



# Harte Prüfungen.

DAS UNTERNEHMEN IM JAHR 2007

# Starke Leistungen.



The step beyond

- Rekordauftragseingang von € 339,5 Milliarden
- Erfolgreicher Produktionshochlauf in allen Geschäftsbereichen
- Auslieferung der ersten A380
- Erste Einsparungen durch das Restrukturierungsprogramm Power8

# EADS 2007 auf einen Blick.



Der Konzern | Geschäftsbereiche | Zentrale Programme und  
Produkte | Das Jahr 2007 | Die EADS-Aktie | Weltweite Präsenz |  
Die Organisationsstruktur des EADS-Konzerns

INHALT

# Harte Prüfungen. Starke Leistungen.

Die EADS ist ein weltweit führendes Unternehmen in der Luft- und Raumfahrt, im Verteidigungsgeschäft und in den dazugehörigen Dienstleistungen. Zur EADS gehören der Flugzeughersteller Airbus, das weltweit größte Hubschrauberunternehmen Eurocopter sowie Astrium, der europäische Marktführer bei Weltraumprogrammen von Ariane bis Galileo.

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit bietet umfassende Systemlösungen und ist für die EADS größter Partner im Eurofighter-Konsortium sowie wesentlicher Anteilseigner am Lenkflugkörperhersteller MBDA. Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge entwickelt die A400M.

Ein bedeutender Aufschwung bei Airbus und das starke Wachstum der Geschäftsbereiche Eurocopter sowie Verteidigung und Sicherheit führten zu einer Verdoppelung des Auftragseingangs. Der Auftragsbestand erreichte somit einen neuen historischen Höchststand.

#### EADS-KONZERN

		2007	2006	2005
Umsatz <sup>1)</sup>	Mio. €	39.123	39.434	34.206
EBIT* <sup>1)</sup>	Mio. €	52	399	2.852
Konzernergebnis (Net Income) <sup>2)</sup>	Mio. €	-446	99	1.676
Ergebnis je Aktie <sup>2)</sup>	€	-0,56	0,12	2,11
Dividende je Aktie	€	0,12 <sup>3)</sup>	0,12	0,65
Nettoliquidität <sup>1)</sup>	Mio. €	7.024	4.229	5.489
Auftragseingang <sup>1)4)</sup>	Mio. €	136.799	69.018	92.551
Auftragsbestand <sup>1)4)</sup>	Mio. €	339.532	262.810	253.235
Beschäftigte	Anzahl der Mitarbeiter	116.493	116.805	113.210

Die erhöhte Nettoliquidität war das Ergebnis eines verbesserten operativen Cashflows und eines verringerten Kapitalaufwands infolge strengerer Kriterien für Investitionsentscheidungen.

Im EBIT-Rückgang spiegeln sich die finanziellen Belastungen wider, die durch Verzögerungen im A400M-Programm, die Restrukturierung bei Airbus im Rahmen von Power8 und den Programmstart der A350 XWB verursacht wurden. Auch der schwache US-Dollar wirkte sich negativ aus.

\* Soweit nicht anders vermerkt, wird in diesem Geschäftsbericht das EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten angegeben.

<sup>1)</sup> Ergebniskonsolidierung von MBDA zu 37,5 Prozent im Jahr 2007 gegenüber 50 Prozent im Jahr 2006. Die Zahlen von 2006 werden nicht neu ausgewiesen. Für eine tragfähige Vergleichsgrundlage müssen folgende Auswirkungen der veränderten Konsolidierung auf die Zahlen von 2006 berücksichtigt werden: €-418 Mio. beim Umsatz für das Geschäftsjahr (Gj.) 2006, €-30 Mio. beim EBIT für das Gj. 2006, €-249 Mio. bei der Nettoliquidität für das Gj. 2006, €-329 Mio. beim Auftragseingang für das Gj. 2006, €-1,691 Mrd. beim Auftragsbestand für das Gj. 2006.

<sup>2)</sup> Die EADS verwendet weiterhin den Terminus Net Income. Die Bedeutung ist identisch mit dem Ergebnis, das den Gesellschaftern des Mutterunternehmens gemäß den IFRS-Regeln zusteht.

<sup>3)</sup> Dies wurde auf der EADS-Hauptversammlung am 26. Mai 2008 entschieden.

<sup>4)</sup> Die Beiträge aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand der EADS basieren auf Listenpreisen.



## GESCHÄFTSBEREICHE

### AIRBUS

Airbus ist einer der weltweit führenden Flugzeughersteller; er erhält kontinuierlich 40 bis 60 Prozent aller Aufträge über Flugzeuge mit 100 oder mehr Sitzen. Grundlage für diesen Erfolg sind der Fokus auf die Kunden, das vertriebliche Know-how, die technologischen Höchstleistungen und die hohe Effizienz in der Produktion.

A380



(in Mio. €)	2007	2006	Veränd.
Umsatz	25.126	25.190	+0 %
EBIT	-881	-572	-54 %
Auftragseingang	117.323	53.367	+120 %
Auftragsbestand	283.829	210.115	+35 %
<b>(in Stückzahlen)</b>			
Auslieferungen	453	434	+4 %
Auftragsbestand	3.421	2.533	+35 %

### MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE

Der Geschäftsbereich konstruiert, produziert und vermarktet spezialisierte Missionsflugzeuge für Sicherheits- und Streitkräfte, insbesondere Seefernaufklärer, Militärtransporte sowie Tankflugzeuge, die die herausragenden Eigenschaften von Airbus-Flugzeugen in den Verteidigungsbereich übertragen.

A400M



(in Mio. €)	2007	2006	Veränd.
Umsatz	1.140	2.200	-48 %
EBIT	-155	75	-307 %
Auftragseingang	784	1.594	-51 %
Auftragsbestand	19.932	20.337	-2 %

### EUROCOPTER

Eurocopter ist der weltweit größte Hubschrauberhersteller. Die EADS-Tochter verfügt über ein stark wachsendes Verteidigungsgeschäft und erhält regelmäßig mehr als die Hälfte aller Aufträge im zivilen und öffentlichen Geschäft.

TIGER



(in Mio. €)	2007	2006	Veränd.
Umsatz	4.172	3.803	+10 %
EBIT	211	257	-18 %
Auftragseingang	6.584	4.885	+35 %
Auftragsbestand	13.455	11.042	+22 %



## ASTRIUM

Astrium ist Marktführer in Europa und spielt eine herausragende Rolle in den öffentlichen europäischen Raumfahrtprogrammen. Zum Portfolio des Geschäftsbereichs zählen Satelliten, Trägerraketen und Dienstleistungen im Raumfahrtgeschäft.

(in Mio. €)	2007	2006	Veränd.
Umsatz	3.550	3.212	+ 11 %
EBIT	174	130	+ 34 %
Auftragseingang	4.492	4.354	+ 3 %
Auftragsbestand	12.895	12.263	+ 5 %

ATV  
AUTOMATED TRANSFER VEHICLE



## VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT

Der Geschäftsbereich bildet den Schwerpunkt der Sicherheits- und Verteidigungsaktivitäten des Konzerns. Diese umfassen die EADS-Beteiligung am Eurofighter-Programm, Lenkflugkörper- und militärische Kommunikationssysteme, Verteidigungselektronik sowie entsprechende Dienstleistungen.

(in Mio. €)	2007	2006	Veränd.
Umsatz	5.465	5.864	- 7 %
EBIT	340	348	- 2 %
Auftragseingang	7.540	5.191	+ 45 %
Auftragsbestand	17.886	17.570	+ 2 %

EUROFIGHTER



Ergebniskonsolidierung von MBDA zu 37,5 Prozent im Jahr 2007 gegenüber 50 Prozent im Jahr 2006. Die Zahlen von 2006 werden nicht neu ausgewiesen. Für eine tragfähige Vergleichsgrundlage müssen folgende Auswirkungen der veränderten Konsolidierung auf die Zahlen von 2006 berücksichtigt werden: € -418 Mio. beim Umsatz für das Geschäftsjahr (Gj.) 2006, € -30 Mio. beim EBIT für das Gj. 2006, € -329 Mio. beim Auftragseingang für das Gj. 2006, € -1,691 Mrd. beim Auftragsbestand für das Gj. 2006.

## ÜBRIGE AKTIVITÄTEN

Hierunter ist das EADS-Geschäft mit Turboprop-Flugzeugen, General Aviation, Frachterumrüstung sowie Flugzeugstrukturen und -sitzen zusammengefasst. Die Geschäftseinheiten ATR, EADS EFW, EADS Socata und EADS Sogerma bilden keinen eigenständigen Geschäftsbereich.

(in Mio. €)	2007	2006	Veränd.
Umsatz	1.269	1.257	+ 1 %
EBIT	94	- 288	+ 133 %
Auftragseingang	1.729	1.469	+ 18 %
Auftragsbestand	2.444	2.292	+ 7 %

ATR 72-500



### A380

#### Das Effizienz-Wunder

Der neue doppelstöckige Airbus **A380** ist das geräumigste und effizienteste Flugzeug am Himmel. Mit dieser 525-sitzigen Maschine können Fluggesellschaften ihre Kunden mit nie gekanntem Komfort verwöhnen. Sie bietet zudem ein Plus an Wirtschaftlichkeit, bessere Umwelteigenschaften, höhere Kapazität für Langstreckenflüge und geringere Kosten pro Passagier.



### A320-FAMILIE

#### Bestseller aller Klassen

Auch die **A320-Familie** sorgt für Rekorde. Bislang mehr als 5.800 Bestellungen machen sie zum meistverkauften Verkehrsflugzeug aller Zeiten. Die A320-Familie entspricht dem Bedarf der Airlines: optimiertes Kabinenlayout, verbesserter Gepäck- und Frachturnschlag, größte Flexibilität im Kurz- und Mittelstreckenbetrieb sowie niedrigere Betriebskosten.

### A350 XWB

#### Fliegen nach Maß

Mit der **A350 XWB** (eXtra Wide Body) befriedigt Airbus die Nachfrage nach Langstreckenflugzeugen mittlerer Passagierkapazität. Dank ihres weitgehend aus Kohlefaser-Verbundwerkstoffen gefertigten Rumpfs und niedrigen Gewichts ist die A350 XWB vor dem Hintergrund hoher Treibstoffpreise und strenger Umweltkriterien erste Wahl. Zudem bietet die Großraumkabine optimalen Komfort auf langen Flügen. Der 2006 neu eingeführte Flugzeugtyp befindet sich noch in der Entwicklung und soll 2013 erstmals ausgeliefert werden.



### A330/A340

#### Vielfalt liegt in der Familie

Die vielseitige Airbus-Familie **A330/A340** empfiehlt sich für Regionalrouten und Langstrecken gleichermaßen: Dank einer gemeinsamen Grundkonstruktion lässt sie sechs verschiedene Konfigurationen zu. Die zweistrahlige A330 generiert im regionalen Segment und auf Fernflügen maximalen Umsatz bei niedrigen Betriebskosten. Die vierstrahlige A340 bietet ein Höchstmaß an Flexibilität auf anspruchsvollsten Langstrecken- und Ultralangstreckenflügen.







### A330 MRTT

#### Neue Wege in der Luftbetankung

Das Tank- und Transportflugzeug **A330 MRTT** ist die weltweit führende Flugzeugplattform für die militärische Luftbetankung; schon in der Basisvariante kann es enorme Treibstoffmengen aufnehmen. Diese werden über einen innovativen Tankausleger mit einem Flugsteuerungssystem (Fly-by-Wire-Technik) abgegeben, der präziser steuerbar ist als andere Systeme. Die Maschine wurde bereits von Luftstreitkräften in den Vereinigten Staaten, Australien, Großbritannien und im Mittleren Osten bestellt. Die A330 MRTT basiert auf der erfolgreichen Airbus-Familie A330/A340 und absolvierte ihren Erstflug im Juni 2007.



### A400M

#### Schwertransporter der Superlative

Die **A400M** wurde für Luftstreitkräfte weltweit als Nachfolgerin für veraltete Schwertransportflugzeuge entwickelt, deren Nutzlastkapazitäten und Laderaumvolumina sie jeweils mehr als verdoppelt. Der Erstflug der A400M ist für den Sommer 2008 geplant.



### CN-235 UND C-295

#### Weltmeister im Mittelgewicht

Mit ihrer Fähigkeit, auf kurzen und unbefestigten Pisten zu operieren, überzeugen die mittelschweren Turboprop-Transportflugzeuge **CN-235** und **C-295**. Sie sind die weltweit führenden Plattformen ihrer Klasse und bei zahlreichen Luftstreitkräften im Einsatz.



### ÉCUREUIL

#### Ein Hubschrauber für Höchstleistungen

Die **Écureuil** ist berühmt für ihre Leistungswerte, ihr Sicherheitsniveau und ihre niedrigen Betriebskosten. Aufgrund des hohen Anteils an Verbundwerkstoffen, der enormen Zuladung und der geräumigen Kabine kann sie flexibel als Arbeitshubschrauber oder Verkehrsmittel für bis zu sieben Passagiere eingesetzt werden. Das Einsatzspektrum umfasst zudem Brandbekämpfung, medizinische Transporte und den Polizeidienst.



### EC135 UND EC145

#### Innovationen im Dienst der Kunden

Die zweimotorigen leichten Mehrzweckhubschrauber **EC135** und **EC145** basieren auf der neuesten Technologie bei Kohlefaserverbundstoffen. Ihre Konzeption mit gelenklosen Hauptrotoren und innovativen Heckrotorsystemen gewährleistet höchste Manövrierfreudigkeit sowie ein außerordentlich niedriges Geräusch- und Vibrationsniveau. Spezifische Sondermodelle dieser Hubschraubertypen wurden für VIP-Transportdienste, Rettungsflieger und Polizeistaffeln entwickelt.



### NH90

#### Zukunftsweisend in jeder Hinsicht

Der mittelschwere Transporthubschrauber **NH90** entspricht dem neuesten Entwicklungsstand im Helikopterbau und in der Technologie der dazugehörigen Missionssysteme. Er ist in zwei Grundversionen erhältlich: als taktischer Transporthubschrauber und als Marineversion.



### TIGER

#### Unfassbar schlagkräftig

Der **Tiger**, ein mittelschwerer zweimotoriger Militärhubschrauber für Luftkampf und Feuerunterstützung, lässt sich im Gefechtsfeld nur schwer orten – sowohl mit bloßem Auge als auch mithilfe von Radar- oder Infrarottechnik. Seine Waffen- und Feuerleitsysteme sind auf höchste Effizienz ausgelegt.



## GALILEO Europas Satellitennavigation

Das neue Satellitennavigationssystem **Galileo** ist weltraumgestützt und liefert präzise Positions- und Zeitdaten. Dieses Netz aus 30 Satelliten und der Infrastruktur auf der Erde soll für gewerbliche wie auch staatliche Aufgaben genutzt werden. Als Gründungsmitglied von European Satellite Navigation Industries spielt Astrium eine zentrale Rolle bei der Auslegung und Entwicklung des Galileo-Systems.



## ARIANE 5 Das Trägersystem der neuen Generation

Die **Ariane 5** ist ein leistungsstarkes Schwerlast-Trägersystem zum Aussetzen von Satelliten. Mit einer Nutzlastkapazität von bis zu zehn Tonnen entspricht die Ariane 5, die sich seit der Inbetriebnahme im Jahr 2005 als höchst zuverlässig und flexibel erwiesen hat, den steigenden Anforderungen ziviler wie staatlicher Kunden.



## COLUMBUS UND ATV Europas Beiträge zur ISS

Das Weltraumlabor **Columbus** und der unbemannte Raumtransporter **ATV** sind die zentralen Beiträge der europäischen Staaten zur internationalen Raumstation ISS. Columbus und ATV, das die Raumstation mit Vorräten versorgen wird, gingen Anfang 2008 auf die Reise ins All.



## SKYNET 5 Sichere Kommunikation

Mit dem **SkyNet-5**-Programm sichert sich das britische Verteidigungsministerium abhör- und ausfallsichere Satellitenkommunikationsdienste im Rahmen eines innovativen privatwirtschaftlichen Finanzierungsmodells. Nach dem Start von drei Satelliten soll das vernetzte System planmäßig im Jahr 2008 in Betrieb gehen.



### GLOBALE SICHERHEIT

#### Gefahren minimieren

Bedrohungen der nationalen Sicherheit sind ein zunehmend weltweites Problem. Das steigende Handels- und Kommunikationsaufkommen birgt auch ein immer größeres Risiko. Lösungen der EADS tragen dazu bei, die Sicherheit und den Schutz von Landesgrenzen, Stadtgebieten und kritischen Infrastrukturen wie Rechenzentren und Energieversorgungsanlagen zu gewährleisten. Im Vordergrund stehen dabei erweiterte Fähigkeiten im Sicherheitsmanagement durch verstärkte Zusammenarbeit sowie den Einsatz moderner Technologien und integrierter Informationssysteme.

