiko und wendet sich damit an den wachsenden Markt für gebrauchte Flugzeuge. Durch ihre Unterstützung bei der Unterbringung und Finanzierung gebrauchter und nach Ablauf der Leasingverträge rücklaufender Flugzeuge hat das ATR Asset Management insbesondere auf aufstrebenden Märkten für ATR neue Kunden gewonnen, denen sie hochwertig instandgesetzte Flugzeuge zu attraktiven Preisen liefert, und hat dazu beigetragen, den Restwert gebrauchter Flugzeuge zu erhalten. In der Vergangenheit haben Kunden, die gebrauchte Flugzeuge gekauft hatten, später neue Flugzeuge gekauft, da sie nun Erfahrung im Betrieb von ATR Turboprop-Maschinen gewonnen hatten. Rückläufer bleiben in der Regel rund fünf Monate außer Betrieb, bis sie generalüberholt und je nach Marktlage verkauft oder geleast werden.

Produktion

Betriebsstätten

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

Produktionssystem

Das Produktionssystem von ATR, das die Endmontage in zwei Stufen vornimmt, ermöglicht es ATR, sich rasch und wirksam auf eine Veränderung der Marktlage einzustellen. Auf der ersten Stufe stellt ATR halbfertige Flugzeuge in Standardkonfigurationen in fortlaufender Produktion her. Dieser Output kann innerhalb bestimmter Parameter geändert werden. Wenn eine Festbestellung eingeht, wird das halbfertige Flugzeug in die zweite Produktionsstufe überführt, wo es nach den Vorgaben des Kunden endgültig ausgestattet wird. Dieses flexible

System erlaubt es ATR, das erforderliche Betriebskapital durch „Just-in-time“-Absprachen mit den Zulieferern zu reduzieren.

LEICHTE FLUGZEUGE

EADS Socata

EADS Socata stellt eine Reihe leichter Flugzeuge für den Markt für Privatflugzeuge her und ist auch als Unterauftragnehmer für Flugzeugkomponenten tätig. Es stellt Teile und Baugruppen für die anderen EADS Flugzeuge her, darunter auch für Airbus. Im Bereich Verkehrsflugzeuge hat Socata in den letzten 20 Jahren eine Reihe von Flugzeugen mit Kolbenmotoren, die TB Familie, und das einmotorige Turboprop-Flugzeug mit Druckausgleich TBM 700 entwickelt. Diese Flugzeuge einer neuen Generation konkurrieren mit Produkten, die auf in den 50er Jahren entwickelten Flugzeugtypen basieren. Viele Flugzeuge in diesem Markt nähern sich der Ende ihrer Dienstzeit. Aufgrund der starken Annahme am Markt, besonders in den USA, steigerte EADS Socata im Jahr 2001 seine Produktionsraten für die TB- und TBM 700-Familie. EADS Socata baut ein Vertriebsnetz 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 führender Unterauftragnehmer für komplette Baugruppen positioniert. EADS Socata verfügt über Erfahrungen in der Verwendung von Verbundstoffen für Flugzeugbauteile, insbesondere für den Airbus A330/A340, sowie in der Technologie der Verbundmetallverbindungen und der Formung großdimensionierter Metallplatten. Außerdem erbringt Socata Konstruktionsleistungen für eine Reihe europäischer Flugzeugprogramme, darunter Airbus, Eurocopter, Mirage und Falcon. Im Jahre 2001 wurde Socata von Dassault Aviation als Partner für die Risikoteilung für Metall- und Kohlenstoffverbundstrukturen für den zukünftigen Geschäftsjet FNX ausgewählt.

FLUGZEUG-UMRÜSTUNGEN UND TECHNISCHE SERVICELEISTUNGEN FÜR FLUGZEUGE

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

Im Bereich der Flugzeug-Umrüstung und technischen Serviceleistungen sind die Geschäftstätigkeiten von (1) EADS Sogerma, (2) Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW) und (3) bestimmte Aktivitäten bei der militärischen und gewerblichen Wartung in Deutschland und Spanien 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.

UMRÜSTUNG VON PASSAGIERFLUGZEUGEN

Überblick

Umrüstung von Passagier- zu Transportflugzeugen

Die Umwandlung von Passagierflugzeugen in Frachtflugzeuge („P in F“) erfordert normalerweise 30.000 bis 40.000 Arbeitsstunden und den Einsatz qualifizierter Fachkräfte, um die Zelle des Flugzeugs sowie seine passagierbezogenen Systeme wie Klimaanlage, Heizung und Beleuchtung umzubauen. Das ist die Umrüstungsform, die Eigentümern von Verkehrsflugzeugen am häufigsten angeboten wird.

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 so relativ hoch, da die Gewinn bringende Nutzungszeit verlängert wird.

Airbus zufolge wird der Luftfrachtsektor in den nächsten 20 Jahren schneller wachsen, als die Personenbeförderung. Unter Berücksichtigung der Ausmusterung älterer Flugzeuge dürften ca. 1.900 Transportflugzeuge benötigt werden, von denen ca. 75 % umgerüstete Passagierflugzeuge wären. Als Folge der derzeitigen Verschlechterung der Wirtschaftslage und trotz großer Aufträge von FedEx und dem Leasing-Unternehmen Intrepid im Jahr 2001 lasten auf kurze Sicht Risiken auf der vollen Nutzung der Umrüstungs- und Flugzeugherstellungskapazität von EADS.

Der Hauptkonkurrent von EADS im Bereich der Umrüstung ist Boeing, die jetzt für ihre sämtlichen Flugzeuge mit Ausnahme der B777 und ehemaligen MD-Flugzeuge die Umrüstung von Passagier- in Frachtflugzeuge anbietet.

Produkte

Auf dem Gebiet der Umrüstung von Passagier- in Frachtflugzeuge hat sich EADS auf die Umrüstung von Airbus A300 und A310 für den Frachtverkehr spezialisiert. EADS erweitert diese Spezialisierung noch durch zusätzliche Versionen wie im Jahre 2001 die A310-300 und im Jahre 2002 die A300-600, um sich eine günstige Position für den im Entstehen begriffenen Markt für Umrüstung von A320 und A330 zu sichern. Airbus rüstet darüber hinaus auch die Modelle A300B4 und A300-600 um.

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

Sogenannte „Umrüstungskits“ enthalten Originalteile oder „OEM“-Teile der entsprechenden serienmäßigen Airbus-Frachtversionen, so dass die umgerüsteten Flugzeuge den serienmäßig hergestellten Frachtflugzeugen sehr ähnlich sind.

Auch auf dem Markt der Kabinenverbesserung sieht EADS Synergien mit ihren Aktivitäten bei der Herstellung von Kabineneinrichtungen und Sitzen. 2001 wurden die Kabinen für drei Geschäftsjets integriert.

KOMMERZIELLE TECHNISCHE SERVICELEISTUNGEN

Übersicht

Flugzeugwartung besteht aus einem System von Inspektionen und Wartungsservice, die in den vom Flugzeughersteller herausgegebenen Wartungshandbüchern oder Wartungsplanunterlagen (Maintenance Planning Documents) beschrieben sind. Inspektionen und routinemäßige Wartungsarbeiten werden täglich, wöchentlich, monatlich oder jährlich ausgeführt. Desweiteren werden alle vier bis zehn Jahre Großinspektionen und umfangreichere Wartungsarbeiten durchgeführt. Diese erfordern zwischen 4.000 und 35.000 Arbeitsstunden. Durch die Regelmäßigkeit des Wartungskalenders kann sich der Wartungsdienst gut auf die anfallende Arbeit einstellen.

Während dieser geplanten Zeiträume bzw. in extra dafür vorgesehenen Zeiträumen werden auch leichte oder grundlegende Veränderungen vorgenommen, um die Leistungsfähigkeit des Flugzeugs zu verbessern, es an veränderte Navigations- und Flugfähigkeitsregeln anzupassen oder seinen finanziellen Wert zu wahren. Der Umbau des Innenraums von Passagierflugzeugen kann bei solchen Gelegenheiten durchgeführt werden, denn der Betreiber wird sich vor allem bemühen, die Ausfallzeiten durch die Kombination von Aufträgen so kurz wie möglich zu halten.

Zusätzlich zur oben beschriebenen Flugzeugwartung müssen die einzelnen Flugzeugteile überprüft, überholt und instandgesetzt werden, was nur durch zertifizierte Werkstätten mit ausgebildeten Fachkräften, entsprechenden Ausrüstungen und Werkzeugen durchführen dürfen. Von den gesamten Wartungskosten des Flugzeugbetreibers entfallen 40 % auf die Triebwerke, 6 % auf das Fahrwerk und 10 % auf die Hilfstriebwerke („APU“). Die Wartung anderer Flugzeugteile wie Avionik, elektromechanischer Geräte, Hydraulikanlage, Pneumatikanlage, Kabinenausrüstung, Räder und Bremsen machen über 20 % der gesamten Wartungskosten aus. Diese Arbeiten werden entweder direkt oder im Zusammenhang mit den Überprüfungen der Flugzeugzelle ausgeführt.

EADS bietet einen Ersatzteil-Pool, die technische Betreuung der Flotte und Engineering-Dienstleistungen und ermöglicht auf diese Weise, dass sich ihre Kunden ganz auf ihr Kerngeschäft konzentrieren und gleichzeitig darauf verlassen können, über die Unterstützung durch den Hersteller zu verfügen. Dank dieser zusätzlichen technischen Serviceleistungen ist EADS darüber hinaus in der Lage, die Qualität ihrer Produkte im Betrieb besser zu beurteilen und die Bedürfnisse der Betreiber vorausszusehen.

Markt

Der Markt für die Wartung von Verkehrsflugzeugen wird bis 2003 voraussichtlich auf Euro 3,0 Mrd. anwachsen. Der Anteil des Marktes für die Wartung der Airbus-Flotten dürfte sich erhöhen.

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

Die derzeit schlechte Wirtschaftslage hat zahlreiche Luftfahrtgesellschaften bedeutend geschwächt und ihren Bedarf an der Auslagerung der Wartungsaktivitäten geändert. Darüber hinaus kam ein verschärfter Wettbewerb zwischen unabhängigen Anbietern und Luftfahrtgesellschaften zustande, die aufgrund der geringeren Auslastung der Flotten nunmehr über übermäßige Wartungskapazitäten verfügen.

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

Produkte

EADS bietet eine breite Palette nach Terminplänen festgelegter Arbeiten im Rahmen der technischen Serviceleistungen an. Da die Anzahl und das Alter der Airbus-Flotten weltweit zunimmt, ist das Management der Meinung, dass EADS Sogerma dank ihrer Erfolgsbilanz im Airbus-Wartungsmarkt trotz dessen Überkapazitäten gut positioniert ist. Sogerma hat eine Reihe von Initiativen ins Leben gerufen, um ihre Aktivitäten in den verschiedenen Werken zu rationalisieren und zu konsolidieren: schwere Wartungsarbeiten mit höherem Mehrwert finden an spezialisierten Standorten wie Bordeaux statt. Gleichzeitig entwickelt das Unternehmen ein Netz von Einrichtungen für kleinere Wartungsarbeiten in kostengünstigeren Ländern am Mittelmeer, in der Golfregion und im Fernen Osten, teilweise im Mitbesitz von örtlichen Betreibern. Durch diesen einzigartig integrierten Ansatz wird die Nutzung der Betriebsmittel optimiert und es entstehen langfristige Beziehungen zu Kunden, die allen Beteiligten Nutzen bringen. Sogerma Tunesien, im Mitbesitz von Nouvelair, der Luftfahrtgesellschaft aus Monastir, ist ein Beispiel für diese Strategie. Im Jahre 2001 begann EADS Aeroframe Services LLC, das EADS Sogerma und Northrop Grumman gemeinsam gehört, dem Bedarf an Wartung, Reparatur und Überholung von großen Verkehrsflugzeugen auf dem amerikanischen Markt entgegenzukommen, besonders für die wachsende Airbus-Flotte.

EADS verstärkt ihre Wartungsdienstleistungen für viele verschiedene Flugzeugteile, so z.B. von Triebwerken, APU, Fahrwerken, elektromechanischen Geräten, Hydraulikanlagen und der Avionik, durch Partnerschaften mit OEMs wie Honeywell. Diese Partnerschaften geben Zugang zu neuen Generationen von Komponenten, erhöhen die Anerkennung durch die Fluggesellschaften als Kunden und erleichtern das immer beliebtere Angebot von „vollständiger Komponentenwartung“.

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

UMRÜSTUNG VON MILITÄRFLUGZEUGEN

Überblick

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

der Kauf neuer Mehrzweckflugzeuge häufig aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll ist, stellt die Nachrüstung die kostengünstigste Alternative dar.

Produkte und Dienstleistungen

EADS hat auf dem Gebiet der Umrüstung und der Modernisierung von Militärflugzeugen wie F1 Mirage, Jaguar, F-4 Phantom, F-5 Tornado, MiG-29, E-3A Sentry, P-3 Orion, C-160 Transall, Breguet Atlantic 1 und C-130 Hercules ausgezeichnetes Know-how erworben. Diese Fähigkeiten werden bei der Erschließung neuer Märkte sowie bei weiteren Nachrüstungsarbeiten der mitteleuropäischen Militärflugzeugflotten und den zukünftigen Wartungsverträgen für den Eurofighter besonders wertvoll sein. Im Jahr 2001 wurden für Kunden aus Afrika und Lateinamerika C-130 überprüft, u.a. in der neuen Anlage in Casablanca, und das Werk in Bordeaux begann mit einer wichtigen Aufrüstung von Avionik und Struktur. Für Thales wurde eine DC9 in einen Technologie-Demonstrator umgerüstet und 40 Kampfflugzeuge vom Typ Mirage wurden modernisiert und aufgerüstet.

Aufgrund der sich ergänzenden Expertise und Erfahrung von EADS aus den vielen Militärflugzeugprogrammen ist es möglich, multinationalen Kunden ein breite Produktpalette anzubieten sowie die Kundenbasis und die Exportchancen auszubauen.

Produktion

Auf den Gebieten der Umrüstung von Flugzeugen und technischer Dienstleistungen verfügt EADS über sieben Standorte in Frankreich und Deutschland sowie über Einrichtungen in Miami, Florida, Lake Charles, Louisiana und Casablanca, Marokko. Das Werk von EADS Sogerma in Rochefort in Südwestfrankreich ist auf die Herstellung von Kabineneinrichtungen und Strukturelementen für Airbus spezialisiert und der Standort Rouen in Nordwestfrankreich auf die Wartung von APU und Fahrgestellen für Fluggesellschaften. Die anderen Standorte von EADS Sogerma sind in der Lage, zahlreiche Wartungs- und Umrüstungsarbeiten auszuführen. EFW in Dresden rüstet Passagier- in Frachtflugzeuge um und liefert Bodenplatten für Airbus-Modelle.

4.1.5. Verteidigung und Zivile Systeme

Einführung und Überblick

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme (der „**Geschäftsbereich DCS**“) ist auf den Gebieten Lenkflugkörpersysteme, Verteidigungselektronik, Telekommunikation und Dienstleistungen aktiv. Gemessen an den im Jahr 2001 erzielten Umsatzerlösen ist die EADS-Tochter MBDA der größte Hersteller taktischer Lenkflugkörpersysteme in Europa und der zweitgrößte weltweit. EADS ist der drittgrößte Lieferant von Verteidigungselektronik in Europa und zusammen mit ihrem Partner Nortel Networks („**Nortel**“) ein multinationales Telekommunikationsunternehmen, das eine bedeutende Rolle auf den militärischen und zivilen Märkten spielt. Auf konsolidierter Basis erwirtschaftete der Geschäftsbereich DCS im Jahr 2001 Umsatzerlöse in Höhe von Euro 3,3 Mrd., was einem Anteil von 10 % an den Umsatzerlösen von EADS entspricht.

Seit der Gründung von EADS ist der Geschäftsbereich DCS bei der Konsolidierung in Europa in seinen Tätigkeitsbereichen führend. Der Geschäftsbereich wurde umorganisiert und die Verwendung seiner Aktiva neu geplant, um eine zu starke Abhängigkeit von stagnierenden oder rückläufigen Verteidigungsausgaben auf Segmenten des deutschen und französischen Marktes zu vermeiden. Um bestimmte Bereiche seines Geschäfts wieder rentabel zu machen, setzt der Geschäftsbereich DCS den zuvor eingeleiteten umfassenden Umstrukturierungsprozess fort, der eine Anpassung der Arbeitsplätze und die Optimierung von Standorten vorsieht.

Im Jahr 2001 betrieb der Geschäftsbereich DCS die zügige Integration seiner Aktivitäten in vier neu definierte Geschäftsfelder: Lenkflugkörpersysteme, System- und Verteidigungselektronik, Telekommunikation und Dienstleistungen. Hierdurch soll eine effizientere Nutzung der Ressourcen, die Senkung der Kosten des Geschäftsbereichs und die Verbesserung der angebotenen Produkte und Dienstleistungen erreicht werden, gleichzeitig aber auch den Anforderungen der Kunden in Frankreich und Deutschland, vor allem im Hinblick auf die geheimen nationalen Verteidigungsprogramme und Informationen gerecht werden.

Im Jahr 2001 wurden die europäischen Verteidigungshaushalte weiter gekürzt, der „Krieg gegen den Terrorismus“ erhöhte jedoch die Nachfrage nach Informationsgewinnungs-, Überwachungs- und Aufklärungssystemen (ISR), sicheren Kommunikationsnetzen (für Armeen und halböffentliche Kunden) und extrem präzisen Abstandswaffen, die alle zur Kernaktivität des Geschäftsbereichs DCS zählen. Die Bedeutung, die der Mobilität, den Informationen und der Interoperabilität bei der Luftüberlegenheit beigemessen wird, zeigt die wichtigsten Kompetenzen von EADS.

Mitte September wurde innerhalb von EADS eine bereichsübergreifende Ad-hoc-Struktur gegründet, um eine einheitliche strategische Einschätzung von Sicherheitsfragen im militärischen und zivilen Bereich zu ermöglichen. Hinsichtlich der militärischen Anwendungen setzt EADS aufgrund antizipierten neuen Bedarfs und der Kompetenzbereiche des Geschäftsbereichs DCS ihre Prioritäten in Interoperabilität, überragenden Informationen und der Sicherheit des Heimatlandes.

Strategie

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

- **Schwerpunkt auf Wachstumsmärkten**

Lenkflugkörpersysteme. Die Gründung von MBDA im Dezember 2001 verstärkt die führende Position von EADS auf dem Markt für taktische Lenkflugkörpersysteme. MBDA kombiniert Matra BAe Dynamics („**MBD**“), ein 50-50 Joint Venture zwischen EADS und BAE Systems, und die Aktivitäten von Aerospaciale Matra Missiles („**AMM**“), der hundertprozentigen Tochtergesellschaft von EADS sowie die Lenkflugkörperaktivität von Alenia Marconi Systems („**AMS**“), selbst ein Joint Venture zwischen BAE Systems und Finmeccanica. EADS möchte über MBDA von einem erweiterten Zugang zum Markt, insbesondere in Italien, vom fortschrittlichen Management für das Aster-Programm und der vertikalen Integration von Untersystemen, vor allem Funkfrequenzsuchsystemen, profitieren. EADS bereitet sich ferner auf die Integration der LFK- Lenkflugkörpersysteme GmbH („**LFK**“), an der EADS mit 81,3 % beteiligt ist, in MBDA vor, die den Rest hält. Daneben führt EADS derzeit Verhandlungen über die Zusammenlegung ihrer Tochtergesellschaft Celerg mit Royal Ordnance of the U.K. zu einer europäischen Gesellschaft für Antriebssysteme. Eines der vorrangigen kurzfristigen Ziele von MBDA ist die erfolgreiche Entwicklung des Luft-Luft- Abfanglenkflugkörpers Meteor (BVRAAM-Programm).

Verteidigungselektronik. Das Geschäftsfeld System- und Verteidigungselektronik setzt die grenzüberschreitende Integration ihrer französischen und deutschen Aktivitäten und die Fokussierung auf klar definierte Wachstumsgebiete fort, um von der wachsenden Nachfrage auf den Märkten für luftgestützte, C4ISR- (Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and

Reconnaissance) und boden- sowie schiffsgestützte Systeme zu profitieren. Das Geschäftsfeld System- und Verteidigungselektronik wird sich auf die Auswahl von Plattformen stützen können, die von den anderen EADS-Geschäftsbereichen zur Verfügung gestellt werden, und auf die Zusammenarbeit mit Unternehmen wie Northrop Grumman, um sich auf diesen Märkten eine solide Basis zu schaffen.

Telekommunikation. EADS Defence and Security Networks („EDSN“), ein 2000 zusammen mit Nortel gegründetes Joint Venture, an dem EADS die Mehrheit hält, ist die Basis für die Telekommunikationsaktivitäten von EADS. EDSN, ein Anbieter von auf zivilen Technologien beruhenden schlüsselfertigen Netzlösungen, will seinen Zugang zu von Nortel entwickelten Technologien nutzen, um sich einen bedeutenden Anteil am wachsenden Weltmarkt für sichere Anwendungen und Verteidigungsanwendungen zu sichern.

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

- **Stärkung der internationalen Marktpräsenz**

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

LENKFLUGKÖRPERSYSTEME

Einführung und Überblick

Die Konsolidierung der Luft- und Raumfahrt- bzw. Verteidigungsindustrie in den USA und Europa fördert eine stärkere Integration der europäischen Hersteller von Lenkflugkörpersystemen. Am 18. Dezember 2001 gründeten EADS, BAE Systems und Finmeccanica MBDA, die die Geschäftsaktivitäten von MBD, AMM und die Lenkflugkörpersystem-Aktivitäten von AMS vereinigt. EADS und BAE Systems halten jeweils eine Beteiligung von 37,5 % und Finmeccanica von 25 % an MBDA: den Aktionärsverträgen im Zusammenhang mit der Gruppe MBDA zufolge üben EADS und BAE Systems gemeinsam bestimmte Kontrollrechte über MBDA Holdings aus. Diese Holding hat vor allem das zeitlich unbegrenzte Recht, den Vorstandsvorsitzenden, den Finanzdirektor und den leitenden Geschäftsführer von MBDA zu ernennen. Diese Fusion wird zu einer Weiterentwicklung der bestehenden Produkt-Portfolios, vor allem in den Sektoren für land- und seegestützte Flugabwehr-Lenkflugkörper führen, einen direkten Zugang zum italienischen Markt eröffnen und die führende Marktposition von EADS in Europa und als weltweite Nummer Zwei stärken. Ferner plant EADS derzeit ein weiteres Joint Venture oder eine andere Form der Konsolidierung ihres deutschen Lenkflugkörpergeschäftes. MBDA dürfte rund die Hälfte ihrer Umsatzerlöse außerhalb ihrer Heimatmärkte erzielen.

Das Geschäftsfeld Lenkflugkörpersysteme von EADS verfügt über das weltweit größte und innovativste Angebot an taktischen Lenkflugkörpern, Lösungen für die Luftüberlegenheit sowie land- und schiffgestützten Systemen. MBDA produziert bzw. betreibt derzeit insgesamt 45 Lenkflugkörper-, Lenkflugkörpersystem- und Gegenmaßnahmen-Programme. Weitere 30 befinden sich in der Entwicklung oder stellen fortgeschrittene Studien dar. Die Kompetenzen von MBDA umfassen alle wichtigen Untersysteme wie Gefechtsköpfe, Suchköpfe, Antriebseinrichtungen, Annäherungszünder und Steuerungssysteme. MBDA vereint die Lenkflugkörper-Aktivitäten von EADS in sich und liefert die industrielle Basis für die dringend benötigte Standardisierung der Waffen der wichtigsten europäischen Länder. Durch EADS verfügt das Unternehmen über ein geografisch diversifiziertes Kundenportfolio. EADS hat über ein multinationales Netz aus Tochtergesellschaften direkten Zugang zu den wichtigsten europäischen Märkten für Lenkflugkörpersysteme in Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien und konnte auch auf den Exportmärkten Fuß fassen.

Märkte

Für den Lenkflugkörperbereich stehen Marktdaten nur in begrenztem Umfang zur Verfügung, da diese Daten gewöhnlich der Geheimhaltung unterliegen und es sich sowohl für Käufer als auch Verkäufer von Lenkflugkörpersystemen um geheim zu haltende Informationen handelt. Die in diesem Abschnitt angegebenen

Zahlen beruhen deshalb lediglich auf Schätzungen von EADS und nicht auf offiziellen, öffentlich zugänglichen Informationen.

Der weltweite Markt für Lenkflugkörpersysteme wird gegenwärtig auf über Euro 10 Mrd. geschätzt. Man geht davon aus, dass diese Zahl durch (1) die Entwicklung neuer Produkte (wie der taktischen Systeme zur Abwehr ballistischer Flugkörper und gelenkter Abstandswaffen), (2) neue Trägersysteme für Flugkörper, die in die Produktionsphase kommen (Mirage 2000-5/9, Rafale, Eurofighter, Gripen, Tiger-Hubschrauber, neue Fregatten und Flugzeugträger) und (3) neue Anforderungen, die sich aus veränderten operativen Richtlinien, Änderungen des geopolitischen Umfelds und den Erfahrungen aus den jüngsten Konflikten ergeben, steigen wird.

Die Konflikte in Afghanistan und im Kosovo bestätigten die Bedeutung von präzise gesteuerten Luft-Boden-Waffen, die aus größerer Entfernung abgefeuert werden. Die Schlüsselrolle, die der Beherrschung des Luftraums und den verstärkten Bemühungen um die Sicherheit des eigenen Landes zukommt, dürfte den Luft-Luft- und Luft-Boden-Lenkflugkörpern der neuen Generation in den europäischen Staatshaushalten eine größere Bedeutung verschaffen. Die erneuerte Produktpalette verschafft EADS in diesen Segmenten eine gute Position.

Gegenwärtig ist es für europäische Unternehmen nicht leicht, auf dem US-amerikanischen Markt Fuß zu fassen, da er aufgrund politischer Unterstützung von nationalen Unternehmen wie Raytheon, Lockheed Martin und Boeing beherrscht wird. Andere Länder wie Russland und China sind aus politischen Gründen ebenfalls nicht zugänglich. Einige transatlantische Programme im Zusammenhang mit der Defence Capability-Initiative der NATO schaffen allerdings Grundlagen für eine zukünftig engere Zusammenarbeit.

Auf dem Weltmarkt für taktische Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme sind im Wesentlichen vier große Verteidigungsunternehmen tätig: MBDA, das hinter Raytheon (USA) den zweiten Rang einnimmt, Lockheed Martin (USA) und Boeing (USA). Abgesehen von politischen Überlegungen und Budgeterwägungen spielen bei der Kaufentscheidung der Kunden vor allem der Preis, die Leistungsfähigkeit einzelner Produkte, die Einhaltung von Spezifikationen, Trägerplattformen und Systemunterstützung eine maßgebliche Rolle.

Produkte

Nach den strategischen Hauptzielen Luftüberlegenheit und territorialer Kontrolle bzw. Seemacht können die Lenkflugkörpersysteme je nach Trägerplattform und Ziel in sieben Hauptkategorien unterteilt werden: (1) Luft-Luft, (2) Luft-Boden, (3) Boden-Luft/ATBM, (4) Boden-Luft, seegestützt, (5) Schiffsabwehr-Lenkflugkörper, (6) Panzerabwehr und (7) Boden-Boden Deep Attack. EADS ist in sämtlichen Kategorien vertreten.

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

<u>Lenkflugkörpertypen</u>	<u>Spezifikationen</u>	<u>Schlüsselprodukte oder -projekte</u>
Luft-Luft	Kurze Reichweite	Magic 2 — ASRAAM
	Mittlere Reichweite	MICA — Meteor (BVRAAM Programm)
Luft-Boden.....	Kurze Reichweite	Brimstone-AS 30L — AFDS-Diamond Back-Bang
	Abstandswaffe mit Submunitionen	Apache — DWS39/AFDS
	Abstandswaffe mit Punktzielgefechtsskopf	Scalp EG/Storm Shadow — Taurus
	Prästrategische Abstandswaffe	ASMP — ASMP A/VESTA
	Anti-Radar	ALARM
Boden-Luft/ATBM	Sehr kurze Reichweite	Mistral — Stinger (unter Lizenz) — VL Mica —
	Kurze Reichweite	Roland — Rapier — Spada
	Mittlere Reichweite	Aster SAMP/T — (MEADS) — Patriot PAC 3 — (unter Lizenz)
Boden-Luft, seegestützt.....	Sehr kurze Reichweite	Mistral
	Kurze Reichweite	VL Mica — VL Seawolf — Albatros — RAM
	Mittlere Reichweite	Aster/PAAMS — Aster/SAAM — ESSM

<u>Lenkflugkörperarten</u>	<u>Spezifikationen</u>	<u>Schlüsselprodukte oder -projekte</u>
Schiffsabwehr	Leicht	Sea Skua — AS 15 TT — NSM — (Triton) und (Polyphem S)
	Schwer	Exocet — Kormoran 2 — Otoman — (ANF/VESTA)
Panzerabwehr.....	Anti-U-Boot	Milas
	Kurze Reichweite	Eryx — Kestrel
	Mittlere Reichweite	Milan — (Trigan)
Boden-Boden Deep Attack	Große Reichweite	HOT — Trigat LR
	Boden-Boden	G-MLRS — Polyphem
	See-Boden	Scalp Naval

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

Im Jahr 2001 bestellte die Royal Malaysian Navy leichte Lenkflugkörper vom Typ Sea Skua zur Ausstattung ihrer Super Lynx-Hubschrauber. Darüber hinaus erhielt MBDA einen ersten Exportvertrag von einem geheim gehaltenen Kunden für die Exportversion ihres Kurzstrecken Boden-Luft-Lenkflugkörpersystems vom Typ Rapier.

Großbritannien, Frankreich, Italien, Spanien und Schweden schlossen im Jahr 2001 ein Abkommen, dem 2002 auch Deutschland beitreten dürfte, in dem sie sich zur Ausstattung ihrer Eurofighter-, Rafale- und Gripen-Kampfflugzeuge mit Meteor-Flugkörpern verpflichten. Die französische Marine bestätigte ihr Interesse an einer besonderen Version von Scalp-Marschflugkörpern für Bodenangriffe von ihren Boden- und Unterseeplattformen aus.

MBDA schloss mit Boeing ein Abkommen über die Vermarktung von per GPS geleiteten JDAM-Bomben aus den USA ab, einschließlich einer verbesserten Version mit einem europäischen Diamond Back Wing Kit. Auf einem anderen Gebiet schloss MBDA ein Abkommen mit Lockheed Martin und Diehl über die nächste Generation des MLRS-Mehrfachraketenwerfersystems für die europäischen Streitkräfte.

Die Boden-Luft-Lenkflugkörperabwehr-Familie Aster bestand Testabschüsse und wurde zur Produktion freigegeben. Sie umfasst auch das SAAM/FR Seeabwehrsystem, das gegen tieffliegende Schiffsabwehr-Lenkflugkörper getestet wurde. Am Jahresende wurde im Rahmen eines Sonderprogramms der Flugzeugträger Charles de Gaulle für seinen ersten Einsatz mit der Seeabwehrversion ausgestattet. Mehrzweck-Luft-Luft-Lenkflugkörper vom Typ Mica EM wurden an mehrere Luftstreitkräfte geliefert und die Lenkflugkörper wurden auch bei der französischen Marine in Betrieb genommen.

Der Abschussbetrieb von Scalp EG/Storm Shadow und die Anpassung an Mirage 2000D- und Tornado GR4-Flugzeuge wurden erfolgreich fortgesetzt. Die Industrialisierungsphase wurde abgeschlossen und die ersten Lieferungen gemäß der Verträge mit Großbritannien, Frankreich, Italien und Griechenland sind weiterhin für 2002 geplant. Inzwischen wurden auch die ersten Apache — eine erste Version dieses Lenkflugkörpers zum Neutralisieren von Rollbahnen — an die französische Luftwaffe geliefert. Der luftgestützte Panzerabwehr-Lenkflugkörper Brimstone von MBDA, der bei der Royal Air Force zum Einsatz kommen soll, wurde für die Produktion freigegeben. Auch der LR Trigat bestand seinen 10. Abschußtest, der für die Qualifizierung und Installation in Tiger-Angriffshubschraubern erforderlich war.

Transatlantische Kooperationsprogramme konzentrieren sich auf Luftabwehrsysteme. Neben der Teilnahme am Patriot-Programm wurden bei dem deutsch-italienisch-amerikanischen MEADS-Abwehrsystem für ballistische Lenkflugkörper durch die Unterzeichnung eines Übereinkommens zwischen den drei Parteien über die Vorentwicklung von phasengesteuerter Risikoreduzierung bedeutende Fortschritte erzielt. EADS wurde 2001 zu einem erstrangigen Mitglied der beiden miteinander konkurrierenden Konsortien gewählt, die für die NATO eine Machbarkeitsstudie für ein Lenkflugkörper-Abwehrsystem für Streitkräfte durchführen. Darüber hinaus ist LFK der Hauptlieferant für das Eurostinger-Projekt und Partner von Raytheon für schiffsgestützte Luftverteidigungssysteme wie RAM.

EADS und MBDA betreiben ihre Aktivitäten oft im Rahmen von gemeinsamen Programmgesellschaften und anderen Joint Ventures und Konsortien wie EUROMEADS, RAMSYS, GLVS oder COMLOG:

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

weiteren befasst sich EADS mit anderen Lenkflugkörper-Untersystemen wie Startvorrichtungen, elektronische und mechanische Schnittstellen für Lenkflugkörper-Plattformen und Thermobatterien für Flugkörper.

MBDA ist auch ein wichtiger Lieferant luftgestützter Selbstschutz-Gegenmaßnahmen für Kampfflugzeuge, Transportflugzeuge und Hubschrauber.

Kunden und Marketing

Aufträge für Lenkflugkörper und Lenkflugkörpersysteme werden von Verteidigungsministerien erteilt. Kürzungen der Verteidigungsbudgets haben dazu geführt, dass sich diese Hauptkunden zunehmend auf standardisierte Produkte konzentrieren und dass die europäischen Regierungen ihre Beschaffung harmonisiert haben. Das Management geht davon aus, dass sowohl EADS als auch ihre Kunden von diesem Trend profitieren können, da er die Interoperabilität, eine bessere Verteilung der Forschungs- und Entwicklungshaushalte, größere Produktionsmengen und Standardisierung der Produktlinie fördert.

VERTEIDIGUNGSELEKTRONIK

Einführung und Überblick

Die Überlegenheit auf dem Gefechtsfeld und die netzzentrische Kriegsführung erfordern zunehmend robuste Lösungen für das Sammeln, die Verwaltung und Verteilung von Informationen und eine nahtlose Integration von der Quelle bis zum Endbenutzer, sowohl für luft-, als auch land- und seegestützte Systeme. Das Geschäftsfeld Verteidigungselektronik trägt zu sicherer Information und Verarbeitung von Sensor-Daten für Entscheidungshilfe- und Verwaltungssysteme bei (Command, Control, Communication & Intelligence — C3I). C3I-Systeme werden sowohl als einzelne Geräte und Untersysteme oder auch als integrierte Gesamtsysteme vermarktet, die dem Kunden als schlüsselfertige Lösung zur Verfügung gestellt werden. EADS beherrscht fast alle Teilbereiche und Komponenten dieser Systeme. So bietet EADS beispielsweise komplette Aufklärungssysteme einschließlich Plattformen, Sensoren, Bodenstationen und damit verbundene Führungs- und Kontrollsysteme oder vollständige Aufklärungssysteme mit kombinierter Bild- und Signalaufklärung an.

Markt

EADS geht davon aus, dass das Segment Verteidigungssysteme und Verteidigungselektronik mittel- bis langfristig wachsen wird, auch wenn die europäischen Verteidigungshaushalte insgesamt rückläufig sein sollten. Jüngste Konflikte zeigten den zunehmenden Bedarf an Interoperabilität von Verteidigungselektronikgeräten der Streitkräfte wie C3I-Systemen.

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

Produkte

C3I-Systeme

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

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

Informationsgewinnungs-, Überwachungs- und Aufklärungssysteme (ISR)

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

EADS hat die Systemverantwortung (einschließlich Aktualisierungen) für das operative Drohnenaufklärungssystem CL289 des französischen und deutschen Heeres. Das CL289-Drohnen-System wurde bei den Operationen im ehemaligen Jugoslawien erfolgreich eingesetzt. Derzeit befasst sich EADS ferner mit der Entwicklung von mehreren unbemannten, fliegenden Trägersystemen (Unmanned Air Vehicle Systems — UAV) wie dem Marine-Drohnen-System Seamos für schiffsgestützte Seeaufklärung.

Auf Initiative der deutschen und amerikanischen Verteidigungsministerien wirken Northrop Grumman und EADS am ersten weltweiten Demonstrationsflug der Hawk-Drohne mit. Bis Ende 2002 ist EADS für die Konzeptentwicklung, das Sensorsystem und die Integration der Sensoren in die Eurohawk-Plattform verantwortlich. Durch die Zusammenarbeit von EADS und Northrop Grumman an einem Langstrecken-UAV-System für große Höhen soll dem dringenden Bedarf an luftgestützten ISR in Europa entsprochen werden.

Da EADS ein europäischer Marktführer im Bereich Satellitenbildverarbeitung und Bodenstationen ist, wurde sie von der US-Luftwaffe als Lieferant für die Eagle Vision-Bodenstation, die an mehrere Beobachtungssatelliten angeschlossen ist, ausgewählt. EADS ist darüber hinaus ein Hauptlieferant für Bildverarbeitungsstationen des militärischen Beobachtungssatelliten Helios und des zivilen Beobachtungssatelliten SPOT in Frankreich.

EADS wird eine Schlüsselrolle im Bereich der zukünftigen integrierten ISR-Systeme spielen, zu denen bemannte Flugzeuge, Drohnen und satellitengestützte Ressourcen einschließlich des luftgestützten Bodenüberwachungsprogramms der NATO gehören. EADS ist die führende Gesellschaft in der von fünf Nationen gemeinsam getragenen Entwicklung eines Synthetic-Aperture-Radars für die luftgestützte Bodenaufklärung der NATO und des Demonstrationsprojekts SOSTAR-X und die gemeinsame Bodenstation. Im Rahmen der integrierten ISR-Systeme hat EADS bereits einen Vertrag über die Lieferung eines Bodensystems zur Integration heutiger und zukünftiger Aufklärungs- und Überwachungssysteme auf der Basis von Internet-Technologien abgeschlossen.

Luftgestützte Systeme

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

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

EADS hält 50 % an United Monolithic Semiconductors („**UMS**“), einem Joint Venture mit Thales. Es sichert den Zugang zur Gallium-Arsenid-Technologie, die in Radargeräten der nächsten Generation — zum Beispiel beim Active Phased Array Radar und Synthetic Aperture Radar — zum Einsatz kommt.

EADS liefert darüber hinaus passive Einheiten für die elektronische Kampfführung, wie den Radar-Warnempfänger für Tornado- und Transall-Flugzeuge und aktive Einheiten für elektronische Gegenmaßnahmen, wie das Selbstschutz-Störsystem am Tornado und geschleppte Tauschkörper. EADS wird dem deutschen Verteidigungsministerium eine spezielle elektronische Kriegsführungssuite für die erste Gruppe der Tiger Kampfhubschrauber liefern. Desweiteren wurde EADS mit der Integration des elektronischen Selbstverteidigungssystems EuroDASS (Defensive Aids Subsystem) der 180 Eurofighter der deutschen Luftwaffe beauftragt.

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

See- und bodengestützte Systeme

Das Geschäftsfeld Verteidigungselektronik liefert elektronische Ausrüstungen für Militärschiffe. Dazu gehören Radarsysteme, Ausrüstungen zur elektronischen Kampfführung, Kampfführungssysteme und Marinekommunikationsanlagen, die in vollständige „Gefechtssysteme“ integriert sind. Das Kampfführungssystem für die neue deutsch-niederländische Fregatte LFC wird von ET Marinesystem GmbH, einer gemeinsamen Tochtergesellschaft mit Thales Netherlands, entwickelt.

Als Zulieferer für den Bau von fünf K130-Korvetten für Deutschland ist EADS für die Einsatzsoftware der Gefechtssysteme, für Teile des an Bord befindlichen Sensorsystems und der Kommunikation verantwortlich.

Finnland wählte EADS als Hauptauftragnehmer und Systemintegrator des Programms Squadron 2000 aus, das die Ausstattung zweier schneller Patrouillen-Boote und von vier Luftkissenfahrzeugen mit EADS-Gefechtsmanagement-Systemen umfasst, die die präzise Zusammenführung, Analyse und Übertragung großer Mengen von Sensordaten während gemeinsamer Marineoperationen ermöglichen.

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

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

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

Kunden und Marketing

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

TELEKOMMUNIKATION

Einführung und Überblick

EADS Telecom vereint sämtliche Telekommunikationsaktivitäten von EADS in den Märkten für Verteidigung, öffentliche Sicherheit und sichere Telekommunikation im zivilen Bereich.

EDSN

Zur Stärkung ihrer Position im Telekommunikationsgeschäft und um stärker von den erheblichen Wachstumsraten in diesem Marktsegment zu profitieren, entschieden EADS und Nortel Networks, alle ihre Aktivitäten in dem Geschäftsfeld militärische Telekommunikation in einem Joint Venture mit Namen EDSN zusammenzufassen.