### FUNKSYSTEME

#### Sichere Verbindungen für Einsatzkräfte

Im PMR-Geschäft (**Professional Mobile Radio**) konzipiert und erstellt die EADS sichere Funkkommunikationssysteme vorwiegend für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben oder Verkehrsbetriebe. Dank der umfassenden Kompetenz des Unternehmens – mit TETRA und TETRAPOL hat das Unternehmen beide PMR-Technologiestandards im Angebot – genießen Kunden volle Flexibilität bei der Planung ihrer Systeme.



### MBDA

#### Zielsicher und innovativ

MBDA, der weltgrößte Anbieter militärischer Flugkörpersysteme, steht für Innovationen und technologische Meisterleistungen. ASTER 30 SAMP/T ist ein Boden-Luft-Lenkflugkörper der nächsten Generation mit mittlerer Reichweite zur Abwehr gegnerischer Luftfahrzeuge oder Lenkflugkörper; er zählt weltweit zu den modernsten Flugkörpersystemen. METEOR, ein Luft-Luft-Lenkflugkörper modernster Machart mit einer Reichweite von über 100 Kilometern, erreicht mehr als die vierfache Schallgeschwindigkeit.

### EUROFIGHTER

#### Das modernste Kampfflugzeug der Welt

Weltweit gibt es kein moderneres und vielseitigeres Kampfflugzeug als den **Eurofighter**. Integrierte Systeme, eine optimale Mensch-Maschine-Schnittstelle und eine Struktur aus Kohlefaserverbundstoff bieten den Luftstreitkräften enorme Vorteile. Derzeit werden umfangreiche Eurofighter-Aufträge europäischer Bedarfsträger zur Auslieferung gebracht – und auch am Exportmarkt ist das Kampfflugzeug erfolgreich.



## ÜBRIGE AKTIVITÄTEN



### SOCATA TBM 850 Sparsam und schnell

Obwohl die **TBM 850** ein einmotoriges Turboprop-Flugzeug ist, erreicht sie die Geschwindigkeit eines leichten Reisejets. Ihre Reichweite erlaubt das Durchqueren ganz Europas ohne Zwischenstopp. Landungen beherrscht die TBM 850 auch auf kurzen oder im Gebirge gelegenen Pisten. Die klimatisierte Kabine ist geräumig und hervorragend lärmisoliert.

### ATR 42-500 UND 72-500

#### Lösungen für die Regionalstrecke

Die Turboprop-Flugzeuge der **ATR**-Familie beherrschen Landungen auf kurzen Bahnen und sind überaus sparsam im Verbrauch. Damit wirken sie der Überlastung der Verkehrsflughäfen entgegen. Durch ihre hohe Treibstoffeffizienz fliegen sie äußerst umweltschonend. Die 50-sitzige ATR 42-500 fliegt seit 1995, und die verlängerte 70-sitzige Version ATR 72-500 ist seit dem Jahr 1997 im Einsatz. Mit ihren niedrigen Sitzplatzkosten je Reisekilometer und ihrer erwiesenen Zuverlässigkeit bieten beide Modelle Wettbewerbsvorteile für Passagierflüge auf Regionalstrecken.



### EFW

#### Frachtflugzeuge mit allen Airbus-Stärken

**EADS EFW** (Elbe Flugzeugwerke) ist das konzernweite Kompetenzzentrum für den Umbau von Airbus-Passagiermaschinen zu Frachtflugzeugen. Sie bieten die gleichen Vorteile der Familienkommunalität und Fly-by-Wire-Steuerung wie die zugrunde liegenden Airbus-Modelle. Zusätzlich stellt EADS EFW faserverstärkte Komponenten für Flugzeuge der gesamten Airbus-Familie her.



INHALT

**14. JUNI**  
**Engagement für Umweltziele**

Airbus setzt sich zum Ziel, bis 2020 den unternehmensweiten Energieverbrauch um 30 Prozent und die CO<sub>2</sub>-Emissionen seiner Flugzeuge um 50 Prozent zu senken. Am 15. Januar erhielt Airbus als erstes Luftfahrtunternehmen weltweit die Umweltzertifizierung nach ISO 14001 für alle seine Standorte und Produkte.



**15. JUNI**  
**Erstflug der A330 MRTT**

Mit der A330 MRTT absolviert ein Mehrzweck-Tankflugzeug der neuesten Generation seinen Erstflug. Es ist 180 Minuten lang in der Luft und durchläuft dabei planmäßig eine Reihe von Tests.



**20. MÄRZ**  
**Aufträge über integrierte Sicherheitssysteme**

Der EADS-Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit positioniert sich als bevorzugter Bieter für die Bereitstellung eines neuen Leitstellensystems der Feuerwehren und Rettungsdienste in England. Im Juni beauftragt Katar die EADS mit dem Aufbau des Systems für einen landesweiten Sicherheitsschild. Damit übernimmt das Unternehmen erneut die Aufgabe umfassender Systemintegration im Sicherheitsbereich.



**19. JUNI**  
**Dienstantritt des LUH**

Der erste Einsatzverband der US Army wird mit dem leichten Mehrzweckhubschrauber UH-72A Lakota ausgestattet. Dieser stammt aus dem Hause EADS North America.



**23. JUNI**  
**Bestellung von 35 Ariane-5-Trägerraketen**

Arianespace und Astrium unterzeichnen eine gemeinsame Absichtserklärung über den Kauf von 35 weiteren Trägersystemen des Typs Ariane 5. Bereits im Jahr 2004 hat Arianespace 30 Exemplare bestellt. Die neuen Raketen werden ab 2010 zur Auslieferung gebracht.



## 16. JULI Änderung der Unternehmensführung

Die Hauptaktionäre der EADS beschließen, die Managementstruktur des Unternehmens zu vereinfachen. Sie einigen sich darauf, jeweils nur noch einen Chairman und Chief Executive Officer zu berufen. Die bis dahin bestehenden Doppelbesetzungen an der Konzernspitze werden zugunsten von mehr Effizienz und angesichts international geltender Best Practices aufgegeben.



## 15. OKTOBER Auslieferung der ersten A380

Airbus übergibt mit der ersten A380 das größte und modernste Passagierflugzeug der Welt an den Erstkunden Singapore Airlines. Mit ihrem geringen Treibstoffverbrauch je Fluggast, dem gesteigerten Komfort und der leisesten Kabine setzt die A380 neue Maßstäbe am Himmel.



## 17. OKTOBER Verzögerungen bei der A400M

Die EADS korrigiert ihren Zeitplan für die Auslieferungen der ersten Transportflugzeuge des Typs A400M an europäische und Exportkunden. Erwartet wird eine Verschiebung um sechs Monate, wobei das Risiko einer zusätzlichen Verzögerung um ein weiteres halbes Jahr besteht.



## 14. NOVEMBER Auftragsrekord auf der Dubai Air Show

Die Dubai Air Show endet mit 163 Festaufträgen für Airbus im Wert von über US\$ 28 Milliarden zu Katalogpreisen. Dabei erhält Airbus mit der Bestellung von 70 Maschinen des Typs A350 XWB und elf A380 von der Fluggesellschaft Emirates den wertmäßig größten Einzelauftrag seiner Unternehmensgeschichte. Bereits im Juni – während der Luftfahrtausstellung in Paris – konnte EADS mit 425 Festaufträgen an Airbus und 114 an Eurocopter eine wahre Auftragsflut verzeichnen.



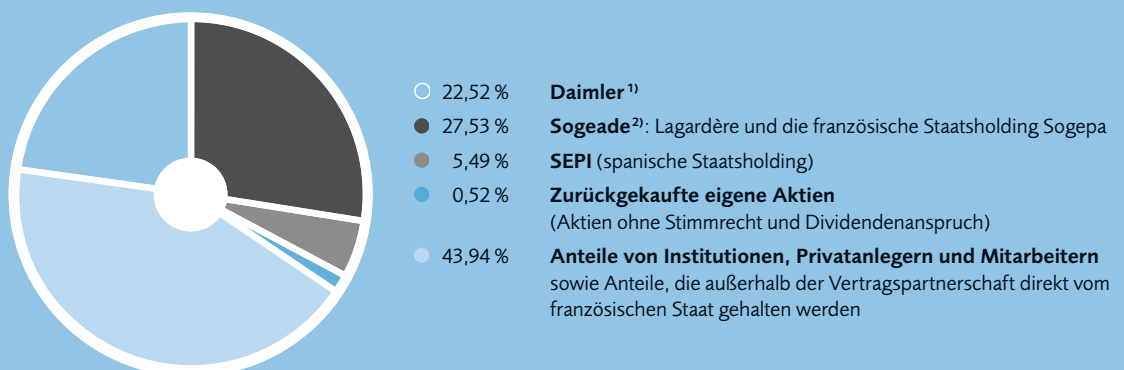
## 14. DEZEMBER 5.000ster Airbus ausgeliefert

Gerade einmal 33 Jahre nach dem ersten Airbus, einer A300B2 für Air France im Jahr 1974, liefert der Flugzeugbauer mit einer A330-200 seinen 5.000sten Verkehrsjet aus. Die Zeiträume zwischen den Auslieferungsjubiläen werden zunehmend kürzer und zeugen von immer rasanterem Wachstum: Nachdem Airbus 1993 nach 19 Jahren die 1.000ste Maschine ausgeliefert hatte, folgte schon 1999 die 2.000ste. Bereits 2002 wurde die 3.000ste und 2005 die 4.000ste Maschine übergeben.



Im Berichtsjahr folgte die Kursentwicklung der EADS-Aktie der des US-Dollars, der im Jahresverlauf gegenüber dem Euro mehr als 10 Prozent einbüßte. Infolgedessen fürchtete der Markt um die Fähigkeit von Airbus, sich im Wettbewerb zu behaupten und die Rentabilität wiederherzustellen. Verschiebungen im A400M-Programm belasteten den Kurs der EADS-Aktie stark, und weder der fulminante Auftragseingang im Jahr 2007 noch Verbesserungen der Managementstruktur konnten die Stimmung aufhellen. Nach Kurseinbußen von insgesamt 16 Prozent beendete die Aktie das Jahr mit einem Schlusskurs von € 21,83.

### AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2007



<sup>1)</sup> Daimler hat am 9. Februar 2007 eine Vereinbarung mit einem Konsortium aus privaten und öffentlichen Investoren getroffen. Daimler wird die wirtschaftlichen Rechte eines 7,5-Prozent-Anteils an der EADS abtreten.

<sup>2)</sup> Lagardère hat am 4. April 2006 Mandatory Exchangeable Bonds ausgegeben. Die Anzahl der bei Fälligkeit des Bonds frei werdenden EADS-Aktien entspricht bis zu 7,5 Prozent des EADS-Kapitals. Von diesen 7,5 Prozent hat Lagardère im Juni 2007 bereits 2,5 Prozent abgegeben.

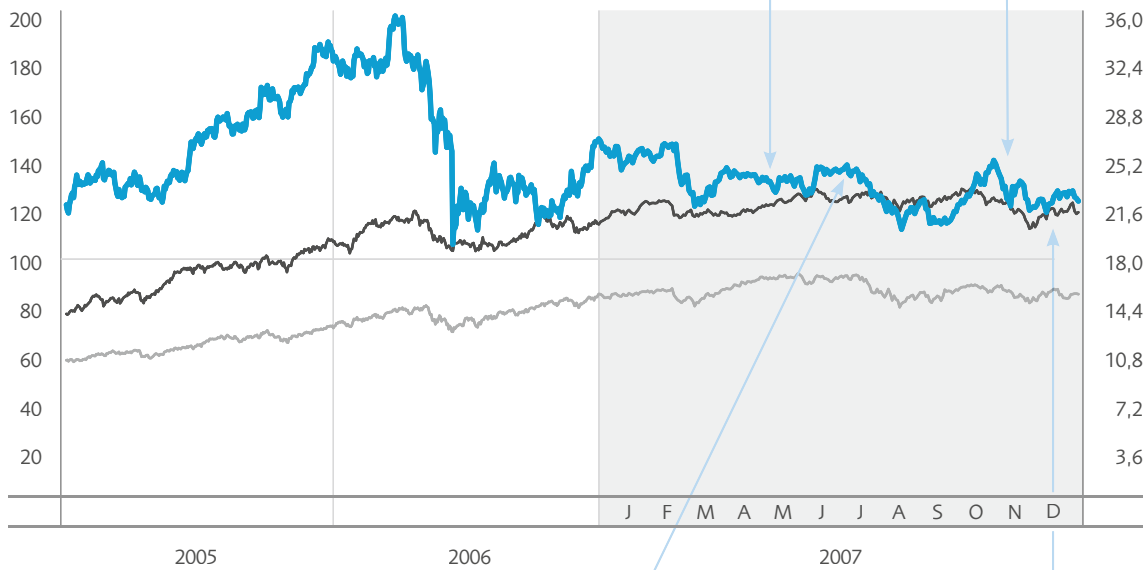


Die Schwäche des US-Dollars führt zum Absinken des Aktienkurses. Nach Berechnungen von Investoren setzt ein weiterer Rückgang des Dollarkurses die Gewinnmargen von Airbus unter Druck und erschwert die Wiederherstellung der Rentabilität im Rahmen des Restrukturierungsprogramms Power8.

Die EADS kündigt Verzögerungen im A400M-Programm an, die in erster Linie auf den schleppenden Fortgang der Triebwerks- und Systementwicklung zurückzuführen sind.

## KURSENTWICKLUNG BIS ZUM 31. DEZEMBER 2007 (Schlusskurs)

Die Basis von 100 entspricht dem Kurswert vom 10. Juli 2000.



— EADS  
— CAC 40  
— MSCI World Aero/Defence  
(in €, angepasst an €/US\$-Tageskurs)

Der hohe Auftragsengang während der Luftfahrtausstellung in Paris – vor allem bei Airbus, aber auch bei Eurocopter und Astrium – unterstützt den Aktienkurs kurzzeitig. Die Schaffung einer einheitlichen Managementstruktur stärkt das Vertrauen der Anleger.

Der Rekorderfolg und die konsequenten Maßnahmen des Managements zur Bewältigung der bestehenden Herausforderungen können die Stimmung der Investoren zum Jahresende hin geringfügig verbessern.