Im Jahr 2001 kam die Neuorganisation der Aktivitäten im Bereich militärische Telekommunikation von EADS und Nortel Networks zu EDSN zum Abschluss. Im Laufe des Jahres brachte EADS ihr deutsches Geschäft im Bereich taktische Kommunikationsnetze, VEKN, ein und Nortel Networks veräußerte Cogent Defense Systems an EDSN. Daneben übernahm EDSN die IP-fähigen Vermittlungsaktivitäten von Matra Nortel Communications (MNC) und einen 19,9 %-igen Anteil am entsprechenden Vertriebskanal MNCD. Im Ergebnis hält EADS jetzt 59,1 % und Nortel Networks 40,9 % von EDSN. Der Leiter von EADS Telecom ist gleichzeitig auch Vorstandsvorsitzender von EDSN.

Zur Produktpalette von EDSN gehören sichere Mobilfunkgeräte („PMRs“), die den Tetrapol-Standard verwenden und militärische Netzwerk-Technologien auf der Basis von von Nortel Networks entwickelten kommerziellen Technologien. Durch die Betonung kommerzieller- und Internettechnologie beabsichtigt EADS über EDSN, kosteneffiziente und innovative Lösungen für die Anforderungen militärischer Telekommunikation und sicherer Telekommunikation für den Bereich der öffentlichen Sicherheit, einschließlich Interoperabilität, zu liefern.

Intecom, Sycomore und Nortel Joint Ventures

Zu den Telekommunikationsaktivitäten von EADS zählen auch (1) Intecom, deren Geschäft im Bereich Call-Center angesiedelt ist, (2) Sycomore, ein Informationssystem-Integrator und (3) Matranet, ein Entwickler von Sicherheitssoftware. Zu den Telekommunikationsaktivitäten von EADS zählen auch Beteiligungen an MNC (45 %) und NNG (42 %). Diese Unternehmen werden seit dem 4. Quartal 2001 nach der Equity-Methode konsolidiert, um das abnehmende Engagement von EADS in diesen Unternehmen zu verdeutlichen, die für den Vertrieb der Produkte von Nortel Networks auf kommerziellen Märkten zuständig sind.

Märkte

Die Aktivitäten von EADS Telecom umfassen sowohl die Sparte sichere und militärische Telekommunikation als auch den Bereich der Telekommunikation für zivile und gewerbliche Zwecke.

Im Bereich sichere und militärische Telekommunikation liefert EADS sichere Mobilfunknetze und militärische Kommunikation. Sichere Mobilfunknetze bieten verschiedene Formen der drahtlosen Kommunikation, die mit Hilfe von Verschlüsselung Geheimhaltung sicherstellen: Gruppenkommunikation, Kommunikation einzelner Personen mit unterschiedlicher Priorität und Walkie-Talkie-Funktionen. Auf diesem Markt ist Motorola der Hauptkonkurrent von EDSN zusammen mit Thales, General Dynamics und Raytheon.

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

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

Produkte

EDSN: militärische und sichere Telekommunikation; Datenvermittlung im zivilen Bereich

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

Zur Produktpalette von EADS gehören militärische Kommunikationsnetze, Festnetze, Netze für Gefechtsfelder, taktische Netze und Funkkommunikationszubehör. Diese Netze ermöglichen die Übertragung von Informationen zwischen verschiedenen Posten auf allen Kommandoebenen. EADS ist der Hauptauftragnehmer für das britische Gefechtsfeld-Netz mit Namen TWACN/Cormorant und für Autoko 90, das halbmobile, technische Netzwerk der deutschen Armee.

EADS liefert ferner Produkte und Systemlösungen mit dem Schwerpunkt Funkkommunikationslösungen für Streitkräfte und Regierungsbehörden, die sich mit nationaler Sicherheit befassen.

Das Angebot von EADS enthält außerdem Anwendungen zur sicheren Informationsübertragung von einkommenden Meldungen (wie etwa das französische Sicherheits-Nachrichtenübermittlungssystem MUSE für militärische Anwendungen).

Im Jahr 2001 vervollständigte EDSN die Abdeckung des französischen Staatsgebiets durch das Rubis-Netzwerk, das größte professionelle Digitalfunknetz der Welt, das von der Gendarmerie verwendet wird. Es basiert auf der Tetrapol-Technologie, einem Standard, der 59 Netzen in 28 Ländern zugrunde liegt. Darüber hinaus bestellte Saudi-Arabien ein sicheres Netz, das bis 2003 Luftwaffenstützpunkte des Königreichs abdecken soll. Ein weiterer Erfolg ist die Bestellung eines Netzes für ein Trainingszentrum der US-Armee durch das Pentagon bei SAIC, dem amerikanischen Partner von EADS Telecom für dieses Projekt.

EADS entwickelt die Produktfamilie 6500 PABX für den zivilen Markt und die Märkte öffentliche Sicherheit und Verteidigung. Die Weiterentwicklung dieses PABX, das Succession 6500 System, ist eine hundertprozentige IP-Lösung, die das Kernstück aller Telekommunikationsnetzlösungen von EADS sein wird. Im Jahr 2001 wählte die Universität Rennes das System Succession 6500, welches das größte je gebaute Telefonnetz auf Internet Protocol-Basis sein wird, zur Aufrüstung ihrer Telefonkapazität.

Intecom, Sycamore, Nortel Joint Ventures: zivile und kommerzielle Kommunikation

EADS ist ein führender Anbieter von Internet-Protokoll-Netzen („**IP-Netzen**“), Hochgeschwindigkeits- und Fernverbindungsnetzen, Vermittlungsanlagen, Ortsnetzanlagen sowie Glasfaserkommunikationsnetzen. EADS vertreibt über MNC und NNG von Nortel gelieferte Anlagen für öffentliche Netze, unterhält aber diesbezüglich keine eigenen Produktionsaktivitäten.

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

Durch seine 100 %-ige US-Tochtergesellschaft Intecom ist EADS auch auf dem Markt für große PBX-Systeme und Call-Center-Dienste in den Vereinigten Staaten tätig.

Zusätzlich bietet EADS Dienstleistungen zur Gestaltung und Verwaltung der vertriebenen Informationssysteme an, die sich auf die IP-Technologie für den zivilen Markt stützen.

DIENSTLEISTUNGEN

Einführung und Überblick

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

Die zunehmende Komplexität moderner Systeme und technischer Hilfsmittel sowie die Forderung nach Kosteneffizienz führen dazu, dass Kunden zunehmend schlüsselfertige Lösungen und nicht nur den Kauf einzelner Geräte anstreben. Aufgrund ihrer technischen und organisatorischen Fähigkeiten kann EADS die technischen Ressourcen und Produkte ihrer verschiedenen Einheiten zusammenlegen, um entsprechende schlüsselfertige Lösungen anzubieten.

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

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

Produkte

An Dritte vergebene Dienstleistungen

EADS ist zurzeit dabei, in Zusammenarbeit mit den französischen Streitkräften ein Projekt vorzubereiten, denen zufolge EADS Teile des Verteidigungskommunikationsnetzes betreiben und für Kommunikation, Erhaltung und Entwicklung der Netze zuständig sein soll. Im Jahr 2001 übergab EADS ihren abschließenden Bericht und unterbreitete ein finanzielles Angebot für das Projekt ORRMA (Optimierung der Ergänzung nicht reparierbarer militärischer Flugzeugersatzteile).

Daneben ist EADS außerdem an Pilotprojekten des deutschen Verteidigungsministeriums beteiligt, bei denen es um Outsourcing von Logistik, Kampfausbildung und Telekommunikation in Friedenszeiten geht.

Im Jahr 2001 wurde EADS zum Hauptaktionär von AVDEF, die Ausbildung im Bereich Luftabwehr für die französische Marine und die französische Luftwaffe und andere kommerzielle Dienstleistungen in Frankreich, Europa und Nordamerika bietet.

Tests und damit verbundene Dienstleistungen

Die zunehmend komplexer werdende Elektronik, die in Flugzeugen und Waffensystemen eingesetzt wird, erfordert ständige Wartungstests der Ausrüstung.

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

EADS übernahm im Jahr 2001 TYX Corporation, eine amerikanische Gruppe, die im Bereich automatischer Testsoftware und Dienstleistungen international gut eingeführt ist.

Technische Dienstleistungen

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

Internet- und Betreiber-Dienstleistungen

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

Industriedesign und Produktion

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

Im Jahr 2001 übernahm EADS Matra Datavision das italienische Unternehmen EDIST, das zu einem führenden Partner von IBM und zu einer der führenden Gesellschaften im Geschäft mit der Integration der Lebenszyklusverwaltung von Produkten (PLM) wurde.

4.1.6 Raumfahrt

Einführung und Überblick

EADS ist nach Boeing und Lockheed Martin der weltweit drittgrößte Hersteller von Raumfahrtsystemen und der in Europa führende Hersteller von Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen. Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Raumfahrt beliefen sich im Jahr 2001 auf Euro 2,4 Mrd. oder 8 % der gesamten Konzernumsatzerlöse von EADS.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt konstruiert, entwickelt und produziert Satelliten, Raumfahrt-Infrastrukturen und Trägerraketen durch seine Tochtergesellschaften Astrium und EADS Launch Vehicles (EADS LV) sowie seine Geschäftseinheit EADS CASA Raumfahrt.

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

Astrium ist die in der Raumfahrt führende Gesellschaft Europas und deckt alle wichtigen Marktsegmente für Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägerraketenkomponenten ab. Im Satellitengeschäft stellt Astrium (1) Telekommunikationssatelliten für führende Telekommunikationsdienstleister sowie (2) Erdbeobachtungs- und Forschungssatelliten für große nationale und internationale Behörden wie die Europäische Weltraumorganisation (ESA) bereit. EADS beherrscht 75 % der Stimmrechte bei Astrium über einen direkten Anteil am Eigenkapital von 66 % an Astrium in Form einer Direktbeteiligung und über eine indirekte Beteiligung über DADC und Dornier GmbH — bei beiden ist EADS Mehrheitsaktionär — die gemeinsam 9 % halten, während BAE Systems die verbleibenden 25 % hält.

EADS LV ist auf den Gebieten kommerzielle Trägerraketen und ballistische Raketen tätig und als industrieller Architekt der Familie der Ariane-Trägerraketen für die Gesamtkonzeption der Trägerraketen sowie für die Organisation und Überwachung der industriellen Teams zuständig und ist für die kompletten Trägerstufen der Ariane 4 und Ariane 5 verantwortlich. Darüber hinaus liefert EADS LV Bauteile für Satelliten und Trägerraketen und ist der Exklusivlieferant von ballistischen Raketensystemen an den französischen Staat.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt von EADS CASA ist hauptsächlich auf dem Gebiet Engineering, Produktion, Zusammenbau und Testen von technisch fortgeschrittenen Strukturen sowie bei der Ausrüstung für Satelliten und Trägerraketen tätig.

Während im Geschäftsbereich Raumfahrt im Jahr 2001 Umstrukturierungsmaßnahmen durchgeführt wurden, in deren Rahmen die Mitarbeiterzahl von EADS LV und Astrium reduziert wurde, wurden auch neue Initiativen eingeleitet, um die Effizienz zu steigern und die Rentabilität trotz einer herausfordernden Wettbewerbssituation zu erhöhen. Im Mittelpunkt steht hier verstärkt die Zufriedenheit der Kunden, aggressivere Kostensenkung durch Integration und die Rationalisierung von Management und Aufgaben. Nachdem EADS die Führung von Astrium geändert hat, wurde ein drastischer Verbesserungsplan für den Tätigkeitsbereich Satelliten in Auftrag gegeben. EADS legt großen Wert auf die Zusammenarbeit zwischen Astrium und EADS LV in den Tätigkeitsbereichen Trägerraketen und Raumfahrtinfrastrukturen.

Strategie

Der Geschäftsbereich Raumfahrt sieht sich verpflichtet, die Herausforderungen durch das Ungleichgewicht auf seinen Märkten zu meistern. Auf längere Sicht soll versucht werden, profitabel den Marktanteil zu erhöhen und die durch das sich rapide ändernde Umfeld hervorgerufenen Hauptwachstumschancen zu nutzen. Zu diesem Zweck will der Geschäftsbereich seine vorherrschende Rolle auf dem Gebiet der Trägerraketen und seine Stärken in der Satellitenindustrie nutzen. Die Hauptelemente der Strategie des Geschäftsbereichs Raumfahrt lassen sich wie folgt aufschlüsseln:

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

Als größter industrieller Anteilseigner und Lieferant von Arianespace wird EADS die Umstrukturierungsbemühungen der europäischen Raumfahrttransportindustrie anführen. EADS setzt ihre Bemühungen um die Rationalisierung der Produktion von Trägerraketen fort und perfektioniert ihre Kernkompetenzen, um die hervorragenden Eigenschaften der Ariane 5 noch zu verbessern. Die ESA reagierte auf die Initiative von EADS, den Produktionsablauf des Ariane-Programms zu optimieren, indem sie bei einer Ministerkonferenz im November 2001 in Edinburgh die Zuständigkeit von EADS auf

die Hauptzuständigkeit für die Entwicklung und Herstellung des Systems ausweitete und somit den Grundstein für eine Überholung der Herstellungsorganisation, geringere Kosten und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit von Ariane legte.

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

Da die Tochtergesellschaften von EADS seit langem in deren nationalen Märkten (Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien) etabliert sind, verfügt EADS bei den staatlichen Kunden dieser Länder über eine hohe Glaubwürdigkeit und gute Verbindungen. Unter Ausnutzung seiner Glaubwürdigkeit und Verbindungen unter staatlichen Kunden in ihren Heimatmärkten und der Erfahrung als Hersteller der NATO- und der Skynet-Serie militärischer Telekommunikationssatelliten betreibt EADS die Teilnahme an nationalen und NATO-Programmen, wie etwa am Paradigm Skynet 5-Programm. EADS ist ebenfalls gut bei militärischen Aufklärungssystemen wie Helios 2, Pleiades oder Essaim positioniert sowie auf dem sich entwickelnden Markt für zivile und militärische Erdobservationssatellitensysteme (z.B. Spot, Helios, ERS). Das Management ist der Ansicht, dass europäische Regierungen durch den Kosovo-Konflikt und den Afghanistan-Konflikt die Bedeutung von Raumfahrtssystemen stärker vor Augen geführt wurde und dass sie Raumfahrtprojekten in Zukunft vermehrt Ressourcen widmen werden, die im Zusammenhang mit den zunehmenden asymmetrischen Bedrohungen wesentlich strategische Fähigkeiten verleihen.

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

Auf dem Gebiet der kommerziellen Telekommunikationssatelliten wird sich EADS weiterhin auf das geostationäre Segment konzentrieren. Um die Nachfolge ihrer Plattform Eurostar 3000 vorzubereiten, entwickelt Astrium gemeinsam mit Alcatel Space Alphabus, eine Plattform der nächsten Generation, um die außerordentlichen Kosten auf einen größeren potenziellen Markt zu verteilen. Im Jahr 2001 erhielt EADS einen Auftrag von Eutelsat, einem wichtigen Dauerkunden. Um die Wettbewerbsfähigkeit weiter zu verbessern, wird EADS weitere Konsolidierungsmöglichkeiten auf diesem Sektor durch Joint Ventures oder Übernahmen untersuchen, wie z.B. im Jahr 2001 bei der Übernahme von BoschSatCom, einer auf dem Gebiet der Ausrüstung von Nutzlasten für Telekommunikationssatelliten sehr aktiven deutschen Gesellschaft.

- **Mittelfristige Erweiterung der Dienstleistungsaktivitäten.**

EADS will auch weiterhin mehrwertorientierte Dienstleistungslösungen wie umfassende Servicelösungen, Betrieb der Systeme und Finanzierungsgestaltung für ihre militärischen, institutionellen und kommerziellen Kunden anbieten. EADS ist der Auffassung, dass umfangreiche Service-Lösungen für Navigation oder Telekommunikation eine Chance darstellen, die Raumfahrtgeschäfte des Konzerns weiter zu entwickeln und sich das Leistungsvermögen anderer EADS-Geschäftsbereiche dabei zunutze zu machen.

SATELLITEN

Überblick

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

Markt

EADS ist der größte Satellitenhersteller Europas und profitiert von langfristigen, engen Beziehungen zu institutionellen Kunden in Frankreich, Deutschland, Spanien und dem Vereinigten Königreich, die Zugang zu den

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

Im Segment Telekommunikationssatelliten, das derzeit aufgrund der Wirtschaftsrezession und der Schwierigkeiten der Satellitenbetreiber in einer ungünstigen Lage ist, erwartet das Management eine Erholung aufgrund folgender Faktoren: (1) eine verstärkte Nachfrage nach Telekommunikation, einschließlich Internet, Multimedia und militärischem Bedarf, und (2) eine erhöhte Nachfrage nach Ersetzung vorhandener Satelliten. EADS plant, seinen Marktanteil in diesem Wachstumssegment wesentlich zu vergrößern.

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

Bei Beobachtungs- und Forschungssatelliten schätzt das Management, dass der Marktanteil von EADS etwa 50 % beträgt. EADS ist der Ansicht, dass sich neben dem europäischen institutionellen Markt ein Exportmarkt für Erdbeobachtungssysteme entwickelt. Weiterhin wird sich im Rahmen der europäischen Umweltprogramme der Bedarf ziviler staatlicher Organisationen wie der ESA an Erdbeobachtungssatelliten erhöhen. EADS geht davon aus, dass der Markt für Forschungssatelliten mittelfristig stabil bleiben wird.

Auf dem Markt für militärische Satelliten erwartet EADS eine erhöhte Nachfrage nach Telekommunikationssatelliten und nach militärischen 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. Ein nennenswertes Merkmal dieser Militärmärkte ist die langfristige Vorhersehbarkeit der Volumina.

Das Segment Navigationssatelliten befindet sich in Europa noch im frühen Entwicklungsstadium. Die ESA-Ministerkonferenz im November 2001 in Edinburgh beschloss die Entwicklung des europäischen Navigationssystems Galileo. Die zuständige EU-Verkehrsbehörde hat im März 2002 der ersten Phase im Wert von Euro 500 Mio. zugestimmt. Die GalileoSat-Konstellation wird voraussichtlich zwischen 2006 und 2008 in Betrieb genommen und sendet dann Navigationsdaten an Benutzer wie Autofahrer, Mobilfunk-Betreiber, Flottenbetreiber oder Notdienste. Das Budget für die Entwicklungsphase wird auf Euro 3,5 Mrd. geschätzt.

Auf dem institutionellen Markt für Beobachtungs- und Forschungssatelliten steht EADS mehreren Konkurrenten gegenüber, die als Hauptauftragnehmer in Frage kommen. Es kann auch vorkommen, dass eine Raumfahrtorganisation oder ein anderer wissenschaftlicher institutioneller Kunde als alleiniger oder gemeinsamer Hauptauftragnehmer die Kontrolle über die Konzeption eines Projekts leitet.

Produkte

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

Telekommunikationssatelliten

EADS stellt Kommunikationssatelliten für Festleitungs- und mobile Telekommunikationsdienste sowie Satellitenradio- und -fernsehdienste her. Die geostationären Telekommunikationssatelliten von EADS beruhen auf der Plattformfamilie EUROSTAR, von denen der EUROSTAR 3000 das neueste Modell ist. Im Jahr 2001 wählte EUTELSAT Astrium als Lieferanten des W3A-Kommunikationssatelliten, der Mitte 2003 ins All gebracht werden soll und der Unternehmenskommunikation, Internet-basierten Dienstleistungen und der Fernsehübertragung in Europa und Afrika dienen soll. Das russische Satellitenunternehmen RSCC hat ebenfalls fünf Prozessoren für Kommunikationssatelliten im Wert von Euro 9 Mio. bei Astrium bestellt. Es handelt sich um den ersten kommerziellen Auftrag dieser Art.

Im Bereich militärischer Telekommunikationssatelliten hat EADS in Großbritannien als Hauptauftragnehmer der militärischen Kommunikationssatelliten der Serie Skynet, die Nach-Start-Arbeiten an dem letzten, im Februar 2001 eingesetzten Skynet 4-Satelliten abgeschlossen. Das von EADS und BAE Systems geführte Paradigm-Konsortium für sichere Kommunikation wurde vom britischen Verteidigungsministerium für das Skynet 5-Programm ausgewählt. Das umfassende Angebot enthält den Bau der Raum- und Bodeninfrastruktur sowie die Erbringung der erforderlichen Kommunikationsdienstleistungen in den nächsten 20 Jahren.

Thales Communications wählte Astrium für die Installation des Satellitenkommunikationsterminals SCOT 3 für Hochkapazitäts-Multimediaübertragung auf den ersten Zerstörern vom Typ 45 der britischen Royal Navy.

Astrium übernahm im Jahr 2001 von Bosch das Unternehmen Tesat Spacecom, eine auf den Entwurf und die Herstellung von Nutzlasten für Kommunikationssatelliten spezialisierten Gesellschaft.

Beobachtungs- und Forschungssatelliten

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

EADS ist der Hauptauftragnehmer für die folgenden zivilen Erdbeobachtungsprojekte: Envisat, ein europäischer Umweltbeobachtungssatellit; Metop, ein polar-orbitaler Wettersatellit, und Spot 5, ein Beobachtungssatellit mit hoher Auflösung und größerer Abdeckung. EADS liefert auch hochleistungsfähige Instrumente für das MSG, ein Wettersatellitensystem der zweiten Generation.

Zusätzlich ist EADS von der französischen Raumfahrtorganisation (*Centre National d'Etudes Spatiales* — „CNES“) zum Hauptauftragnehmer für Pleiades, Serie für zwei kleine, sehr bewegliche Erdbeobachtungssatelliten für zivile und militärische Anwendungen, bestimmt worden. Die erste Phase dieses Programms wurde Anfang 2001 abgeschlossen und die zweite läuft. Mit dem Vertrag für die letzte Phase wird für die zweite Hälfte 2002 gerechnet.

EADS ist der Hauptauftragnehmer von Helios, dem bisher einzigen optischen militärischen Beobachtungssatelliten Europas. Gegenwärtig arbeitet EADS an der zweiten Generation, den Helios 2-Satelliten und Bodensegmentsystemen. Daneben ist EADS auch Hauptauftragnehmer für die experimentalen Essaim-Microsatelliten für die militärische Beobachtung elektromagnetischer Aktivität und deren Träger- und Bodensegment.

Bei der Herstellung von Forschungssatelliten, wie zum Beispiel dem Röntgensatelliten (XMM), konnte EADS einen ausgezeichneten Leistungsnachweis erbringen. Außerdem ist EADS der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung der interplanetaren Sonden Mars Express und Rosetta. Im Jahre 2001 erhielt Astrium von der ESA einen Auftrag im Wert von Euro 25 Mio. über die Herstellung des neuesten Siliziumkarbid-Raumbildinstruments, dem Herschel Weltraumteleskop, das 2007 einsatzbereit sein soll.

Navigationssatelliten

EADS hat zusammen mit Alcatel Space und Alenia Spazio eine Gesellschaft gegründet, die speziell dem Bau und der Inbetriebnahme des europäischen Navigationssystems Galileo dienen wird. Astrium ist zu 50 % an Galileo Industries S.A. beteiligt und wird daher eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Galileo-Systems spielen, das bis 2008 einsatzbereit sein soll. Galileo würde aus einer Konstellation von 30 Satelliten, einschließlich dreier Ersatzsatelliten auf der Umlaufbahn, bestehen.

RAUMFAHRT-INFRASTRUKTUR

Überblick

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

Markt

Die Nachfrage nach Raumfahrt-Infrastruktur-Systemen stammt ausschließlich von öffentlich finanzierten Raumfahrtorganisationen, insbesondere der ESA, der NASA, der RKA (Russland) und der NASDA (Japan). Solche Systeme werden normalerweise in Kooperation mit internationalen Partnern gebaut. Der europäische Beitrag zur ISS besteht aus (1) der Columbus Orbital Facility, einem an die ISS angeschlossenen Raumlabor-Modul, (2) Fahrzeugen für den Transport von Fracht und Besatzung und (3) der Bereitstellung von Logistik und sonstigen Dienstleistungen für die ISS.

Sobald die ISS betriebsbereit ist, wird für eine Reihe von Raumfahrt-Infrastruktur Produkten ein allgemeiner Wettbewerb beginnen, so z.B. für die Beschaffung der Ausrüstung für wissenschaftliche Experimente. Nach Inbetriebnahme der ISS wird sich ein weiterer Markt für die Nutzung und den Betrieb der Raumstation eröffnen. EADS bewirbt sich zurzeit um einen Zwölfjahresvertrag als Dienstleister für die ISS ab dem Zeitpunkt, an dem die Station in Betrieb genommen worden ist.

Produkte

Bemannte Laboratorien oder Habitate

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

Raumfahrzeuge

EADS ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und den Bau des ATV (Automatisiertes Transfervehikel), das Kraftstoff und Nachschub zur ISS transportieren soll sowie für Auflade- und Abfallentsorgungslösungen ausgelegt ist. Die geplanten acht ATVs werden von der Ariane 5 in die Umlaufbahn gebracht. Aufgrund der Erfahrung der Gesellschaft mit dem atmosphärischen Wiedereintrittsdemonstrator, dem ARD (Atmospheric Re-entry Demonstrator) — beteiligt sich EADS auch an der technologischen Entwicklung des US-amerikanischen, bemannten Wiedereintrittsfahrzeugs für die ISS, des CRV (Crew Return Vehicle).

TRÄGERRAKETEN UND TRÄGERDIENSTE

Überblick

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

Markt

Die Entwicklung des Trägerraketenmarktes hängt in hohem Maß von der Nachfrage nach Satelliten und Raumfahrt-Infrastruktur ab. Für den durchschnittlichen offenen Markt für Trägerdienste geht die Unternehmensführung von einem Rückgang auf ca. 20 bis 25 Satelliten pro Jahr aus, von denen die meisten geostationäre Telekommunikationssatelliten sein werden. Dieser Wert kann allerdings den Wirtschaftszyklen entsprechend schwanken. Dieser Markt umfasst nicht die Trägerdienste für die Verteidigungsministerien und Regierungsbehörden der USA, Russland und China.

Der Markt für Trägerraketen weist hohe Zugangsbarrieren auf, da er technologisch komplex ist und die nationalen Behörden die Entwicklungsfinanzierung auf wenige Unternehmen konzentrieren. Aus strategischen Gründen kommen jedoch neue Anbieter auf den Markt.

Die wachsende, gewinnorientierte Privatkundenbasis für Satelliten hat die Entwicklung von Anbietergesellschaften von Trägerdiensten gefördert, welche über Preis und Qualität ihres Services konkurrieren. Unter ihnen sind Organisationen entstanden, die den Zugriff auf billige, verlässliche Militär-Raketen von Gesellschaften in der ehemaligen Sowjetunion, die nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion keinen militärischen Markt mehr vorfanden, mit den Marketing-Kenntnissen und dem Zugang zum offenen Satellitenmarkt der westlichen Firmen verbinden. Diese Situation führt zu einem starken Wettbewerb auf dem Markt für kommerzielle Trägerraketen.

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

Produkte

Trägerdienste

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

Arianespace. EADS kontrolliert direkt und indirekt 24,5 % der Stimmrechte und ist wirtschaftlicher Eigentümer von 22,9 % an Arianespace Participation, was 23,2 % der Stimmrechte und 21,7 % der wirtschaftlichen Beteiligung an Arianespace entspricht. Damit ist EADS nach CNES der zweitgrößte Gesellschafter und der größte industrielle Gesellschafter. Entsprechend dem Gesamtumsatz des Jahres 2001 ist Arianespace der weltweit größte kommerzielle Anbieter von Trägerdiensten mit 145 kommerziellen Raketenstarts seit 1984. Auf dem Weltmarkt vermarktet und verkauft Arianespace europäische Trägerraketen und führt von ihrem Raumfahrtzentrum in Kourou in Französisch Guyana Raketenstarts durch. Ihr Marktanteil am zugänglichen Markt liegt bei über 50 %. Die Arianefamilie profitiert von dem großen Erfahrungsschatz, den Arianespace über die Jahre sammeln konnte, und bietet darum Flexibilität und Zuverlässigkeit, zwei Qualitätsmerkmale, die für die Kunden auf diesem Markt von entscheidender Bedeutung sind. Die Ariane 5 hat die Kapazität, eine oder mehrere Nutzlasten mit einer Gesamtmasse von bis zu 6 t in eine geostationäre Erdumlaufbahn zu bringen. Arianespace startete zehn Ariane 4 Raketen im Jahr 1998, neun im Jahr 1999, acht im Jahr 2000 und sechs im Jahr 2001. Der erste kommerzielle Start der Ariane 5 erfolgte im Jahr 1999, vier Ariane 5-Raketen sind im Jahr 2000 erfolgreich auf eine Erdumlaufbahn geschossen worden und eine im Jahr 2001. Bei einer zweiten Mission von Ariane 5 im Juli 2001 trat ein Problem mit der EPS Oberstufe auf, das Gegenstand gründlicher Untersuchungen und Schlussfolgerungen war. Der Betrieb wurde Anfang 2002 wieder aufgenommen, um Envisat auf seine Umlaufbahn zu bringen.

Starsem. EADS 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 %). Starsem vermarktet Trägerdienste der Soyus-Trägerraketen für auf niedrigen und mittleren Erdumlaufbahnen eingesetzte Satelliten.

Eurockot. Eurockot wird gemeinsam von EADS (51 %) und Khrunichev (49 %) beherrscht und bietet preiswerte Trägerdienste für kleine, in niedrigen Erdumlaufbahnen fliegende Satelliten an. Die Rockot-Trägerraketen basieren auf ballistischen Raketen des Typs SS-19. Der Qualifikationsstart in kommerzieller Konfiguration hat erfolgreich im Mai 2000 stattgefunden. Im Jahr 2001 schloss Eurockot Verträge ab, um das kanadische Weltraumteleskop MOST und den tschechischen MIMOSA ins All zu bringen. Die Satelliten werden Ende 2002 zusammen von einer Rockot-Trägerrakete von der Basis in Plesetsk aus auf zwei verschiedene Umlaufbahnen geschossen. Auch das Japanische Raumschiff SERVIS-1 wird von einer Rockot-Rakete ins All gebracht werden.

Kommerzielle Trägerraketen

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

EADS ist der industrielle Architekt der Trägerraketen Ariane 4 und Ariane 5. Das Unternehmen ist für den gesamten Entwurf der Trägerraketen und die Organisation und Überwachung der industriellen Teams verantwortlich. Als Reaktion auf die Initiative von EADS, den Herstellungsprozess des Ariane-Programms zu optimieren, weitete die Ministerkonferenz der Europäischen Raumfahrtagentur (ESA) im November 2001 in Edinburgh die Zuständigkeit von EADS auf die Hauptproduktion aus und legte somit den Grundstein für eine Überholung der Herstellungsorganisation, geringere Kosten und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit von Ariane.

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

Im November 2001 bestätigte die Ministerkonferenz der Europäischen Raumfahrtagentur ESA bei ihrer Tagung in Edinburgh ihre Zusage zum dritten Schritt des Ariane 5-Programms, in dessen Rahmen eine kryotechnische Oberstufe entwickelt werden soll, mit der die Nutzlastkapazität der Trägerrakete verdoppelt werden kann und die Wiederezündungsfunktionen bietet. Darüber hinaus wies die Konferenz in Edinburgh dem Programm „Ariane 5 Research and Technology Accompaniment“ (ARTA) und der Finanzierung des Weltraumbahnhofs in Kourou bedeutende Mittel zu. Das Management bemüht sich weiterhin um die Senkung der Produktionskosten und die Umstrukturierung der Trägerraketen-Aktivität von EADS zu einer einzigen Gesellschaft, die Hauptauftragnehmer für die Entwicklung und Herstellung von Ariane werden soll.

Ballistische Raketen

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

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

Im Rahmen der Bemühungen der USA um die Entwicklung eines Verteidigungssystems gegen Raketenangriffe wurden Astrium und EADS LV von der NATO zu Mitgliedern des transatlantischen Konsortiums ausgewählt, das eine Machbarkeitsstudie für das Projekt Theatre Missile Defense vorlegen soll.

BETRIEB UND DIENSTE

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

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

EADS hat Beteiligungen an bestimmten Gesellschaften, die Telekommunikations- und Erdbeobachtungsdienste anbieten (z.B. Spotimage).

Im Jahr 2001 fusionierte der Bereich Earth Observation Services von Astrium mit dem British National Remote Sensing Centre zu Infoterra, einer multinationalen Gesellschaft für Geoinformationsdienstleistungen mit einem Jahresumsatz von über Euro 20 Mio.

Produktion und Zulieferer

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

4.1.7 Beteiligungen

Dassault Aviation

EADS hält einen Anteil von 45,94 % an Dassault Aviation — eine an dem *Premier Marché* der Pariser Börse notierte Gesellschaft — zusammen mit der Groupe Industriel Marcel Dassault („GIMD“) (49,93 %) und der Öffentlichkeit (4,13 %).

Dassault Aviation ist ein wichtiger Anbieter auf dem Weltmarkt für Militär- und Firmenjets. Das im Jahr 1945 gegründete Unternehmen hat bisher über 7.500 Militär- und Zivilflugzeuge an Käufer in über 73 Länder ausgeliefert.

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

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

Militärflugzeuge

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

- *Rafale*. Zum Rafale-Projekt gehören drei Versionen eines zweimotorigen Mehrzweck-Kampfflugzeuges, das sowohl für Anwendungen der Luftstreitkräfte als auch der Marine konstruiert wurde. Entsprechend den Haushaltsplänen der Regierung erwägt Frankreich den Kauf von 294 Rafale-Maschinen, 234 für die Luftstreitkräfte und 60 für die Marine. Die Gesamtkosten des Programms belaufen sich auf Euro 32,3 Mrd., davon entfallen Euro 9,5 Mrd. auf Entwicklungskosten. 61 Flugzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben, davon 20 im Jahr 2001. 36 von ihnen sind für die Luftwaffe bestimmt und 25 für die Marine. Im Jahr 2001 wurde die erste einsatzbereite Gruppe von Marine-Rafale auf dem Flugzeugträger Charles de Gaulle in Betrieb genommen. 10 Rafale wurden bis Ende 2001 ausgeliefert, und weitere 13 sollen 2002 geliefert werden.
- *Mirage 2000*. Flugzeuge der Mirage 2000-Familie werden in zwei Versionen angeboten.
 - (1) Die Mirage 2000-5, die neueste Version, ist ein Mehrkampf-Kampfflugzeug, das für den Luftkampf gegen Mehrfach-Ziele und auch für Luft-Boden-Missionen konstruiert wurde. Die Mirage 2000-5 kann mit MBD MICA Luft-Luft-Abfang- und Gefechtsflugkörpern ausgerüstet werden.
 - (2) Die Mirage 2000-D, ein Allwetter-Offensiv-Flugzeug, das gegenwärtig von den französischen Luftstreitkräften eingesetzt wird, soll für den Abschuss der neuen Luft-Bodenabstandswaffe MBD SCALP EG umgerüstet werden. Das letzte von der französischen Luftwaffe im Jahr 1996 in Auftrag gegebene Flugzeug wurde 2001 geliefert.

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

Firmenjets

Dassault Aviation bietet eine breite Palette von Produkten in der oberen Leistungs- und Preisklasse des Firmenjet-Sektors. Mehr als 1.400 Falcon-Firmenjets sind seit der ersten Falcon 20-Lieferung im Jahr 1965 ausgeliefert worden. Falcon-Jets stehen zur Zeit in 60 Ländern in aller Welt im Dienst und transportierten Unternehmensangehörige, VIPs und Regierungsvertreter. Zur Zeit gehören vier Tri-Jets zur Falcon-Familie: Die Jets Falcon 50EX, 900C, 900EX und 7X; ferner der zweimotorige Falcon 2000-Jet und der Falcon 2000EX, der seit Oktober 2000 ausgeliefert wird. Zum Jahrtausendwechsel hat sich der Dassault Falcon klar als Branchenführer in seinem Marktsegment etabliert. Im Jahr 2001 gingen 119 Festbestellungen ein gegenüber 90 Festbestellungen im Jahr 2000. Der Auftragseingang für 2001 umfasst allerdings 46 Aufträge von Avolar, einer Tochtergesellschaft von United Airlines, die Anfang 2002 aufgrund der anhaltenden Krise der US-Luftfahrt storniert wurden. Trotz des geringeren Volumens von Firmenbestellungen, das die allgemeine Konjunkturabschwächung widerspiegelt, wurden im Jahr 2001 75 Falcon ausgeliefert. Im Jahr 2001 wurde das neueste Modell der Falcon-Familie, der Langstrecken-Tri-Jet Falcon 7X, im Werk Teterboro, NJ, der Öffentlichkeit vorgestellt.

Dasa-Dornier Luftfahrt

DADC, an der EADS zu 75 % beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 75,9 % an der Dornier GmbH, die wiederum eine 3 %-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.

4.2. Geistiges Eigentum

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

Die Rechte an geistigem Eigentum der EADS-Gruppe werden direkt von EADS oder indirekt durch ihre Tochtergesellschaften gehalten.

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

Geplante gruppenübergreifende Integration von geistigem Eigentum

Innerhalb der EADS-Gruppe wurde ein gruppenübergreifendes Integrationsprojekt zur Vereinheitlichung der Regeln und Verfahren im Hinblick auf geistiges Eigentum eingeleitet. Der Projektbeginn war Anfang 2001, und das Projekt befindet sich weiterhin in Arbeit.

4.3. Außergewöhnliches und Rechtsstreitigkeiten

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

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

EADS (genauer gesagt DADC und Dornier GmbH) war und ist in mehrere Gerichts- und Schiedsverfahren mit Anteilseignern der Dornier-Familie, die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH sind, involviert. Diese Streitigkeiten betrafen in erster Linie die Gültigkeit verschiedener Beschlüsse von Gesellschafterversammlungen der Dornier GmbH betreffend vor allem die Einbringung von Aktivitäten und Vermögenswerten von Dornier. Diese Einbringungen waren Gegenstand zweier Schiedsverfahren, die kürzlich erfolgreich abgeschlossen wurden, wobei die Entscheidungen zugunsten der EADS/Dornier GmbH ausfielen. Darüber hinaus bestätigte das Landgericht Stuttgart die Gültigkeit von einigen dieser Einbringungen. Es laufen allerdings noch andere Verfahren, besonders hinsichtlich der Einbringung der Geschäftsanteile der Dornier Luftfahrt GmbH durch Dornier in die Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs-GmbH.

EADS und Dornier GmbH erwarten, dass die verbleibenden Verfahren zu ihren Gunsten entschieden werden, wie das bei den kürzlich ergangenen Entscheidungen der Fall war.

4.4. Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2001 umfasste die Belegschaft von EADS 102.967 Mitarbeiter. Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Anzahl der Mitarbeiter von EADS, aufgeschlüsselt nach Geschäftsbereichen und geografischen Regionen. Mitarbeiter von Gesellschaften, die nach der Verhältnismethode bilanziert werden (wie z.B. ATR, MBDA und Astrium), sind auf derselben proportionalen Grundlage in den Tabellen enthalten.

EADS-Mitarbeiter nach Geschäftsbereichen

	<u>31. Dezember 2001</u>	<u>31. Dezember 2000</u>	<u>31. Dezember 1999</u>
Airbus	45.543(*)	33.927	31.534
Militärische Transportflugzeuge	3.573	3.548	3.201
Luftfahrt	24.230	23.091	22.716
Verteidigung und Zivile Systeme	17.650	17.485	20.085
Raumfahrt.....	10.414	9.400	9.545
Zentrale Verwaltung und Forschungszentrum	<u>1.557</u>	<u>1.428</u>	<u>1.550</u>
Summe EADS	<u><u>102.967</u></u>	<u><u>88.879</u></u>	<u><u>88.631</u></u>

(*) Auf der Basis einer Konsolidierung zu 100 %

EADS-Mitarbeiter nach geografischen Regionen()**

	<u>31. Dezember 2001</u>		<u>31. Dezember 2000</u>	
	<u>Betrag</u>	<u>Prozentsatz</u>	<u>Betrag</u>	<u>Prozentsatz</u>
Frankreich.....	41.550	40,4	40.123	45,1
Deutschland	38.445	37,3	36.065	40,6
Spanien	7.893	7,7	7.454	8,4
Großbritannien	11.754	11,4	2.806	3,2
Italien.....	767	0,7	33	0,0
USA	2.175	2,1	2.106	2,4
Rest der Welt.....	<u>383</u>	<u>0,4</u>	<u>292</u>	<u>0,3</u>
Summe EADS	<u><u>102.967</u></u>	<u><u>100,0</u></u>	<u><u>88.879</u></u>	<u><u>100,0</u></u>

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

4.5. Forschung und Entwicklung

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

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden in Übereinstimmung mit den folgenden Grundsätzen durchgeführt:

- Jeder Geschäftseinheit wird die volle Verantwortung für die Produktentwicklung gewährt, um die optimale Markt- und Kundennähe sicher zu stellen und ein hohes Maß an Autonomie für die Einrichtung von Forschungsprogrammen einzuräumen;
- die Forschungs- und Technologieaktivitäten in den verschiedenen Geschäftseinheiten werden durch ein Forschungs- und Technologienetzwerk („**R&T-Netzwerk**“) koordiniert, das den Austausch von Informationen und Forschungsergebnissen innerhalb der EADS-Gruppe erleichtert, und
- Teilen von Ressourcen, Kompetenzen und Forschungsmitteln durch ein gemeinsames Forschungszentrum auf europäischer Ebene („**Corporate Research Center**“ oder „**CRC**“), das sich auf drei Standorte (Suresnes, Ottobrunn und Getafe) verteilt.

Gruppenübergreifende Projekte werden auf den folgenden zwei Gebieten durchgeführt:

- Die Standardisierung des R&T-Netzwerks und seine Erweiterung auf alle Geschäftseinheiten der Gruppe anhand der Verbreitung der besten bestehenden Verfahren und Unterstützung durch das CRC und gemeinsame Arbeitsgruppen aus den Geschäftseinheiten zur optimalen Nutzung der Potenziale in Arbeitsgebieten wie Materialien, Verbundstoffe, Elektronik, Antriebe, Energie, Aerodynamik, Flugkontrolle, Bildverarbeitung oder Informationstechnologie.
- Neuverteilung und Integration der Kompetenzen und Aktivitäten vorhandener Labors.

Siehe auch 5.1 — Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — Geprüfter Konzernabschluss 2001 und ungeprüfter Proforma-Konzernabschluss 2000.

4.6. Versicherungen

Das Versicherungsmanagement wird von einem Team auf Geschäftsführungsebene am EADS Hauptsitz koordiniert. Dieses Team ist für die Konsolidierung und Verbesserung des Versicherungsmanagementsystems verantwortlich.

EADS verfolgt strikt die Politik, für alle versicherbaren Risiken eine externe Versicherungsdeckung zu angemessenen Prämien zu vereinbaren. Die Versicherungspolizen decken die üblicherweise bei Industriekonzernen vorhandenen Standardrisiken, sowie die spezifischen Risiken der Luft- und Raumfahrtindustrie. Der derzeitige Versicherungsschutz umfasst Sachversicherung, Betriebsunterbrechungsversicherung und eine Industriehaftpflichtversicherung, einschließlich für durch Unfälle eingetretene Umweltschäden. Gesonderte Versicherungsdeckungen bestehen für Risiken aus dem Eigentum, dem Betrieb und der Produktion von Luft- und Raumfahrtprodukten. Der Versicherungsschutz umfasst auch eine Deckung der Produkthaftpflicht für den Fall, dass Schadenersatzansprüche Dritter gegen EADS aufgrund von Produkten von EADS geltend gemacht werden.

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

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

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

4.7. Umwelt

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

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

4.8. Anlageerwägungen

Konjunkturabhängigkeit des Flugzeugmarktes

Im Jahr 2001 entfielen mehr als zwei Drittel der Konzernumsatzerlöse von EADS auf die kombinierten Umsatzerlöse aus den EADS-Aktivitäten Airbus und ATR. In der Vergangenheit war der Markt für Verkehrsflugzeuge stets zyklischen Schwankungen unterworfen, die zum Teil auf die Sensibilität der Passagiernachfrage im Flugreisenmarkt gegenüber dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) zurückzuführen sind. Infolgedessen war das Wachstum des Verkehrsflugzeugsektors von EADS mit dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts verbunden. Allerdings spielen andere Faktoren ebenfalls eine wesentliche Rolle, wie zum Beispiel das Durchschnittsalter und die technische Veralterung der Flugzeugflotten im Verhältnis zu neuen Flugzeugen, Passagierlastfaktoren, die Preispolitik der Fluggesellschaften, Liberalisierungsmaßnahmen und die Wahrnehmung von Sicherheit und Komfort im Luftverkehr durch die Öffentlichkeit. EADS geht davon aus, dass der Markt für Verkehrsflugzeuge auch in Zukunft zyklischen Schwankungen und rückläufigen Konjunktorentwicklungen unterworfen sein wird, wie es z.B. derzeit der Fall ist, die sich negativ auf ihre künftige Finanz- und Ertragslage auswirken können.

Abhängigkeit von Verteidigungsausgaben

Im Jahr 2001 wurden 20 % der Konzernumsatzerlöse von EADS im Verteidigungsbereich erzielt. Auf jedem einzelnen Markt hängen die Verteidigungsausgaben von einer komplexen Mischung aus geopolitischen Erwägungen, Haushaltsvorgaben und der Fähigkeit der Streitkräfte ab, spezifischen Bedrohungen begegnen und bestimmte Aufgaben erfüllen zu können. Die Verteidigungsausgaben können daher von Jahr zu Jahr erheblichen Schwankungen unterliegen. Infolgedessen können ungünstige wirtschaftliche und politische Bedingungen oder rückläufige

Konjunktorentwicklungen auf dem Gebiet der Verteidigung einen negativen Einfluss auf die künftige Finanz- und Ertragslage von EADS ausüben.

Wettbewerb und Zugang zum Markt

In den meisten ihrer Geschäftsbereiche ist EADS einem intensiven Wettbewerb ausgesetzt, insbesondere auf dem Markt für Verkehrsflugzeuge, wo Airbus in der Vergangenheit infolge dieses Wettbewerbs unter einem starken Preisdruck stand. EADS ist der Auffassung, dass die Ursache dieses Preiswettbewerbs durch die derzeitigen Umstrukturierungen in der Industrie entschärft wurde. Seit 1998 konnte EADS einen Anstieg der Stückpreise bei neuen Lieferverträgen verzeichnen, und Boeing und Airbus kündigten regelmäßig Erhöhungen ihrer jeweiligen Listenpreise an. Allerdings kann nicht garantiert werden, dass der Preiswettbewerb früherer Jahre nicht erneut einsetzen wird, besonders bei einer längeren Konjunkturschwäche.

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

Exportkontrollen und sonstige Regulierungsinstrumente

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

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

Risiken im Hinblick auf Wachstumsmärkte

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

Fremdwährungsrisiko

Während ein Großteil der Konzernumsatzerlöse von EADS in US-Dollar erzielt wird, fällt ein erheblicher Teil der Kosten und Aufwendungen von EADS in Euro und Pfund Sterling an, wodurch ein Fremdwährungsrisiko entsteht. Zur Kontrolle und Minimierung dieses Risikos hat EADS eine Wechselkursstrategie entwickelt und umgesetzt. Um die auf US-Dollar lautenden Forderungen und sonstigen Risiken — vor allem in Verbindung mit Airbus — abzusichern, hat EADS ein Portfolio aus langfristigen Sicherungsinstrumenten aufgebaut, das sich in der Hauptsache aus Termingeschäften und synthetischen Termingeschäften zusammensetzt. Die Absicherungspolitik von EADS ist ausschließlich auf die Deckung von Cash flows im Zusammenhang mit festen Bestellungen

innerhalb der Grenzen eindeutig ermittelter Nettorisikopositionen ausgerichtet. Es kann nicht gewährleistet werden, dass die Strategie von EADS zur Absicherung von Wechselkursrisiken einen vollständigen Schutz vor starken Wechselkursänderungen des US-Dollar gegenüber dem Euro und dem Pfund Sterling bietet, und dass sich derartige Änderungen nicht auf die Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken werden.

Die Konzernumsatzerlöse, Kosten, Aktiva und Passiva von EADS, die auf andere Währungen als Euro lauten, werden zur Erstellung des Jahresabschlusses in Euro umgerechnet. In der Vergangenheit haben Änderungen des US-Dollarkurses im Verhältnis zu den Währungen, in denen die Rechnungslegung der verschiedenen, in EADS zusammengeschlossenen Unternehmen erfolgte, die Vermögenslage und Rentabilität, die operativen Ergebnisse und Cash-flows wie sie in den Abschlüssen dieser Unternehmen ausgewiesen wurden, beeinflusst. Künftige Änderungen können sich bei EADS ebenfalls sehr nachteilig auf diese Positionen auswirken.

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

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

Gewährung staatlicher Zuschüsse

In der Vergangenheit kamen EADS und ihre Hauptwettbewerber in den Genuss staatlicher Zuschüsse für die Produktforschung und -entwicklung. Obwohl die Höhe der staatlichen Zuschüsse in den Märkten von EADS seit Beginn der neunziger Jahre zurückgegangen ist, verzeichnete EADS in jüngster Zeit Zusagen bestimmter Regierungen in Bezug auf die Finanzierung des A380-Programms. Es kann jedoch nicht garantiert werden, dass derartige Finanzierungshilfen auch in Zukunft weiterhin zur Verfügung stehen. Die Europäische Union und die Vereinigten Staaten haben im Jahr 1992 ein Abkommen geschlossen, das die Bedingungen für Finanzierungshilfen der Regierungen an die Hersteller von Verkehrsflugzeugen festlegt.

Technologisch fortschrittliche Produkte und Dienstleistungen

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

Produkthaftung und Gewährleistungsansprüche

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

kann nicht gewährleistet werden, dass in Zukunft keine Ansprüche geltend gemacht werden oder dass der Versicherungsschutz in jedem Fall ausreichend sein wird.

Zunehmende Konsolidierung in verschiedenen Industrien

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

Abhängigkeit von Konsortien Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen

EADS erzielt einen wesentlichen Anteil ihrer Umsatzerlöse über verschiedene Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen und geht davon aus, dass diese Allianzen und Partnerschaften zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von EADS führen. Zu diesen Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen zählen in erster Linie (i) ein Haupt-Konsortium: das Eurofighter-Konsortium, an dem EADS mit 46 % beteiligt ist; (ii) vier wichtige Joint Ventures: Airbus, an dem EADS mit 80 % beteiligt ist, Astrium, an dem EADS Beteiligungen von insgesamt 68,2 % hält, MBDA, an dem EADS insgesamt 37,5% hält, und ATR, an der die EADS-Beteiligung insgesamt 50 % beträgt; (iii) Mehrheitsbeteiligungen: (a) Dornier GmbH: DADC, an der EADS mit 75 % beteiligt ist, hält eine Beteiligung von 75,9 % an der Dornier GmbH; (b) EDSN, an dem die Beteiligung von EADS 59,1 % beträgt und (c) LFK, an der EADS mit 81,3 % beteiligt ist; sowie (iv) Anteile in Fremdbesitz: Dassault Aviation, an der EADS eine Beteiligung von 45,9 % hält ; MNC, an der EADS mit 45 % beteiligt ist; NNG, an der EADS zusammen mit Dornier eine Beteiligung von 42 % besitzt und Embraer, an deren Stammaktien die Beteiligung von EADS 5,7 % beträgt. Die Schließung von Partnerschaften und Allianzen mit anderen Marktteilnehmern gehört zur Gesamtstrategie von EADS, wobei der Umsatzanteil, der aus Konsortien, Joint Ventures und Kapitalbeteiligungen erzielt wird, in den kommenden Jahren steigen könnte. Diese Strategie kann zu gegebener Zeit zu Änderungen der Organisationsstruktur oder einer Neuordnung der Mehrheitsverhältnisse an den derzeitigen Joint Ventures von EADS führen.

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

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

Integrations- und Rationalisierungsprozess

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

plänen und Sozialleistungen für Mitarbeiter sowie der Unternehmenskulturen und nationaler kultureller Elemente. Wesentliche Verzögerungen oder unvorhergesehene Kosten, die gegebenenfalls im Rahmen dieses Integrations- und Rationalisierungsprozesses auftreten, könnten sich in maßgeblicher Weise nachteilig auf die Finanz- und Ertragslage von EADS auswirken.

Kontrolle von EADS — Mehrheitsaktionäre

60,42 % des Kapitals von EADS werden zu gleichen Teilen von DaimlerChrysler und SOGEADE gehalten, die ihre Stimmrechte in einem niederländischen Contractual Partnership gebündelt haben. Gemäß den Bestimmungen einer Vereinbarung kann kein maßgeblicher Beschluss ohne die Zustimmung dieser beiden Aktionäre gefasst werden. Des Weiteren wurde dem französischen Staat ein Einspruchsrecht bei bestimmten strategischen Entscheidungen gewährt, unter anderem bei der Übertragung oder Bestellung eines Sicherungsrechtes für Vermögenswerte, die den Status als Hauptauftragnehmer betreffen, sowie bei der Planung, Entwicklung oder Integration von ballistischen Raketen oder Mehrheitsbeteiligungen von EADS an Cilas, Sodern, Nuclétudes und dem GIE Cosyde. Ferner wurde SEPI ein Einspruchsrecht bei Entscheidungen gewährt, die erhebliche Abweichungen vom oder Änderungen am Industrieplan von CASA und/oder seiner Umsetzung während eines Dreijahreszeitraums nach dem Abschluss der Transaktion zur Folge haben können. Diese und ähnliche Bestimmungen, die in den Verträgen über die Beziehungen zwischen den Hauptaktionären enthalten sind, bezwecken unter anderem die Bildung einer stabilen Aktionärsgruppe, die EADS während eines Zeitraums von mindestens drei Jahren nach Abschluss der Transaktion kontrolliert.

Forschung und Entwicklung

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

Gesetze, Vorschriften und Verpflichtungen im Hinblick auf den Umweltschutz

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

KAPITEL 5 — NETTOVERMÖGEN — VERMÖGENSLAGE — ERTRAGSLAGE

5.1 Erläuterungen und Analyse der Vermögens- und Ertragslage — Geprüfter Konzernabschluss 2001 und ungeprüfter Proforma-Konzernabschluss 2000

Einleitung

Die folgenden Erläuterungen basieren auf dem geprüften Konzernabschluss von EADS für das Jahr 2001 (der „Konzernabschluss 2001“) und dem ungeprüften Proforma-Konzernabschluss von EADS für das Jahr 2000 (der „Proforma-Konzernabschluss 2000“).

Der Konzernabschluss 2001 wurde in Übereinstimmung mit den Rechnungslegungsgrundsätzen des International Accounting Standards Board („IASB“) und den vom Standing Interpretations Committee des IASB herausgegebenen Interpretationen aufgestellt. Der Proforma-Konzernabschluss 2000 wurde auf folgenden Grundlagen erstellt:

- dem unter Anwendung der IAS erstellten Konzernabschluss 2000 von EADS;
- den Proforma-Effekten der Transaktionen des Jahres 2000, durch die Aerospatale Matra, Dasa und CASA vereinigt wurden (nachstehend der „Zusammenschluss zu EADS“ genannt); und
- den Proforma-Abschlüssen von Dasa und den Proforma-Abschlüssen von CASA für den dem Zusammenschluss zu EADS am 10. Juli 2000 vorausgehenden Zeitraum, wobei beide Abschlüsse nach den von EADS angewandten IAS erstellt wurden, und abzüglich der von Dasa und CASA vor dem Zusammenschluss zu EADS an ihre jeweiligen Aktionäre ausgeschütteten Barbeträge.

In der hier enthaltenen ungeprüften Proforma-Gewinn- und Verlustrechnung und Kapitalflussrechnung des Konzerns für das Jahr 2000 werden die Transaktionen so berücksichtigt, als ob der Zusammenschluss zu EADS am 1. Januar 1999 stattgefunden hätte. In der konsolidierten Bilanz zum 31. Dezember 2000 werden die Transaktionen so berücksichtigt, als ob der Zusammenschluss zu EADS am 1. Juli 2000 stattgefunden hätte.

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

Der Proforma-Konzernabschluss für das Jahr 2000 bezieht sich auf den Konsolidierungskreis, der sich aus dem Zusammenschluss zu EADS im Jahr 2000 ergeben hat und spiegelt als solcher keine Veränderungen in den konsolidierten Unternehmen bzw. den Rechnungslegungsmethoden wider, die im Jahr 2001 eingetreten sind. Der dem Proforma-Konzernabschluss 2000 zugrunde liegende Konsolidierungskreis unterscheidet sich daher beträchtlich von demjenigen, der dem Konzernabschluss 2001 zugrunde liegt.

Erläuterungen zur Bilanzierung

Änderungen im Konsolidierungskreis und Anteile in Fremdbesitz

Gründung von Airbus S.A.S.: Das neu gegründete Unternehmen Airbus S.A.S., das sämtliche Entwurfs-, Herstellungs- und Marketing-Aktivitäten von Airbus umfasst, wurde im Juli 2001 infolge der Übernahme von Airbus UK und ihres 20 %-igen Anteils an Airbus GIE von BAE SYSTEMS durch EADS gegründet (der „Airbus-Unternehmenszusammenschluß“). Im Rahmen dieser Transaktion und als Gegenleistung für die Zeichnung einer Kapitalerhöhung in Höhe von Euro 754 Mio. durch BAE SYSTEMS erhielt BAE SYSTEMS im Rahmen einer Kapitalerhöhung 20 % des Grundkapitals von Airbus S.A.S., während die Beteiligung von EADS auf 80 % verwässert wurde. Siehe „4.1.2 Airbus — Organisation von Airbus — Integration der Aktivitäten von Airbus“.

EADS konsolidiert Airbus seit dem 1. Januar 2001 voll, da die Gruppe in Übereinstimmung mit BAE SYSTEMS seit diesem Zeitpunkt die effektive Kontrolle über die Vermögenswerte und den Geschäftsbetrieb von Airbus ausübt.

Gründung von MBDA: Am 18. Dezember 2001 gründeten EADS, BAE SYSTEMS und Finmeccanica MBDA, die die Geschäftsaktivitäten von MBD und AMM und die Lenkflugkörperaktivitäten von AMS vereinigt. EADS und BAE SYSTEMS halten jeweils eine Beteiligung von 37,5 % an MBDA und Finmeccanica die verbleibenden 25 %. Aus den Aktionärsverträgen im Zusammenhang mit der MBDA-Gruppe ergibt sich, dass EADS und BAE SYSTEMS gemeinsam über MBDA Holdings bestimmte Kontrollrechte über MBDA ausüben, einschließlich das Recht, den Vorstandsvorsitzenden, den Geschäftsführer und den Finanzdirektor von MBDA zu ernennen. Siehe „4.1.5 Verteidigung und Zivile Systeme — Lenkflugkörpersysteme — Einführung und Überblick“.

Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2001 berücksichtigt die Konsolidierung von MBD zu 50 % und AMM zu 100 % bis zur Gründung von MBDA am 18. Dezember. Wie in der Konzernbilanz 2001 ausgewiesen konsolidiert EADS seit dem 18. Dezember MBDA proportional zu 50 % im Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme, was ihrer Kontrolle über das Unternehmen entspricht. Der Anteil von Finmeccanica wird als ein Anteil in Fremdbesitz von 12,5 % dargestellt.

EDSN: EADS und Nortel Networks schlossen im Jahr 2001 die Neuorganisation Ihrer Aktivitäten im Bereich militärische Telekommunikation innerhalb von EDSN ab. Insbesondere (i) brachten EADS und Nortel Networks am 1. Mai die IP-Vermittlungsaktivitäten ihres Joint Venture MNC in EDSN ein; (ii) erwarb EDSN am 30. September eine Beteiligung in Höhe von 19,9 % an MNCD, die einen Vertriebskanal für IP-Vermittlungsaktivitäten betreibt; (iii) brachte EADS am 30. November VEKN, ihr Geschäft für taktische Kommunikationsnetze, in EDSN ein und (iv) veräußerte Nortel Networks am 1. Dezember Cogent Defence Systems an EDSN. Im Ergebnis ging die Minderheitsbeteiligung von Nortel Networks an EDSN von 45 % auf 40,9 % zurück, während EADS EDSN voll in ihrem Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme konsolidiert. Siehe „4.1.5 Verteidigung und Zivile Systeme — Telekommunikation — Einführung und Überblick“.

MNC und NNG: Seit dem 1. Oktober 2001 konsolidiert EADS MNC und NNG (an denen sie nach wie vor 45 % bzw. 42 % hält) als nicht konsolidierte Investitionen. Dies spiegelt die Neuorganisation der Aktivität militärische Telekommunikation innerhalb von EDSN und den Rückgang des maßgeblichen Einflusses von EADS in MNC und NNG aufgrund der abnehmenden strategischen Bedeutung des Bereiches zivile Telekommunikation für EADS wider. Die beiden gemeinsam mit Nortel Networks gehaltenen Unternehmen wurden zuvor nach der Equity-Methode konsolidiert.

Übernahme von Tesat Spacecom: Das zu 75 % von EADS proportional konsolidierte Unternehmen Astrium übernahm im Jahr 2001 Tesat Spacecom GmbH & Co. KG, den Geschäftsbereich Kommunikations-Nutzlasten für Satelliten von Bosch. Tesat Spacecom wird jetzt voll von Astrium konsolidiert.

Dornier GmbH: Nach der Ausübung einer Verkaufsoption für Aktien der Dornier GmbH durch Mitglieder der Dornier-Familie erhöhte sich die Beteiligung der voll konsolidierten EADS-Tochter DADC an der Dornier GmbH von 58,4 % auf 75,9 %. Während EADS die Dornier GmbH während der beiden Betrachtungszeiträume voll konsolidierte, verringerte sich der Anteil in Fremdbesitz von 41,6 % auf 24,1 %.

Einmalige buchtechnische Gewinne

Die Transaktionen des Jahres 2001, die zur Gründung von Airbus S.A.S. und MBDA führten, hatten eine Verwässerung des wirtschaftlichen Eigentums von EADS an Airbus, MBD und AMM zur Folge. Diese Transaktionen machten eine Bewertung der eingebrachten Geschäfte notwendig, deren im Laufe von Verhandlungen geschätzter Marktwert den Bilanzwert ihres Kapitals für EADS überstieg. Daher vereinnahmte EADS einmalige buchtechnische Gewinne in Höhe von Euro 2.537 Mio. für die 20 %-ige Beteiligung an Airbus und in Höhe von Euro 257 Mio. nach Abzug der mit der Transaktion verbundenen Kosten für die 12,5 %-ige Beteiligung an MBD und die 62,5 %-ige Beteiligung an AMM. Diese einmaligen buchtechnischen Gewinne werden unter sonstigen Erträgen ausgewiesen und von EADS als außerordentliche Posten betrachtet. Siehe „— Betriebsergebnis — Verwendung des EBIT und des Netto-Umsatzerlöses vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten“.

Marktwertanpassungen

Im Zusammenhang mit dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss wurde die Übernahme von Airbus UK nach der Erwerbsmethode ausgewiesen. Dementsprechend wurde der Buchwert bestimmter Elemente, vor allem von Sachanlagen und Vorräten, um insgesamt Euro 319 Mio. netto nach Abzug von Steuern angepasst, um deren jeweiligen marktgerechten Wert widerzuspiegeln (die „Marktwertanpassungen“) und es wurden latente Steuern in Höhe von Euro 137 Mio. ausgewiesen. Je nach Art des Vermögenswerts werden die Abschreibungen der Marktwertanpassungen entweder ausgewiesen, wenn die zugrundeliegenden Vermögensgegenstände verbraucht sind, oder sie werden über deren Nutzungsdauer verteilt und geben Anspruch auf eine entsprechende Reduzierung der latenten Steuern.

Der Teil des Erwerbspreises von Airbus UK (einschließlich der 20 %-igen Beteiligung an Airbus GIE), der den Marktwert des Nettovermögens übersteigt, wurde als Goodwill ausgewiesen und beläuft sich auf Euro 4.024 Mio. Die Abschreibung des Goodwill wird über 20 Jahre vorgenommen und ist in den meisten Fällen nicht von der Steuer abzugsfähig.

Wertminderung von Vermögenswerten

Wenn nach Ansicht des Managements ein auslösendes Ereignis wie z.B. ein wichtiges Marktereignis oder eine wesentliche Änderung der Planung bzw. Voraussetzungen eintritt, führt EADS einen Wertminderungstest für das Nettovermögen der voraussichtlich betroffenen Geschäftsaktivität(en) durch. Wertminderungstests werden üblicherweise nach der Discounted Cash Flow-Methode durchgeführt.

Im Jahr 2001 führte EADS Wertminderungstests für den Goodwill von Geschäftsaktivitäten in den Geschäftsbereichen Airbus, Raumfahrt und Verteidigung und Zivile Systeme durch. Im Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme wertete EADS aufgrund einer nachweislich restriktiven Regierungspolitik bei Verteidigungsausgaben den Goodwill von MS&I, einem Unternehmen, das im Bereich Verteidigungselektronik tätig ist, um Euro 240 Mio. und von LFK um Euro 170 Mio. ab. Schlechtere Aussichten für CAD/CAM-Software-Dienstleistungen auf dem Markt führten zu einer Abwertung des Goodwill von Matra Datavision um Euro 170 Mio. Im Geschäftsbereich Raumfahrt führten der nachweisliche Rückgang auf dem Markt für kommerzielle Telekommunikation und die langfristigen Überkapazitäten im Satellitengeschäft, die substanzielle Kostenreduzierungen und Rationalisierungsmaßnahmen erforderten, zu einer Abwertung des Goodwill von Astrium um Euro 210 Mio. Ein Wertminderungstest für Airbus infolge der Ereignisse des 11. September und der darauffolgenden Entwicklung bestätigte den Wert des Goodwill von Airbus.

Forschungs- und Entwicklungskosten

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

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

Zuweisung von Aktivposten aus erstatteten Startinvestitionen zum Goodwill

Vor dem EADS Zusammenschluss erfolgten Barzahlungen von Dasa an den deutschen Staat zur Tilgung noch offener Verbindlichkeiten aus erstatteten Startinvestitionen und anderen erhaltenen Vorschüssen. Ein Teil dieser Zahlungen wurde aktiviert und unter sonstigen Forderungen ausgewiesen und wird entsprechend der Auslieferungen von Airbus-Flugzeugen abgeschrieben. Im Jahr 2001 wurde ein Teil des diesem Vermögenswert zugewiesenen Betrags nach einer Überprüfung der ursprünglichen Bewertungsannahmen dem Goodwill zugewiesen. Der Posten übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurde um Euro 206 Mio. reduziert, was zusammen mit einem Rückgang von latenten Steuern in Höhe von Euro 79 Mio. zu einem Anstieg des Goodwills von Airbus um Euro 127 Mio. führte.

Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (Currency Hedging)

Kurssicherungsgeschäfte, die eine Bewertungseinheit mit Kundenaufträgen bilden, auf die sie ausdrücklich bezogen sind, werden als Währungssicherungsgeschäfte bilanziert und als „micro hedges“ bezeichnet. Erlöse aus diesen Kundenaufträgen werden zum Wechselkurs des damit verbundenen Sicherungsgeschäftes in Euro ausgewiesen, und sie wirken sich auf das Bruttoergebnis und das Betriebsergebnis aus.

Kurssicherungsgeschäfte, die sich nicht auf einen bestimmten Kundenauftrag beziehen, werden als „macro hedges“ bezeichnet und werden nicht als Währungssicherungsgeschäfte bilanziert. Bei Fälligkeit werden sie im Finanzergebnis erfasst und haben keine Auswirkungen auf das Bruttoergebnis und das Betriebsergebnis, obwohl sie ursprünglich der Sicherung von Cash Flow aus Lieferungen dienen.

Erträge in anderen Währungen als Euro, die nicht abgesichert sind, werden zu dem Wechselkurs des Tages in Euro umgerechnet, an dem der zugrundeliegende Verkauf stattfindet.

Alle neu abgeschlossenen Währungssicherungsgeschäfte werden als solche bilanziert. Am 1. Januar 2001 wurden darüber hinaus die meisten ausstehenden „*macro hedges*“ spezifischen Kundenaufträgen zugeordnet und konnten so als Währungssicherungsgeschäfte zu einem implizierten, dem Terminkurs zwischen Euro und US-Dollar zum 31. Dezember 2000 entsprechenden Wechselkurs ausgewiesen werden.

In Übereinstimmung mit IAS 39 müssen ab dem 1. Januar 2001 sämtliche Währungssicherungsgeschäfte in der Bilanz zu ihrem Marktwert ausgewiesen werden. Ihr Wert vor Abzug von Steuern wird entweder unter Rückstellungen für Finanzinstrumente unter sonstigen Rückstellungen ausgewiesen, wenn er negativ ist, oder unter sonstigen Aktiva, wenn er positiv ist. Am Ende jedes Bilanzierungszeitraums wird der Wert des Portfolios ausstehender Währungssicherungsgeschäfte auf der Basis des zu dem Zeitpunkt gültigen Terminwechsellkurses dem aktuellen Marktwert angepasst. Für die „*macro hedges*“ werden Wertveränderungen gegenüber dem vorhergehenden Bilanzierungszeitraum als Finanzerträge ausgewiesen. Wertveränderungen von als solchen bilanzierten Währungssicherungsgeschäften werden dagegen nicht als Finanzerträge ausgewiesen, sondern in Form einer Wertanpassung als Bestandteil des Eigenkapitals im „*other comprehensive income*“, ausgewiesen. Diese Wertanpassung wird teilweise durch eine Wertanpassung der entsprechenden latenten Steuern ausgeglichen.

Die Rückstellungen für Finanzinstrumente stiegen von Euro 1,1 Mrd. im Jahr 2000 auf Euro 3,7 Mrd. im Jahr 2001, wobei das „*other comprehensive income*“ entsprechend zurück ging und die latenten Steuern entsprechend zunahm. Hierfür waren folgende Faktoren verantwortlich: (i) die Bewertung zuvor nicht ausgewiesener „*micro hedges*“ aufgrund der erstmaligen Anwendung von IAS 39; (ii) der gegenüber dem Euro und dem Pfund Sterling gestiegene Dollarkurs; und (iii) neue Währungssicherungsgeschäfte, die im Laufe des Jahres abgeschlossen wurden, abzüglich der während des selben Zeitraums fällig gewordenen bzw. endenden Währungssicherungsgeschäfte. Darüber hinaus kamen zum Hedge-Portfolio von EADS noch Währungssicherungsgeschäfte Pfund Sterling-Dollar von Airbus UK hinzu.

„*Micro hedges*“, die ausdrücklich auf bestimmte stornierte Kundenaufträge aus dem Auftragsbestand des Jahres 2001 bezogen waren, wurden für Zwecke der Rechnungslegung als beendet angesehen. Die Summe (i) der Änderungen des Marktwertes dieser Währungssicherungsgeschäfte seit dem 1. Januar 2001 und (ii) ein Rückgang des „*other comprehensive income*“ im Zusammenhang mit diesen Währungssicherungsgeschäften vor dem 1. Januar 2001 wurde in der Gewinn- und Verlustrechnung als Finanzertrag und Ertrag aus latenten Steuern ausgewiesen.

Eine solche Behandlung stimmt zwar mit IAS 39 überein, spiegelt jedoch nicht die tatsächliche Gelddisposition im Zusammenhang mit derartigen verlängerten Währungssicherungsgeschäften wider. Siehe „Währungsmanagement – Verlängerungen“. Währungssicherungsgeschäfte, die infolge einer Stornierung verlängert werden, werden Kundenaufträgen zugeordnet für die ein späterer Auslieferungstermin besteht und als neue „*micro hedges*“ ausgewiesen, wobei der Wechselkurs dem zu diesem Zeitpunkt aktuellen Terminwechsellkurs entspricht.

Als Ergebnis der Anwendung von IAS 39 und der Umstellung auf „*micro hedges*“ erwartet EADS, dass die starken Schwankungen der Finanzerträge aus den Vorjahren wesentlich reduziert werden und dass Veränderungen des Konzernergebnisses stärker den Schwankungen des Betriebsergebnisses entsprechen als in der Vergangenheit.

Währungsmanagement

Die Umsatzerlöse von EADS werden in erster Linie in Dollar erzielt. Daher wirkt sich ein gegenüber dem Euro und dem Pfund Sterling starker Dollar positiv auf das Ergebnis von EADS aus, während ein sinkender Wechselkurs des Dollars gegenüber diesen Währungen negative Folgen haben kann.

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

EADS unterhält zurzeit ein langfristig angelegtes Hedging-Portfolio mit Fälligkeitsterminen bis zum Jahr 2008, vorwiegend aus den Geschäften von Airbus. Cash flow im Hinblick auf Festaufträge werden nur hinsichtlich des tatsächlichen Nettodollarrisikos abgesichert, vor allem mit Hilfe von Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften. Die von EADS angewendete Währungsoptionsstrategie nutzt vor allem synthetische Devisentermingeschäfte, die den Kauf einer auf Dollar lautenden Put-Option und den Verkauf einer auf Dollar lautenden Call-Option mit jeweils demselben fiktiven Betrag und Fälligkeitstermin umfassen.

Angesichts der Tatsache, dass Hedging über langfristige Zeiträume in der Umsetzung teurer ist, sichert EADS den Teil seines Wechselkursrisikos, der zeitlich weiter entfernt liegt, weniger ab. Die Deckungsquoten können gegebenenfalls zur Berücksichtigung makroökonomischer Einflüsse auf die Wechselkurse und Zinssätze angepasst werden.

Im Jahr 2001 wurden Sicherungsgeschäfte fällig, die ca. \$9,2 Mrd. der Erträge von EADS in Dollar deckten. Die nachstehende Tabelle zeigt die zum 31. Januar 2002 bestehenden Währungssicherungsgeschäfte.

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>Danach</u>	<u>Gesamt</u>
	(in Mrd. US Dollar)					
Währungssicherungsgeschäfte insgesamt.....	9,7	8,0	6,4	3,5	7,7	35,3
Dollar-Euro	8,2	6,6	5,2	3,0	6,4	29,4
Sterling-Dollar	1,5	1,4	1,2	0,5	1,3	5,9

Unter Berücksichtigung von Rückstellungen, die gebildet wurden, um das Portfolio an ausstehenden „*macro hedges*“ vor der Anwendung von IAS 39 an den aktuellen Marktwert anzupassen, wird der Teil der Einnahmen, für den die oben genannten Währungssicherungsgeschäfte abgeschlossen wurden, zu folgenden Wechselkursen ausgewiesen: (i) 0,99 Dollar und 1,50 Pfund Sterling pro Euro für 2002; (ii) 0,97 Dollar und 1,51 Pfund Sterling pro Euro für 2003; (iii) 0,93 Dollar und 1,52 Pfund Sterling pro Euro für 2004; (iv) 0,92 Dollar und 1,46 Pfund Sterling pro Euro für 2005 und (v) danach durchschnittlich 0,95 Dollar und 1,45 Pfund Sterling pro Euro. Im Jahr 2001 betrug der Wechselkurs für die Einnahmen in Dollar 0,97 Dollar pro Euro.

Verlängerungen

Die Korrektur der geplanten Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen nach unten für das Jahr 2002 aufgrund der Ereignisse des 11. September 2001 und der darauf folgenden Entwicklung führten dazu, dass die in 2002 fälligen Währungssicherungsgeschäfte die zu erwartenden Auslieferungen derzeit um 9 % übersteigen. Diese inkongruente Position wird ohne Kostenaufwand auf die folgenden Jahre verlängert. Die Verlängerung erfolgt nicht sofort bei der Stornierung oder Aufschiebung des zugrunde liegenden Kundenauftrags, sondern bei Fälligkeit der inkongruenten Währungssicherungsgeschäfte. Die Fälligkeiten der sich ergebenden Währungssicherungsgeschäfte entsprechen den erwarteten neuen Auslieferungsdaten der Kundenaufträge, denen sie zugeordnet werden.

Zinssatzmanagement

EADS verwaltet Barmittel und geldnahe Anlagen durch kurzfristige Anlagen auf zinsbringenden Sparkonten oder in anderen zinsbringenden Instrumenten. EADS zieht Liquidität der höheren Rendite vor, die sie mit Einlagen oder Instrumenten mit längerer Laufzeit erzielen könnte. Mehr als 85% der Barmittel können innerhalb von drei Tagen unter geringem Kostenaufwand verfügbar sein. Dank dieser Politik kann das Unternehmen auf kurzfristige Schwankungen des Working Capital reagieren und flexibel mit den Herausforderungen umgehen, die sich aus der jüngsten Verschlechterung der Wirtschaftslage ergeben.

Finanzverbindlichkeiten

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der Finanzverbindlichkeiten von EADS, einschließlich den laufenden Teil der langfristigen Verbindlichkeiten, zum 31. Dezember 2001:

	<u>Kapitalbetrag</u> (in Mio. Euro)
Anleihen.....	621
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.827
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen.....	108
Darlehen.....	1.754
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	1.746
Andere.....	444
Gesamt.....	6.500

Die Finanzverbindlichkeiten werden wie folgt fällig (in Mio. Euro):

<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>Danach</u>
1.462	497	319	313	427	3.482

Mehr als 70 % der Finanzverbindlichkeiten von insgesamt Euro 6.500 Mio. stammen aus den Verkaufsfinanzierungsaktivitäten von EADS und sind mit Aktiva im Zusammenhang mit der Verkaufsfinanzierung verbunden, die langfristig sind und planmäßig zurückgezahlt werden. Ein bedeutender Teil dieser Finanzanlagen besteht in nicht stormierbaren Kundenverpflichtungen, deren Fälligkeiten zeitlich denen der ihnen zugrunde liegenden Finanzverbindlichkeiten entsprechen.

Das Management ist der Ansicht, dass das Laufzeitenprofil der Finanzverbindlichkeiten umsichtig ist und mit der Struktur der Vermögenswerte und des Cash Flow von EADS übereinstimmt.

Verkaufsfinanzierungspolitik

EADS zieht Barverkäufe vor und fördert die unabhängige Finanzierung durch die Kunden, um Kredit- und Vermögensrisiken im Zusammenhang mit ausgelieferten Produkten zu vermeiden.

Um den Verkauf von Produkten besonders durch Airbus und ATR zu fördern, kann EADS allerdings der Beteiligung an der Finanzierung von Verkäufen an Kunden zustimmen. Dies wird von Fall zu Fall entschieden und kann direkt oder mittels einer Garantie an Dritte erfolgen. Ein spezielles Team überwacht genau das von EADS im Zusammenhang mit ihren Kunden eingegangene Risiko und dessen Entwicklung hinsichtlich der Qualität, der Höhe und der eingesetzten Barmittel. EADS zielt darauf ab, das Risiko wenn immer möglich auf Außenstehende zu übertragen.

Bei der Bestimmung der Höhe und der Bedingungen einer Finanzierungstransaktion berücksichtigen Airbus und ATR sowohl das Rating der Luftfahrtgesellschaft, als auch spezifische Risikofaktoren im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Betriebsumfeld des Flugzeugs und dessen zu erwartenden zukünftigen Werts. Als Anhaltspunkt für die den Kunden angebotenen finanziellen Bedingungen, einschließlich des Preises, dienen auch die Markttrendite und die üblichen Praktiken der Banken.

Verkaufsfinanzierungstransaktionen werden im Allgemeinen durch das verkaufte Flugzeug gesichert. Darüber hinaus schützen sich Airbus und ATR durch entsprechende Schutzklauseln und Sicherheitsmaßnahmen, die vom eingegangenen Risiko und vom rechtlichen Umfeld abhängen.

Im Jahresabschluss ausgewiesene Verkaufsfinanzierungs-Transaktionen

Bilanzwirksam

Wenn in Folge einer Finanztransaktion die Risiken und Erträge aus dem Besitz des finanzierten Flugzeugs beim Kunden liegen, wird die Transaktion als Darlehen oder Finance-Lease bilanziert. In derartigen Fällen werden die Einnahmen aus dem Verkauf des Flugzeugs bei der Auslieferung ausgewiesen und die Finanzzinsen im Laufe der Zeit als Finanzerträge. Das noch nicht zurückgezahlte Kapital wird in der Bilanz unter Finanzanlagen ausgewiesen.

Wenn dagegen Airbus bzw. ATR die mit dem Besitz verbundenen Risiken tragen und ihnen die Erträge zugute kommen, wird die Transaktion als „Operating Lease“ bilanziert. Dies kann der Fall sein, wenn Airbus oder ATR Garantien im Hinblick auf den zukünftigen Wert des Flugzeugs geben oder wenn der Kunde berechtigt ist, das Flugzeug nach zuvor vereinbarten Bedingungen zurückzugeben. In diesen Fällen wird bei Auslieferung des Flugzeugs kein Verkauf ausgewiesen. Während der Leasingdauer werden dafür Mieteinnahmen unter Erträgen ausgewiesen. Das geleaste Flugzeug wird in der Bilanz zu Herstellkosten unter Sachanlagen ausgewiesen.

Ein Verkauf kann eine Restwertgarantie (Residual Value Guarantee, „RVG“) beinhalten. In diesem Fall garantieren Airbus oder ATR einen Teil des Werts eines Flugzeugs zu einem bestimmten Zeitpunkt nach der Auslieferung. Sofern der Barwert der RVG 10 % des Verkaufspreises des Flugzeugs übersteigt, wird der Verkauf des betroffenen Flugzeugs im Jahresabschluss als „Operating-Lease“ bilanziert. Die von den Kunden bei der Lieferung erhaltenen Zahlungen werden als passive Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen und bis zum Ausübungsdatum der RVG linear abgeschrieben. Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Risiko aus der Verkaufsfinanzierung, egal, ob diese bilanzwirksam gebucht wird oder nicht, werden unter Sonstigen Rückstellungen oder als Wertberichtigung der entsprechenden Vermögenswerte ausgewiesen.

Eventualverbindlichkeiten

Bestimmte Verkaufsfinanzierungen, wie z.B. Lease in-/Lease out-Strukturen und bestimmte RVG werden nicht in der Bilanz ausgewiesen. Je nach Ausmaß und Art des Risikos können derartige Risiken als Eventualverbindlichkeiten bilanziert werden. Siehe „Notes to the Audited Consolidated Financial Statements — Note 21: Commitments and Contingencies“.