## PROFIL

ISIN-Kennung: NL0000235190

Ausgegebene Aktien zum 31. Dezember 2007: 814.014.473

Höchststand 2007 an der Pariser Börse: €26,29 am 2. Januar

Tiefststand 2007 an der Pariser Börse: €19,35 am 17. August



## WELTWEITE PRÄSENZ

### ● NORDAMERIKA 20 % ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

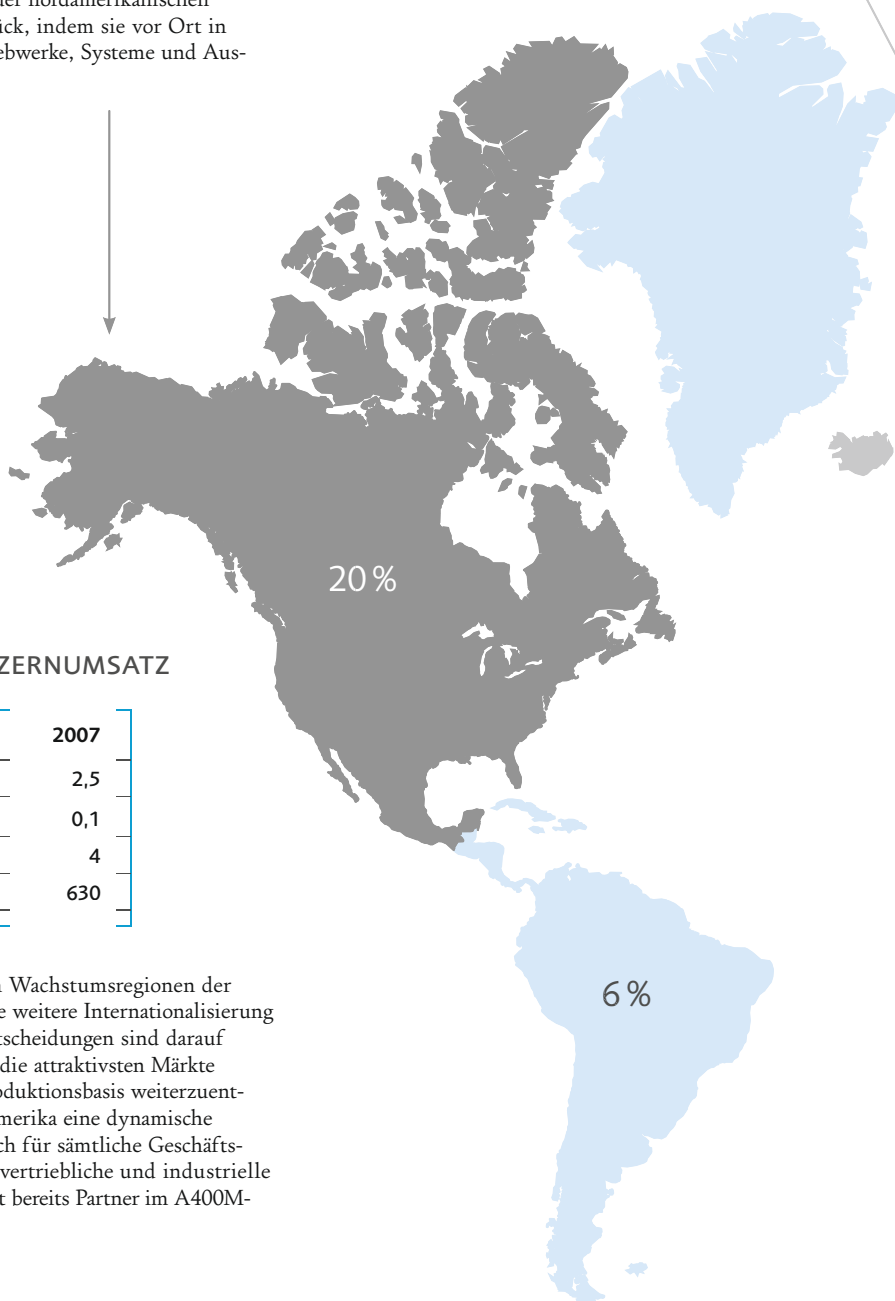
		2007
Umsatz	Mrd. €	7,9
Einkauf	Mrd. €	7,3
Aufträge	Mrd. €	15,5
Mitarbeiter		2.372

EADS North America ist Zulieferer und industrieller Partner US-amerikanischer Kunden in den Bereichen Verteidigung und Homeland Security, zivile Luftfahrt, Telekommunikation und Dienstleistungen. Das Unternehmen erhielt in den USA zuletzt Zuschläge für bedeutende Beschaffungsprogramme des Heeres, der Küstenwache und mit dem Auftrag über neue Tankflugzeuge des Typs KC-45A in Zusammenarbeit mit Northrop Grumman auch der Luftstreitkräfte. Die EADS greift auf die Erfahrung und Kompetenz der nordamerikanischen Luftfahrtunternehmen zurück, indem sie vor Ort in zunehmendem Ausmaß Triebwerke, Systeme und Ausrüstungen einkauft.

### ● EUROPA 45 % ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

		2007
Umsatz	Mrd. €	17,4
Einkauf	Mrd. €	25,3
Aufträge	Mrd. €	42,9
Mitarbeiter		112.087

Der Erfolg der EADS basiert auf dem Potenzial und der Wettbewerbsfähigkeit Europas. Die Erneuerung von Airbus wird auch den Geist der europäischen Luft- und Raumfahrt wieder stärken, der Hochlauf von Verteidigungsprogrammen wird das Wachstum unterstützen. Zusätzlich baut die EADS ihre Zusammenarbeit mit Russland aus. Im Einkauf wurden über Jahrzehnte hinweg Beziehungen etabliert, von denen wir heute und in Zukunft profitieren werden.



### ● RESTLICHE WELT 6 % ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

		2007
Umsatz	Mrd. €	2,5
Einkauf	Mrd. €	0,1
Aufträge	Mrd. €	4
Mitarbeiter		630

Geschäftserfolge in anderen Wachstumsregionen der Welt bilden die Basis für die weitere Internationalisierung der EADS. Alle Einkaufsentscheidungen sind darauf ausgerichtet, dem Konzern die attraktivsten Märkte zu erschließen und seine Produktionsbasis weiterzuentwickeln. So ist etwa Lateinamerika eine dynamische Wirtschaftsregion, in der sich für sämtliche Geschäftsfelder der EADS zahlreiche vertriebliche und industrielle Chancen bieten. Südafrika ist bereits Partner im A400M-Programm.

● MITTLERER OSTEN  
6 % ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

		2007
Umsatz	Mrd. €	2,5
Einkauf	Mrd. €	44,2
Mitarbeiter		306

Im Jahr 2007 war der Mittlere Osten ein wichtiger Markt für die EADS. Sie konnte dort ihre Präsenz festigen – MBDA, Eurocopter und Astrium – beziehungsweise entscheidende Vorstöße in neue Marktbereiche – Grenzschutzanwendungen oder Luftbetankung – erzielen. In der zivilen Luftfahrt haben sich fast alle großen Airlines der Region bei der Erweiterung und Erneuerung ihrer Flotten für Flugzeuge von Airbus entschieden – und sind bedeutende Abnehmer der A380 und A350 XWB.

● ASIATISCH-PAZIFISCHER RAUM  
23 % ANTEIL AM KONZERNUMSATZ

		2007
Umsatz	Mrd. €	8,8
Einkauf	Mrd. €	0,4
Aufträge	Mrd. €	30,2
Mitarbeiter		1.098

Im wachstumsstarken asiatisch-pazifischen Raum haben für die EADS vor allem die Länder China, Indien und Südkorea Priorität. In gemeinsamen Projekten, wie zur Entwicklung der Hubschrauber EC175 (mit China) und KHP (mit Südkorea) oder zum Aufbau einer Endmontagelinie für die A320-Familie im chinesischen Tianjin, hat sich die EADS mit hochkarätigen Anbietern zusammengetan. Auf diese Weise werden industrielle Fähigkeiten und vorhandenes Know-how bestmöglich kombiniert. Damit die EADS am Wachstum dieser Märkte teilhaben kann, muss sie dort langfristiges Engagement zeigen.

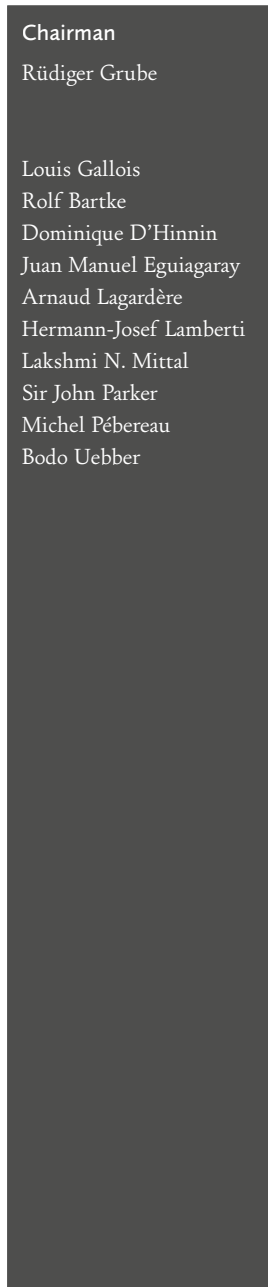


INHALT

# DIE ORGANISATIONSSTRUKTUR DES EADS-KONZERNS

Stand: 1. April 2008

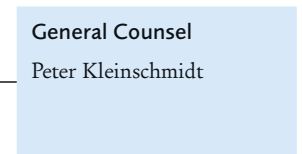
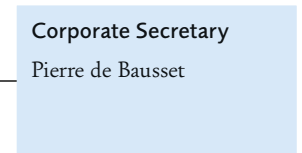
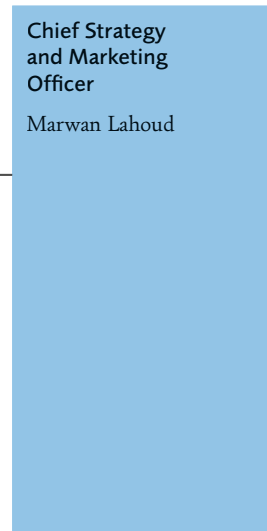
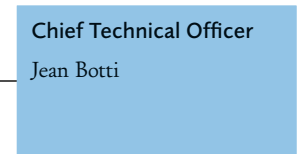
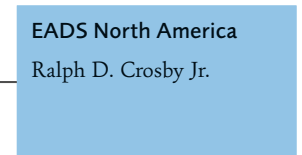
## BOARD OF DIRECTORS



## CHIEF EXECUTIVE OFFICER



## KONZERNFUNKTIONEN

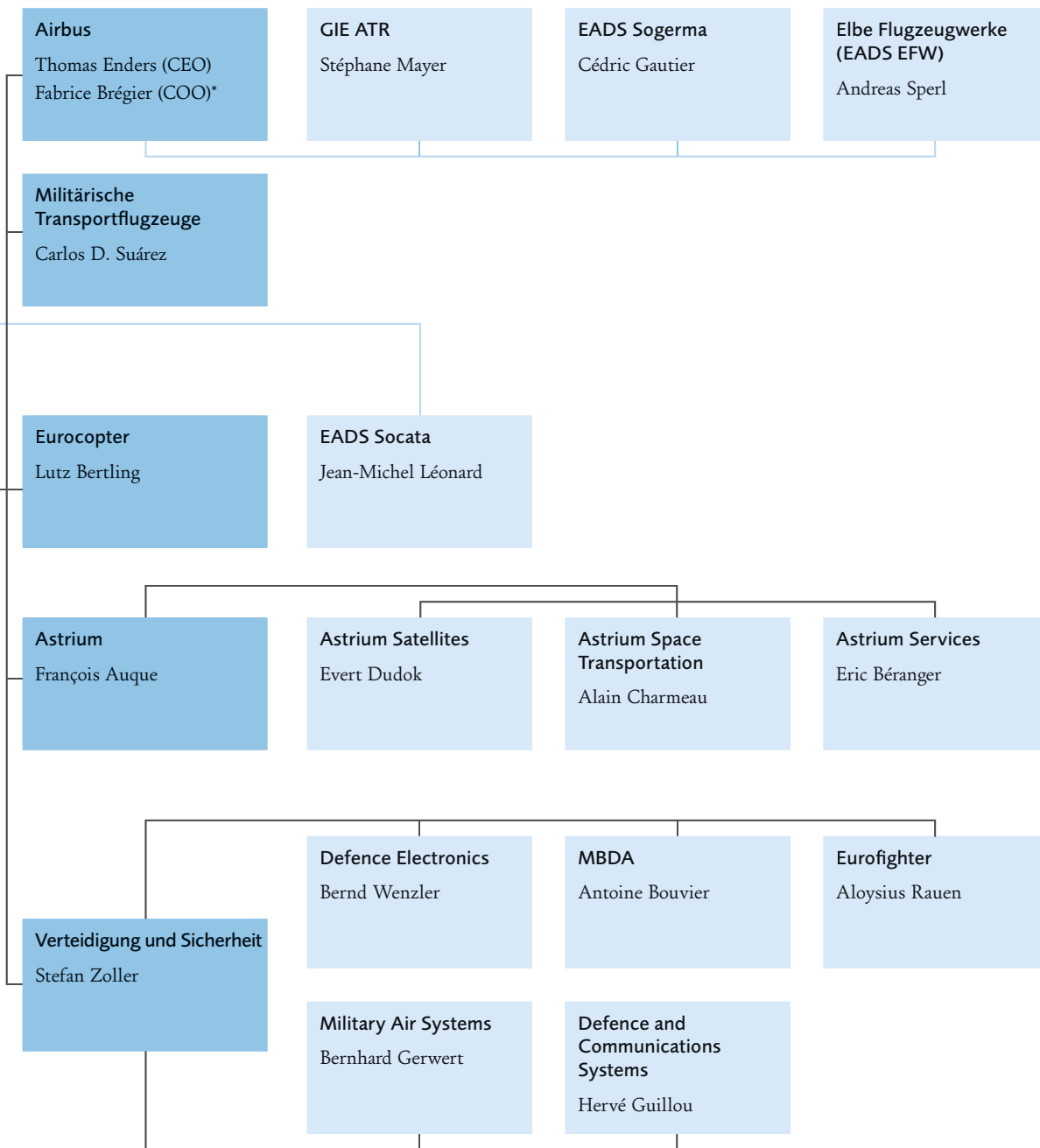


■ Mitglieder des Executive Committee

Das **Board of Directors** der EADS formuliert und gestaltet die strategischen Ziele des Konzerns. Diese werden unter der Leitung des **Chief Executive Officer** (CEO) umgesetzt – er gibt die Impulse für die zentralen operativen Maßnahmen. Die Konzernfunktionen und Geschäftsbereiche unterliegen der Führung des CEO.

GESCHÄFTSBEREICHE

OPERATIVE GESELLSCHAFTEN



INHALT

**Die fünf Geschäftsbereiche** – Airbus, Militärische Transportflugzeuge, Eurocopter, Astrium sowie Verteidigung und Sicherheit – richten ihre Geschäftsaktivitäten an den spezifischen Bedürfnissen ihrer Kunden aus. Die Konzernfunktionen erweitern das Angebotsspektrum der EADS durch engen Austausch und Förderung konzerninterner Synergien.

\* Chief Operating Officer von Airbus und als Mitglied des Executive Committee der EADS verantwortlich für die kontinuierliche konzernweite Optimierung der operativen Leistungsfähigkeit der EADS.

## EADS 2007 AUF EINEN BLICK

**II** Der Konzern | **IV** Geschäftsbereiche | **VI** Zentrale Programme und Produkte  
**XII** Das Jahr 2007 | **XIV** Die EADS-Aktie | **XVI** Weltweite Präsenz  
**XVIII** Die Organisationsstruktur des EADS-Konzerns

Der komplette EADS-Geschäftsbericht 2007 umfasst drei Dokumente:



### BUCH 1

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

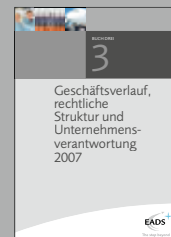
Management & Verantwortung  
Gemeinsam. Harte Prüfungen.  
Starke Leistungen.  
Das Geschäftsjahr 2007  
Im Fokus  
Gut zu wissen



### BUCH 2

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

Risikofaktoren  
Nettovermögen, Vermögenslage,  
Ertragslage  
Corporate Governance



### BUCH 3

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

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

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

# Das Unternehmen im Jahr 2007

## 2 MANAGEMENT & VERANTWORTUNG

- 2 Brief des Chairman des Board of Directors | 4 Das Board of Directors
- 6 Corporate Governance | 8 Der CEO zieht Bilanz
- 10 Das Executive Committee | 12 Strategie

## 14 GEMEINSAM. HARTE PRÜFUNGEN. STARKE LEISTUNGEN.



## 30 DAS GESCHÄFTSJAHR 2007

- 32 Märkte und Perspektiven | 36 Airbus
- 40 Militärische Transportflugzeuge | 42 Eurocopter
- 44 Astrium | 46 Verteidigung und Sicherheit

## 48 IM FOKUS

- 50 Forschung und Technologie | 52 Einkauf | 54 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 56 Verantwortung in der Gesellschaft

## 62 GUT ZU WISSEN

- 64 Glossar | 66 Adressen | 68 Finanzkalender

## Brief des Chairman des Board of Directors



Rüdiger Grube

„Meine Aufgabe besteht darin, gemeinsam mit dem Board of Directors sicherzustellen, dass die EADS die Herausforderungen in Zukunft weiterhin mit so viel Dynamik angeht und meistert wie heute.“



# SEHR GEEHRTE AKTIONÄRE DER EADS,

das Berichtsjahr 2007 war für Ihr Unternehmen ein Jahr der Orientierung und der Erneuerung. Im Juli erhielt die Unternehmensführung eine neue Struktur – ein Schritt in Richtung Good Practices auf einem Gebiet, auf dem die EADS bislang nicht unumstritten war. Im Interesse der langfristigen Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit des Konzerns brachten die Hauptaktionäre wichtige Fragen zu den Entscheidungsbefugnissen und Hoheitsverhältnissen im Hause EADS auf den Tisch.

Die technischen und industriellen Schwierigkeiten, mit denen wir in den vergangenen zwei Jahren in unseren Schlüsselprogrammen kämpfen mussten, haben die Finanzergebnisse für das Gesamtjahr 2007 stark belastet. Es liegt auf der Hand, dass Versäumnisse in der Programmleitung nicht nur zu Verzögerungen führen, die das Kundenvertrauen bedrohen, sondern auch die Rentabilität erheblich unter Druck setzen. Mit solchen Leistungen kann niemand zufrieden sein – weder das Board of Directors noch das Management. Das Gleiche gilt mit Blick auf die unzureichenden Geschäftserträge, die die mittelfristige Unternehmensplanung in Aussicht stellt. Ihre Kalkulation beruht auf einem Kurs von US\$ 1,45 je Euro. Ich bin der Überzeugung, dass der Kursverlauf der EADS-Aktie ein ähnliches Urteil des Markts widerspiegelt.