Bei Lease in-/Lease out-Strukturen, die von Airbus und ATR in der Vergangenheit verwendet wurden, um Steuervorteile im Zusammenhang mit Leasing auszunutzen, werden die mit dem Besitz verbundenen Risiken üblicherweise von einem Dritten getragen bzw. die Erträge kommen einem solchen zugute. Er wird in der Regel als der Hauptleasinggeber bezeichnet. Der Hauptleasinggeber least das Flugzeug Airbus bzw. ATR, die es wiederum dem Kunden leasen. So weit dies möglich ist, stimmen die Zahlungsflüsse und anderen finanziellen Bedingungen der Haupt- und Unterleasingvereinbarung überein. Airbus bzw. ATR bieten bei derartigen Transaktionen effektiv ein erweitertes Darlehen, als würden sie dem Hauptleasinggeber eine Garantie für den Unterleasingnehmer liefern. Derartige Verpflichtungen von Airbus bzw. ATR werden als außerbilanzielle Eventualverpflichtungen ausgewiesen.

RVG werden dagegen nicht als Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen. Sollte der tatsächliche Wert einer RVG unter der 10 %-Schwelle liegen, wird die durch die RVG abgedeckte Transaktion nicht in der Bilanz ausgewiesen. RVG sollen nicht der Erweiterung von Darlehen dienen und es wird nicht erwartet, daß ihre Inanspruchnahme zu zusätzlichen Kosten für Airbus oder ATR führt. Um das mit RVG verbundene Risiko so gering wie möglich zu halten und das Risiko von deren Ausübung auf ein Mindestmaß zu reduzieren, gewähren Airbus und ATR sie mit vorsichtigen garantierten Vermögenswerten und einschränkenden Ausübungsbedingungen, einschließlich begrenzter Ausübungsmöglichkeiten.

Risiko aus Verkaufsfinanzierungsaktivitäten

EADS fasst die Risiken aus der Verkaufsfinanzierung in zwei Kategorien zusammen: Finanzierungsrisiko, d.h., dass die Kreditwürdigkeit des Kunden, also seine Fähigkeit, seinen Verpflichtungen im Rahmen eines Finanzierungsabkommens nachzukommen, das Risiko bildet; und Vermögenswertrisiko bei dem das Risiko im Wertverlust des finanzierten Flugzeugs besteht. Das Risiko wird unter drei Gesichtspunkten betrachtet: Bruttoisikoposition, Nettoisikoposition und Rest-Nettoisikoposition.

Bruttoisikoposition

Die Bruttoisikoposition aus der Finanzierung ist die Summe (i) des aktuellen Werts der zukünftigen Zahlungen von Kunden im Rahmen von „Operating Lease“-Verträgen, einschließlich lease in/lease out-Strukturen, (ii) das ausstehende Kapital im Rahmen von „Finance Lease“-Verträgen und Darlehen, was ihrem Bilanzwert entspricht; (iii) Verpflichtungen hinsichtlich Steuerverbindlichkeiten, die als „ausdrücklich vorgesehene Wertverluste“ bezeichnet werden bei vorzeitiger Beendigung von steuerbegünstigten Leasing-Geschäften und (iv) der maximalen Höhe der Verpflichtungen im Rahmen von Zahlungsgarantien, wie z.B. Ausfallgarantien. Verkaufsfinanzierungs-Transaktionen, die an Dritte verkauft wurden, die für die zukünftig von den Kunden zu erwartenden Zahlungen verantwortlich sind, werden aus der Bruttoisikoposition ausgeschlossen.

Die Bruttoisikoposition aus „Operating Lease“- und „Finance Lease“-Verträgen und aus Darlehen unterscheidet sich aus folgenden Gründen vom EADS Bilanzwert der entsprechenden Vermögenswerte: (i) der Vermögenswert wird in Übereinstimmung mit IAS bilanziert, bezieht sich jedoch auf eine Transaktion ohne Rückgriff auf Airbus oder ATR; (ii) der Wert des Vermögensgegenstands wird in der Bilanz abgeschrieben oder abgewertet; (iii) die Höhe der Finanzierung bezieht die Gewinnspanne in den vom Kunden zu zahlenden Preis des Flugzeugs ein, während der Vermögenswert in der Bilanz zu Herstellungskosten ausgewiesen wird und (iv) das Risiko im Zusammenhang mit in der Bilanz als „Operating Lease“-Transaktionen ausgewiesenen RVG wird als Vermögenswertrisiko und nicht als Finanzierungsrisiko ausgewiesen.

Die Bruttoisikoposition aus Vermögenswerten ist die Summe der Verpflichtungen aus RVG in maximaler Höhe und aus Rückkaufverpflichtungen.

Nettoisikoposition

Die Nettoisikoposition ist die Differenz zwischen der Bruttoisikoposition und dem geschätzten Wert der Sicherungsgüter. Der Sicherheitenwert wird mit Hilfe eines dynamischen Modells auf der Grundlage des aktuellen Barwerts der zu erwartenden zukünftigen Erträge des Flugzeugs auf dem Leasing-Markt und der potenziellen Ausfallkosten berechnet. Dieses Bewertungsmodell führt zu Ergebnissen, die in der Regel unter dem von unabhängigen Stellen geschätzten Restwert liegen, um den vom Management vorausgesetzten ungünstigen Marktbedingungen vorzubeugen.

Rest-Nettoisikoposition

In Übereinstimmung mit ihrer Rückstellungspolitik für das Risiko aus der Verkaufsfinanzierung bildet EADS für ihre gesamte Nettoisikoposition aus Finanzierungen und Vermögenswerten Rückstellungen. Daher ist die Rest-

Nettorisikoposition, die der Differenz zwischen der Nettorisikoposition und der Höhe der ausgewiesenen Rückstellungen entspricht, gleich Null.

Risikoposition aus der Finanzierung von Airbus

Bestimmte Unternehmen der Gruppen EADS und BAE SYSTEMS haften gesamtschuldnerisch für das Risiko aus der Verkaufsfinanzierung von Airbus vor dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss. Das Risiko von EADS im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten von Airbus nach dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss ist durch ihren Status als Aktionär von Airbus S.A.S., an der sie 80 % hält, begrenzt.

Das Finanzierungsrisiko von Airbus war zum 31. Dezember 2001 auf ca. 140 Flugzeuge verteilt, die von ca. 40 Fluggesellschaften betrieben wurden; es verteilt sich gleichmäßig auf die verschiedenen Flugzeugtypen A300/310 (44 %), A320 (24 %) und A330/340 (23 %). Daneben dienen auch andere Vermögenswerte (z.B. Ersatzteile) als Sicherheit.

Airbus konnte die Bruttoisikoposition aus der Finanzierung im Vergleich zum Spitzenwert von US\$ 6 Mrd. im Jahr 1998 um 40 % auf US\$ 3,5 Mrd. (Euro 4,0 Mrd.) zum 31. Dezember 2001 reduzieren, während sich die Flotte der in Betrieb befindlichen Airbus-Flugzeuge innerhalb des selben Zeitraums von 1.838 Flugzeugen um 40 % auf 2.567 erhöhte. Das Management ist der Ansicht, dass die derzeitige Bruttoisikoposition die Fähigkeit von Airbus verbessert, ihre Kunden auf dem angespannten Markt für Flugzeugfinanzierung zu unterstützen.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Risikoposition von Airbus aus der Finanzierung zum 31. Dezember 2001:

	<u>(in Mio. Euro)</u>
Gesamtrisiko, unbereinigt.....	4.020
Ausschlüsse ⁽¹⁾	(515)
Airbus-Finanzierungsrisiko	3.505
Bilanzwirksam ⁽²⁾	2.269
Nicht bilanzwirksam ⁽³⁾	<u>1.236</u>
Geschätzter Sicherheitenwert	(1.988)
Netto-Risikoposition vor Rückstellungen	1.517
Rückstellungen für Kundenfinanzierung	(1.517)
Rest-Nettorisikoposition	0,0

(1) Betrifft in erster Linie Verpflichtungen im Zusammenhang mit Steuerverbindlichkeiten, die bei vorzeitiger Beendigung von steuerbegünstigten Leasing-Geschäften (als „ausdrücklich vorgesehene Wertverluste“ bezeichnet) entstehen. Der Gesamtbetrag des nicht bereinigten Risikos umfasst auch Verpflichtungen, die die Fortsetzung solcher Leasing-Geschäfte bis Fälligkeit berücksichtigen. In diesem Fall werden die vorgesehenen Wertverluste nicht erfasst.

(2) Dieser Betrag weicht vom Bilanzwert der entsprechenden Vermögenswerte in der Bilanz von EADS ab. Der Bilanzwert von finanziellen Vermögenswerten in der Bilanz von EADS, beträgt 1.746 Mio. Euro vor Rückstellungen in Höhe von 477 Mio. Euro. Der Netto-Bilanzwert von als Operating Lease ausgewiesenen Flugzeugen in der Bilanz von EADS beträgt 1.279 Mio. Euro. vor Rückstellungen in Höhe von 314 Mio. Euro. Siehe „Konzernanhang“ — Note 10 „Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen“; Note 11 „Finanzanlagen“.

(3) Dieser Betrag entspricht dem aktuellen Wert zukünftiger Zahlungen. Der gesamte Nennwert der zukünftigen Zahlungen, der dem nicht bilanzwirksamen Risiko entspricht, beträgt Euro 1.853 Mio. Entsprechende Rückstellungen in Höhe von Euro 726 Mio wurden in der Bilanz von EADS gebildet. Euro. Siehe „Konzernanhang“ — Note 21: „Eventualverbindlichkeiten“.

Risikoposition aus Vermögenswerten von Airbus

Ein wesentlicher Teil der Risikoposition aus Vermögenswerten von Airbus entsteht aus ausstehenden RVG. Das Management hält das finanzielle Risiko im Zusammenhang mit derartigen Garantien für verwaltbar, wofür es drei Gründe anführt: (i) die Garantie beträgt nur einen Teil des geschätzten zukünftigen Werts der einzelnen Flugzeuge und ihre Höhe wird im Vergleich zum geschätzten zukünftigen Wert der einzelnen Flugzeuge als vertretbar betrachtet; (ii) das Risiko im Zusammenhang mit RVG ist auf zahlreiche Flugzeuge und Kunden verteilt und (iii) die Ausübungszeitpunkte der ausstehenden RVG erstrecken sich bis 2015, so dass jedes Jahr nur ein geringer Teil der Risikoposition fällig wird. So beträgt die durchschnittliche jährliche Bruttoisikoposition aus Vermögenswerten aus RVG für jedes Jahr zwischen 2002 und 2006 beispielsweise nur ca. Euro 250 Mio. Die Rückstellungen von EADS für dieses Risiko beliefen sich zum 31. Dezember 2001 auf Euro 559 Mio., so dass die Rest-Risikoposition gleich Null ist.

Da eine RVG frühestens im 8. Jahr nach der Auslieferung des Flugzeugs ausgeübt werden kann, können die im Jahr 2002 gegebenen RVG im Allgemeinen nicht vor 2010 ausgeübt werden, so dass nicht mit einer Zunahme des kurzfristigen Risikos zu rechnen ist.

Risiko aus Verkaufsfinanzierungsaktivitäten von ATR

EADS konsolidiert ATR nur zu 50 % und teilt das Risiko mit ihrem Partner Alenia. Das Kundenrisiko von ATR verteilte sich zum 31. Dezember 2001 auf mehr als 270 Flugzeuge.

ATR konnte die Bruttoisikoposition trotz des starken Wettbewerbs auf dem Markt für Turboprop-Flugzeuge von einem Spitzenwert von US\$ 1,8 Mrd. im Jahr 1997 um ca. 20 % auf weniger als US\$ 1,5 Mrd. zum 31. Dezember 2001 reduzieren.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Risikoposition von ATR aus der Kundenfinanzierung zum 31. Dezember 2001:

	<u>ATR 100 %</u>	<u>ATR 50 %</u>
	(in Mio. Euro)	
Bruttoisikoposition aus der Finanzierung	(1.656)	828
davon		
Bilanzwirksam	1.308	654
Nicht bilanzwirksam	<u>348</u>	<u>174</u>
Geschätzter Sicherheitenwert	1.420	710
Nettorisikoposition vor Rückstellungen	<u>236</u>	<u>118</u>
Rückstellungen	236	118
Rest-Nettorisikoposition	0,0	0,0

- (1) Dieser Betrag weicht von dem Bilanzwert der entsprechenden Vermögenswerte in der Bilanz von EADS ab. Der Bilanzwert zukünftiger Zahlungen aus finanziellen Vermögensgegenständen (Finance Lease und Darlehen) in der Bilanz von EADS beträgt Euro 211 Mio., abzüglich Rückstellungen von Euro 18 Mio., was der 50 %-igen Konsolidierung durch EADS von ATR entspricht. Der Nettowert von Flugzeugen unter Operating Lease-Verträgen in der Bilanz von EADS bezüglich ATR beträgt Euro 329 Mio., was der 50 %-igen Konsolidierung durch EADS von ATR entspricht. Siehe „Konzernanhang“ — Note 10 „Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen“; Note 11 „Finanzanlagen“.

Deckungsverpflichtungen

Es bestehen auch Verpflichtungen für die Finanzierung von Aufträgen aus dem Auftragsbestand von Airbus und ATR, die allerdings erst dann der Bruttoisikoposition hinzugerechnet werden, wenn die Finanzierung erfolgt, also bei Auslieferung des Flugzeugs. Dies ist darauf zurückzuführen, dass (i) es nach den in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen unwahrscheinlich ist, dass sämtliche dieser vorgeschlagenen Finanzierungen tatsächlich erfolgen, (ii) Airbus bzw. ATR den Vermögenswert bis zur Auslieferung des Flugzeugs besitzen und somit kein ungewöhnliches Risiko eingehen, und (iii) sich Dritte an der Finanzierung beteiligen können. Um das Risiko von Airbus und ATR im Zusammenhang mit unannehmbaren Krediten zu mindern, enthalten derartige Verpflichtungen im Allgemeinen finanzielle Bedingungen, die von den Garantienehmern zu erfüllen sind, um einen Kredit zu erhalten.

Restrukturierungs- und andere Kosten

Insgesamt wurden im Jahr 2001 Restrukturierungsaufwendungen von Euro 221 Mio. ausgewiesen. Eingeschlossen sind hierin neue Rückstellungen und innerhalb des Jahres entstandene Aufwendungen für (i) den Abbau von Mitarbeitern in Großbritannien und Vorruhestandsregelungen bei Airbus in Frankreich im Rahmen von Anpassungsmaßnahmen nach dem 11. September (Euro 96 Mio.); (ii) den Abbau von Mitarbeitern und Vorruhestandsregelungen bei CELERG, LFK, AMM und EADS Telecom, sowie die Schließung eines Standorts der Geschäftseinheit Dienstleistungen des Geschäftsbereichs Verteidigung und Zivile Systeme (Euro 34 Mio.); und (iii) den Abbau von Mitarbeitern bei EADS Launch Vehicles im Geschäftsbereich Raumfahrt (Euro 91 Mio.).

Die Rückstellungen für Restrukturierung beliefen sich zum 31. Dezember 2001 auf Euro 286 Mio.

Überblick über die Geschäftsbereiche

Am Konzernumsatz gemessen ist EADS das führende Unternehmen für Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigungsprodukte in Europa und das zweitgrößte Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen weltweit. In Marktanteilen ausgedrückt gehört EADS zu den zwei größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen,

Hubschraubern zur zivilen Nutzung, kommerziellen Trägerraketen und Lenkflugkörpern weltweit und ist ein anerkannter Anbieter von Militärflugzeugen, Satelliten und Elektronik. Zum 31. Dezember 2001 beschäftigte EADS 102.967 Mitarbeiter.

EADS hat seine Tätigkeit in die folgenden fünf Geschäftsbereiche unterteilt:

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

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

Ertragslage

Der Jahresvergleich der Ertragslage basiert auf dem geprüften Konzernabschluss für das Jahr 2001 und dem ungeprüften Proforma-Konzernabschluss für das Jahr 2000. Siehe „— Einleitung“.

Die folgende Tabelle zeigt die Gewinn- und Verlustrechnung von EADS für die jeweiligen 12-Monats-Zeiträume.

Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2001 und 2000

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2001	2000 (proforma)
	(in Mio. Euro)	
Umsatzerlöse	30.798	24.208
Umsatzkosten	<u>(25.235)</u>	<u>(20.072)</u>
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>5.563</u>	<u>4.136</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen	(2.561)	(2.510)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(2.046)	(1.339)
Sonstige betriebliche Erträge	3.024	342
Goodwill-Abschreibungen und Wertminderungen	<u>(1.466)</u>	<u>(429)</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragssteuern	2.514	200
Finanzergebnis	<u>(513)</u>	<u>(1.315)</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.001	(1.115)
Ertragsteuern	(646)	220
Auf Anteile im Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	<u>17</u>	<u>(14)</u>
Konzernergebnis	<u><u>1.372</u></u>	<u><u>(909)</u></u>

Verwendung des EBIT und des Netto-Umsatzerlöses vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten

EADS verwendet das EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten und das Konzernergebnis vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für ihre wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Einmalerträge bzw. -aufwendungen wie z.B. die Abschreibung von Marktwertanpassungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss zu EADS, den Airbus-Unternehmenszusammenschluss und die Gründung von MBDA, und Verluste aus Wertmin-

derungen. Die „außerordentlichen Posten“ im Zusammenhang mit dem Konzernergebnis verstehen sich nach Berücksichtigung der entsprechenden Steuern und Abgaben und schließen eine außerordentliche Wertberichtigung für latente Steuern ein.

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung vom Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern von EADS zum EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2001	2000
	(proforma) (in Mio. Euro)	
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	2.514	200
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus, MBDA.....	(2.794)	—
Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen	1.466	429
Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen).....	260	176
Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen).....	315	—
Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte)	275	483
Beteiligungsergebnis	(342)	111
EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten	<u>1.694</u>	<u>1.399</u>

Die folgende Tabelle zeigt das Konzernergebnis und Gewinn pro EADS-Aktie vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten für den jeweiligen Zwölf-Monats-Zeitraum.

	2001	2000
	(proforma)	
Auf die Aktionäre entfallendes Konzernergebnis vor Goodwill- Abschreibung und außerordentlichen Posten.....	936 Mio. Euro	(45) Mio. Euro
Basisgewinn pro Aktie vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten	1,16 Euro	(0,06) Euro

Bevor die Konsolidierungsmethode von MNC und NNG von der Equity- in die Kostenmethode geändert wurde, war der Wert dieser Investitionen in der Bilanz von EADS mit einem gesamten Goodwill von Euro 516 Mio. enthalten. Für diese Geschäftsbetriebe aufgrund der schlechten Lage der Telekommunikationsbranche durchgeführte Wertminderungstests führten zu einem außerordentlichen Wertverlust in Höhe von insgesamt Euro 315 Mio. für MNC und NNG, was weniger ist, als der für diese Geschäftsbetriebe in der Eröffnungskonzernbilanz für das Jahr 2001 ausgewiesene Goodwill. Infolgedessen wird zum Zweck der Ausweisung von außerordentlichen Posten dieser Wertverlust wie eine Goodwill-Minderung behandelt und der Gesamtverlust in Höhe von Euro 315 Mio. im Zusammenhang mit MNC und NNG aus den Beteiligungserträgen ausgeschlossen. Die in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Goodwill-Abschreibungen berücksichtigen diesen Betrag in Höhe von Euro 315 Mio. nicht.

Konzernumsatzerlöse und EBIT nach Geschäftsbereichen — Segmentinformationen

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Konzernumsatzerlöse von EADS in den letzten zwei Jahren nach Geschäftsbereichen, sowie den Konzernaufwand für Investitionen (einschließlich geleaster Vermögenswerte), für Forschung und Entwicklung und das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001				Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2000			
	Umsatzerlöse	Investitionen	F&E	EBIT PGE ⁽¹⁾	Umsatzerlöse	Investitionen	F&E	EBIT PGE ⁽¹⁾
	(proforma) (in Mio. Euro)							
Airbus.....	20.549	1.433	1.630	1.655	14.856	657	920	1.412
Militärische Transport-flugzeuge ...	547	63	53	1	316	55	59	(63)
Luftfahrt	5.065	281	132	308	4.704	307	128	296
Raumfahrt	2.439	99	60	(222)	2.535	145	61	67
Verteidigung und Zivile Systeme..	3.345	159	173	(79)	2.909	117	161	(110)
Zwischensumme.....	31.945	2.035	2.048	1.663	25.320	1.281	1.329	1.602
Eliminierungen und Sonstiges ⁽²⁾	(1.147)	161	(2)	31	(1.112)	70	10	(203)
EADS	<u>30.798</u>	<u>2.196</u>	<u>2.046</u>	<u>1.694</u>	<u>24.208</u>	<u>1.351</u>	<u>1.339</u>	<u>1.399</u>

- (1) „EBIT PGE“ bezieht sich auf das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerplanmäßigen Kosten. Der Posten „Eliminierungen und Sonstige“ umfasst die Einnahmen aus den Investitionen in Dassault Aviation.
- (2) Dazu gehören insbesondere Anpassungen und Eliminierungen von konzerninternen Transaktionen und Erträge aus der Vermietung von Büroräumen.

Airbus

Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Airbus stiegen von Euro 14.856 Mio. im Jahr 2000 um 38,3 % auf Euro 20.549 Mio. im Jahr 2001, vor allem aufgrund des Airbus-Unternehmenszusammenschlusses, aber auch infolge der Zunahme von Flugzeugauslieferungen von 311 im Jahr 2000 auf 325 im Jahr 2001. Wie im Jahr 2000 erfolgte der größte Teil dieser Zunahme bei den relativ kostengünstigeren „Single-Aisle“-Flugzeugen A319/A320/A321. Airbus lieferte im Jahr 2001 257 Flugzeuge dieser Typen, gegenüber 241 im Jahr 2000. Der starke Dollarkurs gegenüber dem Euro hatte einen leicht positiven Einfluss auf die Entwicklung der Einnahmen zwischen 2000 und 2001. Erläuterungen zu den Auswirkungen der Wechselkursschwankungen auf das Betriebsergebnis und die Währungssicherungspolitik befinden sich unter „— Erläuterungen zur Bilanzierung — Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (Currency Hedging)“ und „— Währungsmanagement“.

Die Konzerninvestitionen stiegen von Euro 657 Mio. im Jahr 2000 um 118 % auf Euro 1.433 Mio. im Jahr 2001, vor allem aufgrund des Airbus-Unternehmenszusammenschlusses und von Investitionen in das A380-Programm.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten stiegen von Euro 920 Mio. im Jahr 2000 um 77,2 % auf Euro 1.630 Mio. im Jahr 2001, was vor allem eine Folge der Fortführung des A380-Entwicklungsprogramms und der zunehmenden Kosten im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung der A340-500 und A340-600-Programme war.

Das EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten stieg von Euro 1.412 Mio. im Jahr 2000 um 17,2 % auf Euro 1.655 Mio. im Jahr 2001. Dieser Anstieg war vor allem eine Folge des Airbus-Unternehmenszusammenschlusses sowie der Zunahme der Auslieferungen von Flugzeugen, von Produktivitätssteigerungen und, in geringerem Maße, der positiven Auswirkungen des Wechselkurses Dollar-Euro. Der Anstieg wurde teilweise durch die erhöhten Forschungs- und Entwicklungskosten, zusätzliche Rückstellungen für Restrukturierungen und für das Risiko aus der Flugzeug-Verkaufsfinanzierung wieder aufgehoben.

Militärische Transportflugzeuge

Die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich MTA stiegen vor allem aufgrund der Zunahme der Verkäufe im Rahmen des C-295-Vertrags mit der spanischen Luftwaffe und des CN-235-Vertrags mit der Türkei von Euro 316 Mio. im Jahr 2000 um 73,1 % auf Euro 547 Mio. im Jahr 2001.

Die Investitionen stiegen von Euro 55 Mio. im Jahr 2000 um 14,5 % auf Euro 63 Mio. im Jahr 2001.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung gingen von Euro 59 Mio. im Jahr 2000 um ca. 10,2 % auf Euro 53 Mio. im Jahr 2001 zurück.

Das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten verbesserte sich von einem Verlust in Höhe von Euro 63 Mio. im Jahr 2000 auf einen Gewinn von Euro 1 Mio. im Jahr 2001, was besonders auf eine günstigere Produktmischung und eine Zunahme der Auslieferungen zurückzuführen ist.

Luftfahrt

Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Luftfahrt stiegen in erster Linie aufgrund der erhöhten Umsatzerlöse bei Eurocopter und anderen Projekten für Militärflugzeuge, darunter die Serienproduktion des Eurofighter, sowie in geringerem Maße durch das Wartungsgeschäft von Euro 4.704 Mio. im Jahr 2000 um 7,7 % auf Euro 5.065 Mio. im Jahr 2001.

Die Investitionen gingen von Euro 307 Mio. im Jahr 2000 um 8,5 % auf Euro 281 Mio. im Jahr 2001 zurück.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten stiegen von Euro 128 Mio. im Jahr 2000 um 3,1 % auf Euro 132 Mio. im Jahr 2001.

Das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten stieg vor allem aufgrund der erhöhten Anzahl ausgelieferter Flugzeuge von Euro 296 Mio. im Jahr 2000 um 4,1 % auf Euro 308 Mio. im Jahr 2001.

Verteidigung und Zivile Systeme

Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Verteidigung und Zivile Systeme stiegen vor allem aufgrund des größeren Konsolidierungskreises im Tätigkeitsbereich Telekommunikation von Euro 2.909 Mio. im Jahr 2000 um 15,0 % auf Euro 3.345 Mio. im Jahr 2001.

Die Investitionen erhöhten sich in erster Linie aufgrund des Erwerbs von Büroräumen durch MBD von Euro 117 Mio. im Jahr 2000 um 35,9 % auf Euro 159 Mio. im Jahr 2001.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten stiegen von Euro 161 Mio. im Jahr 2000 um 7,5 % auf Euro 173 Mio. im Jahr 2001.

Das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten verbesserte sich vor allem aufgrund höherer Verkaufszahlen und Margen sowie der positiven Auswirkungen vorhergehender Umstrukturierungen des Tätigkeitsbereichs Verteidigungselektronik von einem Verlust von Euro 110 Mio. im Jahr 2000 auf einen Verlust von Euro 79 Mio. im Jahr 2001. Diese Verbesserung wurde teilweise durch die negative Leistung der Joint Ventures mit Nortel im Bereich zivile Telekommunikation zwischen Januar und September 2001 beeinträchtigt.

Raumfahrt

Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Raumfahrt gingen besonders aufgrund der geringeren Anzahl ausgelieferter Ariane V- und Ariane IV-Trägerraketen im Jahr 2001 von Euro 2.535 Mio. im Jahr 2000 um 3,8 % auf Euro 2.439 Mio. im Jahr 2001 zurück.

Die Investitionen sanken von Euro 145 Mio. im Jahr 2000 um 31,7 % auf Euro 99 Mio. im Jahr 2001.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten blieben mit Euro 61 Mio. im Jahr 2000 gegenüber Euro 60 Mio. im Jahr 2001 nahezu unverändert.

Das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten sank von einem Gewinn von Euro 67 Mio. im Jahr 2000 auf einen Verlust von Euro 222 Mio. im Jahr 2001. Dieser Rückgang war vor allem auf die Abschreibung von Investitionen in Nahuelsat, Starsem, Arianespace und Spacehab nach einer kritischen Neubewertung des Werts bestimmter Investitionen zurückzuführen. Auch rückläufige Verkaufszahlen, weitere Restrukturierungskosten und neue Rückstellungen für die Restrukturierung im Zusammenhang mit EADS Launch Vehicles trugen zu diesem Rückgang bei.

Ertragslage von EADS: Geschäftsjahr 2001 im Vergleich zu 2000 (proforma)

Konzernumsatzerlöse

Die Konzernumsatzerlöse von EADS stiegen von Euro 24.208 Mio. im Jahr 2000 um 27,2 % auf Euro 30.798 Mio. im Jahr 2001. Ca. 17 % dieses Anstiegs um 27 % waren auf den Airbus-Unternehmenszusammenschluss zurückzuführen. Der Rest stammte aus dem Anstieg der Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen durch Airbus von 311 ausgelieferten Flugzeugen im Jahr 2000 auf 325 Flugzeuge im Jahr 2001. Auch die anderen Geschäftsbereiche von EADS, mit Ausnahme des Geschäftsbereichs Raumfahrt, trugen zum Anstieg der Umsatzerlöse im Jahr 2001 bei.

Die Stärke des Dollar gegenüber dem Euro im Verlauf des Jahres 2001 hatte angesichts der Bedeutung der von EADS in Dollar erzielten Umsätze eine stark positive Wirkung auf die Umsatzerlöse des Jahres 2001.

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

Konzernumsatzkosten

Die Konzernumsatzkosten von EADS stiegen von Euro 20.072 Mio. im Jahr 2000 um 25,7 % auf Euro 25.235 Mio. im Jahr 2001. Dieser Anstieg ist zum größten Teil auf die Auswirkungen des Airbus-Unternehmenszusammenschlusses zurückzuführen. Wichtige Faktoren für den Anstieg der Konzernumsatzkosten waren darüber hinaus die Kosten im Zusammenhang mit den zahlreicheren Auslieferungen von Airbus-Flugzeugen sowie Kosten für die Restrukturierung in den Geschäftsbereichen Verteidigung und Zivile Systeme und Raumfahrt.

Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen von EADS stiegen vor allem wegen der Auswirkungen des Airbus-Unternehmenszusammenschlusses einschließlich höherer Verwaltungskosten im Zusammenhang mit dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss von Euro 2.510 Mio. im

Jahr 2000 um 2,0 % auf Euro 2.561 Mio. im Jahr 2001. Dieser Anstieg wurde durch niedrige Ausgaben als im Jahr 2000 ausgeglichen, da in diesem Jahr ein Veräußerungsverlust und höhere Rückstellungen ausgewiesen wurden.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns stiegen von Euro 1.339 Mio. im Jahr 2000 um 52,8 % auf Euro 2.046 Mio. im Jahr 2001, was vor allem auf die Vollkonsolidierung von Airbus und den Anstieg der Kosten im Zusammenhang mit dem A380-Programm zurückzuführen ist. Die Ausgaben im Zusammenhang mit der Zertifizierung der A340-600 blieben hoch, während die Forschungs- und Entwicklungskosten in anderen Bereichen als Airbus im Vergleich zum Jahr 2000 relativ unverändert blieben.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Konzerns repräsentieren hauptsächlich Erträge aus dem Verkauf von Beteiligungen und Sachanlagen und Mieterträge. Die sonstigen betrieblichen Erträge von EADS beliefen sich im Jahr 2000 auf Euro 342 Mio., gegenüber Euro 3.024 Mio. im Jahr 2001. Dieser Anstieg ist vor allem auf die nicht wiederkehrenden einmaliger buchtechnischer Gewinn im Zusammenhang mit dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss (Euro 2.537 Mio.) und der MBDA-Transaktion (Euro 257 Mio. nach Abschreibung des Goodwill von MBD) zurückzuführen. Siehe „— Erläuterungen zur Bilanzierung — Änderungen im Konsolidierungskreis und Anteile in Fremdbesitz“ und „— Erläuterungen zur Bilanzierung — einmaliger buchtechnischer Gewinn“.

Abschreibung von Goodwill und Verlusten aus Wertminderungen

Die Abschreibungen von Goodwill und Verluste aus Wertminderungen des Konzerns stiegen von Euro 429 Mio. im Jahr 2000 auf Euro 1.466 Mio. im Jahr 2001, was vor allem auf (i) Wertminderungen des Goodwill in den Geschäftsbereichen Verteidigung und Zivile Systeme (Euro 580 Mio.) und Raumfahrt (Euro 210 Mio.) sowie (ii) die jährliche Abschreibung des Goodwill von Airbus UK (Euro 200 Mio.) zurückzuführen war. Siehe „— Erläuterungen zur Bilanzierung — Wertminderung von Vermögenswerten“.

Konzernfinanzergebnis

Das Konzernfinanzergebnis umfasst in erster Linie Beteiligungsergebnisse (darunter Gewinne oder Verluste von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden und die Abschreibungen nicht konsolidierter Unternehmen), Nettozinsaufwand und Wechselkursgewinne und -verluste. Das Finanzergebnis von EADS verbesserte sich von einem Nettoverlust von Euro 1.315 Mio. im Jahr 2000 auf einen Nettoverlust von Euro 513 Mio. im Jahr 2001. Ein großer Teil dieser Veränderung ist auf negative Beteiligungserträge (Euro -342 Mio., einschließlich der Wertminderung von MNC und NNG in Höhe von Euro 315 Mio.) und in geringerem Maße auch auf das verbleibende „macro hedge“-Portfolio von EADS (Euro -234 Mio.) zurückzuführen. Im Jahr 2001 wurde ein Großteil der ausstehenden „macro hedges“ mit Aufträgen aus dem Auftragsbestand zu Bewertungseinheiten verknüpft und wie von IAS 39 gefordert als „micro hedges“ bilanziert. Siehe „— Erläuterungen zur Bilanzierung — Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (Currency Hedging)“.

Ertragsteuern

Im Jahr 2000 wies EADS einen Steuerertrag von Euro 220 Mio. aus, gegenüber Steueraufwendungen in Höhe von Euro 646 Mio. im Jahr 2001, die hauptsächlich auf das Vorhandensein von positiven steuerpflichtigen Erträgen im Jahr 2001 zurückzuführen sind wobei zu berücksichtigen ist, dass Goodwillabschreibungen nicht abzugsfähig und einmalige buchtechnische Gewinne in den meisten Fällen von der Steuer befreit sind.

Konzernergebnis

Aufgrund der oben beschriebenen Faktoren wies EADS im Jahr 2001 einen Gewinn von Euro 1.372 Mio. aus, gegenüber einem Verlust von Euro 909 Mio. im Jahr 2000.

Cash Flow und Liquidität

Die folgende Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung des Konzerns für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2001 und 2000 dar.

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2001	2000
	(in Mio. Euro)	(proforma) (in Mio. Euro)
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.656	3.159
<i>Davon Veränderungen im „Working Capital“</i>	2	1.460
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ⁽¹⁾	(1.882)	(1.628)
Freier Cash Flow	774	1.531
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(677)	1.635
<i>Davon Kapitalerhöhung</i>	21	1.540
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel	14	6
Erhöhung (Verminderung) der liquiden Mittel	<u>(279)</u>	<u>3.172</u>

(1) Ohne eine Anlage in Wertpapiere mit mittlerer Laufzeit in Höhe von 390 Mio. Euro im Jahr 2001.

Durch Geschäftstätigkeit geschaffener Cash Flow in Höhe von Euro 2.656 Mio. ist hauptsächlich auf eine verbesserte operative Leistung im Zusammenhang mit dem erhöhten Verkauf von Flugzeugen durch Airbus erzeugt worden, während der Beitrag des Working Capital zur Liquidität neutral war, da das erhöhte Produktionsvolumen erhöhte Vorräte erforderlich machte und weniger Vorauszahlungen für neue Airbus-Aufträge geleistet wurden.

Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von Euro 1.882 Mio. ergab sich in erster Linie aus dem weiterhin hohen Umfang der mit technischen Anlagen und Maschinen verbundenen Investitionsausgaben und dem Erwerb von Cogent, Tesat Spacecom und einer Beteiligung an Dornier GmbH. Diese Ausgaben wurden teilweise durch die Veräußerung eines Teils der Vermögenswerte aus der Verkaufsfinanzierung von Airbus ausgeglichen.

Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von Euro 677 Mio. stammt hauptsächlich aus Dividendenzahlungen in Höhe von Euro 404 Mio.

Investitionsausgaben

Die im Jahr 2001 entstandenen Investitionsausgaben wurden durch Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit und aus der Cash-Position in der Eröffnungsbilanz des Jahres gedeckt. Diese Investitionsausgaben dienten vor allem den verschiedenen Flugzeugentwicklungsprogrammen.

Die Investitionsausgaben stiegen von insgesamt Euro 1.351 Mio. im Jahr 2000 auf Euro 2.196 Mio. im Jahr 2001. Die Investitionsausgaben von Airbus erhöhten sich von Euro 657 Mio. im Jahr 2000 auf Euro 1.433 Mio. im Jahr 2001, was die Auswirkungen des Airbus-Unternehmenszusammenschlusses, eine Zunahme der geleasteten Flugzeuge und erste Investitionen für das A380-Programm widerspiegelt. Die Investitionsausgaben für den Rest von EADS, einschließlich des Headquarter, blieben im Vergleich zu 2000 weitestgehend unverändert.

Für den Zeitraum von 2002 bis 2004 wird angenommen, dass die Zunahme der Investitionsausgaben von EADS zum größten Teil auf das Airbus-Geschäft zurückzuführen sein wird, wie etwa die Einrichtung und Erweiterung von Produktionsstätten für Airbus-Flugzeuge. Insbesondere das Entwicklungsprojekt für das Großraumflugzeug A380 wird erhebliche Investitionsausgaben erfordern. Siehe „Informationen über die Aktivitäten von EADS — Airbus — Produkte und Dienstleistungen“. EADS erwartet, dass weitere Investitionsausgaben im Zusammenhang mit der Verkaufsfinanzierung von Verkehrsflugzeugen im Rahmen von „Operating Lease“ — Verträgen aufgrund der erhöhten Nachfrage nach einer derartigen Finanzierung durch die Kunden anfallen werden.

Mittelherkunft/-verwendung und Sonstige Finanzierung

Mittel aus der Geschäftstätigkeit

Im Allgemeinen finanziert EADS ihre Herstellungsaktivitäten und die Produktentwicklungsprogramme, besonders die Entwicklung neuer Verkehrsflugzeuge, über eine Kombination aus durch die Geschäftstätigkeit generierten Mitteln, Vorauszahlungen von Kunden, Partnerschaften mit Zulieferern zur Risikoteilung und erstattungspflichtigen Startinvestitionen. Die militärischen Aktivitäten von EADS profitieren daneben von staatlich finanzierten Forschungs- und Entwicklungsverträgen.

Cash-Pooling und Cash-Management

Eine der wichtigsten Errungenschaften des Integrationsprozesses von EADS im Jahr 2001 war die Einführung eines maschinellen Cash-Pooling-Systems, das es dem Management ermöglicht, sich umgehend einen zuverlässigen Überblick über die Cash-Position aller Tochtergesellschaften der Gruppe zu verschaffen. Dieses System ermöglicht es dem Management, die Mittel innerhalb der Gruppe je nach dem sich kurzfristig ändernden Bedarf optimal zuzuweisen. Derzeit wird bei EADS versuchsweise ein Cash-Management-Verfahren eingeführt, das dem Management einen monatlichen aktualisierten Überblick über die Aufbringung und den Verbrauch von Barmitteln durch die einzelnen Tochtergesellschaften innerhalb des nächsten Zwölf-Monats-Zeitraums geben soll.

Als Reaktion auf die Ereignisse vom 11. September 2001 und die nachfolgenden Entwicklungen setzte das Management den einzelnen Tochtergesellschaften bestimmte Ziele, um Barmittel in ihren Geschäftsaktivitäten zu bewahren.

Finanzierung

Im Juli 2000 führte EADS eine Kapitalerhöhung durch, deren Mittelzufluss erheblich zur Verbesserung der Netto Position der Gesellschaft bezüglich liquider Mittel beigetragen hat. EADS verfügt weiterhin über einen hohen Zahlungsmittelbestand und plant derzeit nicht, ihren Fremdkapitalanteil zu erhöhen oder neue Emissionen auf den Finanzmärkten zu begeben. Der Konzern untersucht jedoch aktiv Zugang zu zusätzlichen Finanzierungsquellen, zu denen eine syndizierte Garantiefazilität, ein Commercial Paper-Programm und/oder ein Medium-Term Note-Programm zählen. Das Management ist der Ansicht, dass derartige Finanzierungsprogramme die Präsenz und Position von EADS auf Segmenten der Kapitalmärkte verbessern werden, auf denen der Konzern bisher nicht vertreten war.

Ratings

EADS wird von Moody's derzeit A3 mit unverändertem Ausblick und von Standard and Poor's A/negativ/A-1 geratet.

**GEPRÜFTER KONZERNABSCHLUSS 2001
UND UNGEPRÜFTER PRO FORMA KONZERNABSCHLUSS 2000**

EADS N.V.

**Geprüfte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2001
und ungeprüfte Pro Forma Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2000**

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		(Pro Forma)
		(in Millionen €)
Umsatzerlöse	30.798	24.208
Umsatzkosten	<u>(25.235)</u>	<u>(20.072)</u>
Bruttoergebnis vom Umsatz	<u>5.563</u>	<u>4.136</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(2.561)	(2.510)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(2.046)	(1.339)
Sonstige betriebliche Erträge	3.024	342
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	<u>(1.466)</u>	<u>(429)</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	<u>2.514</u>	<u>200</u>
Finanzergebnis	<u>(513)</u>	<u>(1.315)</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	<u>2.001</u>	<u>(1.115)</u>
Ertragsteuern	(646)	220
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	<u>17</u>	<u>(14)</u>
Konzernergebnis	<u>1.372</u>	<u>(909)</u>

EADS N.V.

Konzernbilanz
zum 31. Dezember 2001 und 2000

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(in Millionen €)	
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände.....	10.588	8.165
Sachanlagen.....	10.050	8.120
Finanzanlagen	<u>4.726</u>	<u>4.609</u>
Anlagevermögen	<u>25.364</u>	<u>20.894</u>
Vorräte	2.469	2.081
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	5.183	4.118
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.....	2.633	2.624
Wertpapiere.....	5.341	4.682
Zahlungsmittel	<u>2.692</u>	<u>3.240</u>
Umlaufvermögen	<u>18.318</u>	<u>16.745</u>
Latente Steuern	4.288	3.151
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>745</u>	<u>654</u>
Summe Aktiva	<u>48.715</u>	<u>41.444</u>
Passiva		
Gezeichnetes Kapital.....	809	807
Rücklagen.....	10.346	9.359
Accumulated Other Comprehensive Income	<u>(1.278)</u>	<u>84</u>
Eigenkapital	<u>9.877</u>	<u>10.250</u>
Anteile in Fremdbesitz	559	221
Rückstellungen	11.918	8.684
Finanzverbindlichkeiten.....	6.500	5.779
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.....	5.466	4.268
Übrige Verbindlichkeiten	<u>10.631</u>	<u>8.200</u>
Verbindlichkeiten	<u>22.597</u>	<u>18.247</u>
Latente Steuern	806	1.128
Rechnungsabgrenzungsposten	<u>2.958</u>	<u>2.914</u>
Summe Passiva	<u>48.715</u>	<u>41.444</u>

EADS N.V.

Geprüfte Konzern-Kapitalflußrechnung für das Jahr 2001
ungeprüfte Pro Forma Konzern-Kapitalflußrechnung für das Jahr 2000

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(in Millionen €)	
Konzernergebnis.....	1.372	(909)
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	(17)	14
<i>Überleitungsposten vom Konzernergebnis zum Cash Flow aus Geschäftstätigkeit:</i>		
Abschreibungen auf das Anlagevermögen	3.560	1.540
Bewertungsänderungen	493	483
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus/MBDA	(2.817)	0
Veränderung der latenten Steuern	109	(611)
Ergebnis aus dem Anlagevermögen	(71)	30
Veränderung der Rückstellungen	47	1.259
Ergebnisse der at equity bilanzierten Beteiligungen.....	(22)	(107)
Veränderung der übrigen Aktiva und Passiva:	2	1.460
— Vorräte, netto.....	(655)	(1.201)
— Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(894)	252
— Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	766	479
— Sonstige Vermögensgegenstände und übrige Verbindlichkeiten	<u>785</u>	<u>1.930</u>
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	<u>2.656</u>	<u>3.159</u>
Investitionen:		
Erwerb von Sachanlagevermögen und Anstieg Vermietete Gegenstände	(2.196)	(1.351)
Zahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen und Tochtergesellschaften.....	(1.096)	(600)
Erlöse aus Abgang von Sachanlagevermögen und Rückgang Vermietete Gegenstände.....	402	292
Erlöse aus Abgang von Finanzanlagevermögen und Tochtergesellschaften	850	187
Veränderung von Forderungen aus „Finance Lease“	138	(118)
Erwerb von Wertpapieren	(390)	0
Veränderung liquider Mittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises.....	<u>20</u>	<u>(38)</u>
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	<u>(2.272)</u>	<u>(1.628)</u>
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten.....	(465)	83
Einzahlung durch Minderheitsgesellschafter	253	0
Gezahlte Dividenden	(404)	(31)
Rückzahlungen an Minderheitsgesellschafter.....	(52)	0
Kapitalerhöhung.....	21	1.540
Sonstiges	<u>(30)</u>	<u>43</u>
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	<u>(677)</u>	<u>1.635</u>
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel.....	<u>14</u>	<u>6</u>
Veränderung der liquiden Mittel	<u>(279)</u>	<u>3.172</u>
Liquide Mittel		
zum Jahresanfang.....	<u>7.760</u>	<u>4.750</u>
zum Jahresende.....	<u>7.481</u>	<u>7.760</u>
Zusätzliche Wertpapiere (mittelfristige Anlagen)	<u>552</u>	<u>162</u>
Bilanzwert der liquiden Mittel und Wertpapiere	8.033	7.922

5.2 Jahresabschlüsse

5.2.1 Konzernabschluss

EADS N.V.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Jahre 2001, 2000 und 1999

	<u>Anmerkung</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
		(in Millionen €)		
Umsatzerlöse	5,23	30.798	19.427	12.236
Umsatzkosten	6	<u>(25.235)</u>	<u>(16.004)</u>	<u>(9.624)</u>
Bruttoergebnis vom Umsatz		<u>5.563</u>	<u>3.423</u>	<u>2.612</u>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	6	(2.561)	(2.144)	(1.358)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(2.046)	(1.077)	(689)
Sonstige betriebliche Erträge	7	3.024	251	312
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	10	<u>(1.466)</u>	<u>(277)</u>	<u>(127)</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden		<u>2.514</u>	<u>176</u>	<u>750</u>
Finanzergebnis.....	8	<u>(513)</u>	<u>(1.320)</u>	<u>(1.724)</u>
Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden		<u>2.001</u>	<u>(1.144)</u>	<u>(974)</u>
Ertragsteuern	9	(646)	264	352
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis		<u>17</u>	<u>(23)</u>	<u>(22)</u>
Konzernergebnis		<u>1.372</u>	<u>(903)</u>	<u>(644)</u>
Ergebnis je Aktie		€	€	
mit und ohne Verwässerungseffekt	27	1,70	(2,34)	n/a
Dividende je Aktie (2001: Vorschlag)	16	<u>0,50</u>	<u>0,50</u>	n/a

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

EADS N.V.

Konzernbilanz
zum 31. Dezember 2001 und 2000

	<u>Anmerkung</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
		(in Millionen €)	
Aktiva			
Immaterielle Vermögensgegenstände	10	10.588	8.165
Sachanlagen	10	10.050	8.120
Finanzanlagen.....	11	<u>4.726</u>	<u>4.609</u>
Anlagevermögen		<u>25.364</u>	<u>20.894</u>
Vorräte.....	12	2.469	2.081
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13	5.183	4.118
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	14	2.633	2.624
Wertpapiere	15	5.341	4.682
Zahlungsmittel.....		<u>2.692</u>	<u>3.240</u>
Umlaufvermögen		<u>18.318</u>	<u>16.745</u>
Latente Steuern	9	4.288	3.151
Rechnungsabgrenzungsposten		<u>745</u>	<u>654</u>
Summe Aktiva.....		<u>48.715</u>	<u>41.444</u>
Passiva			
Gezeichnetes Kapital		809	807
Rücklagen		10.346	9.359
Accumulated Other Comprehensive Income.....		(1.278)	84
Eigenkapital	16	<u>9.877</u>	<u>10.250</u>
Anteile in Fremdbesitz		559	221
Rückstellungen	17	11.918	8.684
Finanzverbindlichkeiten.....	18	6.500	5.779
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19	5.466	4.268
Übrige Verbindlichkeiten	19	<u>10.631</u>	<u>8.200</u>
Verbindlichkeiten		<u>22.597</u>	<u>18.247</u>
Latente Steuern	9	806	1.128
Rechnungsabgrenzungsposten		<u>2.958</u>	<u>2.914</u>
Summe Passiva		<u>48.715</u>	<u>41.444</u>

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

EADS N.V.

**Konzern-Kapitalflußrechnung
für die Jahre 2001, 2000 und 1999 — Seite 1**

	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	(in Millionen €)		
Konzernergebnis.....	1.372	(903)	(644)
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	(17)	23	22
<i>Überleitungsposten vom Konzernergebnis zum Cash Flow aus Geschäftstätigkeit:</i>			
Abschreibungen auf das Anlagevermögen	3.560	1.121	523
Bewertungsänderungen.....	493	483	0
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus/MBDA	(2.817)	0	0
Veränderung der latenten Steuern	109	(694)	(423)
Ergebnis aus dem Anlagevermögen	(71)	48	(267)
Veränderung der Rückstellungen	47	1.019	(316)
Ergebnisse der at equity bilanzierten Beteiligungen	(22)	(110)	(56)
Veränderung der übrigen Aktiva und Passiva:	2	1.594	1.309
— Vorräte, netto.....	(655)	(574)	*
— Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(894)	53	*
— Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	766	661	*
— Sonstige Vermögensgegenstände und übrige Verbindlichkeiten.....	785	1.454	*
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	<u>2.656</u>	<u>2.581</u>	<u>780</u>
Investitionen:			
— Erwerb von Sachanlagevermögen und Anstieg Vermietete Gegenstände	(2.196)	(879)	} 1.092
— Zahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen und Tochtergesellschaften	(1.096)	(549)	
— Erlöse aus Abgang von Sachanlagevermögen und Rückgang Vermietete Gegenstände	402	233	} 853
— Erlöse aus Abgang von Finanzanlagevermögen und Tochtergesellschaften	850	254	
— Veränderung von Forderungen aus „Finance Lease“	138	(118)	
Erwerb von Wertpapieren	(390)	0	} 35
Veränderung liquider Mittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises.....	20	2.671	
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	<u>(2.272)</u>	<u>1.612</u>	<u>(224)</u>
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	(465)	(103)	329
Einzahlung durch Minderheitsgesellschafter.....	253	0	} (17)
Gezahlte Dividenden	(404)	(31)	
Rückzahlungen an Minderheitsgesellschafter.....	(52)	0	
Kapitalerhöhung.....	21	1.540	
Sonstiges	(30)	(16)	_____
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	<u>(677)</u>	<u>1.390</u>	<u>312</u>
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel	14	6	(27)
Veränderung der liquiden Mittel	<u>(279)</u>	<u>5.589</u>	<u>841</u>
Liquide Mittel			
zum Jahresanfang.....	<u>7.760</u>	<u>2.333</u>	<u>1.492</u>
zum Jahresende	<u>7.481</u>	<u>7.760</u>	<u>2.333</u>
zusätzliche Wertpapiere (mittelfristige Anlagen)	<u>552</u>	<u>162</u>	<u>1.574</u>
Bilanzwert der liquiden Mittel und Wertpapiere	8.033	7.922	759

(*) Die Information für 1999 ist zusammengefasst in „Veränderung der übrigen Aktiva und Passiva“ angegeben.

EADS N.V.

Konzern-Kapitalflußrechnung
für die Jahre 2001, 2000 und 1999 — Seite 2

Die liquiden Mittel enthalten M € 386, die Airbus bei BAES angelegt hat.

Des weiteren sind M € 414 für den EADS zustehenden Anteil an liquiden Mitteln der MBDA enthalten, die bei BAES angelegt wurden.

Zusätzliche Informationen zum Cash Flow:

	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	(in Millionen €)		
Gezahlte Zinsen.....	(335)	(239)	(121)
Gezahlte Ertragsteuern.....	(520)	(206)	(4)
Dividendenausschüttung.....	404	31	0

Im Jahr 2001 erhaltene Zinsen belaufen sich auf M € 506, erhaltene Dividenden betragen M € 36.

Erwerb und Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen und Geschäftseinheiten errechnet sich wie folgt:

	<u>2001</u>
	(in Millionen €)
Gesamter Kauf- (Verkaufs-)preis	415
davon Bezahlung durch liquide Mittel.....	415
Liquide Mittel erworbener oder verkaufter Tochtergesellschaften.....	13

EADS N.V.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
für die Jahre 2001, 2000 und 1999

	<u>Anmerkung</u>	<u>Gezeichnetes Kapital</u>	<u>Rücklagen</u>	<u>Accumulated Other Comprehensive Income</u>	<u>Gesamt</u>
			(in Millionen €)		
Stand am 1. Januar 1999		703	(1.131)	82	(346)
Abgang der Thomson-CSF Anteile			(203)		(203)
Einlage der Anteile an Dassault Aviation durch den französischen Staat (Verkehrswert)		141	842		983
Einlage der Anteile an MHT durch Lagardère SCA (Verkehrswert)		387	2.128		2.515
Konzernergebnis			(644)		(644)
Other Comprehensive Income				5	5
Stand am 31. Dezember 1999		<u>1.231</u>	<u>992</u>	<u>87</u>	<u>2.310</u>
EADS N.V. (Fünzigtausend €)					
Einlage von ASM in EADS N.V. (Buchwert)		(827)	827		0
Einlage von Dasa in EADS N.V. (Verkehrswert)		266	5.969		6.235
Einlage von Casa in EADS N.V. (Verkehrswert)		45	1.002		1.047
Kapitalerhöhung		80	1.366		1.446
Kapitalerhöhung ESOP (einschließlich Discount)		12	193		205
IPO Kosten			(56)		(56)
Konzernergebnis			(903)		(903)
Dividende			(31)		(31)
Other Comprehensive Income				(3)	(3)
Stand am 31. Dezember 2000		<u>807</u>	<u>9.359</u>	<u>84</u>	<u>10.250</u>
Erstmalige Anwendung IAS 39	22			(337)	(337)
Eröffnungsbilanz 1. Januar 2001, angepaßt		<u>807</u>	<u>9.359</u>	<u>(253)</u>	<u>9.913</u>
Kapitalerhöhung ESOP	24	2	19		21
Konzernergebnis	23		1.372		1.372
Dividende	16		(404)		(404)
Other Comprehensive Income				(1.025)	(1.025)
davon Veränderung Marktwerte von Wertpapieren	22			(10)	
davon Veränderung Marktwerte von Sicherungsinstrumenten	22			(878)	
davon aus Währungsumrechnung				(137)	
Stand am 31. Dezember 2001		<u>809</u>	<u>10.346</u>	<u>(1.278)</u>	<u>9.877</u>

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

GRUNDLAGEN UND METHODEN

1. Das Unternehmen

Die European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. („EADS“ oder der „Konzern“), eine niederländische Kapitalgesellschaft mit Sitz in Amsterdam, gehört zu den führenden Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen, Lenkflugkörpern, Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Der Konzern entstand im Juli 2000 durch die Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra S.A. („ASM“), der Luft- und Raumfahrt- sowie der Verteidigungsaktivitäten der DaimlerChrysler AG („Dasa“), sowie von Construcciones Aeronauticas S.A. („Casa“).

Konsolidierungstechnisch wurde der Zusammenschluss von ASM, Dasa und Casa als ein Unternehmenszusammenschluss unter Anwendung der Erwerbsmethode behandelt, in dem ASM als Erwerber auftritt. Es wurden Anpassungen vorgenommen, um bestimmten identifizierbaren erworbenen Vermögensgegenständen und Schulden von Dasa und Casa den Überhang der Verkehrswerte über ihre Buchwerte in Höhe von Mio. € 5.860 bzw. Mio. € 1.095 zuzuordnen. Der Goodwill aus dem Kauf wird über die erwartete Nutzungsdauer von 20 Jahren abgeschrieben.

Der Konzernabschluss der EADS wurde in Übereinstimmung mit den Rechnungslegungsgrundsätzen des International Accounting Standards Board („IASB“) und den vom Standing Interpretations Committee des IASB herausgegebenen Interpretationen aufgestellt, mit der Ausnahme, dass Entwicklungskosten zum Zeitpunkt des Anfalls als Aufwand behandelt werden (vgl. Anmerkung 2). Der Jahresabschluss wurde durch das Board of Directors am 15. März 2002 zur Veröffentlichung freigegeben.

Da EADS im Geschäftsjahr 2000 die IAS erstmalig angewendet hat, wurden bestimmte Vereinfachungen für das Jahr 1999 in Übereinstimmung mit SIC-8 in Anspruch genommen. Diese Vereinfachungen beziehen sich auf Anhangsangaben für 1999 zu Cash Flow, Leasing und Anlagespiegel. Die folgenden International Accounting Standards („IAS“) wurden bereits vor ihrem Inkrafttreten freiwillig im Konzernabschluss des Jahres 1999 angewandt:

- IAS 16 (überarbeitet 1998) Sachanlagen
- IAS 22 (überarbeitet 1998) Unternehmenszusammenschlüsse
- IAS 28 (überarbeitet 1998) Bilanzierung von Anteilen an assoziierten Unternehmen
- IAS 31 (überarbeitet 1998) Rechnungslegung über Anteile an Joint Ventures
- IAS 36 Wertminderung von Vermögenswerten
- IAS 37 Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualverbindlichkeiten
- IAS 38 Immaterielle Vermögensgegenstände

Bis zur Bildung der EADS wurde der Konzernabschluss der ASM in Übereinstimmung mit den französischen Rechnungslegungsgrundsätzen („French GAAP“) aufgestellt. In Zusammenhang mit dem Unternehmenszusammenschluss wurden die Konzernabschlüsse der ASM für 1999 und für den Zeitraum in 2000 vor dem Zusammenschluss von „French GAAP“ auf IAS übergeleitet.

2. Grundsätze der Rechnungslegung

Konsolidierung — Alle wesentlichen Tochterunternehmen unter der Kontrolle der EADS sind in den Konzernabschluss einbezogen. Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn EADS zwischen 20 % und 50 % der Anteile hält („assozierte Unternehmen“). Wesentliche Joint Ventures werden quotal konsolidiert (vgl. Anmerkung 3). Übrige Beteiligungen sind als „available-for-sale“ Finanzinstrumente klassifiziert und zum Marktwert angesetzt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem auf das Mutterunternehmen entfallenden anteiligen Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt („Erwerbsmethode“). Eine Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital wird ganz oder teilweise den Vermögensgegenständen und Schulden des Tochterunternehmens zugeordnet. Ein verblei-

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

bender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Goodwill aktiviert und über die voraussichtliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert.

Währungsumrechnung

Transaktionen in Fremdwährung — Transaktionen in Fremdwährung werden zu dem Kurs in Euro umgerechnet, der am Tag der Transaktion gültig war. Monetäre Vermögensgegenstände und Schulden in Fremdwährung werden zum Wechselkurs am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Gewinne und Verluste aus Währungsumrechnungen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Nicht-monetäre Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung, die zu historischen Kosten angesetzt sind, werden mit dem Wechselkurs am Tag der Transaktion in Euro umgerechnet.

Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen — Die Vermögensgegenstände und Schulden ausländischer Tochterunternehmen, deren lokale Währung nicht der Euro ist, werden grundsätzlich mit dem Stichtagskurs umgerechnet, die Gewinn- und Verlustrechnungen hingegen mit Jahresdurchschnittskursen. Umrechnungsdifferenzen aus der Währungsumrechnung bei den Vermögens- und Schuldposten gegenüber der Umrechnung des Vorjahres werden ergebnisneutral in einer eigenen Position im Eigenkapital erfasst („Accumulated Other Comprehensive Income“).

Umsatzrealisierung — Umsätze werden nach dem Gefahrenübergang bzw. nach Leistungserbringung realisiert. Bei Auftragsfertigung werden die Umsätze nach der Percentage-of-Completion-Methode entsprechend dem Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine bzw. dem Leistungsfortschritt erfasst. Änderungen der Gewinnmargen werden im Ergebnis des laufenden Jahres berücksichtigt. Zu jedem Bilanzstichtag werden die bestehenden Verträge bezüglich möglicher Risiken überprüft, bei sich abzeichnenden Verlusten werden entsprechende Rückstellungen gebildet.

Leistungsabhängige Incentives werden in den geplanten Gewinnmargen berücksichtigt und werden erfasst, wenn die Erreichung der Leistungsanforderungen wahrscheinlich ist und verlässlich ermittelt werden kann. Vertragsstrafen werden dann erfolgswirksam berücksichtigt, wenn eine Inanspruchnahme wahrscheinlich erscheint.

Flugzeugverkäufe, die gegebene Wertgarantien beinhalten, werden als „Operating Lease“ bilanziert, wenn diese Verpflichtungen im Verhältnis zum Marktwert des betreffenden Flugzeugs als wesentlich betrachtet werden. Die Umsatzerlöse enthalten dann die Leasingerträge dieser „Operating Lease“ Geschäfte.

Umsatzerlöse aus Finanzierungsgeschäften beziehen sich grundsätzlich auf die Finanzierung von Verkehrsflugzeugen. Diese Umsatzerlöse beinhalten Erträge aus Sales-Type-Leases sowie Finanzerträge.

Produktbezogene Aufwendungen — Aufwendungen für Werbung und Absatzförderung sowie sonstige absatzbezogene Aufwendungen werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung — Aufwendungen für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam behandelt. Fremdfinanzierte Forschungs- und Entwicklungsverträge führen zu Umsatzerlösen.

Ertragsteuern — Aktive und passive latente Steuern spiegeln zukünftig entstehende Steuermehr- oder -minderbelastungen wider, die sich aus temporären Bewertungsunterschieden zwischen den Buchwerten und den steuerlichen Werten sowie aufgrund steuerlicher Verlustvorträge und Steuervergünstigungen ergeben. Latente Steuern werden mit dem Ertragsteuersatz berechnet, der nach gegenwärtiger Rechtslage zu dem Zeitpunkt anzuwenden ist, zu dem sich die zeitlichen Differenzen voraussichtlich wieder ausgleichen. Zukünftige Steuersatzänderungen dürfen erst im Jahr der Gesetzesänderung berücksichtigt werden.

Latente Steuern werden im EADS-Konzernabschluss nur dann aktiviert, wenn der Eintritt der Entlastungseffekte wahrscheinlich ist.

Immaterielle Anlagewerte — Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und im allgemeinen linear über ihre Nutzungsdauer von 3 bis 10 Jahren abgeschrieben. Goodwill, der durch Anwendung der Erwerbsmethode entsteht, wird über einen Zeitraum von 5 bis 20 Jahren abgeschrieben.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Sachanlagen — Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Abschreibungen werden grundsätzlich linear vorgenommen. Die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Es wird von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen: 6 bis 50 Jahre für Gebäude, 6 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Kosten für Produktionsspezialwerkzeuge werden aktiviert und über 5 Jahre linear abgeschrieben. Für den Fall, dass Rückbauverpflichtungen von gemieteten Anlagen bestehen, werden Rückstellungen in Höhe der nicht durch Versicherungen abgedeckten Beträge gebildet.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien — Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden nach dem Anschaffungskostenmodell bewertet. Der Ansatz erfolgt zu Buchwerten, d.h. mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen.

Wertminderung von langfristigen Vermögen — Der Konzern überprüft langfristig genutztes Vermögen auf Wertminderung, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes dessen erzielbaren Betrag überschreiten könnte.

Leasing — Die EADS nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen. Die IAS enthalten Regeln, nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob dem Leasingnehmer (sog. „Finance Lease“) oder dem Leasinggeber (sog. „Operating Lease“) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist.

Umlaufvermögen — Das Umlaufvermögen umfasst Vorräte, Forderungen, Wertpapiere und Zahlungsmittel einschließlich Beträgen, die nach einem Jahr fällig werden. In den folgenden Erläuterungen sind jeweils die Beträge mit einer Fälligkeit von über einem Jahr vermerkt.

Vorräte — Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und dem Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen neben Einzelkosten die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Fremdkapitalkosten aus der Finanzierung von Vorräten werden nicht aktiviert.

Wertpapiere — Wertpapiere werden mit Marktpreisen bewertet, sofern diese verfügbar sind. Unrealisierte Gewinne und Verluste dieser Wertpapiere werden abzüglich darauf entfallender latenter Ertragsteuern in einer eigenen Position im Eigenkapital („Accumulated Other Comprehensive Income“) ausgewiesen. Die sonstigen Wertpapiere werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet.

Zahlungsmittel — Die Zahlungsmittel bestehen aus Kassenbeständen, Bankguthaben, Schecks und kurzfristig liquidierbaren Festgeldern.

Finanzinstrumente — EADS nutzt derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken. Finanzinstrumente, die im Rahmen von Micro-Hedging dazu dienen, Risiken aus bestimmten Verpflichtungen abzusichern, werden als Bewertungseinheit mit dem Grundgeschäft bilanziert („Hedge-Accounting“).

Die Kriterien des Konzerns für die Klassifizierung von derivativen Finanzinstrumenten als Sicherungsgeschäfte, die der Absicherung eines Grundgeschäfts dienen, beinhalten: (1) Die Effektivität des Sicherungsgeschäfts wird als hoch erachtet, d. h. durch eine gegenläufige Wertentwicklung zum Grundgeschäft wird ein Ausgleich der Cash Flows erreicht. (2) Die Effektivität des Sicherungsgeschäfts kann verlässlich bestimmt werden. (3) Zu Beginn der Sicherung ist eine ausreichende Dokumentation des Sicherungszusammenhangs vorhanden.

Derivative Finanzinstrumente werden zum Anschaffungswert bilanziert und in der Folge zu Marktwerten bewertet. Gewinne und Verluste aus Termin- und Optionsgeschäften, mit denen zukünftige Zahlungsströme in Fremdwährung, auf Basis des festen Auftragsbestands gesichert werden, werden in einer eigenen Position im Eigenkapital („Accumulated Other Comprehensive Income“) abzüglich darauf entfallender Einkommensteuer ausgewiesen und erst mit dem zugehörigen Grundgeschäft realisiert („deferral method“).

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente sowie die von EADS zur Bestimmung der Marktwerte angewandten Methoden sind in Anmerkung 22 aufgeführt.

Bei Ablauf oder Beendigung eines Sicherungsgeschäfts, verbleiben alle zu diesem Zeitpunkt im „Accumulated Other Comprehensive Income“ ausgewiesenen Gewinne oder Verluste dort. Sie werden realisiert, sobald das zugehörige Grundgeschäft letztlich erfolgswirksam realisiert wird. Wird davon ausgegangen, dass das Grundge-

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

schäft nicht mehr zustande kommt, werden die kumulierten Gewinne und Verluste, die im „Accumulated Other Comprehensive Income“ ausgewiesen wurden, sofort über das Finanzergebnis realisiert.

Finanzinstrumente, die von EADS bisher im Rahmen des sogenannten „Macro-Hedging“ verwendet wurden und nicht zum „Hedge-Accounting“ berechtigen, werden demzufolge als „held-for-trading“ Wertpapiere klassifiziert und zum Marktwert bewertet. Veränderungen im Marktwert werden im Finanzergebnis erfasst.

Im März 1999 verabschiedete das International Accounting Standards Committee den International Accounting Standard (IAS) 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“. Dieser Standard ist anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2001 beginnen. Nach der Einführung von IAS 39 werden alle derivativen Finanzinstrumente als Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten bilanziert. Der Eröffnungsbilanzwert des Eigenkapitals zum 1. Januar 2001 wurde angepasst. Die Vergleichszahlen der Vorjahre wurden nicht geändert. Nach diesem neuen Standard nutzt der Konzern Hedge-Accounting für bestimmte Devisensicherungsgeschäfte, die der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme aus Umsatzerlösen dienen. Ferner verwendet EADS Hedge-Accounting zur Absicherung zukünftiger Zinszahlungen in Form von Zinsswaps, die für Cash Flow und Fair Value Hedges verwendet werden. Die Auswirkungen aus der Anwendung von IAS 39 auf den Jahresabschluss sind in Anmerkung 22 dargestellt.

Bis zum 31. Dezember 2000 wurden bestimmte Sicherungsinstrumente des Konzerns als Macro-Hedges bilanziert. Um dieselbe Behandlung wie für die bestehenden Micro-Hedges zu erreichen, konnte EADS für die meisten dieser Instrumente dokumentieren, dass ein Sicherungszusammenhang zwischen jeder gesicherten Position und jedem Sicherungsinstrument vorliegt. Die Rückstellung, die für die Marktbewertung dieser Macro-Hedges zum 31. Dezember 2000 gebildet wurde, wird bis zum vertraglichen Ende der entsprechenden Finanzinstrumente fortgeschrieben.

Rückzahlbare Zuschüsse für Entwicklungskosten — Von europäischen Regierungen gewährte rückzahlbare Zuschüsse für Entwicklungskosten werden unter den „Übrigen Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

Rückstellungen

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften — Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden berücksichtigt, sobald es wahrscheinlich ist, dass die geschätzten Gesamtkosten des Auftrags die gesamten Umsatzerlöse des Auftrags übersteigen. Solche Vorsorgen werden für den Teil des Auftrags, der bereits angearbeitet ist, als Wertberichtigung von den „Unfertigen Erzeugnissen“ abgesetzt, der übersteigende Teil wird als Rückstellung ausgewiesen.

Verluste werden aufgrund geplanter Ergebnisse bis zur Beendigung des Auftrags ermittelt und regelmäßig aktualisiert.

Rückstellungen für Garantien im Zusammenhang mit Flugzeugverkäufen — Kaufverträge für Flugzeuge können finanzielle Garantien für Leasingzahlungen, den Restwert von Flugzeugen, die Rückzahlung ausstehender Ausleihungen oder die Finanzierung des Verkaufs bestimmter Flugzeuge im Namen der Gruppe enthalten. Garantien können allein, gemeinsam (z. B. mit Triebwerksherstellern) oder bis zu einem vertraglich beschränkten Höchstbetrag abgegeben werden. Rückstellungen werden gebildet, um das zugrundeliegende Risiko für den Konzern aus den gegebenen Garantien abzubilden.

Pensionsverpflichtungen — Konzern-Mitarbeiter erhalten nach Eintritt in den Ruhestand Pensionszahlungen entsprechend den bestehenden Pensionsplänen bzw. Tarifverträgen. Deren Inhalt richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und Gepflogenheiten derjenigen Länder (v.a. Deutschland und Frankreich), in denen der Konzern tätig ist.

Dabei erfolgen in Frankreich die Pensionszahlungen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen auf Basis der gesamten Beschäftigungszeit und in Deutschland entsprechend dem Einkommen des Arbeitnehmers und den Jahren seiner Dienstzeit. Bestimmte Pensionspläne basieren auf dem im letzten Beschäftigungsjahr oder auf dem im Durchschnitt der letzten drei Jahre bezogenen Gehalt, wohingegen andere auf festen Plänen beruhen, die sowohl vom erreichten Gehaltsniveau als auch von der Position im Unternehmen abhängen.

Pensionsgutachten werden regelmäßig erstellt, um die Höhe der Pensionsverpflichtungen des Konzerns zu bestimmen. Diese beinhalten Annahmen bezüglich Gehaltsveränderungen, Pensionseintrittsalter und langfristiger Zinssätze und umfassen alle Auszahlungsverpflichtungen des Konzerns.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Die sich hieraus ergebende Verpflichtung wird in der Bilanz als Rückstellung ausgewiesen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden ratierlich über die verbleibende durchschnittliche Dienstzeit der Mitarbeiter verteilt.

Schätzungen — Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Erträgen und Aufwendungen während der Berichtsperiode beeinflussen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

3. Konsolidierungskreis

Umfang des Konsolidierungskreises (31. Dezember 2001) — Der konsolidierte Jahresabschluss enthält zusätzlich zu EADS N.V.:

- 206 Gesellschaften, die voll konsolidiert sind
- 33 Gesellschaften, die quotal konsolidiert sind
- 17 Beteiligungen, die at equity konsolidiert sind

Die bedeutenden Tochtergesellschaften, assoziierten Unternehmen und Joint Ventures sind in der Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ aufgeführt.

4. Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

FORMIERUNG DER EADS

Die EADS entstand am 10. Juli 2000. Der Zusammenschluss von ASM, Dasa und Casa wurde konsolidierungstechnisch als ein Unternehmenszusammenschluss unter Anwendung der Erwerbsmethode behandelt. Die Bilanzen von Dasa und Casa wurden folglich neu bewertet, um den Verkehrswert erworbener Vermögensgegenstände und Schulden widerzuspiegeln, während die Bilanz von ASM zu Buchwerten in EADS enthalten ist.

ERSTMALIGE ANWENDUNG VON IAS 39

Seit dem 1. Januar 2001 wird im EADS Konzern der International Accounting Standard (IAS) 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ angewandt. Für den überwiegenden Teil der derivativen Finanzinstrumente, die hauptsächlich für die Absicherung fester Verpflichtungen verwendet werden, erfüllt EADS die Kriterien für Hedge-Accounting. Als Folge davon stiegen die Rückstellungen von € 1,9 Mrd. auf € 3,7 Mrd. zum 31. Dezember 2001 an. Der Nettoeffekt wird als Verminderung des Konzerneigenkapitals in einer eigenen Position des Eigenkapitals („Accumulated Other Comprehensive Income“) abzüglich darauf entfallender latenter Steuern gezeigt.

AIRBUS UK TRANSAKTION

Seit dem 1. Januar 2001 wird die neue integrierte Airbus Gesellschaft (Airbus SAS) zu 100 % bei EADS konsolidiert, da die wirtschaftliche Kontrolle seit diesem Zeitpunkt gegeben ist. Der formale Vertragsabschluss ist am 11. Juli 2001 erfolgt. Die neu geschaffene Airbus Gesellschaft wird nun zu 80 % von EADS und zu 20 % von BAE Systems („BAES“) gehalten.

Die wesentlichen bilanziellen Auswirkungen dieser Transaktion sind folgende:

- Airbus UK und ihre 20 %-ige Beteiligung an Airbus GIE wurden an EADS übertragen. Im Austausch für die Einbringung von Airbus UK in Airbus SAS zum Marktwert, erhielt BAES 20 % der Anteile an Airbus SAS.
- Die wesentlichen finanziellen Auswirkungen dieser Transaktion beinhalten einen Goodwill von ca. € 4 Mrd., Marktwertanpassungen von ca. € 0,5 Mrd. und einen einmaligen buchtechnischen Gewinn von ca. € 2,5 Mrd.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

GRÜNDUNG VON MBDA

Am 18. Dezember 2001 haben EADS, BAES und Finmeccanica eine Vereinbarung zur Gründung von MBDA als rechtlich eigenständiger Gesellschaft unterzeichnet. MBDA wird von EADS und BAES mit jeweils 37,5 % sowie von Finmeccanica mit 25,0 % gemeinsam gehalten.

Die wesentlichen bilanziellen Auswirkungen dieser Transaktion sind folgende:

- EADS hat ihre Anteile an Aerospatiale Matra Missiles und Matra BAE Dynamics an MBDA übertragen, im Austausch für 37,5 % der Anteile an Alenia Marconi Systems. Die Transaktion wurde unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert, als Folge entstand ein einmaliger buchtechnischer Gewinn von € 0,3 Mrd.
- Um der wirtschaftlichen Bedeutung der MBDA Transaktion besser Rechnung zu tragen, wird eine Quotenkonsolidierung von MBDA zu 50 % mit einem Fremdanteil von 12,5 %, einer Quotenkonsolidierung zu einem Satz von 37,5 %, gemäß des von EADS gehaltenen Anteils an MBDA vorgezogen. Diese Methode wurde gewählt, da die Aktivitäten von MBDA unter gemeinsamer Leitung von EADS und BAES stehen.

TESAT — SPACECOM

Am 30. November 2001 erwarb die im EADS-Konzern zu 75 % quotall konsolidierte Astrium Gruppe, die ein Teil der Division Raumfahrt ist, die Tesat-Spacecom GmbH & Co. KG, Deutschland (früher Bosch-Satcom GmbH), die die Raumfahrt-, Kommunikations- und damit verbundenen Aktivitäten des Robert Bosch Konzerns ausübte. Der Kauf wurde gemäß der Erwerbsmethode bilanziert. Der Goodwill zum Erwerbszeitpunkt betrug € 0,1 Mrd. und wird über 20 Jahre abgeschrieben. Astrium erwartet, die Allokation des Kaufpreises von Tesat-Spacecom auf die identifizierten Vermögensgegenstände und Schulden im Jahr 2002 abzuschließen.

JOINT VENTURES MIT NORTEL

Die zu Beginn des 4. Quartals 2001, von Nortel eingeleiteten Änderungen der Managementstruktur bei den Joint Ventures mit EADS, haben EADS dazu veranlasst, die bilanzielle Behandlung ihrer 42 %igen Beteiligung an Nortel Networks Germany und ihrer 45 %igen Beteiligung an Matra Nortel Communications zu ändern. Als Folge davon sind Nortel Networks Germany und Matra Nortel Communications nunmehr als nicht konsolidierte Beteiligungen im Konzernabschluss der EADS enthalten. Vor dem 1. Oktober 2001 waren die beiden Beteiligungen at equity berücksichtigt.

DORNIER

Im Jahr 2001 haben einige Mitglieder der Dornier Familie als Mitgesellschafter der Dornier GmbH eine Put-Option ausgeübt und DaimlerChrysler 17,5 % der Anteile an der Dornier GmbH angedient. DaimlerChrysler wiederum hatte das Recht, DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG („DADC“), eine Tochtergesellschaft der EADS zum Kauf dieser Anteile zu Marktwerten zu veranlassen. Somit hält EADS indirekt über DADC 76 % am Stammkapital der Dornier GmbH (2000: 58 %).

COGENT

Cogent Defence Systems wurde am 1. Dezember 2001 von EDSN erworben. Der Kauf wurde gemäß der Erwerbsmethode bilanziert. Der Goodwill zum Erwerbszeitpunkt wurde mit € 0,1 Mrd. bewertet und wird über 10 Jahre abgeschrieben.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN- GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

5. Umsatzerlöse

Im Jahr 2001 wurden Umsatzerlöse von Mio. € 30.798 erzielt, im Vergleich zu Mio. € 19.427 in 2000 und Mio. € 12.236 in 1999. Der Anstieg im Jahr 2001 resultiert hauptsächlich aus der erstmaligen Konsolidierung der neugegründeten Airbus Gruppe sowie aus der Konsolidierung von Dasa/Casa für das gesamte Jahr. Der Anstieg der Umsatzerlöse im Jahr 2000 liegt in der erstmaligen Konsolidierung der EADS im Juli 2000 begründet.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Die Umsatzerlöse beinhalten Umsätze aus Lieferungen und Leistungen, im Wesentlichen aus dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen, Umsatzerlöse aus Auftragsfertigung, die nach der „Percentage of Completion“-Methode bilanziert werden, Erlöse aus fremdfinanzierten Forschungs- und Entwicklungsverträgen und aus Finanzierungsleasing sowie sonstige Umsatzerlöse.

6. Funktionskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen

In den Umsatz- und übrigen Funktionskosten sind die folgenden Materialaufwendungen enthalten:

	31. Dezember		
	2001	2000	1999
	(in Mio. €)		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	14.401	8.759	6.303
Aufwendungen für bezogene Leistungen.....	5.635	3.268	2.161
	<u>20.036</u>	<u>12.027</u>	<u>8.464</u>

Die Position Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und Sonstige betriebliche Aufwendungen setzt sich aus Vertriebskosten (Mio. € 800 in 2001 und Mio. € 567 in 2000), allgemeinen Verwaltungskosten (Mio. € 1.386 in 2001 und Mio. € 1.001 in 2000) und Sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Mio. € 375 in 2001 und Mio. € 576 in 2000) zusammen. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Verluste aus dem Verkauf von Sachanlagen (Mio. € 20 in 2001 und Mio. € 49 in 2000) und Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen (Mio. € 34 in 2001 und Mio. € 112 in 2000).

Die Personalaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember		
	2001	2000	1999
	(in Mio. €)		
Löhne, Gehälter und soziale Abgaben.....	6.606	3.971	2.769
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 17 a).....	257	144	46
	<u>6.863</u>	<u>4.115</u>	<u>2.815</u>

7. Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge umfassen im wesentlichen den einmaligen buchtechnischen Gewinn, der aus der Airbus UK Transaktion resultiert (vgl. Anmerkung 4), sowie den aus der MBDA Transaktion resultierenden einmaligen buchtechnischen Gewinn von Mio. € 2.817 und Mieterträge (Mio. € 21 in 2001 und Mio. € 32 in 2000). Im Jahr 1999 sind Gewinne aus dem Verkauf von Sachanlagen, einschließlich dem Verkauf der Beteiligung an Sextant (Mio. € 287) enthalten.

8. Finanzergebnis

Das Finanzergebnis des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	31. Dezember		
	2001	2000	1999
	(in Mio. €)		
Beteiligungsergebnis.....	(342)	110	56
Zinsergebnis.....	63	(42)	(96)
Übriges Finanzergebnis.....	<u>(234)</u>	<u>(1.388)</u>	<u>(1.684)</u>
	<u>(513)</u>	<u>(1.320)</u>	<u>(1.724)</u>

Der Verlust wurde hauptsächlich durch die Abschreibungen der Beteiligungen an Matra Nortel Communications und Nortel Networks Germany mit einem Gesamtwert von Mio. € -315 aufgrund des Ergebnisses eines Wertminderungstests, verursacht. Des weiteren sind in dieser Position Ergebnisse aus at equity konsolidierten Unternehmen von Mio. € 22, insbesondere von Dassault (Mio. € 111) und Nahuelsat (Mio. € -63) enthalten.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Das negative übrige Finanzergebnis in 2001, 2000 und 1999 resultiert im Wesentlichen aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten, die wegen fehlender Voraussetzungen nicht in das Hedge-Accounting einbezogen werden (vgl. Anmerkung 22 zu Finanzinstrumenten). In 1999 waren hier zusätzlich Mio. € 401 Aufwendungen aus der Neustrukturierung des Risikomanagements für Fremdwährungen enthalten.

9. Ertragsteuern

Das Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden beläuft sich für das zum 31. Dezember 2001 endende Geschäftsjahr auf Mio. € 2.001 (2000: Mio. € (1.144); 1999: Mio. € (974)).

Die Ertragsteuern des Konzerns teilen sich wie folgt auf:

	31. Dezember		
	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
	(in Mio. €)		
Laufender Steueraufwand	(549)	(430)	(55)
Latenter Steuer (-aufwand)/-ertrag	<u>(97)</u>	<u>694</u>	<u>407</u>
	<u>(646)</u>	<u>264</u>	<u>352</u>

Die aktiven und passiven latenten Steuern für die deutschen Gesellschaften des Konzerns am 31. Dezember 2001 wurden auf der Grundlage eines Körperschaftsteuersatzes von 25 % (2000: 25 %) ermittelt, zuzüglich eines Solidaritätszuschlages von 5,5 % jährlich auf die zu zahlende Körperschaftsteuer und eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 12,125 % (2000: 12,125 %). Einschließlich der Auswirkung des Solidaritätszuschlages und der Gewerbesteuer ergibt sich somit ein Steuersatz von 38,5 % (2000: 38,5 %) für die latenten Steuern der deutschen Konzerngesellschaften.