Dennoch sind wir zuversichtlich, dass die Vereinfachung der Zuständigkeiten und der Weisungsbefugnisse von Board einerseits und Management andererseits den künftigen Erfolg des Unternehmens – und seiner Aktionäre – entscheidend fördern wird.

## Mehr unabhängige Board-Mitglieder

In den Anfangsjahren der EADS war die europäische Zusammenarbeit der Motor des Unternehmenserfolgs. Heute müssen wir mit Marktpräsenz und Mehrwert eine größere, stärker globalisierte Welt für uns gewinnen. Aus diesem Grund haben die Hauptaktionäre auf Sitze im Board of Directors verzichtet und die Anzahl unabhängiger Mitglieder erhöht. Die neu ernannten Mitglieder bringen nicht nur Erfahrung und Kompetenz in das Gremium ein, sondern stützen auch dessen unternehmerische Ausrichtung und globale Perspektive. Innerhalb des Board of Directors stehen nun die konzernweite Rentabilitätssteigerung und Risikominimierung im Vordergrund; dies macht die Arbeit der Topmanager anregender, aber auch anspruchsvoller.

Den Anforderungen an eine gute Unternehmensführung entsprechend werden künftig das Audit Committee und das Remuneration and Nomination Committee von unabhängigen Mitgliedern des Board of Directors geführt. Das neu geschaffene und unter meiner Leitung stehende Strategic Committee soll die strategischen Entscheidungen des Board vorbereiten. Seine Hauptaufgabe besteht darin, die Gesamtstrategie des Unternehmens, die Zusammensetzung des Geschäftsportfolios sowie bedeutende Investitionen, Produktangebote und Übernahmeprojekte zu analysieren.

Nach Ablauf des ersten Arbeitsjahres unter Anwendung der neuen Regeln wird das erneuerte Board seine internen Abläufe neu bewerten, um auf dieser Grundlage die Prozesse zu optimieren sowie angemessene Verfahrens- und Vorgehensweisen sicherzustellen.

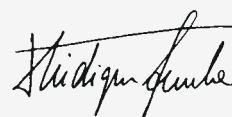
## EADS braucht Stabilität

Im Rahmen unserer industriellen Entscheidungen werden wir nicht nur ein nachhaltiges und rentables Wachstum unterstützen, unser Angebotsportfolio wieder ins Gleichgewicht bringen und die Kosten optimieren; wir werden auch die Interessen der EADS auf lange Sicht wahren. Was der Konzern braucht, ist Stabilität – Stabilität in unserer Rolle als Partner von Regierungen und der Gesellschaft und als Lieferant von Lösungen, die einen Beitrag zur Souveränität und zur strategischen Unabhängigkeit unserer Kunden leisten.

Die EADS-Führung hat selbst wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass der im Jahr 2007 eingeleitete Veränderungsprozess fortgesetzt werden muss. Die von Louis Gallois in seiner neuen Funktion ins Leben gerufene „Vision 2020“, die Umsetzung des Restrukturierungsplans Power8 bei Airbus, die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen zum Ausgleich des stetig fallenden Dollarkurses sowie die Optimierungen des Programmmanagements: All dies bestätigt uns in unserer Entschlossenheit, den EADS-Konzern zu erneuern. Meine Aufgabe besteht darin, gemeinsam mit dem Board of Directors sicherzustellen, dass die EADS die Herausforderungen in Zukunft weiterhin mit so viel Dynamik angeht und meistert wie heute.

Das Board of Directors schlägt der Ordentlichen Hauptversammlung der EADS die Ausschüttung einer Dividende von € 0,12 je Aktie vor. Mit diesem Schritt drücken wir unsere Anerkennung für die Loyalität der Aktionäre sowie unsere Zuversicht aus, die EADS auf einen Kurs zurückbringen zu können, der zu langfristiger Rentabilität führt.

Um erfolgreich zu sein, müssen wir Vertrauen zeigen, unseren Worten Taten folgen lassen, einander respektieren und Transparenz beweisen. Die Arbeit des Board of Directors wie auch sein Verhältnis zur Unternehmensführung sind von diesen Werten geprägt. Am Beispiel der hervorragenden persönlichen und unternehmerischen Beziehungen zwischen Louis Gallois und mir zeigt sich, dass diese Werte gelebt werden, wenn wir gemeinsam an der Zukunft der EADS arbeiten. Doch zum Erfolg brauchen wir auch motivierte Mitarbeiter und engagierte Manager. Daher danke ich allen, die im Jahr 2007 so Großes geleistet haben, und freue mich auf ihre wertvollen Beiträge im kommenden Geschäftsjahr.



Rüdiger Grube  
Chairman des Board of Directors

## Das Board of Directors

**RÜDIGER GRUBE (56)**  
**Chairman der EADS und Vorsitzender  
des EADS Strategic Committee,  
Vorstandsmitglied der Daimler AG**

„ Ich werde die ganze Erfahrung aus meiner Arbeit für die Luft- und Raumfahrtbranche und die weltweite Automobilindustrie einbringen, um an den Herausforderungen zu arbeiten, mit denen sich die EADS konfrontiert sieht. Mit all meiner Kraft und Leidenschaft will ich den Konzern auf einen zukunftsreichen Weg bringen – so wie Kunden, Mitarbeiter und Aktionäre es erwarten. “

**ROLF BARTKE (61)**  
**Chairman der Kuka AG**

„ Meine Stärke ist die Verknüpfung optimierter Betriebsstrukturen mit Produkten, die veränderten Kundenbedürfnissen entsprechen. Ich freue mich, diese Erfahrung in den Dienst des Konzerns stellen zu können in einer Zeit, in der die EADS ihre Wertschöpfungskette umstrukturiert. “

**JUAN MANUEL EGUIAGARAY UCELAY (62)**  
**Director of Studies der Fundación Alternativas**

„ Ich werde die EADS dabei unterstützen, ihre ureigensten Stärken – die große Vielfalt ihrer Ressourcen wie auch das breite Spektrum ihrer Technologien und Märkte – mit maximalem Gewinn einzusetzen. “



**LOUIS GALLOIS (64)**  
**Chief Executive Officer der EADS**

„ Ich will den Mitarbeitern bewusst machen, wie einig und zukunftsicher dieser Konzern ist. Dazu müssen wir tief greifende Veränderungen der Unternehmenskultur und Geschäftsgewohnheiten herbeiführen. Wie gut uns dies gelingt, werden wir jedes Jahr konkret überprüfen. “

**DOMINIQUE D'HINNIN (48)**  
**Chief Financial Officer von  
Lagardère SCA**

„ Ich messe die Leistungen der EADS am Mehrwert, den sie erwirtschaftet, und ich werde Entwicklungsoptionen fördern, die den Konzern für seine Aktionäre strategisch wertvoller machen. “

**ARNAUD LAGARDÈRE (47)**  
General Partner und CEO der  
Lagardère-Gruppe

„ Die EADS hat bereits zwei schwierige Jahre hinter sich. Ich werde den Konzern bei der Bewältigung seiner weiteren industriellen und wirtschaftlichen Herausforderungen mit allen Mitteln unterstützen, um ihn zu einem dauerhaft rentablen Leistungsniveau zurückzuführen, ohne dass er seine europäische Identität preisgibt. “

**LAKSHMI N. MITTAL (57)**  
President und Chief Executive Officer  
von ArcelorMittal

„ Ich stelle der EADS meine Erfahrungen im Aufbau und Betrieb eines weltweit erfolgreichen Anbieters in einem heftig umkämpften Industriesektor zur Verfügung. “

**MICHEL PÉBEREAU (66)**  
Chairman von BNP Paribas

„ Mein besonderes Augenmerk gilt einer tadellosen Unternehmensführung, die stärker auf die Interessen der Anteilseigner im Ganzen ausgerichtet ist. Ich stelle mein unabhängiges Urteil in den Dienst der künftigen Entwicklung der EADS. “



**HERMANN-JOSEF LAMBERTI (52)**  
Vorsitzender des EADS Audit Committee,  
Vorstandsmitglied der Deutsche Bank AG

„ Ich werde fortwährend darauf achten, dass unser Risikomanagement höchsten Anforderungen genügt. Als Vorsitzender des Audit Committee bin ich der Hüter unserer Finanzkraft. “

**SIR JOHN PARKER (65)**  
Vorsitzender des EADS Remuneration  
and Nomination Committee,  
Chairman von National Grid

„ Ich verfüge über detaillierte Kenntnisse der Marktdynamik in Großbritannien und kann bei der Erfüllung meiner Aufgaben als Vorsitzender des Remuneration and Nomination Committee auf weitreichende Erfahrungen in der Praxis der Unternehmensführung zurückgreifen. “

**BODO UEPPER (48)**  
Vorstandsmitglied der Daimler AG

„ Ein so komplexer Konzern wie die EADS kann von streng geregelten Prozessen und hoher Kontrollqualität nur profitieren. Ich biete dem Konzern meine Erfahrungen auf diesen Feldern an. “



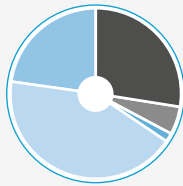
Detaillierte Lebensläufe der Board-Mitglieder und Einzelheiten zu ihrer Vergütung finden Sie auf der EADS-Website [www.eads.com](http://www.eads.com) oder in

**BUCH 2**  
FINANZBERICHT UND  
CORPORATE GOVERNANCE 2007  
Teil 1 des Registrierungsdokuments

## Corporate Governance

Wir haben die Managementstruktur vereinfacht und vier unabhängige Mitglieder in das Board of Directors berufen. Das hat die Konzernführung gestrafft und gestärkt.

## AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2007



- 22,52 % **Daimler<sup>1)</sup>**
- 27,53 % **Sogea<sup>2)</sup>**: Lagardère und die französische Staatsholding Sogepa
- 5,49 % **SEPI** (spanische Staatsholding)
- 0,52 % **Zurückgekaufte eigene Aktien** (Aktien ohne Stimmrecht und Dividendenanspruch)
- 43,94 % **Anteile von Institutionen, Privatanlegern und Mitarbeitern** sowie Anteile, die außerhalb der Vertragspartnerschaft direkt vom französischen Staat gehalten werden

<sup>1)</sup> Am 9. Februar 2007 hat DaimlerChrysler eine Vereinbarung mit einem Konsortium aus privaten und öffentlichen Investoren getroffen, derzufolge DaimlerChrysler seinen Anteil am EADS-Kapital um 7,5 Prozent verringern wird.

<sup>2)</sup> Lagardère SCA hat am 4. April 2006 Mandatory Exchangeable Bonds ausgegeben. Die Anzahl der bei Fälligkeit der Bonds frei werdenden EADS-Aktien entspricht bis zu 7,5 Prozent des EADS-Kapitals. Im Juni 2007 hat Lagardère bereits 2,5 Prozent seiner Aktien ausgegeben.

Die Hauptaktionäre und das Management der EADS haben beschlossen, die Leitungsstruktur des Unternehmens und die Zusammensetzung des Board of Directors zu ändern, um das Management zu vereinfachen und die Konzernführung zu optimieren.

Im Rahmen einer Außerordentlichen Hauptversammlung am 22. Oktober 2007 haben die EADS-Aktionäre der neuen Managementstruktur mit Rüdiger Grube als alleinigem Chairman und Louis Gallois als alleinigem Chief Executive Officer zugestimmt. Damit haben sie die bis dahin bestehende duale Managementstruktur mit zwei Chairmen und zwei Chief Executive Officers außer Kraft gesetzt.

Die Anzahl der unabhängigen Mitglieder im Board of Directors wurde von zwei auf vier Personen erhöht, wobei der Chief Executive Officer nach wie vor alleiniger Executive Director ist. Ferner wurden die Abstimmungsmodalitäten des Board so ergänzt, dass Entscheidungen zu den meisten Fragestellungen nunmehr durch einfachen Mehrheitsbeschluss herbeigeführt werden können.

Die vier neu ernannten unabhängigen Mitglieder des Board of Directors sind:

- Hermann-Josef Lamberti, Vorstandsmitglied und Chief Operating Officer der Deutsche Bank AG;
- Lakshmi N. Mittal, President und Chief Executive Officer von ArcelorMittal;
- Sir John Parker, Chairman von National Grid;
- Michel Pébureau, Chairman von BNP Paribas.

## Ausschüsse unter unabhängigem Vorsitz

Im Anschluss an die Außerordentliche Hauptversammlung vom Oktober 2007 folgte die Ernennung von zwei unabhängigen Board-Mitgliedern zu Vorsitzenden zweier entscheidender Ausschüsse des Board of Directors: des Audit Committee (Bilanzausschuss) sowie des Remuneration and Nomination Committee (Vergütungs- und Besetzungsausschuss).

Hermann-Josef Lamberti wurde als Vorsitzender des Audit Committee eingesetzt. Dieser Ausschuss spricht gegenüber dem Board Empfehlungen zur Beauftragung und Vergütung von Wirtschaftsprüfern sowie zur Verabschiedung des jährlichen Finanzberichts und der Zwischenberichte aus. Ebenso bespricht das Audit Committee mit den Prüfern das Audit-Programm sowie die Ergebnisse der Buchprüfung und überwacht die Angemessenheit der konzern-internen Kontrollen, Rechnungslegungsgrundsätze und Finanzberichterstattung.

Sir John Parker wurde zum Vorsitzenden des Remuneration and Nomination Committee ernannt. Der Ausschuss gibt dem Board Empfehlungen zur Berufung der Mitglieder des Airbus-Aktionärsausschusses und der Aufsichtsräte (oder vergleichbarer Gremien) in anderen wichtigen Konzerngesellschaften und Geschäftseinheiten sowie des Corporate Secretary der EADS. Ferner empfiehlt der Ausschuss Vergütungsstrategien und langfristige Vergütungspläne und entscheidet über die Leistungsvereinbarungen sowie über sonstige Vertragsangelegenheiten in Verbindung mit den Mitgliedern des Board of Directors und des Executive Committee. Zudem prüft es die Vorschläge des Chief Executive Officer zur Ernennung der Mitglieder des Executive Committee sowie zur Ernennung des Chief Executive Officer von Airbus.

## Neues Strategic Committee

Als Chairman des Board of Directors der EADS ist Rüdiger Grube auch Vorsitzender des neu gegründeten Strategic Committee. Dieses Gremium wurde im Oktober 2007 gebildet, um das Board durch die Vorbereitung von Entscheidungen zu strategischen Themen zu unterstützen. Das Strategic Committee tagte erstmals im Februar 2008 und prüfte unter anderem die EADS-weite „Vision 2020“.



Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte der Rubrik „Corporate Governance“ unter [www.eads.com](http://www.eads.com) oder

## BUCH 2

FINANZBERICHT UND  
CORPORATE GOVERNANCE 2007  
Teil 1 des Registrierungsdocuments

### STRATEGIC COMMITTEE

---

#### RÜDIGER GRUBE

LOUIS GALLOIS  
ARNAUD LAGARDÈRE  
MICHEL PÉBEREAU  
BODO UEBBER

### AUDIT COMMITTEE

---

#### HERMANN-JOSEF LAMBERTI

DOMINIQUE D'HINNIN  
SIR JOHN PARKER  
BODO UEBBER

### REMUNERATION AND NOMINATION COMMITTEE

---

#### SIR JOHN PARKER

ROLF BARTKE  
DOMINIQUE D'HINNIN  
HERMANN-JOSEF LAMBERTI

## Der Chief Executive Officer zieht Bilanz

# SEHR GEEHRTE AKTIONÄRE, MITARBEITER, KUNDEN UND LIEFERANTEN,

es ist mir eine Freude, mich als CEO der EADS an Sie zu wenden. Ich fühle mich geehrt, ein so großartiges Unternehmen zu führen – zumal in einer Zeit von solcher Tragweite für seine Zukunft.

2007 war ein Jahr der Kontraste. Die EADS erzielte überragende Vertriebsfolge: Das Unternehmen verdoppelte seinen Auftragszugang auf den Rekordwert von € 137 Milliarden, der den Wert des Auftragsbestandes auf einen neuen historischen Höchststand von € 340 Milliarden steigen ließ. Die sehr robuste Marktnachfrage trug Airbus in eine neue Dimension des Erfolgs, und auch die Geschäftsbereiche Verteidigung und Sicherheit sowie Eurocopter verzeichneten eine bemerkenswerte Zunahme ihres Auftragszugangs.