Im Jahr 2000 beschloss der deutsche Bundestag mit Wirkung zum 1. Januar 2001 eine Änderung derzeit geltender Steuergesetze, die den Steuersatz für die deutschen Gesellschaften des Konzerns von 40 % auf einbehaltene Gewinne und 30 % auf ausgeschüttete Gewinne auf einheitliche 25 % reduziert.

In Frankreich betrug in 2000 der Ertragsteuersatz $33\frac{1}{3}$ % zuzüglich eines Zuschlages von 10 %. Die französische Regierung hat für das Jahr 2001 den Zuschlag auf 6 % und für das Jahr 2002 auf 3 % gesenkt. Entsprechend wurden die aktiven und passiven latenten Steuern für temporäre Differenzen der französischen Konzerngesellschaften mit einem Steuersatz von 35,43 % ermittelt. Die Effekte aus der Steuersatzreduzierung für die zum Jahresende 2001 und 2000 bestehenden aktiven und passiven latenten Steuern sind in der nachfolgenden Überleitung wiedergegeben.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung von einem zu erwartenden Einkommensteueraufwand bei Anwendung des niederländischen Ertragsteuersatz von 35 % (in 1999: des französischen Körperschaftsteuersatz von 40 %), zum ausgewiesenen Steueraufwand (2000 und 1999: Steuerertrag). Die Überleitungspositionen stellen nicht zu versteuernde Gewinne bzw. nicht abzugsfähige Aufwendungen aus permanenten Differenzen zwischen dem zu versteuernden Einkommen nach Landesrecht und dem Jahresabschluss nach IAS dar:

	31. Dezember		
	2001	2000	1999
	(in Mio. €)		
Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	2.001	(1.144)	(974)
% Ertragsteuersatz.....	35 %	35 %	40 %
Erwarteter Steuerertrag (-aufwand).....	(700)	400	390
Auswirkung gesetzliche Steuersatzänderung.....	(1)	88	(20)
Steuereffekt abweichender ausländischer Steuersätze.....	(4)	15	0
Einmaliger buchtechnischer Gewinn.....	936	—	—
Abschreibung Goodwill.....	(588)	(123)	(47)
Abschreibung aktive latente Steuern	(264)	(133)	27
Steuervergünstigungen für F&E-Aufwendungen.....	48	25	0
Sonstige	(73)	(8)	2
Ausgewiesener Steuerertrag (-aufwand).....	(646)	264	352

Die Position „Sonstige“ (Mio. € -73) enthält im Jahr 2001 nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Beteiligungen.

Latente Steuern spiegeln temporäre Bewertungsdifferenzen von bestimmten Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten, aufgrund eines unterschiedlichen Wertansatzes nach Steuerrecht und IAS wider. Zukünftige steuerliche Auswirkungen aus operativen Verlusten und vortragsfähigen Steuervergünstigungen werden ebenfalls bei der Berechnung der latenten Steuern berücksichtigt. Latente Steuern wurden für folgende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten gebildet.

	31. Dezember	
	2001	2000
	(in Mio. €)	
Immaterielle Vermögensgegenstände.....	12	20
Finanzanlagen	—	12
Vorräte.....	379	193
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	174	203
Steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuervergünstigungen	613	343
Pensionsrückstellungen.....	498	473
Sonstige Rückstellungen.....	2.239	1.059
Verbindlichkeiten	585	743
Passive Rechnungsabgrenzungsposten.....	870	594
	<u>5.370</u>	<u>3.640</u>
Abschreibung auf aktive latente Steuern	(625)	(360)
Aktive latente Steuern.....	4.745	3.280
Sachanlagevermögen.....	1.046	975
Finanzanlagen	81	—
Forderungen.....	107	259
Sonstige	29	23
Passive latente Steuern	1.263	1.257
Latente Steuern (netto).....	<u>3.482</u>	<u>2.023</u>

Zum 31. Dezember 2001 wies der Konzern niederländische körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von Mio. € 62, ausländische vortragsfähige Steuervergünstigungen in Höhe von Mio. € 1.568 und ausländische

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

gewerbsteuerliche Verlustvorträge von Mio. € 726 aus. Die Höhe der auf aktive latente Steuern vorgenommenen Wertberichtigungen basiert auf einer Einschätzung des Managements über den Grad der Realisierbarkeit. Die heutige Einschätzung der Höhe der als realisierbar betrachteten aktiven latenten Steuern kann sich in Abhängigkeit von der zukünftigen Ertragslage des Konzerns ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Nach Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern gleicher Fälligkeit innerhalb einer steuerlichen Einheit stellen sich die aktiven und passiven latenten Steuern in die Konzernbilanz wie folgt dar:

	31. Dezember 2001		31. Dezember 2000	
	Summe	davon langfristig	Summe	davon langfristig
	(in Mio. €)			
Aktive latente Steuern.....	4.288	2.924	3.151	2.419
Passive latente Steuern	(806)	(689)	(1.128)	(691)
Aktive latente Steuern (netto).....	<u>3.482</u>	<u>2.235</u>	<u>2.023</u>	<u>1.728</u>

Die in 2001 direkt im Eigenkapital gebuchten latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

	2001
	(in Mio. €)
Erstmalige Anwendung IAS 39	222
Marktwerte in den Rücklagen:	
„Available-for-sale“ Wertpapiere.....	1
Cash-Flow-Hedges	606
Summe	<u>829</u>

KONZERNBILANZ

10. Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Goodwill. Ihre Bruttowerte, kumulierten Abschreibungen und Nettowerte haben sich wie folgt entwickelt:

Anschaffungs- oder Herstellungskosten

	Stand 1. Januar 2001	Wechselkurs- differenzen	Zugänge	Konsoli- dierungskreis- änderungen	Um- gliederungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2001
	(in Mio. €)						
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände.....	305	2	96	(3)	—	(22)	378
Goodwill	8.442	2	4.453	—	(389)	(245)	12.263
Summe	<u>8.747</u>	<u>4</u>	<u>4.549</u>	<u>(3)</u>	<u>(389)</u>	<u>(267)</u>	<u>12.641</u>

Abschreibungen

	Stand 1. Januar 2001	Wechselkurs- differenzen	Planmäßige Abschreibungen	Konsoli- dierungskreis- änderungen	Außer- planmäßige Abschreibungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2001
	(in Mio. €)						
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände.....	(189)	(1)	(61)	3	—	16	(232)
Goodwill	(393)	(1)	(676)	—	(790)	39	(1.821)
Summe	<u>(582)</u>	<u>(2)</u>	<u>(737)</u>	<u>3</u>	<u>(790)</u>	<u>55</u>	<u>(2.053)</u>

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Buchwerte

	Stand 1. Januar 2001	Stand 31. Dez. 2001
	(in Mio. €)	
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	116	146
Goodwill	<u>8.049</u>	<u>10.442</u>
Summe	<u>8.165</u>	<u>10.588</u>

Der Goodwill hat sich im wesentlichen aufgrund des Erwerbs von Airbus UK und 20 % der Anteile an Airbus GIE erhöht.

Die Umgliederungen von Goodwill in Höhe von Mio. € -389 resultieren mit Mio. € -516 aus der Umgliederung der Nortel Joint Ventures in die Finanzanlagen. Gegenläufig wirken Mio. € 127 aus der Umgliederung von übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen (s. Anmerkung 14). Im Zuge der Gründung von MBDA wurden Mio. € 209, die bei der Aerospatial Matra Transaktion als Goodwill berücksichtigt wurden, in die Berechnung des einmaligen buchtechnischen Gewinns einbezogen. Sie sind in den Abgängen enthalten.

Verluste aus Wertminderungen

Aufgrund der Terroranschläge des 11. September 2001 wurde ein Werthaltigkeitstest des auf die Division Airbus entfallenden Goodwills durchgeführt. Der erzielbare Betrag der Division Airbus, die als eigenständige Geschäftseinheit angesehen werden muss, übersteigt deren Buchwert. Daher besteht kein Wertberichtigungsbedarf des Goodwills.

Weitere Werthaltigkeitstests wurden für die Divisions Raumfahrt und Verteidigung und zivile Systeme durchgeführt. Auf Basis des aktuellen Planungen hat der Konzern Werthaltigkeitstests vorgenommen, die zu folgenden Wertminderungen geführt haben:

- Division Raumfahrt: Der Goodwill für Astrium musste um Mio. € 210 wertberichtigt werden.
- Division Verteidigung und zivile Systeme: Wertberichtigungen des Goodwills für das Geschäftsfeld Verteidigungselektronik (S&DE) über Mio. € 240, für LFK über Mio. € 170 und für Matra Datavision über Mio. € 170 mussten vorgenommen werden.

Die Werthaltigkeitstests wurden unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode durchgeführt.

Sachanlagen

Die Bruttowerte, kumulierten Abschreibungen und Nettowerte der Sachanlagen haben sich wie folgt entwickelt:

Anschaffungs- oder Herstellungskosten

	Stand 1. Januar 2001	Zugänge	Konsolidierungskreis- änderungen und Wechselkursdifferenzen	Umgliederungen	Abgänge	Stand 31. Dez. 2001
	(in Mio. €)					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.523	205	109	106	(67)	3.876
Technische Anlagen und Maschinen.....	3.295	270	770	255	(78)	4.512
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ..	5.279	923	1.176	30	(189)	7.219
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau.....	<u>443</u>	<u>701</u>	<u>111</u>	<u>(342)</u>	<u>(101)</u>	<u>812</u>
Summe	<u>12.540</u>	<u>2.099</u>	<u>2.166</u>	<u>49</u>	<u>(435)</u>	<u>16.419</u>

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Abschreibungen

	Stand 1. Januar 2001	Wertberichtigungen	Konsolidierungskreis- änderungen und Wechselkursdifferenzen (in Mio. €)	Umgliederungen	Abgänge	Stand 31. Dez. 2001
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	(1.038)	(183)	(32)	(17)	3	(1.267)
Technische Anlagen und Maschinen	(1.875)	(477)	10	21	62	(2.259)
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	(1.496)	(840)	(365)	(188)	56	(2.833)
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau	(11)	(1)	—	2	—	(10)
Summe	<u>(4.420)</u>	<u>(1.501)</u>	<u>(387)</u>	<u>(182)</u>	<u>121</u>	<u>(6.369)</u>

Buchwerte

	Stand 1. Januar 2001	Stand 31. Dez. 2001
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.485	2.609
Technische Anlagen und Maschinen	<u>1.420</u>	<u>2.253</u>
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	<u>3.783</u>	<u>4.386</u>
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau	<u>432</u>	<u>802</u>
Summe	<u>8.120</u>	<u>10.050</u>

Die Umgliederungen in den „Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ von Mio. € 188 enthalten mit Mio. € 169 die aktivische Absetzung von Rückstellungen für finanzielle Risiken aus Leasing-Flugzeugen.

Die Zugänge im Sachanlagevermögen betreffen zum Großteil Flugzeuge aus Operating-Lease-Geschäften der Divisions Airbus und Luftfahrt, sowie Zugänge von Produktionseinrichtungen. Die Änderungen im Konsolidierungskreis beziehen sich hauptsächlich auf die erstmalige Konsolidierung von Airbus UK sowie 20 % der Anteile an Airbus GIE.

Flugzeuge aus Leasinggeschäften, die als Operating Leases klassifiziert sind, werden unter der Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ ausgewiesen. Ihre Buchwerte belaufen sich auf Mio. € 3.206 zum 31. Dezember 2001 und Mio. € 2.816 zum 31. Dezember 2000, darin enthalten sind kumulierte Abschreibung von Mio. € 1.384 in 2001 bzw. Mio. € 610 in 2000. Die Abschreibung in 2001 führte zu einem Aufwand von Mio. € 419 (2000: Mio. € 177). Die als Operating Leases klassifizierten Flugzeuge beinhalten mit Mio. € 1.912 Flugzeuge, die aufgrund von wesentlichen Wertgarantien als Vermögensgegenstände bilanziert werden und mit Mio. € 1.294 sonstige Flugzeuge.

Unter den Sachanlagen werden auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen ausgewiesen, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrundeliegenden Leasing-Verträge („Finance Leases“) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Ihre Nettowerte belaufen sich zum 31. Dezember 2001 auf Mio. € 169 (zum 31. Dezember 2000 Mio. € 195), die kumulierte Abschreibung beträgt Mio. € 273.

Die zukünftigen Zahlungen von Kunden aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen, die in den Umsatzerlösen auszuweisen sind, belaufen sich zum 31. Dezember 2001 auf:

2002	Mio. € 195
2003	Mio. € 193
2004	Mio. € 191
2005	Mio. € 189
2006	Mio. € 178
danach	Mio. € 443

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

11. Finanzanlagen

Die Finanzanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2001	31. Dezember 2000
	(in Mio. €)	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.252	1.318
Übrige Beteiligungen	766	422
Sonstige Finanzanlagen	<u>2.708</u>	<u>2.869</u>
Summe	<u>4.726</u>	<u>4.609</u>

Die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen betreffen im Jahr 2001 die 45,96 %-ige Beteiligung an Dassault Aviation (2000: 45,76 %) in Höhe von Mio. € 1.252 (2000: Mio. € 1.164). Eine Aufstellung der Beteiligungen an assoziierten Unternehmen ist der Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ zu entnehmen. Alle wesentlichen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen werden at equity bilanziert.

Die übrigen Beteiligungen bestehen aus dem 42 %-igen Anteil an Nortel Networks Germany (Mio. € 156) und der 45 %-igen Beteiligung an Matra Nortel Communications von Mio. € 119. Zum 31. Dezember 2000 wurden diese Beteiligungen mit Mio. € 55 bzw. Mio. € 70 at equity bilanziert. Der Anstieg im Jahr 2001 resultiert vor allem aus der Zuordnung des zugehörigen Goodwill zu den Beteiligungsbuchwerten. Die sonstigen Finanzanlagen beinhalten Darlehen an Kunden von Mio. € 949 und Forderungen aus der Finanzierung von Flugzeugen von Mio. € 514. Die sonstigen Finanzanlagen beinhalten außerdem Sicherheitseinbehalte von Mio. € 1.044 und andere Darlehen z. B. an Mitarbeiter (Mio. € 201).

Zusammensetzung der Finanzanlagen aus Finance-Lease-Geschäften:

	31. Dezember 2001
	(in Mio. €)
Mindestleasingzahlungen	1.022
Unrealisierte Finanzerträge	(222)
Wertberichtigungen	<u>(286)</u>
Summe	<u>514</u>

Die zukünftig zu erwartenden Mindestleasingzahlungen sowie die Bruttogesamtinvestition aus Finance-Lease-Geschäften ergeben sich wie folgt:

2002	Mio. € 128
2003	Mio. € 117
2004	Mio. € 121
2005	Mio. € 92
2006	Mio. € 90
danach	Mio. € 474

EADS N.V.**Konzernanhang — geprüft****12. Vorräte**

	<u>31. Dezember</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(in Mio. €)	
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe.....	929	749
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6.590	5.045
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	3.314	2.027
Geleistete Anzahlungen	1.230	1.125
	12.063	8.946
Erhaltene Anzahlungen.....	<u>(9.594)</u>	<u>(6.865)</u>
	<u>2.469</u>	<u>2.081</u>

13. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	<u>31. Dezember</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(in Mio. €)	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	5.572	4.494
Wertberichtigungen	<u>(389)</u>	<u>(376)</u>
	<u>5.183</u>	<u>4.118</u>

Von den gesamten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2001 Mio. € 155 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

14. Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In den übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen sind die an die Deutsche Bundesregierung geleisteten Abgeltungszahlungen von rückzahlbaren Zuschüssen mit einem Betrag von Mio. € 454 (2000: Mio. € 771) aktiviert. Diese werden entsprechend der Auslieferungskadenz für die betreffenden Flugzeugprogramme ergebniswirksam abgeschrieben. Aufgrund von zusätzlichen Erkenntnissen nach dem Erwerbzeitpunkt 1. Juli 2000, die sich aus einer Bewertungsstudie für das Airbus Long Range Programm ergaben, wurde ein Teil des Betrags als Goodwill klassifiziert. Die Anpassung des Zeitwertes im Vergleich zur ursprünglichen Bilanzierung beläuft sich auf eine Verminderung der sonstigen Vermögensgegenstände um Mio. € 206 zu dem Zeitpunkt als Dasa im Zuge der Gründung der EADS von ASM erworben wurde. Die passiven latenten Steuern wurden entsprechend um Mio. € 79 reduziert, der Goodwill erhöhte sich um Mio. € 127.

Ferner enthalten die übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von Mio. € 189 (2000: Mio. € 183) sowie Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, von Mio. € 352 (2000: Mio. € 398) (nach Abzug von Wertberichtigungen: 2001: Mio. € -112 und 2000: Mio. € -25).

Zum 31. Dezember 2001 weisen übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände von Mio. € 1.023 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (2000: Mio. € 681).

15. Wertpapiere

Der Wertpapierbestand von Mio. € 5.341 (2000: Mio. € 4.682) umfasst im Wesentlichen „Available-for-sale“-Wertpapiere in Höhe von Mio. € 5.317 (2000: Mio. € 4.655).

16. Eigenkapital

Zum 31. Dezember 2001 ist das gezeichnete Kapital des Konzerns in 809.175.561 Stammaktien eingeteilt (2000: 807.157.667). Das genehmigte Kapital besteht aus 3.000.000.000 Aktien. Der Nennwert der Aktien beträgt € 1,00.

EADS N.V.**Konzernanhang — geprüft**

Im Zuge eines Angebots an die Mitarbeiter zum Kauf von Aktien in 2001 — Employee Stock Ownership Plan (ESOP) — (vgl. Anmerkung 24), hat EADS 2.017.894 Aktien mit einem Nennwert von € 1,00 ausgegeben, die somit ein Stammkapital von € 2.017.894 darstellen.

Wie von der Hauptversammlung am 10. Mai 2001 genehmigt, hat das Board of Directors des Konzerns am 12. Juli 2001 und am 18. September 2001 beschlossen, ein Programm zum Rückkauf eigener Aktien zu starten. Die CEOs wurden daher vom Board of Directors gebeten, einen Plan zum Rückkauf von 10.500.000 Aktien auszuarbeiten. Im Jahr 2001 hat der Konzern noch keine Aktien zurückgekauft.

Des weiteren hat die Hauptversammlung am 10. Mai 2001 eine Bardividende für das Geschäftsjahr 2000 von € 0,50 je Aktie beschlossen. Diese kam am 27. Juni 2001 zur Auszahlung.

Die Eigenkapitalentwicklung ist im Konzernabschluss unter „Entwicklung des Konzerneigenkapitals“ dargestellt.

17. Rückstellungen

	<u>31. Dezember</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(in Mio. €)	
Rückstellungen für Pensionen (vgl. Anmerkung 17 a) und ähnliche Verpflichtungen	3.176	2.986
Sonstige Rückstellungen (vgl. Anmerkung 17 b)	8.742	5.698
	<u>11.918</u>	<u>8.684</u>

Mio. € 3.128 (2000: Mio. € 2.836) der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und Mio. € 4.460 (2000: Mio. € 2.894) der sonstigen Rückstellungen weisen eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

a) Pensionsverpflichtungen

Konzern-Mitarbeiter erhalten nach Eintritt in den Ruhestand Pensionszahlungen entsprechend den bestehenden Pensionszusagen. Deren Inhalt richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und Gepflogenheiten derjenigen Länder (v.a. Frankreich und Deutschland), in denen der Konzern tätig ist. Dabei erfolgen in Frankreich die Pensionszahlungen entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen auf Basis der Beschäftigungszeit und in Deutschland entsprechend der Höhe des Gehalts und der Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen.

Die folgende Aufstellung zeigt die Zusammensetzung der Pensionsverpflichtungen des Konzerns.

	<u>31. Dezember</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(in Mio. €)	
Veränderung des Anwartschaftsbarwerts:		
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	3.512	589
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	84	55
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	220	114
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	(8)	2
Versicherungsmathematische (Gewinne) Verluste	191	(10)
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	12	2.845
Pensionszahlungen	<u>(131)</u>	<u>(83)</u>
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	<u>3.880</u>	<u>3.512</u>

Der Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres stellt, vor Abzug von Fondsvermögen, den Barwert der erwarteten künftig zu leistenden Zahlungen dar, mit denen die Verpflichtungen an Arbeitnehmern für erbrachte Leistungen in der laufenden und früheren Perioden beglichen werden.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Veränderungen des Fondsvermögens:

Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	682	0
Tatsächliche Erträge des Fondsvermögens	(70)	29
Zuwendungen.....	1	19
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	0	653
Pensionszahlungen	<u>(42)</u>	<u>(19)</u>
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres.....	<u>571</u>	<u>682</u>

Der Zeitwert des Fondsvermögens am Ende des Berichtsjahres beinhaltet Vermögensgegenstände, die von langfristigen Pensionsfonds gehalten werden, die einzig zur Zahlung bzw. Ausstattung von Pensionen bestehen.

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus bis zu dem in der Bilanz ausgewiesenen Ansatz der Pensionsrückstellungen dargestellt:

	31. Dezember	
	2001	2000
	(in Mio. €)	
Finanzierungsstatus ¹⁾	3.309	2.830
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische (Gewinne) Verluste.....	<u>(158)</u>	<u>129</u>
Pensionsrückstellungen.....	<u>3.151</u>	<u>2.959</u>

1) Differenzbetrag zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Die Pensionsrückstellungen geben die Verpflichtungen aus Anwartschaftsbarwerten wider und sind Bestandteil der Position „Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Sie beinhalten den Finanzierungsstatus, angepasst um versicherungsmathematische Gewinne/Verluste, die nicht bilanziert werden müssen, da sie die entsprechenden Kriterien nicht erfüllen. Der Unterschied zwischen den Pensionsrückstellungen (Mio. € 3.151; 2000: Mio. € 2.959) und dem Gesamtbetrag der „Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“ (Mio. € 3.176; 2000: Mio. € 2.986) ist im Wesentlichen durch zusätzliche Verpflichtungen für künftige Ausgleichszahlungen begründet, die im Jahr ihres Entstehens nicht Bestandteil der Pensionsrückstellungen sind.

In den Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31. Dezember	2001	2000
	%	%
Abzinsungsfaktor	5.0-6.0	5.0-6.5
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	3.0-3.5	1.5-3.0
Inflationsrate.....	2.0	2.0-2.5

Der in den Pensionsgutachten der deutschen Konzerngesellschaften angesetzte Abzinsungsfaktor ist von 6,5 % auf 6,0 % zurückgegangen.

Die Netto-Pensionsaufwendungen (wie im Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden enthalten) setzen sich wie folgt zusammen:

	2001	2000
	(in Mio. €)	
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche.....	84	55
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	220	114
Erwartete Erträge des Fondsvermögens.....	(47)	(25)
Netto-Pensionsaufwendungen	257	144

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

b) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Zum	
	31. Dezember	
	2001	2000
	(in Mio. €)	
Flugzeugfinanzierungsrisiken	1.498	981
Nachlaufkosten	820	918
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	450	338
Gewährleistungen	198	263
Finanzinstrumente	3.673	1.140
Übrige sonstige Rückstellungen	2.103	2.058
	<u>8.742</u>	<u>5.698</u>

Der Anstieg der Rückstellung für Flugzeugfinanzierungsrisiken ist hauptsächlich begründet in der erstmalig 100 %-igen Konsolidierung von Airbus und der Anpassung der Netto-Risikoposition. Der Anstieg der Rückstellung für Finanzinstrumente ist auf die erstmalige Anwendung von IAS 39, den größeren Umfang des zu sichernden Portfolios und einen stärkeren US Dollar gegenüber dem Euro und dem britischen Pfund zurückzuführen.

<u>Entwicklung der Rückstellungen in Mio. €</u>	<u>Summe</u>
Stand 31.12.2000	5.698
Konsolidierungskreisänderungen	591
Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten	1.695
Umbuchung von den aktiven und passiven Rechnungsabgrenzungsposten in die Rückstellungen für Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten	607
Zuführung/Verbrauch	151
Stand 31.12.2001	<u>8.742</u>

18. Finanzverbindlichkeiten

	31. Dezember	
	2001	2000
	(in Mio. €)	
Anleihen	426	270
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	286	379
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	90	52
Darlehen	106	97
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	110	75
Sonstige	444	130
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (Restlaufzeit weniger als ein Jahr)	<u>1.462</u>	<u>1.003</u>
Anleihen	195	599
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.541	1.447
davon mit Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 1.162 (2000: 1.031)		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	18	0
davon mit Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 9 (2000: 0)		
Darlehen	1.648	1.169
davon mit Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 1.217 (2000: 713)		
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	1.636	1.561
davon mit Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 1.094 (2000: 1.150)		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	<u>5.038</u>	<u>4.776</u>
	<u>6.500</u>	<u>5.779</u>

EADS N.V.**Konzernanhang — geprüft**

Der Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um Mio. € 721 auf Mio. € 6.500 resultiert aus der erstmaligen Konsolidierung von Airbus UK sowie 20 % an Airbus GIE. In der Position „Sonstige“ sind Finanzverbindlichkeiten gegenüber Joint Venture Partnern enthalten.

Die Finanzverbindlichkeiten werden in den nächsten 5 Jahren und danach wie folgt fällig:

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>danach</u>
	(in Mio. €)					
Finanzverbindlichkeiten	1.462	497	319	313	427	3.482

19. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige Verbindlichkeiten

	<u>Zum 31. Dezember</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(in Mio. €)	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.466	4.268
Übrige Verbindlichkeiten	<u>10.631</u>	<u>8.200</u>
	<u>16.097</u>	<u>12.468</u>

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2001 Mio. € 173 (2000: Mio. € 202) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf. In den übrigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten von Mio. € 2.024 (2000: Mio. € 1.136) mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren enthalten.

Zum 31. Dezember 2001 setzen sich die übrigen Verbindlichkeiten vor allem aus erhaltenen Anzahlungen von Mio. € 4.509 (2000: Mio. € 3.811) und aus von europäischen Regierungen gewährten rückzahlbaren Zuschüssen von Mio. € 3.469 (2000: Mio. € 2.088) zusammen. Darüber hinaus enthalten sie weitere Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Parteien (i. S. d. IAS 24) von Mio. € 68 (2000: Mio. € 103) und verbundenen Unternehmen von Mio. € 85 (2000: Mio. € 39). Der Anstieg der von europäischen Regierungen gewährten rückzahlbaren Zuschüsse ist im Wesentlichen auf die erstmalige Konsolidierung von Airbus UK zurückzuführen.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN**20. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche**

Gegen Konzernunternehmen sind verschiedene Prozesse, behördliche Untersuchungen und Verfahren sowie andere Ansprüche anhängig oder könnten in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden. Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen, der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass für den EADS-Konzern aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, welche die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. Der Begriff „nicht auszuschließen“ ist in diesem Zusammenhang derart gemeint, dass die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines zukünftigen Ereignisses mehr als unwahrscheinlich, jedoch geringer als wahrscheinlich ist. Obwohl der Ausgang solcher Fälle in der Berichtsperiode der Rückstellungsanpassung einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der EADS haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung von EADS keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

21. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

In Verbindung mit ihren Airbus- und ATR-Aktivitäten haftet EADS am 31. Dezember 2001 aus Kreditbürgschaften und ist beteiligt an der Finanzierung von Forderungen im Rahmen von bestimmten Kundenfinanzierungsprogrammen. Solche Kundenfinanzierungen werden durch Airbus und ATR in der Regel durch Zugriffsrechte auf die finanzierten Flugzeuge abgesichert, deren Marktwert nach Einschätzung von EADS eventuelle Verluste aus solchen Verpflichtungen abdecken würde. Um jegliche mögliche ungedeckte Differenzen zwischen den eingegangenen Finanzierungsverpflichtungen und den Marktwerten der finanzierten Flugzeuge zu decken, wurden Rückstellungen gebildet. Darüber hinaus ist der Konzern Verpflichtungen zur Finanzierung von bestellten und optierten, jedoch noch nicht ausgelieferten Flugzeuge eingegangen. Das Risiko, dass derartige Verpflichtungen zum Tragen kommen, wird als gering angesehen. Erst mit Beginn der Finanzierungslaufzeit bei Auslieferung des Flugzeugs wird die Verpflichtung entsprechend berücksichtigt.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Für Verpflichtungen aus Kundenfinanzierung, die Airbus vor dem 1. Januar 2001 eingegangen ist, haften bestimmte EADS- und BAE SYSTEMS-Konzerngesellschaften gesamtschuldnerisch, falls Airbus, trotz der zugrundeliegenden Sicherheiten, nicht in der Lage sein sollte, seinen Verpflichtungen nachzukommen. Für Verpflichtungen, die nach dem 1. Januar 2001 eingegangen wurden, beschränkt sich die Haftung der EADS auf den Status als Gesellschafter der Airbus S.A.S. Betreffend ATR haftet jeder Konsortialpartner gesamtschuldnerisch und unbeschränkt gegenüber Dritten. Im Innenverhältnis beschränkt sich die Haftung auf den jeweiligen Anteil eines Partners.

Weitere Haftungsverhältnisse (Mio. € 245; 2000: Mio. € 299) ergeben sich im wesentlichen aus Patronatserklärungen, vertraglich vereinbarten Gewährleistungsverpflichtungen und Vertragserfüllungsgarantien.

Darüber hinaus ist EADS gegenüber einigen europäischen Regierungen sowie anderen Kunden Durchführungsverpflichtungen im Zusammenhang mit Bestellungen eingegangen.

Verpflichtungen aus Operating Leases

Zukünftige nominale Aufwendungen aus Miet- und Leasingverträgen sowie Mieterträge aus Untervermietung mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr bestehen am 31. Dezember 2001 in Höhe von:

	<u>Operating leases</u> (in Mio. €)
2002	416
2003	400
2004	416
2005	391
2006	395
Danach	2.866

Die Gesamtsumme der zukünftigen Verpflichtungen von Mio. € 4.884 beinhaltet Verpflichtungen aus Flugzeugleasing von Mio. € 4.045 sowie aus Beschaffungsvorgängen (z. B. Leasing von Gebäuden oder Fahrzeugen) von Mio. € 839. Die Verpflichtungen aus Flugzeugleasing resultieren aus Flugzeug Head-Leases und sind üblicherweise durch korrespondierende Erträge aus Sub-Leases an Kunden gedeckt. Ein Großteil dieser Verpflichtungen (M € 2.073) bezieht sich auf Transaktionen die an Dritte weiterveräußert wurden, welche die Haftung für Zahlungen daraus übernehmen. Der Nominalwert zukünftiger Verpflichtungen aus Flugzeugleasing für die EADS das Risiko trägt beläuft sich auf Mio. € 1.972 (beinhaltet Airbus zu 100 % und ATR zu 50 %). EADS bestimmt das Risikopotential aus solchen Operating Leases durch Ermittlung des Barwertes der entsprechenden Zahlungsströme.

22. Finanzinstrumente

a) Finanzielles Risikomanagement

Aufgrund ihrer Aktivitäten ist EADS einer Reihe finanzieller Risiken ausgesetzt, insbesondere zu nennen sind Wechselkurs- und Zinsrisiken, wie unten näher erläutert. Das Management solcher finanziellen Risiken wird bei EADS von einer zentralen Treasury Abteilung, entsprechend der vom Board of Directors beschlossenen Grundsätze ausgeführt. Die Identifizierung, Bewertung und Sicherung der finanziellen Risiken liegt in der Verantwortung der operativen Gesellschaften.

Wechselkursrisiko — Die Umsatzerlöse der EADS werden vorwiegend in US-Dollar erzielt, wohingegen ein wesentlicher Teil der Kosten in Euro anfällt. Folglich wird in dem Maße, in dem die EADS keine Finanzinstrumente zur Absicherung ihrer Fremdwährungsposition für die Zeit zwischen der Beauftragung des Kunden und der Auslieferung einsetzt, der Gewinn durch Kursänderungen des Dollars zum Euro beeinflusst. Da EADS beabsichtigt, Gewinne nur aus dem operativen Geschäft und nicht aus Spekulationen auf Währungskursänderungen zu erzielen, werden Kurssicherungsstrategien eingesetzt, um den Einfluss von Wechselkursschwankungen auf diese Gewinne zu steuern und zu minimieren. Die Währungsposition bei Gründung der EADS setzte sich aus den bestehenden Portfolios an Sicherungsgeschäften von ASM, Dasa und Casa zusammen.

EADS verwaltet ein langfristiges Kurssicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, mit dem künftige US-Dollar-Umsätze, die hauptsächlich aus dem Airbus-Geschäft stammen, gesichert werden. Zur Absi-

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

cherung ihrer US-Dollar Fremdwährungsposition hat die EADS einen Teil ihrer Grundgeschäfte als gesicherte Geschäfte eingeordnet. In erster Linie werden Devisentermin- und Optionsgeschäfte als Sicherungsinstrumente eingesetzt. Zum 31. Dezember 2001 werden Währungsrisiken abgesehen von unbedingten Termingeschäften hauptsächlich mit synthetischen Termingeschäften gesichert. Dabei handelt es sich um eine Kombination von Käufen von US-Dollar Put-Optionen und Verkäufen von US-Dollar Call-Optionen, mit gleichen Nominalwerten und Fälligkeiten.

EADS verfolgt die Absicht, den größten Teil ihrer Risikoposition auf Basis des bindenden Auftragsbestands zu sichern, aber mit einem im Zeitablauf abnehmenden Sicherheitsanteil. EADS sichert zwischen 50 % und 100 % der US-Dollar Umsätze für das Folgejahr bis zum Jahr 2008. Der Sicherheitsanteil kann angepasst werden, um makroökonomischen Entwicklungen, die Wechselkurse und Zinssätze beeinflussen, so weit als möglich Rechnung zu tragen.

Zinsrisiko — EADS verwendet mehrere Arten von Finanzinstrumenten, um das Zinsrisiko zu steuern und somit Zinsaufwendungen zu minimieren sowie ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen fest und variabel verzinslichen Schuldtiteln zu erreichen.

Sicherungsinstrumente, die zur Sicherung von Verbindlichkeiten eingesetzt werden, haben maximal die gleichen Nominalwerte und gleichen Fälligkeiten wie das gesicherte Grundgeschäft. Davon ausgenommen sind einige wenige Positionen mit positiven Marktwertänderungen von geringem Umfang. Im allgemeinen investiert EADS zur weiteren Minimierung von Zinsrisiken aus ihrem Zahlungsmittel und Wertpapierportfolio nur in kurzfristige und/oder solche Instrumente, die sich auf einen floatenden Zinsindex beziehen.

Liquiditätsrisiko — Die Geschäftspolitik des Konzerns ist es, einen ausreichenden Bestand an Zahlungsmitteln zu halten bzw. eine angemessenen Finanzierung durch die Bereitstellungen von Kreditlinien sicherzustellen, um zukünftigen Verpflichtungen nachkommen zu können. Jeglicher darüber hinausgehender Zahlungsmittelbestand wird in nicht-spekulative Finanzinstrumente investiert; hauptsächlich sind dies börsennotierte Aktien, die aktiv gehandelt werden.

b) Nominalwerte und Kreditrisiko

Die nachfolgend aufgeführten Kontraktvolumina bzw. die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten stellen nicht immer Beträge dar, die von den Kontrahenten ausgetauscht werden und spiegeln daher nicht zwingend das Risiko wider, dem EADS durch ihre Verwendung ausgesetzt ist.

Die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach erwarteter Fälligkeit, belaufen sich auf:

	Restlaufzeit			2001	2000
	bis zu als 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre		
	(in Mio. €)				
Währungssicherungskontrakte Devisentermingeschäfte,					
netto	6.160	19.094	4.800	30.054	16.705
Kauf von Put Optionen, netto	3.290	1.507	0	4.797	4.807
Verkauf von Call Optionen, netto	4.184	1.507	0	5.691	9.236
Zinssicherungskontrakte					
Zins-Swaps.....	287	715	0	1.002	963
Zinsobergrenze („Caps“) — gekauft	16	45	0	61	144
Zinsuntergrenze („Floors“) — verkauft.....	16	45	0	61	69

EADS ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch Nichterfüllung von vertraglichen Vereinbarungen aus Finanzinstrumenten seitens der Kontrahenten besteht. EADS hat allerdings ein Kreditliniensystem eingeführt, bei dem jeder zugelassene Kontrahent (ausgewählt unter internationalen Finanzinstituten) eine Höchstgrenze für offene Markttransaktionen erhält. Die Höchstgrenzen werden nach den Ratings, die von angesehenen Rating-Agenturen durchgeführt werden, nach der Eigenkapitalausstattung und der Gewinnsituation jedes Kontrahenten bemessen. Der Grad der Ausnutzung der jeweiligen Kreditlinien wird regelmäßig überwacht. Aufgrund der Qualität der ausgewählten Kontrahenten wird das Kreditrisiko hinsichtlich der Finanzinstrumente für angemessen gehalten.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

c) Marktwerte von Finanzinstrumenten

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer anderen Partei übernehmen würde. Die Marktwerte wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Bewertungsmethoden bestimmt. Angesichts variierender Einflussfaktoren sowie des Umfangs an Finanzinstrumenten können die hier aufgeführten Werte von den derzeit am Markt zu realisierenden Werten abweichen.

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente des EADS Konzerns stellen sich wie folgt dar:

	<u>Zum 31. Dezember 2001</u>		<u>Zum 31. Dezember 2000</u>	
	<u>Buchwert</u>	<u>Marktwert</u>	<u>Buchwert</u>	<u>Marktwert</u>
	(in Mio. €)			
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	4.726	4.726	4.609	4.609
Wertpapiere.....	5.341	5.341	4.682	4.682
Zahlungsmittel	2.629	2.692	3.240	3.240
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	6.500	6.500	5.779	5.779
Derivative Finanzinstrumente				
Währungssicherungskontrakte mit positiven Marktwerten	54	54	0	80
Währungssicherungskontrakte mit negativen Marktwerten	(3.673)	(3.673)	(1.746)	(2.432)
Zinssicherungskontrakte mit positiven Marktwerten	38	38	0	0
Zinssicherungskontrakte mit negativen Marktwerten.....	(29)	(29)	0	0

Die zum 31.12.2001 entstandenen Verluste und Gewinne aus der Marktbewertung von offenen Währungskontrakten zur Sicherung zukünftiger Umsätze in Fremdwährung werden vom „Accumulated Other Comprehensive Income“ in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen, sobald die zugrundeliegende Transaktion realisiert wird; dies ist zu verschiedenen Zeitpunkten zwischen dem Bilanzstichtag und den folgenden sieben Jahren der Fall.

Finanzanlagen und Finanzverbindlichkeiten — Marktwerte basieren auf Schätzungen, wobei verschiedenartige Bewertungstechniken angewandt werden, wie etwa der Barwert künftiger Cash Flows. Die angewandten Methoden und Prämissen zur Offenlegung hier aufgeführter Daten sind jedoch naturgemäß subjektiv und unterliegen diversen Beschränkungen, wie zum Beispiel:

- bei den hier aufgeführten Marktwerten werden künftige Zinssatz- und Währungskursschwankungen nicht berücksichtigt.
- die zum 31. Dezember 2001 und 2000 zugrunde gelegten Schätzwerte sind nicht unbedingt ein Indikator für die Beträge, die bei künftiger Veräußerung/Einlösung der Finanzinstrumente erzielt würden.

Die folgenden Methoden wurden angewandt:

Kurzfristige Mittelanlage, Zahlungsmittel, kurzfristige Kredite, Lieferantenverbindlichkeiten — Die Buchwerte im Jahresabschluss stellen, aufgrund der relativ kurzen Zeitspanne zwischen Begründung und erwarteter Realisierung des Instruments, zuverlässige Schätzungen der Marktwerte dar.

Langfristige Verbindlichkeiten; kurzfristige Verbindlichkeiten — Lang- und kurzfristige Verbindlichkeiten werden nicht als „for trading“ gehaltene Schulden klassifiziert. Aus diesem Grund erfolgt keine Marktbewertung.

Wertpapiere — Der Marktwert der „available-for-sale“ Wertpapiere wurde auf Basis ihres notierten Marktpreises zum Bilanzstichtag geschätzt.