Louis Gallois

Astrium demonstrierte mit einer beeindruckenden Sequenz von 22 erfolgreichen Ariane-5-Starts erneut die herausragende Zuverlässigkeit seiner Technologie. Auf die industriellen Leistungen des vergangenen Jahres dürfen wir stolz sein: Gestützt auf das Können und den Einsatz all unserer Mitarbeiter ist es uns gelungen, die Auslieferungen in unseren klassischen Programmen reibungslos auf ein neues Rekordniveau hochzufahren. Dass bislang drei A380 in den kommerziellen Flugbetrieb übernommen wurden, ist wohl der klarste Beweis dafür, dass unser Unternehmen seine komplexesten Betriebsvorgänge wieder in den Griff bekommt.

### Starke operative Leistungen

Im operativen Geschäft hat unser Unternehmen beim Umsatz wie beim Gewinn gute Leistungen gezeigt und einen zweifellos außergewöhnlichen Free Cashflow in Höhe von € 3,5 Milliarden erwirtschaftet. Dennoch sind die Finanzergebnisse des vergangenen Jahres mit einem dürftigen EBIT von € 52 Millionen und einem Nettoverlust von € 446 Millionen höchst enttäuschend. Ursachen dieses Leistungseinbruchs waren Mehrkosten im Zusammenhang mit den Programmen A380 und A350 XWB, den Verzögerungen bei der Entwicklung der A400M sowie den Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Programm Power8. Die ungebremste Talfahrt des Dollarkurses wirkte sich ebenfalls negativ auf unser Finanzergebnis aus und bleibt auch künftig als eine Bedrohung bestehen, die nach entschlossenen Maßnahmen verlangt.

Aus diesem Grund wurden voriges Jahr grundlegende Entscheidungen zur Restrukturierung von Airbus getroffen, die der Umgestaltung des Unternehmens und seiner Konzentration auf wesentliche Kernkompetenzen den Weg ebnen. Sinn und Zweck des anstehenden Verkaufs von Werksstandorten ist es, die Kapitalintensität zu verringern. Die Sparmaßnahmen von Power8 zeigten im Jahr 2007 mehr Wirkung, als erwartet worden war.

Wie wir in unserer EBIT-Prognose andeuten, werden die Ergebnisse 2008 dank eines optimierten Programmmanagements, operativer Verbesserungen sowie hochwertiger Forschungs- und Entwicklungsarbeit wieder erheblich besser ausfallen. Auch gegen das Dollarisiko müssen wir uns absichern: Bereits sehr bald werden ergänzend zum Programm Power8 zusätzliche Sparmaßnahmen in die Wege geleitet werden. Auf lange Sicht müssen wir im Zuge unserer Strategie, den globalen Horizont des Konzerns zu erweitern, unsere industrielle Präsenz in der Dollarzone ausbauen und unsere betriebswirtschaftlichen Ansprüche in Sachen Umsatz- und Kapitalrendite steigern.

2008 warten noch zahlreiche Herausforderungen auf uns. Sorgen über ein mögliches Abflauen der amerikanischen Konjunktur haben die Marktaussichten getrübt, und manche Beobachter haben auch die Stabilität des Flugzeugmarkts in Frage gestellt. Dennoch haben wir gute Gründe, zuversichtlich und optimistisch zu bleiben: Die Nachfrage aus aufstrebenden Schwellenländern, seitens einiger Niedrigpreis-Airlines und aus dem Kreis der Leasingkunden dürfte unser Zivilflugzeuggeschäft beständig mittragen. Auf dem Verteidigungssektor hat die US Army das von Northrop Grumman angebotene, auf der Airbus-A330-Plattform basierende Tankflugzeug KC-45C ausgewählt – ein bedeutender strategischer Durchbruch, der dem Konzern neue Perspektiven erschließt. Nur zwei Wochen später bestellte auch das britische Verteidigungsministerium die zum Tankflugzeug umgebaute A330 als Bestandteil von Großbritanniens neuer Flotte.

### Geschlossen in die Zukunft

Auf den folgenden Seiten werden Sie erkennen, dass Ihr Unternehmen immer besser für die Zukunft gerüstet ist. Im Jahr 2007 hat unsere Corporate Governance eine neue Gestalt angenommen. Unser neues Board of Directors unter dem Vorsitz von Rüdiger Grube stellt das Management vor anspruchsvollere und stärker fordernde Aufgaben. Unter der Führung eines einzigen CEO arbeitet auch das Executive Committee nun geschlossener. Diese vereinfachte Struktur sorgt für mehr Effizienz, schafft Klarheit in Berichtswesen und Verantwortungsstruktur und ermöglicht schnellere und bessere Entscheidungen. Eine der wichtigsten davon betraf die Erstellung der „Vision 2020“, die allen Mitarbeitern des Konzerns eindeutig die Richtung für die kommenden Jahre vorgibt. So können wir alle EADS-Einheiten hinter einer ehrgeizigen Strategie sammeln – einer Strategie, die in konkrete Ziele für sämtliche Abteilungen und Funktionsbereiche des Konzerns umgesetzt wird.

Das Vertrauen kehrt zurück. Willkommen in der neu erstarkten EADS.



Louis Gallois  
Chief Executive Officer

## Das Executive Committee

### FRANÇOIS AUQUE

#### Leiter des Geschäftsbereichs Astrium

François Auque leitet den Geschäftsbereich Astrium seit dem Jahr 2000. Zuvor war er Chief Financial Officer (CFO) sowie Geschäftsführer der Satellitensparte von Aerospatiale. Seine Laufbahn hatte er im Suez-Konzern begonnen, bevor er an den französischen Rechnungshof wechselte. François Auque ist Absolvent der École des Hautes Études Commerciales und des Institut d'Études Politiques sowie Alumnus der École Nationale d'Administration.

### HANS PETER RING

#### Chief Financial Officer (CFO)

Hans Peter Ring wurde 2002 zum CFO der EADS ernannt, 2005 zum Chief Operating Officer (COO) des Konzerns und 2007 zusätzlich zum CFO von Airbus. 1996 wurde er Senior Vice President Controlling bei der Dasa AG; er übernahm diese Position auch bei der EADS. 1992 war er zum CFO und Mitglied der Geschäftsführung von Dornier Luftfahrt berufen worden. Hans Peter Ring erwarb seinen Abschluss der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Erlangen-Nürnberg.

### MARWAN LAHOUD

#### Chief Strategy & Marketing Officer

Marwan Lahoud ist seit Juni 2007 Chief Strategy & Marketing Officer der EADS. Bis zu diesem Zeitpunkt war er CEO von MBDA. Zuvor hatte er bei Aerospatiale an der Firmenfusion mit Matra und an der Gründung der EADS mitgewirkt, für die er daraufhin als Senior Vice President Mergers & Acquisitions tätig war. Marwan Lahoud ist Absolvent der École Polytechnique sowie der École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace.



### LOUIS GALLOIS

#### Chief Executive Officer (CEO)

Im August 2007 wurde Louis Gallois, zu diesem Zeitpunkt seit einem Jahr Co-CEO der EADS und CEO von Airbus, als alleiniger EADS-CEO eingesetzt. Zuvor hatte er fast 20 Jahre für verschiedene französische Ministerien gearbeitet, bevor er nacheinander Chairman und CEO der SNECMA, Chairman und CEO von Aerospatiale sowie Chairman des französischen Eisenbahnunternehmens SNCF wurde. Louis Gallois ist Absolvent der École des Hautes Études Commerciales und der École Nationale d'Administration.

### LUTZ BERTLING

#### Leiter des Geschäftsbereichs Eurocopter

Seit 2006 leitet Dr. Lutz Bertling den Geschäftsbereich Eurocopter, dessen Deutschland-Geschäft er bis dahin geführt hat. 2003 war er vom Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit, wo er für Regierungsprogramme verantwortlich war, zu Eurocopter gewechselt. Zuvor war er in verschiedenen Positionen bei DaimlerChrysler Rail Systems und an der Universität Braunschweig tätig gewesen. Dort promovierte Dr. Lutz Bertling im Fach Maschinenbau.

### FABRICE BRÉGIER

#### Chief Operating Officer (COO) von Airbus und Operational Performance der EADS

Fabrice Brégier ist seit 2006 COO von Airbus und zusätzlich für die operative Performance des EADS-Konzerns verantwortlich. Ab 2003 war er Präsident und Chief Executive Officer (CEO) von Eurocopter; zuvor war er CEO von MBDA gewesen. 1993 war er als Vorsitzender der wirtschaftlichen Interessenvereinigungen (GIEs) Apache MAW und Eurodrone zu Matra Défense gekommen. Fabrice Brégier studierte an der École Polytechnique und der École des Mines.



**TOM ENDERS****Leiter des Geschäftsbereichs Airbus**

Dr. Thomas Enders leitet den Geschäftsbereich Airbus seit August 2007. Zuvor war er ab 2005 Co-CEO der EADS. Seit der Gründung der EADS im Jahr 2000, als er Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigungs- und Sicherheitssysteme wurde, ist er dem Konzern verbunden. Zuvor hat er den Bereich Konzernstrategie und Technologie der Dasa verantwortet. Dr. Thomas Enders promovierte an der Universität Bonn.

**JEAN BOTTI****Chief Technical Officer (CTO)**

Jean Botti wurde 2006 zum CTO der EADS ernannt. Er kam von General Motors, wo er als Chefingenieur und Leiter des Geschäftsbereichs Antriebe bei Delphi tätig war. Seine Laufbahn hatte er 1978 als Produktioningenieur bei Renault begonnen. Jean Botti verfügt über ein Diplom der INSA Toulouse und einen MBA der Central Michigan University und promovierte am Conservatoire des Arts et Métiers.

**STEFAN ZOLLER****Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit**

Dr. Stefan Zoller, seit 2005 Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit, übt bereits seit dem Jahr 2000 höchste Führungsfunktionen im Verteidigungsgeschäft der EADS aus. Zuvor hatte er Positionen im Management bei der Dasa, Daimler, Dornier und Senstar/Canada inne. Dr. Stefan Zoller studierte an der Universität Tübingen.

**CARLOS D. SUÁREZ****Leiter des Geschäftsbereichs Militärische Transportflugzeuge**

Carlos D. Suárez leitet seit Juli 2007 den Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge. Zuvor verantwortete er die Verteidigungsprogramme auf Basis von Airbus-Plattformen, nachdem er zuvor für die Unternehmen Accenture and Aernova tätig gewesen war. Carlos D. Suárez hat einen Abschluss als Luftfahrtingenieur der Universidad Politécnica de Madrid sowie einen MBA der IESE Business School.

**RALPH D. CROSBY JR.****Leiter der EADS North America**

Ralph D. Crosby Jr. ist seit 2002 Chairman und Chief Executive Officer der EADS North America. Bevor er diese Position einnahm, war er für den Bereich Integrated Systems der Northrop Grumman Corporation verantwortlich. Ralph D. Crosby Jr. verfügt über Abschlüsse der US-Militärakademie, des Graduate Institute of International Studies in Genf und der Harvard-Universität.

**JUSSI ITÄVUORI****Leiter Human Resources**

Jussi Itävuori kam 2001 zur EADS. Zuvor war er ab 1982 bei der KONE Corporation tätig gewesen, wo er zum Personalchef und Mitglied des Executive Committee aufgestiegen war. Jussi Itävuori ist Absolvent der Vaasa School of Economics und diente in den finnischen Luftstreitkräften als Pilot.

## Strategie

Mit der „Vision 2020“ ist der Weg in die Zukunft der EADS klar definiert. Diese neue Strategie gibt die unmittelbaren operativen Unternehmensziele direkt vor.

### Fahrplan in Richtung Zukunft

Auf Initiative ihres CEO Louis Gallois hat die EADS eine strategische Vision formuliert, die dem Board of Directors vorgelegt wurde. Die „Vision 2020“ beschreibt, wie die EADS im Laufe der nächsten Jahre wachsen, rentabler werden und ihre Gestalt verändern soll. Sie schafft einen Entscheidungsrahmen für die Jahre bis 2020 und steckt eine Reihe mittelfristiger Ziele ab, an denen sich von nun an konkrete Maßnahmen ausrichten werden.

Bei der Ausformulierung der Vision wurden die Ansichten und Standpunkte von Managern des gesamten EADS-Konzerns berücksichtigt. Folglich repräsentiert sie nicht nur die Perspektive des Executive Committee, sondern auch die der Unternehmensleitungen und der obersten Führungskräfte der Geschäftsbereiche.

Mit dem Ziel, die Vision Wirklichkeit werden zu lassen, hat CEO Louis Gallois die 200 Topmanager der EADS beauftragt, konkrete Durchführungspläne zu erstellen. Diese sollen die Definition von Bausteinen für ein konzernweites Maßnahmenprogramm untermauern, dessen Umsetzung unsere Marketing- und Strategieorganisation genau überwachen wird.

### Der strategische Horizont 2020

Im Zentrum der „Vision 2020“ steht die **EADS im Gleichgewicht**. Der Weg zu diesem Ziel führt uns über ...

... **ein Gleichgewicht zwischen Airbus und den übrigen Geschäftsaktivitäten**. Wir bei der EADS sind sehr stolz auf Airbus und seine Position als Weltmarktführer der Branche. Da Verkehrsflugzeuge aber ein konjunkturabhängiges und äußerst kapitalintensives Geschäft sind, müssen wir den Anteil der übrigen EADS-Geschäftsbereiche am Konzernumsatz erhöhen, um auf mehr Stabilität bauen zu können und von der Kursentwicklung des US-Dollars unabhängig zu werden. Das Geschäft mit Verkehrsflugzeugen sichert derzeit 65 Prozent des Konzernumsatzes. Das Ziel lautet, über organisches Wachstum, Partnerschaften und Firmenübernahmen ein Verhältnis von 50:50 herzustellen.

... **ein Gleichgewicht zwischen Plattformen und Dienstleistungen**. Die EADS definierte sich viele Jahre vor allem als Anbieter fortschrittlicher Plattformen und Systeme. Nun bietet sich auch im Dienstleistungsgeschäft ein gewaltiges Wachstumspotenzial. Gestützt auf unseren breiten Kundenstamm befinden wir uns in einer guten Position, äußerst mehrwertträchtige Dienstleistungen zu entwickeln. Dieses Feld empfiehlt sich durch seine hohe Rentabilität und aufgrund seiner antizyklischen Konjunkturen. Angestrebt wird hierbei, den Anteil der Dienstleistungen am Konzernumsatz von derzeit 10 Prozent bis 2020 auf 25 Prozent beziehungsweise € 20 Milliarden zu steigern.

... ein Gleichgewicht zwischen dem europäischen Stammgeschäft und der weltweiten Konzernpräsenz. Das Betätigungsfeld der EADS ist Europa und auch die ganze Welt. Um neue Märkte und technologische Ressourcen sowie im Einkauf kostengünstige, in Dollar fakturierende Quellen zu erschließen, müssen wir unsere Präsenz und unser Partnernetz weltweit ausdehnen, besonders in den Vereinigten Staaten und Asien. Wir zielen darauf ab, außerhalb Europas 20 Prozent unserer Mitarbeiter zu beschäftigen und 40 Prozent unserer Einkäufe zu tätigen.

Darüber hinaus steht die EADS vor zwei großen Herausforderungen:

- **Rückgewinnung der Rentabilität.** Dieses Ziel hat für den Konzern nach wie vor höchste Priorität. Durch ein beispielloses Maß an betrieblicher und finanzieller Effizienz wollen wir einen erheblichen Teil unserer Gewinnspanne wiederherstellen. Auch der Leistungsfähigkeit des eingesetzten Kapitals und der Konzentration auf das Kerngeschäft wird die EADS große Aufmerksamkeit widmen und so ihre Bilanz entlasten.
- **Steigerung der unternehmerischen Umwelteffizienz.** Das Thema Umwelt wird die nachhaltige Entwicklung aller Geschäftsbereiche vorantreiben. Wir sind fest entschlossen, uns als verantwortungsbewusster Anbieter zu profilieren und Umwelteffizienz als Wettbewerbsvorteil zu nutzen.

### Zielgerechte Ressourcenplanung

Zusätzlich zu Finanzmitteln sind auch erhebliche technische und organisatorische Ressourcen nötig, um die Ziele der „Vision 2020“ zu verwirklichen.

Die EADS wird weiterhin beste europäische Technologie liefern, um die Bedürfnisse unserer Kunden in Sachen Mobilität und Sicherheit zu bedienen. Bereits heute fördert sie **konzernweite technologische Synergieeffekte**. Die EADS wird ihre Forschungsmaßnahmen, etwa zum Thema Umwelteffizienz, weiterführen und gegebenenfalls ausweiten, zugleich aber auch versuchen, ihre Forschung stärker öffentlich und privat fördern zu lassen.