Währungs- und Zinssicherungskontrakte — Der Marktwert dieser Finanzinstrumente ist der geschätzte Betrag, den die Gesellschaft bezahlen müsste oder erhalten würde, wenn die Geschäfte am 31. Dezember 2001 bzw. 2000 glatt gestellt würden.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

d) Auswirkungen der Anwendung von IAS 39 auf das Eigenkapital und einzelne betroffene Bilanzpositionen

Seit 1. Januar 2001 wendet der Konzern IAS 39 an. In Übereinstimmung mit IAS 39 wurden die Jahresabschlüsse für Perioden vor Inkrafttreten des Standards nicht angepasst. Die Auswirkungen auf das „Accumulated Other Comprehensive Income“, einer eigenen Position innerhalb des Eigenkapitals, und auf die damit verbundenen Bilanzpositionen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen auf das „Accumulated Other Comprehensive Income“

	<u>Available-for-Sale- Wertpapiere</u>	<u>Sicherungs- geschäfte</u>	<u>Summe</u>
	(in Mio. €)		
Stand des „Other Comprehensive Income“ zum 31. Dezember 2000	84	—	84
Einführung von IAS 39 zum 1. Januar 2001:			
Gewinne/Verluste aus der Neubewertung zu Marktwerten	—	(606)	(606)
Latente Steuern	—	222	222
Stand zum 1. Januar 2001	—	(384)	(384)
Veränderungen bis zum 31. Dezember 2001			
Gewinne/Verluste aus der Veränderung des Marktwertes	(11)	(1.964)	(1.975)
Latente Steuern	1	720	721
	(10)	(1.244)	(1.254)
Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung	—	311	311
Latente Steuern	—	(114)	(114)
	—	197	197
Stand zum 31. Dezember 2001:			
Bruttowert der Gewinne und Verluste	73	(2.259)	(2.186)
Latente Steuern	1	828	829
	74	(1.431)	(1.357)
Anteile in Fremdbesitz	—	216	—
		(1.215)	

Der Betrag von Mio. € (1.215) bezieht sich auf Veränderungen im „Other Comprehensive Income“, die aus Sicherungsinstrumenten nach Abzug von Anteilen von Fremden resultieren und ist in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals aufgeführt. Darin enthalten sind Mio. € -337 aus der erstmaligen Anwendung von IAS 39 und M € -878 aus der Veränderung des Marktwertes von Sicherungsgeschäften im laufenden Geschäftsjahr. Der Betrag von Mio. € 74 ergibt sich aus dem Stand zum 31. Dezember 2000 sowie aus Veränderungen des Marktwertes von Mio. € -10, wie ebenfalls aus der Entwicklung des Konzerneigenkapitals ersichtlich.

Zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen auf einzelne betroffenen Bilanzpositionen zum 1. Januar 2001

	<u>Available-for-sale- Wertpapiere</u>	<u>Währungssiche- rungsgeschäfte</u>	<u>Zinssicherungs- geschäfte</u>	<u>Summe</u>
	(in Mio. €)			
Übriges Umlaufvermögen	—	80	—	80
Rückstellungen (Finanzverbindlichkeiten)	—	(686)	—	(686)
Zwischensumme	—	(606)	—	(606)
Latente Steuern	—	222	—	222
Gesamt nach latenten Steuern	—	(384)	—	(384)

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

23. Segmentberichterstattung

Der Konzern ist in 5 Divisions eingeteilt. Die Divisions generieren ihre Umsätze mit folgenden Produkten und Leistungen:

- *Airbus* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen.
- *Militärische Transportflugzeuge* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von leichten und mittelschweren militärischen Transport- und Spezialmissionsflugzeugen.
- *Luftfahrt* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern, militärischen Kampfflugzeugen und Trainern, Turboprop-Flugzeugen für die regionale Luftfahrt sowie leichten Verkehrsflugzeugen; Umrüstung und Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen.
- *Verteidigung und Zivile Systeme* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörpersystemen; von Verteidigungselektronik, militärischen und kommerziellen Telekommunikationslösungen sowie von Logistik, Schulungen, Tests, technischen und damit verbundenen Dienstleistungen.
- *Raumfahrt* — Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen; Bereitstellung von Trägerdiensten.

Die Umsätze werden den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugeordnet. Die Aktiva der Divisions werden nach dem Sitz der jeweiligen Einheit zugeordnet. Investitionen ergeben sich hauptsächlich aus dem Erwerb von Sachanlagevermögen und einem Anstieg des Leasingvermögens.

Informationen nach Divisions:

	<u>Airbus</u>	<u>Militärische Transport- flugzeuge</u>	<u>Luftfahrt</u>	<u>Verteidigung und Zivile Systeme</u>	<u>Raum- fahrt</u>	<u>Zentrale/ Eliminie- rungen</u>	<u>Konzern</u>
	(in Mio. €)						
2001							
Umsatzerlöse	20.549	547	5.065	3.345	2.439	(1.147)	30.798
Anteiliges Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen assozierten Unternehmen	(12)	0	0	(14)	(63)	111	22
EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten	1.655	1	308	(79)	(222)	31	1.694
Aktiva (einschließlich Goodwill).....	27.264	568	7.187	5.583	3.462	4.651	48.715
Buchwert der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	0	0	0	0	0	1.252	1.252
Verbindlichkeiten.....	25.532	365	5.869	3.545	2.601	367	38.279
Investitionen in Sachanlagen	1.433	63	281	159	99	161	2.196
Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen	1.625	21	278	1.147	331	158	3.560
Goodwill	7.089	0	1.005	1.464	736	148	10.442
2000							
Umsatzerlöse	11.398	249	4.254	2.463	2.183	(1.120)	19.427
Anteiliges Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen assozierten Unternehmen	0	0	0	45	(1)	48	92
EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten	1.173	(28)	238	(79)	64	(230)	1.138
Aktiva (einschließlich Goodwill).....	21.352	435	6.548	5.857	3.233	4.019	41.444
Buchwert der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	0	0	0	125	29	1.164	1.318
Verbindlichkeiten.....	19.094	269	5.176	2.983	1.951	1.500	30.973
Investitionen in Sachanlagen	378	35	247	78	94	47	879
Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen	474	12	176	199	153	107	1.121
Goodwill	3.310	0	1.056	2.675	915	93	8.049

Geschäfte zwischen Konzerneinheiten werden grundsätzlich zu Preisen vorgenommen, wie sie auch mit konzernfremden Dritten marktüblich sind und betreffen hauptsächlich die Divisions Luftfahrt und Airbus. Die Aktiva der Gruppe befinden sich überwiegend in der Europäischen Union.

Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung der EADS ist „EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten“. „Außerordentlich“ bezieht sich auf Aufwendungen und Erträge aus nicht wiederkehrenden

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Geschäftsvorfällen, wie z. B. Aufwendungen aus Abschreibungen der Stillen Reserven aus der Gründung der EADS, dem Airbus Unternehmenszusammenschluss oder der Gründung der MBDA, sowie Abschreibungen aufgrund von Werthaltigkeitstests. „EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten“ wird von EADS auch als Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung der Divisions herangezogen.

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	2.514	176
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK, MBDA	(2.794)	—
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	1.466	277
Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen)	260	92
Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen)	315	—
Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte)	275	483
Beteiligungsergebnis	(342)	110
EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten	1.694	1.138

Umsatzerlöse (nach Bestimmungsland)	Frankreich	Deutschland	Übrige				Übrige Länder	Konzern
			europäische Länder	Nord- amerika	Latein- amerika	Asien		
			(in Mio. €)					
2001	3.521	3.588	6.728	10.394	1.749	3.138	1.680	30.798

Die regionale Aufteilung der Umsatzerlöse im Jahr 2000 ergibt, dass die Umsätze hauptsächlich in Europa (Mio. € 10.275), davon Mio. € 2.778 in Deutschland und Mio. € 2.735 in Frankreich, erzielt wurden. Nordamerika trug Mio. € 5.339 und Lateinamerika Mio. € 798 zu den gesamten Umsatzerlösen bei.

24. Aktienorientierte Vergütung

Stock Option Plan

Das Board of Directors der EADS hat einem Stock Option Plan für die 11 Mitglieder des Executive Committee, sowie für das Senior Management des Konzerns zugestimmt. Stock Options zum Kauf von 8.524.250 EADS Aktien wurden am 12. Juli 2001 gewährt, davon 780.000 an die Mitglieder des Executive Committee. Etwa 1.600 Konzernmitarbeitern wurden Optionen gewährt, die erst nach Ablauf einer Sperrfrist ausgeübt werden können. Für 50 % der Optionen beträgt diese Frist zwei Jahre und vier Wochen vom Tag der Gewährung an, für die verbleibenden Optionen drei Jahre. Die Optionen verfallen zehn Jahre nach ihrer Gewährung.

Der Preis, zu dem die Optionen ausgeübt werden können beträgt € 24,66 und entspricht 110 % des Marktwertes der Aktien zum Zeitpunkt der Bewilligung. Die Optionen dürfen nicht im Zeitraum von drei Wochen vor der jährlichen Hauptversammlung oder der Bekanntgabe von Jahres-, Halbjahres- oder Quartalszahlen ausgeübt werden.

Folgende Tabelle fasst die Entwicklung der Stock Options zusammen:

	<u>Anzahl der Optionen</u>	
	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Bestand am 1. Januar	5.375.400	—
Gewährt	8.524.250	5.564.884
Ausgeübt	—	—
Verfallen	(597.825)	(189.484)
Bestand am 31. Dezember	<u>13.301.825</u>	<u>5.375.400</u>

Im Jahr 2001 ist kein Personalaufwand in Zusammenhang mit der Gewährung von Konzern Stock Options angefallen.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Mitarbeiteraktien (ESOP) 2001

Im Jahr 2001 wurden im Rahmen von ESOP 2001 berechtigten Mitarbeitern zuvor noch nicht emittierte Aktien zum Kauf angeboten. Pro Mitarbeiter konnten maximal 500 Aktien erworben werden. Allen Mitarbeitern wurden zwei Varianten zur Wahl angeboten. Der Zeichnungspreis bei Variante A betrug € 10,70, berechnet aus dem niedrigsten Marktwert an der Pariser Börse von € 11,70 am 12. Oktober 2001 (dem Tag, an dem das Board of Directors das Recht zum Kauf von Aktien im Rahmen von ESOP 2001 gewährte), abzüglich eines Mitarbeiternachlasses von € 1,00. Nach Variante B wurde der höhere Wert aus dem Zeichnungswert nach Variante A oder 80 % des durchschnittlichen Eröffnungspreises der EADS-Aktie an der Pariser Börse während den letzten 20 Handelstagen vor dem 12. Oktober 2001, angesetzt, was ebenfalls zu einem Preis von € 10,70 führte.

Während einer Sperrfrist von mindestens einem Jahr bei Variante A oder fünf Jahren bei Variante B ist es den Mitarbeitern untersagt, die Aktien zu verkaufen, sie sind jedoch zum Bezug aller Dividenden berechtigt sowie bei der Hauptversammlung voll stimmberechtigt. EADS hat für beide Varianten zusammen 2.017.894 Stammaktien mit einem Nennwert von € 1,00 verkauft. In Verbindung mit ESOP 2001 ist kein Personalaufwand entstanden.

25. Transaktionen mit nahe stehenden Parteien

Nahe stehende Parteien — Der Konzern hat in den Jahren 2001 und 2000 verschiedene Geschäfte mit verbundenen Unternehmen abgeschlossen und abgewickelt, die alle im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit „at arm's length“, d. h. zu üblichen Marktbedingungen, durchgeführt wurden. Die Geschäfte mit nahe stehenden Parteien betreffen u. a. den französischen Staat, DaimlerChrysler, Lagardère und SEPI (spanischer Staat). Mit Ausnahme der Geschäfte mit dem französischen Staat können die Geschäfte für den Konzern, sowohl einzeln als auch in Summe, als nicht wesentlich angesehen werden. Die Transaktionen mit dem französischen Staat betreffen hauptsächlich Umsätze der Divisions Luftfahrt, Verteidigung und Zivile Systeme sowie Raumfahrt.

Vergütung — Die Vergütung für directors sowie die Pensionsaufwendungen und andere Zahlungen an ausgeschiedene directors betragen Mio. € 5,60 (2000: Mio. € 2,41). Außerdem bestehen Pensionsrückstellungen im Umfang von Mio. € 1,87 (2000: Mio. € 1,52). Die Vergütung für supervisory directors sowie Pensionsaufwendungen und Zahlungen an ausgeschiedene supervisory directors betragen Mio. € 0,00 (2000: Mio. € 0,16). Die EADS hat keine supervisory directors, die für 2000 angegebene Vergütung für supervisory directors betrifft die frühere ASM.

Die o.g. Vergütungen beinhalten nicht den Wert der Aktienoptionen, die zum Kauf von Anteilen an EADS berechtigen und den directors oder supervisory directors der EADS gewährt wurden oder von diesen gehalten werden. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf Anmerkung 24 des Konzernanhangs.

EADS hat weder an directors noch an ausgeschiedene directors Darlehen gewährt, Vorauszahlungen geleistet oder Garantien zu deren Gunsten abgegeben.

26. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Der Konzern ist Eigentümer von Immobilien, die an fremde Dritte vermietet werden. Diese wurden überwiegend von Dasa in die EADS eingebracht und zum 1. Juli 2000 zu Marktwerten erfasst. Für die nach IAS 40 notwendigen Angaben wurden die Marktwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien auf Basis der in der Eröffnungsbilanz angesetzten Werte fortgeschrieben.

Die Marktwerte wurden unter Ansatz von offiziellen Richtwerten für Grundstücke und Versicherungswerten, sowie mit den aus den Mieterträgen abgeleiteten Werten für Gebäude bestimmt. Die Bestimmung der Marktwerte wird hauptsächlich durch die Marktlage beeinflusst und wurde bezüglich der zum 1. Juli 2000 ermittelten Marktwerte von einem zugelassenen, unabhängigen Gutachter durchgeführt, der über die notwendige Qualifikation und neueste Erkenntnisse über den Ort und die Art der zu bewertenden Immobilien verfügte. Da sich seit diesem Zeitpunkt nur geringe Veränderungen ergeben haben, hat der Konzern auf den erneuten Einsatz eines unabhängigen Gutachters verzichtet.

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben, die zum größten Teil zwischen 40 und 50 Jahren liegt. Die Immobilienwerte, die als Finanzinvestitionen klassifiziert werden, stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember		Konsolidierungskreis-			31. Dezember
	2000	Zugänge	Abgänge	Abschrei- bungen	änderungen/Wechsel- kursdifferenzen	
	(in Mio. €)					
Buchwerte der als Finanzinvestitionen gehaltene						
Immobilien	87	11	0	1	0	97

Die Marktwerte der vom Konzern als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien betragen Mio. € 98 (2000: Mio. € 87). Die Mieterträge aus als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien betragen Mio. € 12 (2000: Mio. € 12), die korrespondierenden betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf Mio. € 7 (2000: Mio. € 7).

27. Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie („Basic earnings per share“) — Das Ergebnis je Aktie („Basic earnings per share“) errechnet sich aus der Division des den Stammaktionären zustehenden Periodenergebnisses durch die durchschnittlich gewichtete Anzahl der während des Jahres ausstehenden Stammaktien.

	2001	2000
Den Stammaktionären zustehendes Periodenergebnis	Mio. € 1.372	Mio. € (903)
		100 Aktien mit einem Nennwert von NLG 1.000
Bestand der ausstehenden Aktien am Jahresanfang.....	807.157.667	
5. Dezember 2001 — Ausgabe von neuen Aktien gegen bar (ESOP 2001).....	2.017.894	
3. April 2000 — Umrechnung in € — Nominalwert je Aktie € 1.00... 8. Juli 2000 — Ausgabe von neuen Aktien im Austausch für die Einbringung von ASM, Dasa and Casa		50.000
13. Juli 2000 — Ausgabe von neuen Aktien — Initial public offering 21. September 2000 — Ausgabe von neuen Aktien gegen bar (ESOP 2000).....		715.003.828 80.334.580 11.769.259
Bestand der ausstehenden Aktien am Jahresende	809.175.561	807.157.667
Gewichteter Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Stammaktien.....	807.295.879	385.661.919
Ergebnis je Aktie („Basic earnings per share“)	€ 1,70	€ (2,34)

Ergebnis je Aktie voll verwässert („Diluted earnings per share“) — Zur Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie wird der gewichtete Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Aktien um die Auswirkungen aller potenziell verwässernden Stammaktien bereinigt. Im Konzern bestehen ausschließlich Stock Options als potenziell verwässernde Stammaktien. Da die Ausübungspreise der Stock Options unter beiden Stock Option Plänen, die 2001 und 2000 vom Konzern initiiert wurden über dem Kurs der EADS-Aktie liegen, würde bei ihrer Einbeziehung der gegenteilige Effekt eintreten. Folglich sind sowohl das Konzernergebnis, als auch der gewichtete Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Aktien für das „Ergebnis je Aktie“ und das „Ergebnis je Aktie voll verwässert“ gleich.

	2001	2000
Den Stammaktionären zustehendes Periodenergebnis.....	Mio. € 1.372	Mio. € (903)
Gewichteter Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Stammaktien	807.295.879	385.661.919
Ergebnis je Aktie voll verwässert („Diluted earnings per share“)	€ 1,70	€ (2,34)

28. Anzahl der Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2001 beträgt 102.967 (31. Dezember 2000: 88.879).

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

Anlage "Informationen zu wesentlichen Beteiligungen" — Konsolidierungsart

	1999	2000	2001	Gesellschaft	Sitz
<i>Airbus</i>		V	V	Airbus S.A.S	Toulouse (Frankreich)
	V	V	V	Airbus France S.A.S	Toulouse (Frankreich)
Zugang			V	Airbus Holding SA	Frankreich
		V	V	EADS CASA S.A. (Unit : EADS CASA AIRBUS)	Madrid (Spanien)
	Q	V	V	SATIC G.I.E	Colomiers (Frankreich)
	E	V	V	Airbus Finance Company Holdings BV	Amsterdam (Niederlande)
	E	V	V	Airbus Finance Company Ltd	Dublin (Irland)
		V	V	EADS Airbus Deutschland GmbH	Hamburg (Deutschland)
		V	V	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Deutschland)
		V	V	Aircabin GmbH	Laupheim (Deutschland)
		V	V	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Deutschland)
		V	V	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	München (Deutschland)
		V	V	EADS Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Deutschland)
	Q	Q	V	Airbus Industrie G.I.E.	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	V	AVSA SARL	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	V	AI Participations S.A.R.L.	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	V	Société Commerciale A300 S.A.SOCA	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	V	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	V	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (Frankreich)
	Q	Q	V	Airbus Military Company S.A.S.	Toulouse (Frankreich)
	Q	Q	Q	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	Frankreich
	Q	Q	V	Airbus Mauritius limited	Mauritius
	E	E	E	Alexandra Bail G.I.E	Frankreich
	Q	Q	V	Airbus China limited	Hong-Kong
	Q	Q	V	Aircelle S.A.S	Frankreich
	Q	Q	V	Airbus Ré S.A.	Luxemburg
	Q	Q	V	AVSA Canada Inc	Kanada
	Q	Q	V	Airbus North American Holdings Inc. (AINA)	USA
	Q	Q	V	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	USA
	Q	Q	V	AI leasing Inc.	USA
	Q	Q	V	Norbus	USA
	Q	Q	V	AINA Inc.	USA
	Q	Q	V	128829 Canada Inc.	Kanada
	Q	Q	V	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Niederlande
	Q	Q	V	Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd.(AIFS)	Irland
	Q	Q	V	Airbus Industrie Financial Service Ltd. (AIFS)	Irland
	Q	Q	V	AIFS (Cayman) ltd.	Cayman Isle
	Q	Q	V	AIFS Cayman Liquidity Ltd.	Cayman Isle
	Q	Q	V	A 320 Financing limited	Irland
	Q	Q	V	AIFI LLC	Isle Of Man
	Q			Frusco limited	Irland
	Q			Shadyac Limited	Irland
Zugang			V	Airbus UK Limited	UK
Zugang			V	Airbus Invest	Toulouse (Frankreich)
Zugang			V	EADS Aéro	Toulouse (Frankreich)
Zugang			V	EADS Star Real Estate SAS	Boulogne (Frankreich)
Zugang			E	Tenzing commucation inc	USA
		Q	V	Airbus industrie Asia SAS	Frankreich

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>
<i>Weiterhin sind 29 sog. SPCs (Special Purpose Companies) konsolidiert.</i>					
<i>Verteidigung & Zivile Systeme</i>					
	V			EADS Deutschland GmbH	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	V	V	Verkehrsleittechnik TB67	Ulm (Deutschland)
	V	V	V	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Flintbek (Deutschland)
	V	V	V	Hagenuk Marinekommunikation GmbH	Friedrichshafen (Deutschland)
	V	V	V	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Ulm (Deutschland)
	V	V	V	EADS Deutschland GmbH — Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Deutschland)
	V	V	V	Dornier Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Deutschland)
	V	V	V	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Deutschland)
	V	V	V	Ewation GmbH	Ulm (Deutschland)
	V	V	V	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick, Maryland (USA)
	V	V	V	Fairchild Controls Corporation	Frederick, Maryland (USA)
Abgang	V	V		Germantown Holding Company	Frederick, Maryland (USA)
	V	V	V	Manhattan Beach Holdings Co	Frederick, Maryland (USA)
	V	V	V	Matra Systemes & Information	Velizy (Frankreich)
	V	V	V	APIC	Arcueil (Frankreich)
Abgang	V	V		G 2 I	Velizy (Frankreich)
	V	V	V	EADS Services	Boulogne (Frankreich)
Zugang			V	Pentastar Holding	Paris (Frankreich)
Zugang			V	Aviation Defense Service S.A.	Saint-Gilles (Frankreich)
	V	V	V	M.C.N. SAT HOLDING	Velizy (Frankreich)
	V	V	V	MULTICOMS (MNC Sat Services)	Sèvres (Frankreich)
Abgang	V	V		Matra Global Net Services (Grolier Network)	Boulogne (Frankreich)
	V	V	V	International Test & Services	Velizy (Frankreich)
Zugang			V	TYX Corp	Reston, VA (USA)
Zugang			V	ARC	CA (USA)
Zugang			V	ARC-IAI	San Antonio, TX (USA)
	V	V	V	M.P. 13	Paris (Frankreich)
	V	V	V	EADS Matra Datavision S.A.	Paris (Frankreich)
	V	V	V	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (Frankreich)
	V	V	V	EADS Matra Datavision Ltd	CovAddition (UK)
	V	V	V	EADS Matra Datavision AG	Regensdorf (Schweiz)
	V	V	V	EADS Matra Datavision Benelux	Brüssel (Belgien)
	V	V	V	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong Kong)
	V	V	V	EADS Matra Datavision B.V.	Leiden (Niederlande)
	V	V	V	EADS Matra Datavision GmbH	München (Deutschland)
	V	V	V	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (Spanien)
	V	V	V	EADS Matra Datavision Inc.	Andover (USA)
	V	V	V	EADS Matra Datavision Kk	Tokyo (Japan)
	V	V	V	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italien)
	V	V	V	Open Cas Cade	Paris (Frankreich)
Zugang			V	ETP SPA	Turin (Italien)
	V	V	V	Matra Defense	Velizy (Frankreich)
	V	V	V	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Deutschland)
	Q	Q	Q	MBDA SAS	Velizy (Frankreich)
	Q	Q	Q	MBDA Man. S.A	Velizy (Frankreich)
	Q	Q	Q	ALKAN	Valenton (Frankreich)
	Q	Q	Q	MBDA France	Velizy (Frankreich)
	Q	Q	Q	MBDA UK Ltd.	Stevenage, Herts (UK)
	Q	Q	Q	Matra Electronique	La Croix Saint-Ouen (Frankreich)
	V	V	Q	MBDA Missiles S.A.	Chatillon sur Bagneux (Frankreich)
	Q	Q	Q	MBDA Inc	Westlack, CA (USA)
Zugang			Q	MBDA Italy SpA	Rom (Italien)
Zugang			Q	MBDA Treasury	Jersey (UK)
Zugang			Q	Marconi Oversight Ltd.	Chelmsford (UK)
Zugang			Q	AMS Dynamics Ltd:	Guernsey (UK)

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

	1999	2000	2001	Gesellschaft	Sitz
	Q	Q	Q	Celerg	Le Plessis-Robinson (Frankreich)
	V	V	V	Celerg international	Le Plessis-Robinson (Frankreich)
	V	V	V	International de systemes propulsifs	Paris (Frankreich)
	V	V	V	LFK — Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	V	V	TDW-Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Deutschland)
	V	V	V	EADS Deutschland GmbH — VA (Restaktivitäten)	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	V	V	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Deutschland)
	Q	Q	Q	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn
	Q	Q	Q	Propulsion Tactique S.A.	La Ferte Saint Aubin (Frankreich)
	Q	Q	Q	TDA Armements S.A.S.	La Ferte Saint Aubin (Frankreich)
	Q	Q	Q	Forges de Zeebrugge S.A.	Herstal-Liege (Belgien)
	Q	V	V	EADS Defence & Security Networks	Bois d'Arcy (Frankreich)
	Q	V	V	Matra Radio Systems	Madrid (Spanien)
	Q	V	V	AEG Mobile Communication	Ulm (Deutschland)
	Q	V	V	Matra Communications Mexico	Mexiko DF (Mexiko)
	Q	V	V	EGT	Bruxelles (Belgien)
	Q	V	V	MC Denmark	Copenhagen (Denmark)
	Q	V	V	MC Italy	Milan (Italien)
	Q	V	V	Matra Comunicaciones de Espana	Barcelona (Spanien)
zu Marktwert	Q	E		Nortel Networks Germany GmbH & Co KG	Friedrichshafen (Deutschland)
	V	V	V	Matra Nortel Holding (MNH)	Paris (Frankreich)
	V	V	V	MATRAnet	Velizy (Frankreich)
Abgang		V		MATRAnet Inc.	Redwood shores, CA (USA)
		V	V	Matra Communication USA Inc.	Dallas, Texas (USA)
		V	V	Intecom Inc	Dallas, Texas (USA)
		V	V	Intecom Holding ULC	Dallas, Texas (USA)
		V	V	Intecom Canada Inc	Dallas, Texas (USA)
		V	V	Pyderion Contact Technologies Inc.	Dallas, Texas (USA)
Zugang			V	Cogent	UK
zu Marktwert	E	E		Matra Nortel Communications	Quimper (Frankreich)
Raumfahrt					
	V			Aerospatiale Matra Lanceurs Stratégiques et Spaciaux	Paris (Frankreich)
		V	V	Amanthea Holding B.V.	Amsterdam (Niederlande)
		Q	Q	ASTRIUM GmbH	München (Deutschland)
		Q	Q	ASTRIUM Ltd.	Stevenage (UK)
	Q	Q	Q	ASTRIUM N.V.	Den Haag (Niederlande)
	Q	Q	Q	ASTRIUM SAS	Toulouse (Frankreich)
Zugang			Q	Computadoras, Redes e Ingenieria SA (CRISA)	Madrid (Spanien)
		V	V	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Space)	Madrid (Spanien)
		V	V	EADS Deutschland GmbH — Space Services	München (Deutschland)
		V	V	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	München (Deutschland)
	V	V	V	EADS Launch Vehicles	Vélizy (Frankreich)
		V	V	Global DASA LLC	New York (USA)
		E	E	Loral Dasa Globalstar L.P.	New York (USA)
		Q	Q	Matra Marconi Space UK Ltd.	Stevenage (UK)
	Q			Matra Space Systems Participations BV	Den Haag (Niederlande)
	Q	Q	Q	MMS Space Holdings N.V.	Amsterdam (Niederlande)
		Q	Q	MMS Systems Ltd	Stevenage (UK)
		E	E	Nahuelsat S.A.	Buenos Aires (Argentinien)
		V	Q	NRSCL Infoterra Ltd	Southwood (Great Britain)
	V			Sodern	Limeil-Brevannes (Frankreich)

EADS N.V.

Konzernanhang — geprüft

	1999	2000	2001	Gesellschaft	Sitz
	E			Spot Image	Toulouse (Frankreich)
Zugang			Q	TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG	Backnang (Deutschland)
<i>Militärische Transportflugzeuge</i>		V	V	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (Spanien)
<i>Luftfahrt</i>		V	V	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresden (Deutschland)
Zugang			V	EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH	München (Deutschland)
	V	V	V	EADS Sogerma S.A.	Mérignac (Frankreich)
	V	V	V	EADS Seca S.A.	Le Bourget (Frankreich)
	V	V	V	Barfield B.C.	Miami, Florida (USA)
	V	V	V	EADS Revima S.A.	Tremblay en Frankreich (Frankreich)
	V	V	V	Composites Aquitaine S.A.	Salaunes (Frankreich)
	V	V	V	Maroc Aviation S.A.	Casablanca (Marokko)
	V	V	V	Noise Reduction Engineering B.C.	Washington D.C. (USA)
		V	V	Aerobail GIE	Paris (Frankreich)
Zugang		V	V	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (USA)
			V	EADS Sogerma Tunisie	Monastir (Tunesien)
	V	V	V	Eurocopter Holding S.A.	Paris (Frankreich)
	V	V	V	Eurocopter S.A.	Marignane (Frankreich)
	V	V	V	Eurocopter Deutschland GmbH	München (Deutschland)
	V	V	V	American Eurocopter Corp	Dallas, Texas (USA)
	V	V	V	Eurocopter Canada Ltd.	Ontario (Kanada)
	V	V	V	Eurocopter South East Asia	Singapore
	V	V	V	Helibras — Helicopteros do Brasil S.A.	Itajuba (Brasilien)
	V	V	V	EADS Socata S.A.	Le Bourget (Frankreich)
		V	V	EADS Deutschland GmbH — Military Aircraft	München (Deutschland)
		V	V	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Deutschland)
		V	V	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Aircraft)	Madrid (Spanien)
	V	V	V	EADS ATR S.A.	Toulouse (Frankreich)
	Q	Q	Q	ATR GIE	Toulouse (Frankreich)
		E		Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH	Oberpfaffenhofen (Deutschland)

Weiterhin sind 45 sog. SPCs (Special Purpose Companies) konsolidiert.

Zentrale

	V	V	V	EADS France	Paris (Frankreich)
		V	V	EADS Deutschland GmbH — Zentrale	München (Deutschland)
		V	V	EADS Deutschland GmbH, LO — Liegenschaften OTN	München (Deutschland)
		V	V	EADS Deutschland GmbH, FO — Forschung	München (Deutschland)
		V	V	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Deutschland)
		V	V	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	München (Deutschland)
		V	V	Dornier Zentrale	Friedrichshafen (Deutschland)
		V	V	EADS CASA S.A. (Headquarters)	Madrid (Spanien)
	Q	E	E	Dassault Aviation	Paris (Frankreich)
	Q	E	E	Dassault International France	Vaucresson (Frankreich)
	Q	E	E	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro, NJ (USA)
	Q	E	E	Sogitec Industries	Suresnes (Frankreich)
	Q	E	E	Dassault Falcon Service	
	Q	E	E	IPS	
	E	E	E	Dassault Aero Service	
	E	E	E	Dassault Assurances Courtage	
	E	E	E	Dassault International Inc	Paramus NJ (USA)
	E	E	E	Société Toulouse Colomiers	

EADS N.V.**Konzernanhang — geprüft**

	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>Gesellschaft</u>	<u>Sitz</u>
			V	Airbus Financial Company Holding B.V.	Dublin (Irland)
Abgang	V	V		S.C.I. Matra Toulouse	Toulouse (Frankreich)

V: Vollkonsolidiert

Q: Quotal konsolidiert

E: at equity konsolidiert

5.2.2 Einzelabschluss

EADS N.V.

Bilanz

	<u>Anmerkung</u>	<u>31. Dezember</u>	
		<u>2001</u>	<u>2000</u>
		<u>(in Millionen €)</u>	
Aktiva			
Goodwill.....	3	5.068	5.695
Finanzanlagen.....	3	2.232	3.130
Anlagevermögen.....		<u>7.300</u>	<u>8.825</u>
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.....	4	2.825	254
Wertpapiere.....	5	5.047	2.482
Zahlungsmittel.....		828	2.081
Umlaufvermögen.....		<u>8.700</u>	<u>4.817</u>
Latente Steuern.....		22	32
Summe Aktiva.....		<u>16.022</u>	<u>13.674</u>
Passiva			
Gezeichnetes Kapital.....		809	807
Rücklagen.....		9.068	9.443
Eigenkapital.....	6	<u>9.877</u>	<u>10.250</u>
Sonstige Verbindlichkeiten.....	7	6.145	3.424
Verbindlichkeiten.....		<u>6.145</u>	<u>3.424</u>
Summe Passiva.....		<u>16.022</u>	<u>13.674</u>

Gewinn- und Verlustrechnung

	<u>Anmerkung</u>	<u>31. Dezember</u>	
		<u>2001</u>	<u>2000</u>
		<u>(in Millionen €)</u>	
Beteiligungsergebnis.....		1.807	(401)
Sonstige Aufwendungen/Erträge.....		(435)	(149)
Jahresergebnis.....		<u>1.372</u>	<u>(550)</u>

EADS N.V.

Notes to EADS N.V. Financial Statements

1. Allgemein

EADS N.V. mit Sitz in Amsterdam, Niederlande, ist als Holdinggesellschaft in der Koordination und dem Management von Beteiligungen und sonstigen Anteilen an Unternehmen tätig; sie finanziert und übernimmt Schulden, gewährt Sicherheiten und gibt Schuldgarantien für rechtlich selbständige Einheiten, Partnerschaften, Allianzen und sonstige Unternehmen, die in der Luftfahrt-, Verteidigungs-, Raumfahrt und/oder Kommunikationsindustrie tätig sind bzw. deren Geschäftstätigkeit in einem ergänzenden, unterstützenden oder untergeordneten Zusammenhang zu den vorgenannten Branchen steht

Die Ausführungen zur Geschäftstätigkeit der Gesellschaft und zur Konzernstruktur, die im Konzernanhang gemacht werden, treffen auch auf den Einzelabschluss zu. In Einklang mit Artikel 402, Buch 2 des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches wird die Gewinn- und Verlustrechnung in verkürzter Form dargestellt.

2. Grundsätze der Rechnungslegung

Die im Konzernanhang beschriebenen Grundsätze der Rechnungslegung gelten — wenn nichts Gegenteiliges erwähnt wird — auch für den Einzelabschluss.

3. Anlagevermögen

Im folgenden wird der Anlagespiegel dargestellt:

	<u>Goodwill</u>	<u>Finanzanlagen, Anteile an Konzerngesellschaften</u> (in Millionen €)	<u>Summe</u>
Stand am 31. Dezember 2000	5.695	3.130	8.825
Zugänge	—	498	498
Abschreibung Goodwill	(462)	—	(462)
Umgliederung	(165)	165	0
Beteiligungsergebnis	—	1.807	1.807
Marktwertanpassung Finanzinstrumente/Sonstiges	—	(1.362)	(1.362)
Einmaliger buchtechnischer Gewinn	—	(2.006)	(2.006)
Stand am 31. Dezember 2001	<u>5.068</u>	<u>2.232</u>	<u>7.300</u>

Weitere Informationen zum Goodwill sind im Konzernanhang unter dem Punkt „Formierung der EADS“ angegeben.

Die Umgliederung von Goodwill in Finanzanlagen (Mio. € 165) bezieht sich auf Nortel Networks Germany.

Marktwertanpassung Finanzinstrumente/Sonstiges spiegelt die Auswirkungen auf das „Other Comprehensive Income“ durch Anwendung von IAS 39 wider. (siehe Anmerkung 4 des Konzernanhangs).

Der einmalige buchtechnische Gewinn bezieht sich auf die Airbus UK Transaktion. Der Betrag von Mio. € 2.006 spiegelt den Anteil der EADS N. V. von 80 % an Airbus wider. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 4 im Konzernanhang.

4. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(in Millionen Euro)	
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.675	159
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	47	21
Sonstige Vermögensgegenstände	<u>103</u>	<u>74</u>
Summe Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	<u>2.825</u>	<u>254</u>

Der Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen ist auf die Übertragung des Finanz- und Liquiditätsmanagements für die ehemaligen Aerospatiale Matra Gesellschaften von der EADS France an die EADS N.V. zurückzuführen.

EADS N.V.

Notes to EADS N.V. Financial Statements

Alle Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

5. Wertpapiere

Der Wertpapierbestand umfasst im Wesentlichen „available-for-sale“ Wertpapiere.

6. Eigenkapital

	<u>Gezeichnetes Kapital</u>	<u>Rücklagen aus Einbringungen</u>	<u>Sonstige Rücklagen</u>	<u>Summe</u>
	(in Millionen €)			
Stand am 31. Dezember 2000	807	8.459	984	10.250
Kapitalerhöhung.....	2	—	19	21
Jahresergebnis.....	—	—	1.372	1.372
Accumulated Other Comprehensive Income.....	—	—	(1.362)	(1.362)
Dividendenzahlungen.....	—	—	(404)	(404)
Stand am 31. Dezember 2001	<u>809</u>	<u>8.459</u>	<u>609</u>	<u>9.877</u>

Für weitere Informationen zum Eigenkapital siehe Anmerkung 16 im Konzernanhang.

In den sonstigen Rücklagen ist ein nicht ausschüttungsfähiger Betrag von Mio. € 240 enthalten, bei dem es sich um Anteile von Minderheitsgesellschaftern handelt.

Die kumulierten Anpassungen aus Umrechnungsdifferenzen sind als Teil des „Accumulated Other Comprehensive Income“ in den sonstigen Rücklagen enthalten.

Beim „Accumulated Other Comprehensive Income“ handelt es sich im Wesentlichen um Marktwertanpassungen der Finanzinstrumenten von Konzerngesellschaften.

7. Sonstige Verbindlichkeiten

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(In Millionen €)	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.829	3.399
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	214	0
Sonstige Verbindlichkeiten.....	<u>102</u>	<u>25</u>
Gesamt	<u>6.145</u>	<u>3.424</u>

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ergeben sich hauptsächlich im Rahmen des Finanz- und Liquiditätsmanagements bei der EADS N.V. Der Anstieg ist auf die Übertragung des Finanz- und Liquiditätsmanagements für die ehemaligen Aerospatiale Matra Gesellschaften von der EADS France an die EADS N.V. zurückzuführen.

8. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Garantien von insgesamt Mio. € 879 (2000: Mio. € 789) wurden für Konzerngesellschaften gegeben.

9. Vergütung

Siehe Anmerkung 25 im Konzernanhang der EADS.

EADS N.V.

Notes to EADS N.V. Financial Statements

ZUSATZANGABEN

1. Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den beigefügten Abschluss der EADS N.V., Amsterdam für das Jahr 2001 geprüft. Der Abschluss liegt in der Verantwortung der Geschäftsleitung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Abschluss abzugeben.

Mit der im folgenden Abschnitt dargestellten Ausnahme haben wir unsere Prüfung unter Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) und der niederländischen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Abschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Im Rahmen der Prüfung werden Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Abschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsleitung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Abschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Aus geschäftlichen Gründen, die vom Management von Dassault Aviation vorgebracht wurden, war es uns nicht möglich, Zugang zu den Arbeitspapieren der Abschlussprüfer dieser Gesellschaft zu erlangen. Folglich konnten wir die berufsüblichen Prüfungshandlungen, die wir für die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung an Dassault Aviation durchgeführt hätten, nicht vornehmen. Das Beteiligungsergebnis für die von der EADS N.V. gehaltenen Anteile an Dassault Aviation beläuft sich für das Geschäftsjahr 2001 auf € 111 Millionen, das bei EADS N.V. bilanzierte anteilige Eigenkapital an Dassault Aviation beträgt zum 31. Dezember 2001 € 1.252 Millionen.

EADS N.V. hat ihren Abschluss in Übereinstimmung mit den allgemein anerkannten Grundsätzen der Rechnungslegung der Niederlande und mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standard Board aufgestellt, mit der Ausnahme, dass

- alle Entwicklungskosten im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden. Sind bestimmte Voraussetzungen erfüllt, verlangen die IFRS und die allgemein anerkannten Grundsätze der Rechnungslegung der Niederlande die Aktivierung von Entwicklungskosten in der Periode ihres Anfalls als immaterielle Vermögensgegenstände.

Nach Auffassung der KPMG Accountants N.V. stellt der folgende Sachverhalt ebenfalls eine Abweichung von den allgemein anerkannten Grundsätzen der Rechnungslegung der Niederlande sowie der IFRS dar:

- EADS N.V. weist ihren Anteil von 37,5 % am Gemeinschaftsunternehmen MBDA unter Anwendung einer anteiligen Konsolidierung von 50 % der Bilanz der MBDA bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremdanteilen in Höhe von 12,5 % aus. Die allgemein anerkannten Grundsätze der Rechnungslegung der Niederlande sowie die IFRS fordern von einem Gesellschafter eines Gemeinschaftsunternehmens die anteilige Konsolidierung auf der Grundlage seines Anteils. Die wesentlichen Auswirkungen der Konsolidierung von Werten, die über die anteilige Eigentümerschaft an der MBDA hinausgehen, sind der höhere Ausweis der Zahlungsmittel um 6 % und der Fremdanteile um 11 % in der Bilanz für das Geschäftsjahr 2001 sowie der höhere Ausweis der liquiden Mittel (einschließlich der kurzfristig verfügbaren Wertpapiere) in der Kapitalflussrechnung für das Jahr 2001 um 2 %.

Mit folgenden Einschränkungen vermittelt der Abschluss nach unserer Überzeugung in allen wesentlichen Punkten ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2001 und befindet sich in Übereinstimmung mit den IFRS des International Accounting Standard Board und den allgemein anerkannten Grundsätzen der Rechnungslegung der Niederlande:

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Abschluss ggf. hätte geändert werden müssen, wären wir in der Lage gewesen, die berufsüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation vorzunehmen. Die Bilanzierung der Entwicklungskosten entspricht nicht den allgemein anerkannten Grundsätzen der Rechnungslegung der Niederlande und den IFRS. Nach Überzeugung der KPMG Accountants N.V. entspricht die anteilige Konsolidierung von 50 % der Bilanz der MBDA bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremdanteilen weder den allgemein anerkannten Grundsätzen der Rechnungslegung der Niederlande noch den IFRS.

EADS N.V.**Notes to EADS N.V. Financial Statements**

Dieser Abschluss erfüllt im übrigen die Anforderungen des niederländischen Rechts in Bezug auf die Konzernrechnungslegung.

Den Haag, 15. März 2002

Rotterdam, 15. März 2002

KPMG Accountants N.V.

Arthur Andersen

2. Ergebnisverwendung

Im Artikel 30 und 31 der Satzung ist niedergelegt, dass das Board of Directors bestimmen soll, welcher Anteil des Ergebnisses den Rücklagen zugeführt werden soll. Die Hauptversammlung kann nur nach Vorschlag des Board of Directors und nur in dem von Gesetz und Satzung zulässigen Umfang über die Rücklagen verfügen. Ausschüttungen können erst dann erfolgen, wenn der Jahresabschluss angenommen ist, aus dem ersichtlich ist, dass das Eigenkapital des Unternehmens größer ist als die Summe aus eingezahltem und eingefordertem Kapital, erhöht um die gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen.

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen vom Jahresüberschuss — Mio. € 1.372 wie aus der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2001 ersichtlich — den Betrag von Mio. € 967 in die sonstigen Rücklagen einzustellen und den Rest von Mio. € 405 an die Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Bruttodividende von € 0,50 je Aktie.

3. Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2001

Nach dem 31. Dezember 2001 haben keine angabepflichtigen Ereignisse stattgefunden.

Der Jahresabschluss wurde durch das Board of Directors am 15. März 2002 zur Veröffentlichung freigegeben.

KAPITEL 6 — AUFSICHT ÜBER DIE GESELLSCHAFT

6.1. Geschäftsführung und Kontrolle

6.1.1. Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers

Gemäß der Satzung der Gesellschaft trägt das Board of Directors die Verantwortung für die Belange der Gesellschaft.

Der Board of Directors besteht aus höchstens elf Mitgliedern, die von der Hauptversammlung bestellt und abberufen werden. Das Board of Directors kann sich eine Geschäftsordnung geben. Eine derartige Geschäftsordnung (die „**Geschäftsordnung**“) wurde in ihrer aktuellen Form im Rahmen einer Sitzung des Board of Directors, die am 7. Juli 2000 stattfand, beschlossen. Die Parteien des Participation Agreement haben vereinbart, dass die mit den indirekten EADS-Aktien verbundenen Stimmrechte von EADS Participations B.V. so ausgeübt werden sollen, dass der Board of Directors von EADS die Mitglieder des Boards von EADS Participations B.V. und zwei weitere unabhängige Board-Mitglieder umfasst, die in keiner Beziehung zu den Konzernen DaimlerChrysler, SOGEPA oder Lagardère oder zum französischen Staat stehen. Laut Participation Agreement besteht der erste Board of Directors aus elf Mitgliedern, von denen:

- vier von DaimlerChrysler
- vier von SOGEADE
- eines von SEPI
- jeweils ein unabhängiges Mitglied von DaimlerChrysler und ein unabhängiges Mitglied von SOGEADE benannt werden.

Gemäß der Satzung endet die Amtszeit der Mitglieder des ersten Board of Directors mit der im Jahr 2005 abzuhaltenden ordentlichen Jahreshauptversammlung der Gesellschaft. Die Mitglieder des Board of Directors werden von dieser ordentlichen Hauptversammlung und danach durch jede fünfte ordentliche Hauptversammlung ernannt.

Die Hauptversammlung kann darüber hinaus einzelne Mitglieder des Board of Directors jederzeit suspendieren oder abberufen. Die Anzahl der Amtsperioden der Mitglieder ist nicht begrenzt.

Der erste Board of Directors ernennt zwei Chairmen, von denen einer aus den Reihen der von DaimlerChrysler benannten Mitglieder des Boards und einer aus den Reihen der von SOGEADE benannten Mitglieder stammen wird.

Die Chairmen gewährleisten die reibungslose Arbeitsweise des Board of Directors, insbesondere indem sie die Arbeit der Chief Executive Officers durch strategische Besprechungen mit externen Partnern auf höchster Ebene unterstützen.

Der Board of Directors ernennt ferner zwei Chief Executive Officers, die für die laufende Geschäftsführung verantwortlich sind. Einer von ihnen wird aus den Reihen der von DaimlerChrysler benannten Board-Mitgliedern und einer aus den Reihen der von SOGEADE benannten Board-Mitgliedern gewählt.

Die Gesellschaft wird vom Board of Directors oder von zwei Chief Executive Officers gemeinsam vertreten. Darüber hinaus hat die Gesellschaft den Chief Executive Officers allgemeine Vollmacht erteilt, die sie ermächtigt, die Gesellschaft einzeln zu vertreten.

In Fällen, in denen die beiden Chief Executive Officers keine Einigung erzielen können, wird die betreffende Angelegenheit den beiden Chairmen vorgelegt.

Die Chief Executive Officers dürfen keine Geschäfte tätigen, die in die Hauptverantwortungsbereiche des Board of Directors fallen, es sei denn, diesen Geschäften wurde vom Board of Directors zugestimmt.

Zu den Hauptverantwortungsbereichen des Board of Directors zählen unter anderem:

- Zustimmung zu grundlegenden Änderungen von Art und Umfang der Aktivitäten des EADS-Konzerns;
- Zustimmung zur Gesamtstrategie und dem Strategieplan des EADS-Konzerns;
- Genehmigung des Geschäftsplans und des Jahresbudgets des EADS-Konzerns;
- Festlegung der wichtigsten Leistungsziele des EADS-Konzerns;
- Ernennung der Mitglieder des Executive Committee (siehe unten);

- Zustimmung zu wesentlichen Änderungen der Organisationsstruktur des EADS-Konzerns;
- Zustimmung zu wichtigen Investitionen, Projekten oder Produktentscheidungen oder Veräußerungen des EADS-Konzerns, die im Geschäftsplan enthalten sind und einen Wert von Euro 200 Mio. übersteigen;
- Zustimmung zu wichtigen strategischen Bündnissen und Kooperationsabkommen des EADS-Konzerns;
- Zustimmung zu allen maßgeblichen Entscheidungen, die sich auf die Geschäfte mit ballistischen Raketen des EADS-Konzerns auswirken;
- Zustimmung zu Angelegenheiten der Aktionärspolitik, wichtigen Maßnahmen oder wichtigen Ankündigungen für die Kapitalmärkte;
- Zustimmung zu anderen Maßnahmen und geschäftlichen Angelegenheiten, die für den EADS-Konzern von grundlegender Bedeutung sind, oder die ein ungewöhnliches Risikoniveau beinhalten.

Das Board of Directors versammelte sich im Jahr 2001 sechsmal. Zu den bei diesen Versammlungen diskutierten Themen und genehmigten Vorhaben gehörten die Strategie von EADS, der Integrationsprozess, wichtige Geschäftsangelegenheiten, wichtige Investitionsprojekte wie die Gründung des integrierten Airbus-Unternehmens, die Gründung von MBDA, die Entwicklungs- und Produktionsphase des A400M-Programms sowie die Finanzergebnisse und der Ausblick der Gruppe.

Philippe Camus und Rainer Hertrich wurden von der am 10. Mai 2000 abgehaltenen Hauptversammlung von EADS zu Directors und in der am selben Tag abgehaltenen Sitzung des Board of Directors zu Chief Executive Officers ernannt. Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère wurden von der Hauptversammlung von EADS, die am 19. Juni 2000 stattfand, mit Wirkung vom 7. Juli 2000 zu Directors und in der am 7. Juli 2000 abgehaltenen Sitzung des Board of Directors zu Chairmen ernannt.

Jeder Director besitzt eine Stimme, wobei im Falle eines vakanten Sitzes im Board of Directors in Bezug auf ein von DaimlerChrysler benanntes Mitglied oder ein von SOGEADE benanntes Mitglied bei der Versammlung die von DaimlerChrysler benannten anwesenden oder vertretenen Mitglieder dieselbe Anzahl von Stimmen ausüben können wie die von SOGEADE benannten anwesenden oder vertretenen Mitglieder und umgekehrt. Alle Beschlüsse des Board of Directors, mit Ausnahme von CASA-Angelegenheiten (entsprechend der Definition in 3.3.2), erfordern eine Ja-Stimme von mindestens sieben Mitgliedern durch persönliche Abstimmung oder Stimmrechtsvollmacht. Eine CASA-Angelegenheit erfordert eine Ja-Stimme von mindestens sieben Mitgliedern, einschließlich des von SEPI benannten Board-Mitglieds.

Die Beschlussfähigkeit zur Behandlung einzelner Belange in einer Sitzung des Board of Directors erfordert die Anwesenheit von mindestens einem der von SOGEADE benannten Board-Mitglieder und eines der von DaimlerChrysler benannten Board-Mitglieder, es sei denn, es handelt sich um eine CASA-Angelegenheit, in welchem Fall das von SEPI benannte Board-Mitglied ebenfalls anwesend oder vertreten sein muss.

Die besonderen Bestimmungen bezüglich der Mehrheit und Beschlussfähigkeit im Zusammenhang mit CASA-Angelegenheiten enden am dritten Jahrestag nach dem Datum des Vollzugs des Zusammenschlusses zu EADS oder an dem Tag, an dem SEPI keine indirekten EADS-Aktien mehr hält, je nachdem, welches Ereignis zuerst eintritt.

Bei Uneinigkeit im Board of Directors, die nicht dazu führt, dass DaimlerChrysler die ihr von SOGEADE gewährte Verkaufsoption ausüben kann (siehe Abschnitt 3.3.2), wird die Angelegenheit an Jean-Luc Lagardère (oder eine andere von Lagardère benannte Person) als Vertreter von SOGEADE und an den Vorstandsvorsitzenden von DaimlerChrysler weitergeleitet. Falls es sich bei der betreffenden Angelegenheit um eine Sache handelt, die in den Kompetenzbereich der Hauptversammlung von EADS fällt, wird der Hauptversammlung die Angelegenheit zur Beschlussfassung vorgelegt, wobei SOGEADE, DaimlerChrysler und SEPI kein Stimmrecht zusteht. Dies gilt auch bei einer Uneinigkeit, bei deren Eintritt DaimlerChrysler die ihr von SOGEADE gewährte Verkaufsoption ausüben kann (in diesem Fall jedoch nur mit Zustimmung von SOGEPA und DaimlerChrysler).

Gemäß der Geschäftsordnung ist der Board of Directors befugt, aus den Reihen seiner Mitglieder Ausschüsse zu bilden. Neben dem Audit Committee und dem Personnel Committee darf der Board of Directors andere Ausschüsse bilden, auf die er gewisse untergeordnete Entscheidungsbefugnisse übertragen kann. Eine derartige Übertragung hebt die gemeinsame Verantwortung aller Direktoren jedoch nicht auf. Der Ausschuss ist nur beschlussfähig, wenn mindestens ein von SOGEADE und mindestens ein von DaimlerChrysler benanntes Mitglied bei der Ausschusssitzung anwesend ist. Alle Beschlüsse eines Ausschusses erfordern die einfache Mehrheit seiner Mitglieder. Beziehen sich die im Rahmen der Sitzung behandelten geschäftlichen Belange auf eine CASA-Angelegenheit, ist auch die Anwesenheit und Zustimmung des von SEPI benannten Direktors erforderlich.

6.1.2. Audit Committee

Das Audit Committee gibt dem Board of Directors Empfehlungen über die Bestellung der Abschlussprüfer, die Feststellung der Jahres- und Zwischenabschlüsse ab und überwacht die Übereinstimmung der internen Kontrollen des EADS-Konzerns, der Bilanzierungsgrundsätze und der Finanzberichterstattung. Vorsitzende des Audit Committee sind Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère. Eckhard Cordes und Louis Gallois sind ebenfalls Mitglieder dieses Ausschusses, der sich im Jahr 2001 zweimal versammelte, um die Proforma-Ergebnisse des Jahres 2000 sowie die Halbjahresrechnung der Gesellschaft für 2001 zu prüfen.

6.1.3. Personnel Committee

Das Personnel Committee gibt dem Board of Directors Empfehlungen für die Ernennungen in das Executive Committee, Vergütungskonzepte und Langzeit-Vergütungspläne ab und entscheidet über die Arbeitsverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten in Bezug auf die Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee. Vorsitzende des Personnel Committee sind Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère. Philippe Camus, Rainer Hertrich, Eckhard Cordes und Louis Gallois sind ebenfalls Mitglieder dieses Ausschusses, der im Jahr 2001 zweimal zusammen trat, um die Bonuszahlungen für das Jahr 2000 sowie die Vergütungspolitik und den Stock Option-Plan der Gesellschaft für 2001 zu prüfen.

Zusammensetzung des Board of Directors

<u>Name</u>	<u>Alter</u>	<u>Beginn der Amtszeit</u>	<u>Ende der Amtszeit</u>	<u>Haupttätigkeit</u>
Manfred Bischoff	60	2000	2005	Mitglied des Vorstands der DaimlerChrysler AG
Jean-Luc Lagardère	74	2000	2005	Persönlich haftender und geschäftsführender Gesellschafter von Lagardère SCA
Philippe Camus	53	2000	2005	Chief Executive Officer von EADS
Rainer Hertrich	52	2000	2005	Chief Executive Officer von EADS
Axel Arendt	52	2000	2005	Chief Financial Officer von EADS
Eckhard Cordes	51	2000	2005	Mitglied des Vorstands der DaimlerChrysler AG
Pedro Ferreras	47	2000	2005	Vertreter von SEPI
Noël Forgeard	55	2000	2005	Präsident und Chief Executive Officer von Airbus
Louis Gallois	58	2000	2005	Präsident von SNCF
Jean-René Fourtou	62	2000	2005	Stellvertretender Vorstandsvorsitzender von Aventis S.A.
Michael Rogowski	63	2000	2005	Vorsitzender des Aufsichtsrates der J.M. Voith AG

6.1.4. Executive Committee

Die Chief Executive Officers sind mit Unterstützung des Executive Committee (das „**Executive Committee**“) für die Abwicklung der täglichen Geschäfte der Gesellschaft verantwortlich. Das Executive Committee, dessen Vorsitz den Chief Executive Officers zukommt, umfasst auch die Leiter der wichtigsten und funktionellen Geschäftsbereiche der EADS-Gruppe. Das Executive Committee versammelte sich im Jahre 2001 vierzehnmal.

Bei den Sitzungen des Executive Committee werden unter anderem die folgenden Angelegenheiten behandelt:

- Festlegung und Kontrolle der Umsetzung der Strategien für die EADS-Aktivitäten;
- Geschäftsführungs-, Organisations- und Rechtsstruktur des EADS-Konzerns; und
- Leistungskontrolle der einzelnen Geschäfte des EADS-Konzerns und Unterstützungsfunktionen.

Die Zusammensetzung des Executive Committee wird durch die Aufteilung der Geschäfte unter den Mitgliedern unter Aufsicht der Chief Executive Officers bestimmt. Ungeachtet der oben definierten gemeinsamen Verantwortung ist jedes Mitglied des Executive Committee selbst für das Management seines Aufgabenbereichs verantwortlich und muss sich an die Entscheidungen der Chief Executive Officers und gegebenenfalls des Executive Committee halten.

Die Chief Executive Officers werden sich bemühen, in Bezug auf die bei den Sitzungen des Executive Committee besprochenen Themen eine Übereinstimmung unter den Mitgliedern des Executive Committees zu erzielen. Kommt es zu keiner Einigung, haben die Chief Executive Officers das Recht, die Sache zu entscheiden. Herrscht grundsätzlich oder wesentliche Uneinigkeit in Bezug auf eine noch nicht entschiedene Angelegenheit, können die widersprechenden Mitglieder des Executive Committee verlangen, dass die Chief Executive Officers die Angelegenheit den Chairmen zur Stellungnahme vorlegen.

Die Amtszeit für Mitglieder des Executive Committee beträgt fünf Jahre.

Zusammensetzung des Executive Committee

<u>Name</u>	<u>Alter</u>	<u>Beginn der Amtszeit</u>	<u>Ende der Amtszeit</u>	<u>Haupttätigkeit</u>
Philippe Camus.....	53	2000	2005	Chief Executive Officer
Rainer Hertrich.....	52	2000	2005	Chief Executive Officer
Axel Arendt	52	2000	2005	Chief Financial Officer
François Auque	45	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Raumfahrt
Thomas Enders.....	43	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und Zivile Systeme
Alberto Fernández	53	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge
Noël Forgeard.....	55	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Airbus-EADS und Vorsitzender und Chief Executive Officer von Airbus
Jean-Louis Gergorin.....	55	2000	2005	Leiter Strategische Koordinierung
Jean-Paul Gut	50	2000	2005	Leiter EADS International
Gustav Humbert	52	2000	2005	Airbus Chief Operating Officer
Dietrich Russell	60	2000	2005	Leiter des Geschäftsbereichs Luftfahrt

Philippe Camus wurde am 10. Mai 2000 zum Chief Executive Officer von EADS ernannt. Ehemaliger Vorsitzender des Vorstands von Aerospatiale Matra. Er trat der Lagardère Gruppe im Jahr 1982 als Direktor im höheren Management und Vorsitzender des Finanzausschusses der Matra-Gruppe ein. Im Mai 1998 wurde er zum General Partner und Co-Chief Executive Officer der Lagardère-Gruppe ernannt. Herr Camus ist Absolvent der *Ecole Normale Supérieure* und hat einen Abschluss in Betriebswirtschaft und Finanzen des *Institut d'Etudes Politiques* in Paris. Er verfügt darüber hinaus über einen Abschluss in Physik und Versicherungswesen.

Rainer Hertrich wurde am 10. Mai 2000 zum Chief Executive Officer von EADS ernannt. Seit März 2000 ist er Vorsitzender des Vorstands der Dasa AG. Zuvor war er seit Januar 1996 Leiter des Dasa-AG-Geschäftsbereichs Antriebe und damit Vorsitzender der Geschäftsführung der MTU München. Zudem war er seit April 1996 Mitglied der Gesamtgeschäftsführung der Dasa AG. Herr Hertrich begann seine Tätigkeit bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm im Jahr 1977. Nachdem er Funktionen als Leiter Controlling und Leiter Finanzen und Controlling in Divisionen der MBB ausgeübt hatte, wurde er im Jahr 1990 zum Leiter des Bereichs Controlling der Dasa AG ernannt. Herr Hertrich hat Betriebswirtschaftslehre an der TU Berlin und der Universität Nürnberg studiert und ist Diplom-Kaufmann.

Axel Arendt, Chief Financial Officer von EADS, ehemaliger Leiter Finanzen und Controlling der Dasa AG. Er begann seine Tätigkeit bei der Daimler-Benz AG im Jahr 1979 im Bereich Personalentwicklung. Nach mehreren Managementfunktionen wurde Herr Arendt 1994 Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-Benz Argentinien und 1998 Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-Benz Türkei. Herr Arendt hat einen Abschluss als Maschinenbauingenieur der TU Hannover und hat ein Aufbaustudium Wirtschaftswissenschaften an der TU München absolviert.

François Auque, Leiter des Geschäftsbereichs Raumfahrt, ehemaliges Mitglied der Geschäftsleitung von Aerospatiale Matra und Leiter des Geschäftsbereichs Raumfahrt. Er trat 1991 in die Aerospatiale-Gruppe als stellvertretender Generaldirektor verantwortlich für Finanz- und Strategiaufgaben ein. Im Juni 1999 wurde er zum Direktor für Finanzen und geschäftsführender Direktor für den Bereich Satelliten und im Dezember 1999 zum Mitglied des Vorstands von Aerospatiale Matra ernannt. Herr Auque besitzt Abschlüsse der *Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC)*, des *Institut d'Etudes Politiques* in Paris und der *Ecole Normale d'Administration (ENA)*.

Thomas Enders, Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und Zivile Systeme, ehemaliger Leiter des Bereichs Unternehmensentwicklung und Technologie der Dasa AG. Er trat 1991 als Mitarbeiter im Konzept- und Studienbereich in die Dasa AG ein und war von 1992 bis 1995 Assistent des Marketingvorstands und nachfolgend Leiter Marketingstrategie Europa. Anschließend leitete er das Hauptsekretariat des Vorstandsvorsitzenden der Dasa AG. Dr. Enders hat Volkswirtschaft, Politik und Geschichte an den Universitäten Bonn und Los Angeles studiert und im Jahr 1987 promoviert.

Alberto Fernández, Leiter des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge, ist seit Juli 1997 Vorsitzender und Chief Executive Officer von EADS CASA. Er begann seine Tätigkeit bei CASA 1973 als Produktionsleiter, Leiter des Luftfahrtbereichs und Projektleiter. Zwischen 1989 und 1997 war er als stellvertretender Geschäftsführer für die Bereiche Verwaltung, Finanzen und Einkauf bei Airbus Industrie verantwortlich und ist seit Juli 1997 Mitglied des Aufsichtsrats von Airbus Industrie. Herr Fernández ist Absolvent der spanischen offiziellen Schule für Luftfahrtingenieure (ETSIA).

Noël Forgeard, Leiter des Geschäftsbereichs Airbus, ist Vorsitzender und Chief Executive Officer von Airbus und war Chief Executive Officer von Airbus Industrie GIE. Er kam im Jahr 1987 als Senior Vice-President der Verteidigungs- und Raumfahrtaktivitäten zu Matra. Im Jahr 1992 wurde er zum Generaldirektor der Lagardère-Gruppe und zum geschäftsführenden Direktor von Matra Hautes Technologies ernannt. Herr Forgeard ist Absolvent der *Ecole Polytechnique* und der *Ecole des Mines* in Paris.

Jean-Louis Gergorin, Leiter Strategische Koordinierung, ehemaliger stellvertretender Geschäftsführer von Aerospatiale Matra, verantwortlich für die strategische Koordination. Er war seit 1984 zunächst als Direktor für industrielle und internationale Strategie bei Matra tätig. Im Jahr 1998 wurde er Group Managing Director bei Lagardère, verantwortlich für die strategische Organisation und den Hochtechnologiebereich. Bevor er zu Matra kam, war er stellvertretender Leiter und Leiter des *Centre d'Analyse et de Prévision (CAP)* des französischen Außenministeriums und Mitglied des französischen *Conseil d'Etat*. Herr Gergorin ist Absolvent der *Ecole Polytechnique* (Paris) und der *Ecole Nationale d'Administration (ENA)*.

Jean-Paul Gut, Leiter von EADS International, Vorsitzender der Geschäftsführung von EADS International. Er war bei Aerospatiale Matra für den Bereich Verteidigung und Raumtransporte verantwortlich. Herr Gut trat 1983 bei Matra Defense ein, wo er zunächst für den Exportbereich zuständig war. Im Jahr 1998 wurde er geschäftsführender Direktor der Lagardère-Gruppe, verantwortlich für das Auslandsgeschäft und den Hochtechnologiebereich. Im Januar 2000 wurde er geschäftsführender Direktor des Bereichs Verteidigung, Militärflugzeuge und Raumtransporte von Aerospatiale Matra. Herr Gut ist Absolvent des *Institut d'Etudes Politiques* in Paris und besitzt einen Magister in Wirtschaftswissenschaften.

Gustav Humbert, Chief Operating Officer des Geschäftsbereichs Airbus, ehemaliges Mitglied des Vorstands der Dasa AG und Leiter des Geschäftsbereichs Verkehrsflugzeuge. Herr Humbert trat 1980 in die Messerschmitt Bölkow Blohm-Gruppe ein und wurde nach verschiedenen Managementfunktionen 1994 Vorsitzender der Geschäftsführung der Daimler Benz Aerospace Airbus GmbH. Dr. Humbert hat Maschinenbau und Produktionstechnik studiert und an der Universität Hannover promoviert.

Dietrich Russell, Leiter des Geschäftsbereichs Luftfahrt, ehemaliger Chief Operating Officer bei Airbus Industrie. Er ist seit 1995 bei der Dasa tätig, wo er als Mitglied des Vorstands für den Geschäftsbereich Luftfahrt zuständig war. Dr. Russell hat Eisenhüttenwesen und Wirtschaftswissenschaften studiert und an der RWTH Aachen promoviert.

6.2. Bezüge der Mitglieder des Board of Directors und wesentlicher Führungskräfte

6.2.1. Vergütung der Mitglieder des Board of Directors und des Executive Committee

Vergütung der Mitglieder des Board of Directors

Die Non-Executive Directors erhalten für ihre im Geschäftsjahr ausgeübte Tätigkeit Gesamtbezüge in Höhe von Euro 900.000. Diese Gesamtvergütung besteht aus einem festen Anteil, Sitzungsgeld (auf der Grundlage der Teilnahme an 4 Sitzungen pro Jahr) sowie einer leistungsbezogenen Vergütung, die von der Höhe des EBIT des EADS-Konzerns abhängig ist.

Die Executive Directors, die auch Mitglieder des Executive Committee sind, erhalten abgesehen von ihrer Vergütung als Mitglieder des Executive Committee keine weitere direkte Vergütung für ihre Funktion als Mitglied des Board of Directors.

Vergütung der Mitglieder des Executive Committee

Die Mitglieder des Executive Committee erhalten für ihre im Geschäftsjahr ausgeübte Tätigkeit Gesamtbezüge in Höhe von Euro 9.183.000. Diese Gesamtvergütung besteht aus einem festen Anteil und einer leistungsbezogenen Vergütung, die von der Erreichung der persönlichen Zielvereinbarungen und der Höhe des EBIT des EADS-Konzerns abhängig ist.

Zum 31. März 2002 halten die Mitglieder des Board of Directors (einschließlich derjenigen, die auch Mitglieder des Executive Committee sind) insgesamt 43.008 EADS-Aktien und die Mitglieder des Executive Committee (ausschließlich derjenigen, die auch Mitglieder des Board of Directors sind) insgesamt 16.275 EADS-Aktien.

Die Vergütung, die EADS und alle ihrer Konzerngesellschaften im Jahre 2001 den beiden Chief Executive Officers der Gesellschaft Philippe Camus und Rainer Hertrich zahlten, belief sich auf jeweils EUR 1.331.999 bzw. EUR 1.293.332.

EADS hat ihren Direktoren oder Mitgliedern des Executive Committee keine Darlehen gewährt.

6.2.2. Den beiden Chief Executive Officers eingeräumte Optionen

Siehe nachstehend unter Abschnitt 6.3.3

6.2.3. Mit verbundenen Parteien abgeschlossene Geschäfte

EADS ist eine nach dem Recht der Niederlande gegründete Gesellschaft. Die Artikel L.225-38 bis L.225-43 und L.225-86 bis L.225-91 des französischen Code de commerce über verbundene Parteien finden auf sie keine Anwendung.

Der Artikel 2:146 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches bestimmt: „Soweit in der Satzung nicht anders festgelegt, wird eine Gesellschaft (*naamloze vennootschap*) in allen Angelegenheiten, die zu Interessenkonflikten mit einem oder mehreren Mitgliedern des Board of Directors führen, durch ihren Board of Supervisory Directors vertreten. Die Hauptversammlung ist jederzeit berechtigt, zu diesem Zweck eine oder mehrere Personen zu ernennen.“ Die Satzung von EADS bestimmt insoweit etwas anderes als sie das Board of Directors ermächtigt, die Gesellschaft in Angelegenheiten, die zu Interessenkonflikten mit einem oder mehreren Mitgliedern des Board of Directors führen, zu vertreten.

Die Gesellschaft schloss während des Jahres 2001 keine Vereinbarung mit einem Mitglied des Board of Directors, einem der wichtigsten Führungskräfte oder einem Aktionär, der mehr als 5 % der Stimmrechte der Gesellschaft hält, die über den gewöhnlichen Geschäftsvorgang hinausging oder zu anderen Bedingungen als bei Geschäften mit beliebigen Dritten.

Die Beziehungen zwischen dem Unternehmen und seinen Hauptaktionären werden im obenstehenden Abschnitt 3.3.2 beschrieben.

6.2.4. Darlehen und Garantien

Nicht einschlägig.

6.3. Gewinnbeteiligungs- und Leistungspläne für Mitarbeiter

6.3.1. Gewinnbeteiligungs- und Leistungsvereinbarungen mit den Mitarbeitern

Die Vergütungspolitik von EADS ist eng an das Erreichen von individuellen- und Gesellschaftszielen sowohl für die einzelnen Geschäftsbereiche als auch die gesamte Gruppe gebunden. Für das Top-Management der Gruppe wurde ein Aktienoptionsplan aufgestellt (siehe 6.3.3 unten), und anlässlich des öffentlichen Angebots und der Börseneinführung von EADS hatten die Mitarbeiter die Möglichkeit, Aktien zu günstigen Bedingungen zu erwerben (siehe 6.3.2 unten).

Dem französischen Gesetz entsprechend verfügt EADS France über Gewinnbeteiligungspläne (*accords de participation*) und spezifische Incentive-Pläne (*accords d'intéressement*), durch die die Mitarbeiter bei Erreichen bestimmter Produktivitäts-, technischer- oder Verwaltungsziele Boni erhalten.

Die Vergütungspolitik von EADS Deutschland GmbH ist weitgehend flexibel und steht in engem Zusammenhang mit dem Betriebsgewinn der Gesellschaft, der Erhöhung des Firmenwerts und dem Erreichen individueller Ziele.

Bei EADS CASA existiert keine Gewinnbeteiligungspolitik. Techniker und Manager erhalten jedoch eine gewinnbezogene Vergütung, in Abhängigkeit vom Erreichen der allgemeinen Ziele für die Gesellschaft und individuellen Leistungen.

6.3.2. Mitarbeiterangebot

Im Rahmen ihrer Börseneinführung ermöglichte EADS ihren berechtigten Mitarbeitern die Zeichnung von rund 1,5 % des Kapitals der EADS nach Durchführung des Globalen Angebots. Das Mitarbeiterangebot umfasste insgesamt bis zu 12.222.385 Aktien und enthielt für berechnigte Mitarbeiter ferner eine Option für die Finanzierung des in die Zeichnung von Aktien investierten Betrags. Entsprechend dieser Option bestand die Investition aus dem gezahlten Zeichnungsbetrag und einem Betrag, der aus einer Tauschvereinbarung mit der Vermögensverwaltungsgesellschaft für diese Option stammte und sich auf 9/10 des investierten Betrags belief. Berechnigte Mitarbeiter konnten Aktien zum Preis von Euro 15,30 zeichnen, der dem Kaufpreis für Privatanleger abzüglich eines Preisnachlasses von 15 % entsprach.

Mitarbeiter waren berechnigt, am Mitarbeiterangebot teilzunehmen, wenn sie:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- einen französischen, deutschen oder spanischen Arbeitsvertrag hatten; und
- in einer nach französischem, deutschem oder spanischem Recht gegründeten Gesellschaft beschäftigt waren, an der EADS (i) entweder eine Kapitalmehrheit oder (ii) mindestens 10 % des Kapitals hielt und diese Gesellschaft von EADS zur Teilnahme am Mitarbeiterangebot ausgewählt wurde.

Je nachdem, ob die Mitarbeiter Aktien im Rahmen eines französischen, deutschen oder spanischen Programms, direkt oder über einen Investmentfonds erwarben, gilt für die Veräußerung der Aktien jeweils eine der folgenden Sperrfristen: 18 Monate, 3 Jahre, 5 Jahre oder 6 Jahre.

Im Rahmen des Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 11.769.259 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 21. September 2000 geliefert.

Im Oktober 2001 hat EADS berechtigten Mitarbeitern maximal 0,25 % des gesamten vor dem Angebot ausgegebenen Grundkapitals angeboten. Im Rahmen dieses Mitarbeiterangebots wurden 2.017.894 Aktien mit einem Nennwert von jeweils Euro 1 angeboten.

Dieses Mitarbeiterangebot (*Note d'opération préliminaire* von der COB am 8. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1200 genehmigt und *Note d'opération définitive* von der COB am 12. Oktober 2001 unter der Nummer 01-1209 genehmigt) richtete sich nur an Mitarbeiter, die:

- seit mindestens drei Monaten dem Unternehmen angehörten;
- Mitarbeiter von (i) EADS oder (ii) einer ihrer Tochtergesellschaften oder (iii) einer Gesellschaft, an der EADS einen Anteil von mindestens 10 % hält und auf dessen Management sie einen bestimmenden Einfluss hat und deren Sitz sich in Südafrika, Deutschland, Brasilien, Kanada, Spanien, den USA, Großbritannien, Frankreich, Italien, Marokko, Mexiko oder Singapur befindet.

Das Mitarbeiterangebot umfasste zwei Tranchen:

- die durch berechnigte Mitarbeiter im Rahmen des Mitarbeitersparplans der EADS-Gruppe gezeichneten Aktien wurden zum Preis von Euro 10,70 pro Aktie angeboten;
- die durch berechnigte Mitarbeiter direkt gezeichneten Aktien wurden zum Preis von Euro 10,70 pro Aktie angeboten.

Die Mitarbeiter sind grundsätzlich nicht berechnigt, die im Rahmen dieses Mitarbeiterangebots erworbenen Aktien vor Ablauf einer Sperrfrist von einem Jahr, die in manchen Ländern länger sein kann, zu verkaufen.

Im Rahmen dieses Mitarbeiterangebots wurden insgesamt 2.017.894 Aktien gezeichnet. Die Aktien wurden am 5. Dezember 2001 geliefert.

6.3.3. Mitarbeitern gewährte Optionen

Der Board of Directors genehmigte in seinen Sitzungen am 26. Mai 2000, 20. Oktober 2000 und 12. Juli 2001 im Rahmen seiner von den Hauptversammlungen vom 24. Mai 2000 und 10. Mai 2001 erteilten Befugnisse die Gewährung von Aktienoptionen für die Zeichnung von Aktien der Gesellschaft. Die wichtigsten Merkmale dieser Optionen sind in der nachstehenden Aufstellung zusammengefasst:

	<u>Erste Tranche</u>	<u>Zweite Tranche</u>
Datum der Hauptversammlung	24. Mai 2000	24. Mai 2000
Datum der Board-Sitzung	26. Mai 2000	20. Oktober 2000
Anzahl der Aktien, die gezeichnet werden können	5.135.400	240.000
Davon Aktien, die von Führungskräften gezeichnet werden können	720.000	60.000
Zahl der berechtigten Mitarbeiter...	Ca. 850	34
Datum, ab dem die Optionen ausgeübt werden können	50 % der Optionen können nach Ablauf von zwei Jahren und vier Wochen nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 50 % der Optionen können am dritten Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 3 Wochen vor jedem Hauptversammlungstermin oder dem Datum der Bekanntgabe dem Jahres-, Halbjahres- oder Quartalsergebnisse dürfen überdies keine Optionen ausgeübt werden.	50 % der Optionen können nach Ablauf von zwei Jahren und vier Wochen nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 50 % der Optionen können am dritten Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 3 Wochen vor jedem Hauptversammlungstermin oder dem Datum der Bekanntgabe der Jahres-, Halbjahres- oder Quartalsergebnisse dürfen überdies keine Optionen ausgeübt werden.
Verfalltermin	Zehnter Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen	Zehnter Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen
Ausübungspreis.....	Euro 20,90	Euro 20,90
Anzahl der ausgeübten Optionen ...	0	0

Dritte Tranche

Datum der Hauptversammlung	10. Mai 2001
Datum der Board-Sitzung	12. Juli 2001
Anzahl der Aktien, die gezeichnet werden können	7.926.425
Davon Aktien, die von	
• Philippe Camus	135.000
• Rainer Hertrich	135.000
• den 10 Mitarbeitern, denen im Jahr 2001 die meisten Optionen gewährt wurden gezeichnet werden können	738.000
Zahl der berechtigten Mitarbeiter...	Ca. 1.650
Datum, ab dem die Optionen ausgeübt werden können	50 % der Optionen können nach Ablauf von zwei Jahren und vier Wochen nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 50 % der Optionen können am dritten Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen ausgeübt werden; 3 Wochen vor jedem Hauptversammlungstermin oder dem Datum der Bekanntgabe der Jahres-, Halbjahres- oder Quartalsergebnisse dürfen überdies keine Optionen ausgeübt werden.
Verfalltermin	Zehnter Jahrestag nach dem Datum der Gewährung der Optionen
Ausübungspreis	Euro 24,66
Anzahl der ausgeübten Optionen ...	0

KAPITEL 7 — JÜNGSTER GESCHÄFTSGANG UND AUSBLICK

Das Management geht davon aus, dass auch im Jahr 2002 der Auftragseingang — einschließlich Aufträge für den A400M, dessen endgültige Bestellung für dieses Jahr erwartet wird — die Umsatzerlöse wesentlich übersteigen wird. Der Auftragsbestand dürfte im Jahr 2002 Euro 190 Mrd. übersteigen, wobei sich der Anteil des Verteidigungsbereichs auf ca. Euro 40 Mrd. verdoppeln dürfte.

Das kontinuierliche Wachstum der Verteidigungsaktivitäten von EADS bleibt für das Management eine Priorität. Für 2004 werden Umsatzerlöse von Euro 9 Mrd. angestrebt. Ein großer Teil dieser angestrebten Umsatzerlöse spiegeln sich bereits im Auftragsbestand von EADS für neue Verteidigungsprogramme wie Eurofighter, die Hubschrauber NH90 und Tiger und die neue Generation von Lenkflugkörper-Systemen wider. Das Management erwartet, dass der im Dezember 2001 unterzeichnete A400M-Vertrag im Wert von Euro 18 Mrd. im Jahr 2002 erfüllt wird. Für verschiedene Programme beginnt die Auslieferungsphase, was das EBIT-Wachstum der Verteidigungsaktivitäten von EADS noch beschleunigt.

Trotz des stark vom Wettbewerb geprägten Geschäftsumfelds rechnet EADS damit, dass die Umsatzerlöse im Jahr 2002 im Vergleich zu 2001 relativ stabil bleiben; bei unverändertem US-Dollar-Wechselkurs wird mit einem Rückgang von ca. 2 % gerechnet. Dieser Rückgang, der vor allem auf den Rückgang der zu erwartenden Auslieferungen bei Airbus aufgrund der derzeitigen Wirtschaftsschwäche zurückzuführen ist, dürfte allerdings teilweise durch einen höheren Beitrag anderer Geschäftsbereiche neben Airbus ausgeglichen werden.

Das Management rechnet damit, dass die EBIT-Marge vor Forschungs- und Entwicklungskosten des Jahres 2001 von ca. 12 % im Jahr 2002 unverändert bleibt. Dieses Ziel berücksichtigt die derzeit unsichere Marktlage und dürfte unter anderem durch die Auswirkungen der zusätzlichen Kosteneinsparungsplänen in Folge der Ereignisse vom 11. September 2001, vor allem bei Airbus, und die Bemühungen der Geschäftsbereiche Raumfahrt und Verteidigung und Zivile Systeme sowie am Gesellschaftssitz erreicht werden, obwohl mit einem Rückgang der Auslieferungen bei Airbus gerechnet wird. Zu den Ende 2001 vor allem bei Airbus durchgeführten Kosteneinsparungsmaßnahmen zählen die Reduzierung der Forschungs- und Entwicklungskosten für nicht kritische Programme sowie regelmäßige Einsparungen bei Vertriebs- und Verwaltungskosten und durch Flexibilitätspläne für die Mitarbeiter.

Das Ziel von EADS für die EBIT-Marge vor Forschungs- und Entwicklungskosten für das Jahr 2002 berücksichtigt auch die erwartete Wertschöpfung, die durch die Synergien der Fusionen von EADS hervorgerufen wurden, in Höhe von Euro 300 Mio. (gegenüber Euro 100 Mio. im Jahr 2001).

EADS plant für das Jahr 2002 eine Erhöhung der Forschungs- und Entwicklungskosten um ca. Euro 0,4 Mrd., vor allem im Zusammenhang mit dem A380-Programm. Unter Berücksichtigung dieser erhöhten Forschungs- und Entwicklungskosten rechnet EADS für 2002 mit einem EBIT (vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten) in Höhe von ca. Euro 1,2 Mrd. gegenüber Euro 1,7 Mrd. im Jahr 2001.

Insgesamt zielt das Management auf ein EBIT (vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten) ohne Berücksichtigung der Entwicklungskosten für den A380 von 10 % des Konzern-Umsatzerlöses bis 2004.

Diese Zielvorgabe umfasst das regelmäßige zusätzliche EBIT-Ziel von Euro 600 Mio. bis 2004 aus der EADS-Fusion und der Airbus-Unternehmenszusammenschluss. Die im Jahr 2001 erzielten ursprünglichen Synergien von mehr als Euro 100 Mio. überstiegen das für dieses Jahr gesteckte Ziel von Euro 60 Mio. weit und stärken das Vertrauen des Managements in den Erfolg der Integration. Während ein Großteil der Wertschöpfungs-Gewinne des Jahres 2001 vom Geschäftsbereich Airbus und vom Einkauf erzielt wurden, wird auch seitens anderer Geschäftsbereiche und Aktivitäten mit Wertschöpfung gerechnet.

Der freie Cash-flow vor Berücksichtigung der Auswirkungen der Kundenfinanzierung auf die liquiden Mittel dürfte im Jahr 2002 positiv bleiben. Das Management hat eine strenge Kontrolle des Risikos im Zusammenhang mit der Kundenfinanzierung eingeführt, so dass Airbus ihre Kunden jeweils bei Betrachtung des Einzelfalls sinnvoll unterstützen kann, ohne dabei die finanziell solide Position von EADS zu gefährden.