Das **Personal- und Kompetenzmanagement** wird auf die neuen Prioritäten der EADS zugeschnitten. Die Managementplanung wird sich darauf konzentrieren, für jede Aufgabe die richtige Person zu finden, Mobilitätsmaßnahmen zu fördern sowie die internationale Vielfalt und Integration zu stärken. Auch Erhalt und Ausbau strategischer Kompetenzen zählen zu den vorrangigen Aufgaben des Konzerns.

## 2008: Das Wichtigste zuerst

Die Maßnahmen zur Umsetzung der „Vision 2020“ beginnen im Jahr 2008 und werden sich auf alle Konzernbereiche auswirken.

Im Rahmen der Anstrengungen zur Steigerung unserer Arbeitseffizienz werden wir das Programmmanagement stärken, um unsere operativen Ziele zu erreichen. Im Einzelnen betrifft dies die Stabilisierung des A400M-Programms, die Marineversion des NH90 innerhalb der terminlichen und finanziellen Vorgaben, den Hochlauf der A380-Auslieferungen sowie die Realisierung der angestrebten Ziele im Entwicklungsprogramm für die A350 XWB.

Auch der Ausbau des Dienstleistungsgeschäfts wird vorangetrieben; im Zentrum stehen bereichsübergreifend mehrwertintensive Dienste im Zusammenhang mit Plattformen und Systemen. Die Konzernebene wird die Geschäftsbereiche beim Ausbau ihres Dienstleistungsgeschäfts unterstützen.

Um unsere globale Präsenz zu erweitern und das Gleichgewicht der Umsatzquellen zu fördern, sollen dem Board of Directors Übernahmeprojekte auf dem Verteidigungs- und Sicherheitsmarkt beziehungsweise im Dienstleistungsgeschäft vorgeschlagen werden.

Airbus wird die Umsetzung von Power8 fortsetzen und beschleunigen. Ferner gilt es, die Kursschwäche des US-Dollars auszugleichen und mittelfristig auch mit einem starken Euro im Wert von US\$ 1,45 bis zu US\$ 1,50 konkurrenzfähig zu bleiben.

Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge wird sein Hauptaugenmerk auf die Steuerung des Programms A400M und auf die Tankflugzeugprogramme richten.

Eurocopter wird gemeinsam mit AgustaWestland und seinen weiteren Partnern die technischen Herausforderungen bezüglich der Marineversion des NH90 bewältigen.

Astrium wird Europas Ambitionen im Weltraum anlässlich der Ministerkonferenz der Europäischen Weltraumorganisation ESA verstärken, seine Zuständigkeit als Hauptauftragnehmer für das Weltraumsegment des Galileo-Systems sicherstellen und die entscheidende Aufgabe meistern, die Produktion der Ariane 5 hochzufahren.

Im Verteidigungsgeschäft liegen unsere Prioritäten auf der Absicherung der dritten Eurofighter-Tranche und der fortschrittlichen Unmanned Aerial Vehicles (UAV) sowie in der Erfüllung der Aufträge zur Integration komplexer Systemlösungen.

# Gemeinsam.

Harte Prüfungen  
bestehen ...

2007 war ein Jahr der Herausforderungen, des Wandels und erster Fortschritte. Nicht jede Entscheidung ist uns leicht gefallen. Es war unser Ziel, immer flexibel auf Veränderungen zu reagieren und zu den bestmöglichen Entscheidungen zu kommen. In einem zunehmend anspruchsvollen Marktumfeld werden wir uns nicht nur anpassen und verbessern, sondern so wachsen, dass unsere klare Vision Realität wird: Wir wollen ein führender Akteur auf unserem Markt sein, der verantwortungsvoll nachhaltige Ergebnisse erwirtschaftet. Unser Status als Technologieführer sowie die hohe Qualität und Motivation unserer Mitarbeiter weltweit bilden das Fundament, auf dem wir die Zukunft der EADS errichten werden. Das Vertrauen unserer Kunden und Aktionäre wiederherzustellen wie auch zu honorieren ist unsere Motivation.

## AIRBUS

Die Auslieferung der ersten A380 an Singapore Airlines im Oktober war ein Zeichen dafür, dass die Produktion des neuen Großraumjets stabil verläuft. Ende 2007 waren 25 Maschinen gefertigt, zehn hatten bereits ihren Erstflug absolviert.





## MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE

Nachdem im Oktober bekannt geworden war, dass sich das Programm zur Entwicklung des Transportflugzeugs A400M um ein halbes Jahr – und möglicherweise weitere zwölf Monate – verzögern würde, handelte das Management unverzüglich und entschieden.







## EUROCOPTER

Als Folge der hohen Anzahl von Varianten des Basismodells ist das Programm für den mittelschweren Mehrzweck-Militärhubschrauber NH90 industriell äußerst komplex; deshalb wird es vom Management überarbeitet. Ende 2007 wurden insgesamt elf Exemplare dieses Erfolgsmodells ausgeliefert.





## ASTRIUM

Der Start des Labormoduls Columbus als Europas Beitrag zur internationalen Raumstation ISS war eine technologische Höchstleistung. Astrium agiert im Rahmen dieses Programms im Wert von € 2,6 Milliarden als Hauptauftragnehmer der europäischen Weltraumorganisation ESA.





## VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT

Der Eurofighter ist das technisch fortschrittlichste aller derzeit produzierten Kampfflugzeuge. Wie die Exportaufträge aus Österreich und Saudi-Arabien beweisen, werden die Fähigkeiten des Systems weltweit geschätzt.





## EADS-KONZERN

Das wertvollste Kapital der EADS sind ihre Mitarbeiter. Konzernweite Talentschmieden wie die Corporate Business Academy stärken die Integration des Unternehmens und bilden unsere künftigen Führungskräfte aus.







# ... Leistungen erbringen.

Die EADS konnte 2007 große Erfolge erzielen:

Airbus stellte mit 453 Flugzeugauslieferungen einen neuen Rekord auf. Hierzu zählte auch die erste Maschine des Großraumjets A380, die entsprechend dem neuen Lieferzeitplan pünktlich übergeben wurde.

Bei Astrium setzte Paradigm, der Anbieter sicherer Lösungen für die Satellitenkommunikation, wichtige Etappenziele planmäßig um. Der erfolgreiche Start von zwei Skynet-5-Satelliten hat das Programmrisiko insgesamt erheblich verringert.

Bei Eurocopter stand nach Anlaufschwierigkeiten im Vorjahr der Mehrzweck-Militärhubschrauber NH90 im Mittelpunkt. Bislang wurden sechs Musterzulassungen erteilt.

Alle Teile des Konzerns erreichten bedeutende Vertriebsziele. Die komplett erneuerte A350 XWB mit dem nunmehr besonders breiten Rumpf (eXtra Wide Body) fand die Zustimmung der Fluggesellschaften, von denen bedeutende Aufträge eingingen. Gleichzeitig übertraf Airbus die im Restrukturierungsprogramm Power8 gesteckten Ziele. Die Neuordnung der Standorte des Verteidigungsgeschäfts wurde in Frankreich abgeschlossen und in Deutschland auf den Weg gebracht.

Rekordwert beim Auftragsbestand: € 339,5 Milliarden

Free Cashflow \* steigt auf € 3,4 Milliarden: +294 %

Deutliches Auftragswachstum beim Airbus A350 XWB: 290

Neues Auftragshoch beim Airbus A380: 188

Auslieferungen des LUH-Helikopters an die US-Streitkräfte: 18

Saudi-Arabien bestellt Tankflugzeuge vom Typ A330 MRTT: 3

Neuaufträge über leichte und mittlere militärische  
Transportflugzeuge: 19

Saudi-Arabien ordert Eurofighter-Kampfflugzeuge: 72

Auftragseingang über sichere Funkkommunikationssysteme: 40

Marktanteil an weltweit 21 Satellitenbestellungen: 30 %

Erhöhte Jahresproduktion bei der Ariane 5: 6

\* Vor Kundenfinanzierung

# Das Geschäftsjahr 2007

Der Konzern verbuchte neue Rekorde beim Auftrags-  
eingang – Gründe waren Fortschritte im zivilen wie im  
Verteidigungsgeschäft. Das Management ergriff Maß-  
nahmen, mit deren Hilfe Airbus organisatorisch neu  
aufgestellt werden kann und die Ursachen der Verzöge-  
rungen in mehreren Programmen zu beheben sind.

#### 30 DAS GESCHÄFTSJAHR 2007

**32** Märkte und Perspektiven | **36** Airbus | **40** Militärische Transportflugzeuge  
**42** Eurocopter | **44** Astrium | **46** Verteidigung und Sicherheit



## MÄRKTE UND PERSPEKTIVEN

Der weltwirtschaftliche Wandel, die wachsende Bedeutung von Sicherheit und der gestiegene Bedarf an Umweltschutz machen strategische Veränderungen notwendig. Trotz langfristig positiver Aussichten wird das Wachstum der Zivilluftfahrt durch die auf kurze Sicht unstete Konjunkturlage beeinflusst.

Prognosen zufolge wird das Fluggastaufkommen im weltweiten Luftverkehr in den Jahren von 2007 bis 2026 jährlich um 4,9 Prozent steigen, während sich die Startfrequenzen auf den Passagierflugrouten im selben Zeitraum mehr als verdoppeln werden. Angesichts des mit 11,5 Prozent besonders rasanten Wachstums seines Verkehrsaufkommens dürfte China bis 2026 wohl die Führung im weltweiten Flugverkehr übernommen haben.

Während Schwellenländer immer mehr Flugzeuge bestellen, hat die weltweit einsetzende Kreditklemme das Vertrauen in die kurzfristigen Marktaussichten geschwächt. Eine für Europa und die USA befürchtete leichte Rezession könnte sich auf die Nachfrage nach Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsprodukten auswirken.

Die Schwächung des Dollarkurses durch die Wirtschaftskrise in den USA betrifft auch die Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsbranche. Dieser Effekt schmälert die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen, deren Risiko angesichts schlechterer Konditionen für Kurssicherungsgeschäfte (Hedging) steigt.

Der harte Wettbewerb um Rohstoffe erschwert die Versorgungssicherung. So soll nach Angaben der International Titanium Association der weltweite Titanbedarf allein im Flugzeugbau auf 53.000 Tonnen im Jahr 2008 anwachsen (2004: 32.000 Tonnen).

## ZIVILE LUFTFAHRT

Der Auftragseingang bei Zivilflugzeugen mit 100 und mehr Sitzen übertraf 2007, einem unerwartet starken Jahr, mit 2.754 Maschinen den Vorjahresrekord von 2.057 Flugzeugen. Der Auftragsbestand von Airbus und Boeing beträgt nun 6.821 Maschinen, was einer Produktionsauslastung von etwa sechs Jahren entspricht.

Airbus prognostiziert für die nächsten 20 Jahre einen jährlichen Anstieg des Passagier- und Frachtverkehrsaufkommens von 4,9 Prozent beziehungsweise 5,8 Prozent. Dabei wird der größte Zuwachs des Verkehrsaufkommens in aufstrebenden Ländern erwartet – 11,5 Prozent in China, 8,4 Prozent in Indien und 6,8 Prozent im Mittleren Osten. Für Unsicherheit sorgen kurzfristig die allgemeine Konjunkturschwäche sowie Spekulationen über ein möglicherweise baldiges Einsetzen der Konsolidierung bei den traditionellen US-Fluggesellschaften.

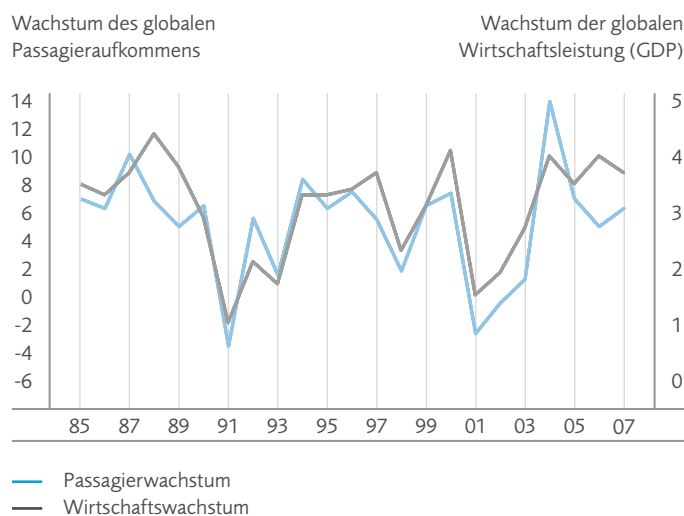


93 Flughäfen, die 63 Prozent des weltweiten Flugverkehrs abwickeln, arbeiten bereits an ihrer Kapazitätsgrenze.

## Veränderte Rahmenbedingungen

Das operative Umfeld der zivilen Luftfahrt dürfte sich künftig erheblich verändern. Liberalisierungsmaßnahmen wie etwa das Open-Skies-Abkommen werden einerseits zu einer Reduzierung behördlicher Auflagen führen. Sicherheits- und Umweltaspekte, die Weiterentwicklung und mögliche Überlastungen der Streckennetze, der Ölpreis sowie weitere Faktoren werden andererseits neue Einschränkungen entstehen lassen.

## WIRTSCHAFTSWACHSTUM: HAUPTANTRIEB DER NACHFRAGE IM PASSAGIERVERKEHR (in %)



Quelle: ICAO, Global Insight, Airbus

Umwelteffiziente Technologien werden im Luftfahrtgeschäft zunehmend zu einem zentralen Faktor. Flugzeughersteller bauen leichtere Maschinen und forschen an alternativen Treibstoffen. Die steigenden Anforderungen an die Umweltfreundlichkeit von Flugzeugen werden den Austausch veralteter Flotten beschleunigen.

Die hohen Treibstoffkosten bedrohen die Rentabilität der Fluggesellschaften. In den zurückliegenden zwei Jahren hat sich der Kerosinpreis in etwa verdoppelt. Nach Angaben der Association of European Airlines ist der Anteil der Treibstoffkosten an den Betriebsausgaben von 12 Prozent im Jahr 2003 auf mittlerweile 23 Prozent gestiegen.

Die zunehmende Überlastung der Luftverkehrswege hat in Europa und den USA zur Entwicklung neuer Systeme zum Verkehrsmanagement geführt. Der International Air Transport Association zufolge werden bereits an 93 Flughäfen, die 63 Prozent des weltweiten Verkehrs abwickeln, Start- und Landeerlaubnisse knapp.

Niedrigpreis-Airlines treten in die nächste Entwicklungsphase ein. Hier werden sich voraussichtlich zwei Lager – Kurz- und Langstreckenanbieter – herausbilden.

## VERTEIDIGUNG

Die Verteidigungsausgaben der Vereinigten Staaten sowie einiger Schwellen- und Entwicklungsländer sind 2007 signifikant gestiegen. Während sich der gesamte US-Verteidigungsetat um 6,9 Prozent auf US\$ 439,3 Milliarden erhöhte, wuchsen die Beschaffungsausgaben des Pentagon um mehr als 10 Prozent. Auch in einzelnen Regionen wie Indien und dem Nahen Osten stiegen die Verteidigungsbudgets deutlich.

In Europa konnte dagegen nur ein geringes Wachstum verzeichnet werden. Einzig Frankreich und Großbritannien wendeten mehr als 2 Prozent ihres Bruttoinlandsprodukts für Verteidigung auf. Da die Ausgaben niedrig bleiben dürften, sehen sich die europäischen Verteidigungsunternehmen nicht nur zu Konsolidierungen veranlasst, sondern müssen auch zunehmend internationale Wachstumsmärkte ins Visier nehmen.

Unter den aufstrebenden Ländern verfügt Indien über einen der größten und am schnellsten wachsenden Verteidigungsetats (8 bis 10 Prozent p. a.). Aufträge sind hier üblicherweise an Produktionskooperationen gebunden, sodass europäische Unternehmen nach Übernahmemöglichkeiten sowie potenziellen Partnerschaften und Joint Ventures Ausschau halten.



Rege Nachfrage herrscht nach Systemen zum Schutz vor Terrorismus, Kriminalität, Naturkatastrophen und ähnlichen Bedrohungen.

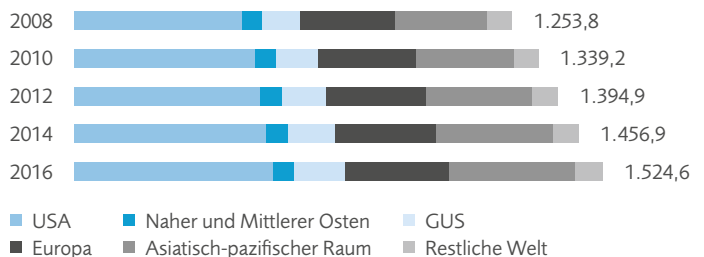
## Veränderte Anforderungen

Im aktuellen Kontext wandeln sich die strategischen und technischen Voraussetzungen erfolgreicher Verteidigung rasant. Asymmetrische Konflikte und Missionen „ohne Kampfhandlung“ – etwa der Umgang mit Aufständen, Einsätze zur Friedenssicherung und humanitäre Interventionen – nehmen an Bedeutung zu. Zwar entfällt ein großer Ausgabenanteil auf Militärflugzeuge, aber für den Verlauf der nächsten zehn Jahre werden auch beträchtliche Investitionen im Hubschrauberbereich erwartet.

Auf der Suche nach kosteneffizienteren Lösungen wenden sich Regierungen für die Finanzierung, Entwicklung und Erbringung von Dienstleistungen zunehmend an Privatunternehmen.

Europäische Staaten teilen sich die Finanzierung bestimmter Projekte, um die Stagnation ihrer Verteidigungshaushalte zu kompensieren. Die europäische Verteidigungsbehörde EDA spielt bei der Beschaffung eine immer wichtigere Rolle.

GESCHÄTZTE ENTWICKLUNG DER VERTEIDIGUNGSHAUSHALTE IN KERNREGIONEN (in Milliarden US\$)



Quelle: TEAL Group



## SICHERHEIT

Seit sich der Terrorismus in vielen Teilen der Welt zur größten externen Bedrohung der öffentlichen Sicherheit entwickelt, verzeichnet der Weltmarkt für Sicherheitslösungen enorme Wachstumsraten. Rege nachgefragt werden Technologien, die physische Sicherheit automatisch erkennen, orten und gewährleisten. Die Branche expandiert insbesondere in Nordamerika, Westeuropa und Asien. (Quelle: Frost & Sullivan)

Dabei werden für die kommenden Jahre die höchsten Wachstumsraten in den USA erwartet. Dort wurden nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 die Sicherheitsbestimmungen im Flug-, Schiffs- und Eisenbahnverkehr verschärft. Das Budget des US-Heimatschutzministeriums stieg 2007 um 7 Prozent auf US\$ 35,6 Milliarden. Es wird geschätzt, dass die Ausgaben des privaten Sicherheitssektors etwa vier Mal so hoch ausfielen.

In Westeuropa ist die Sicherheitsbranche im vergangenen Jahrzehnt kontinuierlich gewachsen. Die hohen Verbrechensraten in Großbritannien und Deutschland haben die Nachfrage nach Sicherheitstechnik wie Zugangskontrollsystemen und Überwachungseinrichtungen angetrieben. In Asien werden aller Voraussicht nach China und Indien die Wachstumsmotoren der Branche sein.

## RAUMFAHRT

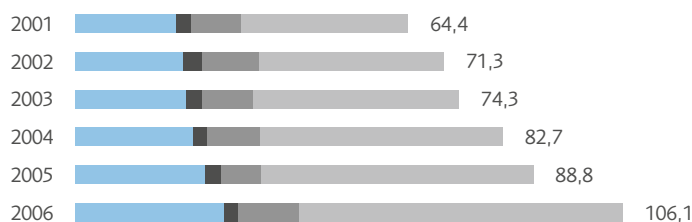
Der weltweite Trend in der Luft- und Raumfahrtwirtschaft heißt Wachstum. Öffentliche Budgets (US\$ 47 Milliarden in den OECD-Ländern im Jahr 2005) sowie neue kommerzielle Einnahmen aus abgeleiteten Produkten und Dienstleistungen der Luft- und Raumfahrt sind Anzeichen dafür. (Quelle: OECD, 2007)

Für das institutionelle Raumfahrtgeschäft Europas wird bis 2010 mit jährlichen Wachstumsraten von 2,5 Prozent gerechnet. Derzeit wartet die Raumfahrtindustrie jedoch auf Beschlüsse der Ministerkonferenz der europäischen Raumfahrtbehörde ESA, die der europäischen Raumfahrtpolitik im November 2008 die nötigen Impulse geben sollen.

Das öffentliche Raumfahrtgeschäft Europas dürfte bis 2010 um jährlich 2,5 Prozent wachsen.



WELTWEITE UMSÄTZE NACH RAUMFAHRTSEGMENTEN  
(in Milliarden US\$)



■ Bodeninfrastruktur    ■ Trägerraketen  
■ Satellitenproduktion    ■ Satellitendienstleistungen

Quelle: Satellite Industry Association (Juni 2007)



## AIRBUS

Bei Aufträgen und Auslieferungen stellte Airbus neue Rekorde auf. Gleichzeitig wurde das Power8-Programm zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit vorangetrieben.

Airbus steigert die Produktion sowohl bei neuen Modellen wie der A380 als auch in bestehenden Baureihen wie der A320.

(in Mio. €)	2007	2006	Variation
Umsatz	25.216	25.190	+0 %
EBIT	-881	-572	-54 %
Auftragseingang	117.323	53.367	+120 %
Auftragsbestand	283.829	210.115	+35 %
<b>(in Stückzahlen)</b>			
Auslieferungen	453	434	+4 %
Auftragsbestand	3.421	2.533	+35 %

Im Jahr 2007 übertraf Airbus alle bisherigen Auftrags- und Auslieferungsrekorde, hatte jedoch gleichzeitig große industrielle Herausforderungen zu meistern.

Mit einem Auftragsbestand von mehr als 3.400 Maschinen zum Jahresende 2007 erreichte der Geschäftsbereich einen neuen historischen Höchststand, der die Fertigungslinien – bei steigenden Produktionszahlen – für sechs Jahre auslastet. Auch in Sachen Auslieferungen erreichte Airbus 2007 wichtige Zielmarken: Es wurde nicht nur die erste A380 übergeben, sondern es nahm auch die 5.000ste Maschine in der Geschichte von Airbus ihren Dienst beim Kunden auf.

Zugleich hat das Management ein weitreichendes Restrukturierungsprogramm angestoßen zu dem Zweck, die vom rapiden Kursverfall des US-Dollars gefährdete Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu sichern. Das auf vier Jahre angelegte Power8-Programm lief im Februar 2007 an und hat die für das vergangene Jahr gesteckten Ziele erreicht sowie erste Kosteneinsparungen erzielt. Bis 2010 strebt die Airbus-Führung Kostensenkungen von € 2,1 Milliarden und Liquiditätseinsparungen von insgesamt € 5 Milliarden an.

2007 erhöhte Airbus die Zahl der ausgelieferten Flugzeuge auf 453 Maschinen (2006: 434) und hält damit einen Weltmarktanteil von 51 Prozent. Der Umsatz blieb mit € 25,2 Milliarden stabil, obwohl sich die Umsatzrealisierung im laufenden Entwicklungsprogramm für den Militärtransporter A400M verringerte und der Verfall des Dollarkurses das Ergebnis um € 1.080 Millionen beeinträchtigte. Der EBIT-Verlust erhöhte sich auf € 881 Millionen (2006: € -572 Millionen). Die Ursachen für diese Entwicklung waren die Belastungen durch die Verzögerungen im Programm A400M, dem Power8-Programm sowie dem Start des Programms für das neue mittelgroße Langstreckenflugzeug A350 XWB.

### Auftragseingang in Rekordhöhe

Airbus stärkte seinen Auftragsbestand mit neuen Festaufträgen über 1.458 Flugzeuge (brutto) im Wert von US\$ 181,1 Milliarden nach Listenpreisen. Damit übertraf Airbus seinen Rekordauftragseingang von 1.111 Bestellungen aus dem Jahr 2005 und sicherte sich im Segment der Flugzeuge mit 100 oder mehr Sitzen einen Marktanteil von 51 Prozent nach Stückzahlen sowie nach Auftragswert. Die Nettobestellungen nach Auftragsstornierungen beliefen sich auf 1.341 Maschinen im Wert von US\$ 157,1 Milliarden nach Listenpreisen, was einem Marktanteil von 49 Prozent nach Stückzahlen beziehungsweise 48 Prozent nach Auftragswert entspricht.

Besonders stark getrieben wurde der Absatz von den schnell wachsenden Fluglinien im asiatisch-pazifischen Raum, in Indien und im Mittleren Osten. Eine anhaltend große Nachfrage kam auch von Niedrigpreis-Airlines und traditionellen Fluggesellschaften in Europa und den USA, die ihre Flotten modernisieren und vergrößern.

Für die A380 gingen 33 neue Festaufträge ein (brutto) – ein Beleg dafür, dass Bestandskunden mit Nachbestellungen ihr Vertrauen bekräftigten und die Attraktivität der Maschine auch Neukunden überzeugte.

Die A350 XWB wurde im Berichtsjahr von zwölf Kunden insgesamt 290 Mal in Auftrag gegeben. Dies bestätigt, dass der Markt das überarbeitete Flugzeugdesign begrüßt und die Maschine alle Anforderungen an ein Langstreckenflugzeug erfüllt. Ende 2007 lagen insgesamt 292 Festaufträge für die A350 XWB vor.

Mit 221 Aufträgen (netto 187) von 29 Kunden verzeichnete die A330/A340-Familie ihren bislang höchsten Bruttoauftragseingang eines Jahres. Damit erhöht sich der Auftragsbestand auf knapp 400 Maschinen.

Die beliebten Flugzeuge mit nur einem Mittelgang aus der A320-Familie wurden mit brutto 914 (netto 913) Aufträgen fast so oft bestellt wie im Rekordjahr 2005 (918). Mit über 5.800 Aufträgen ist die A320 damit das weltweit meistverkaufte Verkehrsflugzeug.

Dank reger Nachfrage erreichten die Verkaufszahlen für den ACJ (Airbus Corporate Jetliner) den Meilenstein von 100 Aufträgen – gerade einmal zehn Jahre nach seiner Markteinführung.

### Umsetzung des Power8-Programms

Die Aufgabe des Restrukturierungsprogramms Power8 besteht in der Erneuerung von Airbus hin zu einem voll integrierten Unternehmen, das schlanker, effizienter und produktiver sein wird. Die Ziele dieses Prozesses sind die schnellere Entwicklung von Flugzeugen und eine stärkere Konzentration auf das Kerngeschäft von Airbus – die Konstruktion und Integration von Flugzeugen und Unterstützung ihres Betriebs.

Power8 hat seine Jahresziele erreicht und die für 2007 geplanten Kosteneinsparungen von mehr als € 300 Millionen sogar übertroffen. Zudem hat Airbus die Integration der Geschäftseinheit einen Schritt vorgebracht, indem es seine acht zumeist auf nationaler Ebene organisierten Kompetenzzentren zu vier vollständig länderübergreifenden Organisationen verschmolz. Diese bedienen nun die Bereiche Rumpf und Kabine, Tragflächen und Triebwerks gondeln, Heck und Leitwerk sowie Flugzeugkomponenten.

EADS und Airbus beabsichtigen, die Airbus-Lieferkette durch den Verkauf von Fertigungsstätten für Flugzeugstrukturen an Käufer zu veräußern, die langfristige Partnerschaften mit Airbus eingehen und somit zu starken Vorzugszulieferern werden.

### Gezielte Ausweitung der Produktion

Im Zuge einer umsichtigen Produktionsausweitung fährt Airbus die Fertigungsraten der neuen sowie der bestehenden Modellbau-reihen hoch.

Das industrielle Programm für die A380-Produktion wird auf den Weg gebracht. Zum Jahresende waren insgesamt 25 Flugzeugzellen montiert, und zehn A380 – fünf Test- und fünf Kundenflugzeuge – hatten bereits ihren ersten Start absolviert. Ein weiterer Entwicklungsmeilenstein war das Fixieren des Designs eines neuen digitalen Konstruktionsmodells („Digital Mock-Up“), das künftig für noch nicht montierte Flugzeuge eingesetzt wird. Der erste Hochlauf dieses Systems ist für Anfang 2008 geplant. Auch 2008 wird die A380-Fertigung beschleunigt werden, sodass die endgültige Fertigungsrate von monatlich vier Flugzeugen 2010 erreicht werden kann.

Die A320-Produktion wird ebenfalls hochgefahren: Bis Ende 2008 soll eine monatliche Fertigungsrate von 36, bis 2010 von 40 Maschinen erreicht werden. Dabei handelt es sich um den höchsten Produktionstakt, in dem jemals ein Verkehrsflugzeug hergestellt wurde. In der A330/A340-Familie ist für 2008 ein monatlicher Produktionsausstoß von acht Flugzeugen geplant, der bis 2010 auf zehn Maschinen steigen soll.

Gleichzeitig hat Airbus die Entwicklung seines neuesten Flugzeugs weiter vorangetrieben: Im Juli vollendete die A350 XWB den wichtigen Schritt der allgemeinen Designfixierung („Design Freeze“). Ende 2007 standen bereits die meisten Systemlieferanten fest, und auch die Vergabe der Arbeitspakete war nahezu abgeschlossen.

Das jüngste Mitglied der A330/A340-Familie – die Frachtversion der A330-200 – wurde im Januar 2007 auf den Markt gebracht. Die erste Auslieferung ist für Ende 2009 geplant.

### Vorteile durch weltweite Zusammenarbeit

Airbus widmete sich intensiv dem Aufbau strategischer Beziehungen zu internationalen Partnern in Russland und China.

Mit der russischen United Aircraft Corporation (UAC) unterzeichnete Airbus drei neue Vereinbarungen: UAC wird sich zu 5 Prozent am Bau der Flugzeugzelle der A350 XWB beteiligen, in Form eines Joint Ventures an der Umrüstung von A320-Maschinen in Zivilfrachter teilnehmen und einen Beitrag zum Airbus-Technikzentrum in Russland leisten.

In China wurde ein Joint-Venture-Vertrag für die A320-Endmontagelinie in Tianjin unterzeichnet. Die Montage kann dort voraussichtlich 2009 beginnen. Airbus wird 51 Prozent der Anteile am Joint Venture halten, das chinesische Konsortium 49 Prozent.

Die industrielle Zusammenarbeit mit China wurde durch eine gemeinsame Absichtserklärung mit Chinas nationaler Entwicklungs- und Reformkommission NDRC verstärkt; diese sieht eine Übertragung von 5 Prozent der Produktionsanteile an der Flugzeugzelle der A350 XWB an chinesische Luftfahrtunternehmen vor. In Harbin soll 2009 im Rahmen des Joint Ventures ein Fertigungszentrum für Verbundstoffteile und -komponenten eröffnet werden.

### Ausbau des Kundendienstes

Das im Jahr 2007 ausgebaute Kundendienstangebot Air+ ermöglicht es Flugzeugbetreibern, entsprechend ihrem Bedarf aus einem umfassenden Portfolio von Unterstützungs- und weiteren Serviceleistungen auszuwählen. Ein Beispiel für die neu entwickelten Dienstleistungsinnovationen stellen die Airbus Flight Hour Services dar, die Reparaturstandzeiten auf ein Minimum verkürzen.

### Das Ziel heißt Umwelteffizienz

Airbus setzt sich an vorderster Front dafür ein, die Luftfahrt mit technischen Mitteln umweltfreundlicher zu machen. Als weltweit erstes Luft- und Raumfahrtunternehmen erhielt Airbus das Zertifikat nach der Umweltmanagement-Norm ISO14001 für alle seine Standorte und Produkte. Darüber hinaus unterstrich das Management sein Eintreten für ein umweltverträglicheres Wachstum der gesamten Luft- und Raumfahrtbranche.

In diesem Sinne hat Airbus mit mehreren Partnern, darunter Qatar Airways, Rolls-Royce und Shell International Petroleum, eine Vereinbarung zur Erforschung der Vorteile von synthetischen Flugzeugtreibstoffen unterzeichnet.



Indien ist einer der dynamischsten Märkte weltweit.

### AUSBLICK

Zum Ende des Berichtsjahrs war das Auftragsbuch von Airbus auf einen Rekordstand von 3.421 Bestellungen angewachsen. 2008 dürften die etwa 700 erwarteten Aufträge die Auslieferungen erneut übersteigen, obwohl die Nachfrage der Airlines angesichts der allgemeinen Wirtschaftslage und der Kreditverknappung beeinträchtigt werden könnte. In Anbetracht der geplanten Produktionsausweitung wird Airbus mehr Flugzeuge ausliefern als 2007.

Der Entwicklungsarbeit an der A350 XWB gilt das besondere Augenmerk des Geschäftsbereichs. Dabei steht vor allem das bis Ende 2008 geplante Festlegen der Detaildefinitionen im Mittelpunkt.

Airbus wird seine Restrukturierung in Übereinstimmung mit dem Power8-Programm fortsetzen, um trotz der Schwäche des US-Dollars wettbewerbsfähig zu bleiben und die Zukunft des Unternehmens langfristig zu sichern.

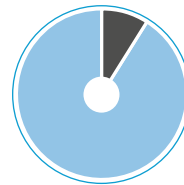


## MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE

Der Geschäftsbereich ist gut positioniert für weitere Aufträge über Tankflugzeuge sowie leichte und mittlere Transportflugzeuge. Derzeit gilt die verstärkte Aufmerksamkeit zwei Zielen: Verzögerungen im A400M-Programm zu minimieren und das künftige Wachstum zu festigen.

Die Endmontage der A400M macht Fortschritte. Das erste Flugwerk wurde fertiggestellt, Komponenten für die zweite Maschine warten bereits auf ihre Montage.

(in Mio. €)	2007	2006	Veränd.
Umsatz	1.140	2.200	-48 %
EBIT	-155	75	-307 %
Auftragseingang	784	1.594	-51 %
Auftragsbestand	19.932	20.337	-2 %



UMSATZ NACH MÄRKTEN  
(in % des Außenumsatzerlöses)

- 9 % Zivil
- 91 % Militärisch

Unter der Führung des im Juli 2007 berufenen CEO Carlos D. Suárez wurde der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge grundlegend restrukturiert. Dabei standen die verstärkte Integration der Betriebsstrukturen sowie das verbesserte Projektmanagement im Mittelpunkt. Gleichzeitig wurde in allen Programmen des Geschäftsbereichs eine detaillierte Auswertung bestehender Risiken veranlasst, deren Ergebnisse sich auf das Geschäftsergebnis des Berichtsjahrs auswirkten. Intensiv beschäftigte sich das Management mit den Verzögerungen im Programm A400M und leitete Gegenmaßnahmen ein.

Der Umsatz des Geschäftsbereichs sank 2007 auf € 1,1 Milliarden (2006: € 2,2 Milliarden). Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass ein Etappenziel – die elektrische Inbetriebnahme („Power-On“) der A400M (€ 470 Millionen) – auf das Jahr 2008 verschoben wurde. Infolge einer Neubewertung der Gewinnmarge dieses Programms, immobiler Lagerbestände und von Programmkosten ergab sich ein negatives EBIT von € 155 Millionen (2006: € 75 Millionen).

Der Auftragsbestand verblieb mit € 19,9 Milliarden auf hohem Niveau und lag zum Ende des Berichtsjahrs nur geringfügig unter dem Vorjahresstand von € 20,3 Milliarden. Der erwartete Wert konnte nicht ganz erreicht werden, da bedeutende Aufträge der Luftstreitkräfte Saudi-Arabiens und Großbritanniens erst 2008 gebucht werden konnten. Von den mittleren und leichten Turboprop-Flugzeugen des Geschäftsbereichs bestellten Kunden aus der ganzen Welt insgesamt 19 Maschinen. Darunter befindet sich ein Auftrag der US-Küstenwache über fünf weitere Flugzeuge des Typs CN-235 für ihr Deepwater-Programm.

### Neue Aufträge über Tankflugzeuge

Die Auswahl der A330 MRTT (Multi-Role Tanker Transport) zu Beginn des Jahres 2008 als neues Tankflugzeug für die US-Luftwaffe stellte einen Durchbruch im weltweiten Markt für Tankflugzeuge sowie im US-amerikanischen Verteidigungsmarkt dar und sorgte für eine solide Wachstumsbasis. In einem von hartem Wettbewerb geprägten Umfeld konnten mehrere Bestellungen verbucht werden; die EADS wird in den kommenden Jahren 179 Tankflugzeuge liefern. Im Jahr 2007 entschieden sich die Vereinigten Arabischen Emirate und Saudi-Arabien, die Maschine als ihr neues Luftbetankungsflugzeug einzusetzen. Nach der früheren Bestellung durch Australien sowie dem Anschluss des FSTA-Geschäfts (Future Strategic Tanker Aircraft) in Großbritannien im März 2008 bestätigt sich die A330 MRTT als fortschrittlichstes und leistungsfähigstes Tankflugzeug im Markt.

Die Flugerprobungstests für das Flugzeug werden fortgesetzt; alle aerodynamischen Tests wurden erfolgreich abgeschlossen. Das Luftbetankungssystem für die A310 hat in der Flugerprobung seinen ersten Kontakt ohne Treibstofftransfer mit einem Kampfflugzeug hervorragend gemeistert.

### Verbesserter Zeitplan für das A400M-Programm

Die Endmontage der A400M schreitet voran. Die erste Flugzeugzelle ist fertiggestellt, und Komponenten für das zweite Flugzeug sind an der Endfertigungsstrecke eingetroffen. Der Power-On-Meilenstein wurde im März 2008 erreicht, und das Triebwerk wurde für die kommenden Flugerprobungstests an einem C-130-Prüfstand montiert. Wie jedoch schon im Oktober 2007 bekannt gegeben wurde, gibt es Programmverzögerungen von sechs bis zwölf Monaten.

Gegenwärtig stehen Aufträge über 192 A400M-Transporter in den Büchern. Davon stammen 180 aus den europäischen Kundennationen der ersten Stunde, acht aus Südafrika und vier aus Malaysia.

---

### AUSBLICK

Im Programm A400M arbeitet das Management eng mit allen internen und externen Partnern zusammen, um den für Sommer 2008 angesetzten Erstflug wie geplant durchführen zu können. Parallel zur Industrialisierung des Programms entwickelt der Geschäftsbereich ein umfassendes End-to-end-Dienstleistungsangebot, das pünktlich zur Inbetriebnahme der Flotte bei den Endkunden bereitsteht. Die Dienstleistungsstrategie zielt auf die Wertschöpfung für Kunden und wird eine Hauptrolle bei der Erweiterung der Geschäfte des Programms spielen. Mit der EADS wetteifern mehrere große europäische und internationale Luft- und Raumfahrtgruppen um Aufträge in diesem Geschäft.

Der Geschäftsbereich hat mit der Umsetzung des Transformationsprogramms Horizon 2011 begonnen. In diesem Rahmen wird das Management in den nächsten drei Jahren Maßnahmen ausarbeiten und umsetzen, die helfen sollen, die Kosten zu senken, neue Produkte und Dienstleistungen einzuführen, den Wandel der Betriebskultur zu fördern sowie die internen Prozesse und Steuerungsverfahren zu verbessern.

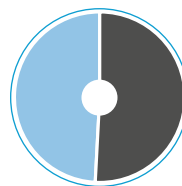


## EUROCOPTER

2007 erzielte Eurocopter erneut Auslieferungs- und Auftragsrekorde. Zusätzlich zur fortgesetzten internationalen Expansion ergriff das Management Maßnahmen zur Produktionsverbesserung.

Eurocopter hat den Verteidigungsmarkt als Wachstumsbereich identifiziert. Die Erfolge des Transporthubschraubers NH90, des leichten Mehrzweckhubschraubers (LUH) und des Kampfhubschraubers Tiger sollen ausgebaut werden.

(in Mio. €)	2007	2006	Veränd.
Umsatz	4.172	3.803	+ 10 %
EBIT	211	257	- 18 %
Auftragseingang	6.584	4.885	+ 35 %
Auftragsbestand	13.455	11.042	+ 22 %



UMSATZ NACH MÄRKTEN  
(in % des Außenumsatzerlöses)

- 51 % Zivil
- 49 % Militärisch



Der Boom auf dem globalen Hubschraubermarkt ermöglichte Eurocopter im Jahr 2007 neue Rekorde bei Auslieferungen und Neuaufträgen. Aufgrund der Innovationskraft und niedrigen Lebenszykluskosten seiner Produkte konnte Eurocopter über 50 Prozent der weltweiten Auslieferungen auf dem zivilen und öffentlichen Markt übernehmen und gewann auf dem Verteidigungsmarkt erneut mehr Aufträge.

Die Zahl der ausgelieferten Hubschrauber stieg in den zurückliegenden drei Jahren um 75 Prozent von 279 auf 488. Daher begann das Management mit der Umstrukturierung der Produktionsbasis und bereitet die Geschäftseinheit auf weitere Volumensteigerungen vor. Besonderes Augenmerk gilt dabei dem mittelschweren Mehrzweck-Militärhubschrauber NH90.

Eurocopter konnte seinen Umsatz auf € 4,2 Milliarden erheblich steigern (2006: € 3,8 Milliarden) und lieferte insgesamt 488 neue Militär- und Zivilhubschrauber aus (2006: 381 Auslieferungen). Das EBIT sank infolge von Rückstellungen für Verzögerungen im NH90-Programm auf € 211 Millionen (2006: € 257 Millionen).

Der Auftragseingang über 802 neue Hubschrauber entspricht einem Gesamtwert von € 6,6 Milliarden – ein Anstieg von mehr als 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr (615 Bestellungen im Wert von € 4,9 Milliarden). Ende Dezember 2007 überstieg der Auftragsbestand einen Wert von € 13 Milliarden (2006: € 11 Milliarden).

Dabei war der Auftragseingang in jeder Hinsicht ausgewogen: 74 Prozent entfielen auf Serienhubschrauber, 22 Prozent auf Kundenservice sowie 4 Prozent auf Entwicklung und sonstige Aktivitäten. 56 Prozent der neu erteilten Aufträge bezogen sich auf Verteidigungsprodukte, 44 Prozent auf zivile und öffentliche Erzeugnisse. Die Exportquote lag bei beachtenswerten 51 Prozent.

### Restrukturierung der Produktionsbasis

Mit dem Ziel, die Produktion bis 2010 um bis zu 50 Prozent zu steigern, wird die Fertigungsbasis neu aufgestellt. Interne Optimierungen sollen die Strukturen vereinfachen und die Produktivität erhöhen. Extern wird ein Stamm von Hauptzulieferern bestimmt in der Absicht, die Zahl der direkten Lieferanten in den nächsten zehn Jahren von 2.600 auf 300 zu senken und den Anteil der in Dollar anfallenden Kosten entsprechend zu erhöhen. Auch wird Eurocopter verstärkt in sein Kerngeschäft, die Entwicklung und Vermarktung von Hubschraubern und dazugehörigen Dienstleistungen, investieren und seinen eigenen Anlagenbestand verschlanken.

Die NH90-Fertigung wurde ausgeweitet, gestaltet sich jedoch wegen der Vielzahl von Modellvarianten äußerst komplex. Das Programm wird nun umstrukturiert. Im Gespräch sind dabei interne produktionsbezogene Maßnahmen sowie eine Steigerung der Flexibilität gegenüber den Kunden.

### Erweiterung der globalen Präsenz

Eurocopter hat seine internationale Präsenz ausgebaut und seine Position auf den Zielmärkten weiter verbessert. So wurde im spanischen Albacete ein neuer Produktionsstandort eröffnet. Mit Eurocopter UK wurde die Beteiligung an McAlpine Helicopters von 10 Prozent auf 100 Prozent aufgestockt und so eine neue Tochtergesellschaft gegründet. Auch im asiatisch-pazifischen Raum konnte Eurocopter bedeutende Erfolge verbuchen: Zusätzlich zum Abschluss eines Joint Ventures zur internationalen Vermarktung des mittelschweren militärischen Mehrzweckhubschraubers KHP (Korean Utility Helicopter) stand hierbei die Inbetriebnahme einer NH90-Endmontagelinie in Australien im Mittelpunkt; gleichzeitig lief in China die gemeinsame Entwicklung des mittelschweren Zivilhubschraubers EC175 an. In Columbus im US-Bundesstaat Mississippi wurde die Produktionslinie für den leichten Mehrzweckhubschrauber der US Army (LUH) beträchtlich erweitert. Bis heute hat Eurocopter 18 Hubschrauber des Typs UH-72A Lakota an die US Army ausgeliefert.

Über sein globales Netz von 17 Tochtergesellschaften erbringt Eurocopter Dienstleistungen für Betreiber in aller Welt. Mit mehr als 10.000 Hubschraubern bildet der Geschäftsbereich die weltweit zweitgrößte Markenflotte. Ein wachsender Umsatzanteil wird durch Dienstleistungen erzielt.

### AUSBLICK

Zum Jahresende 2007 verfügt Eurocopter über einen bemerkenswerten Auftragsbestand, der die Produktionsauslastung auf drei Jahre hinaus sichert, sowie über eine moderne, überaus wettbewerbsfähige Produktpalette. Das Management hat das Verteidigungsgeschäft als Wachstumsbereich identifiziert und will dort auf den Erfolgen von NH90, Tiger sowie des leichten Mehrzweckhubschraubers LUH aufbauen.

Eurocopter wird seine internationale Expansion gegebenenfalls durch Übernahmen vorantreiben und seine industrielle Präsenz an zentralen Wachstumsmärkten ausbauen. Zur Sicherung seiner Produktführerschaft wird Eurocopter investieren – in Technologieprogramme und Innovationen für mehr Sicherheit, in breitere Einsatzspektren sowie in erhöhte Effizienz und Wirtschaftlichkeit im Betrieb.

Mittelfristig werden wir die Produktionsprozesse durch entsprechende Maßnahmen weiterhin optimieren. Dabei kommt den Herausforderungen bei der Auslieferung des NH90 die volle Aufmerksamkeit der Geschäftsführung zu.

Auch wenn die weiterhin unstete Konjunktur Vorsicht gebietet: Für 2008 ist erneut von einer positiven Umsatz- und EBIT-Entwicklung auszugehen.

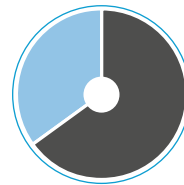


## ASTRIUM

Seit Jahren setzt der Geschäftsbereich auf Innovations- und Effizienzsteigerung. Volle Auftragsbücher und ein wachsendes EBIT stellen den Erfolg dieser Strategie unter Beweis.

Im Jahr 2007 hat Astrium sechs Exemplare der Satellitenträgerrakete Ariane 5 in der besonders leistungsfähigen Zehn-Tonnen-Version hergestellt und sich damit einen Anteil von mehr als 50 Prozent des Marktes für Trägersysteme gesichert.

(in Mio. €)	2007	2006	Veränd.
Umsatz	3.550	3.212	+ 11 %
EBIT	174	130	+34 %
Auftragseingang	4.492	4.354	+ 3 %
Auftragsbestand	12.895	12.263	+ 5 %



UMSATZ NACH MÄRKTEN  
(in % des Außenumsatzerlöses)

- 65 % Zivil
- 35 % Militärisch

Zum dritten Mal in Folge erzielte Astrium 2007 ein verbessertes Ergebnis. Hierzu trugen alle drei Geschäftseinheiten bei: Astrium Services erreichte bei Projekten, die Mittel zur sicheren militärischen Satellitenkommunikation bereitstellen, Meilensteine und erweiterte sein Tätigkeitsfeld; Astrium Space Transportation verbuchte im Geschäft mit Satellitenstartkapazitäten für Arianespace die meisten Neuaufträge weltweit; und auch Astrium Satellites konnte einen außerordentlich hohen Marktanteil erzielen und somit zur weltweiten Nummer 1 am Markt für Telekommunikationssatelliten aufsteigen.

Das EBIT konnte auf € 174 Millionen (2006: € 130 Millionen) erhöht werden, und die Umsatzsteigerung auf € 3,6 Milliarden (2006: € 3,2 Milliarden) fiel ebenfalls zweistellig aus. Sogar der seit drei Jahren anhaltende Aufwärtstrend bei der EBIT-Marge konnte fortgesetzt werden; sie erhöhte sich auf rund 5 Prozent (2006: 4 Prozent). Der Auftragsbestand erreichte zum Jahresende 2007 einen Wert von € 12,9 Milliarden, wodurch eine Produktionsauslastung über drei Jahre hinweg gewährleistet ist.

Die 2007 erzielte Rentabilitätssteigerung ist die Folge mehrjähriger Investitionen in die Steigerung von Innovation und Effizienz sowie des raschen und profitablen Wachstums der Geschäftseinheit Astrium Services.

### Sichere Kommunikation als Wachstumsbereich

In der Geschäftseinheit Astrium Services verfolgt Paradigm mit Skynet 5 ein bahnbrechendes Projekt, das durch den Start von zwei sicheren Kommunikationssatelliten entscheidend vorangetrieben werden konnte. Insgesamt sind drei Starts vertraglich vereinbart. Über das neue Skynet-5-Netz wird die EADS ab 2008 Satellitenkommunikationsdienstleistungen für das britische Verteidigungsministerium erbringen. Astrium Services hat sein Portfolio mit dem Kauf des saudi-arabischen Unternehmens GPT erweitert, das die königlich-saudische Nationalgarde mit sicherer Telekommunikation versorgt.

Auch die Geschäftseinheit Space Transportation verzeichnete ein starkes Jahr. Die Zuverlässigkeit und Flexibilität des Satellitenstart-Dienstleisters Arianespace, an dem die EADS mit 30,5 Prozent beteiligt ist, wurde mit über der Hälfte der weltweiten Neuaufträge belohnt. Die Geschäftseinheit produzierte 2007 sechs Ariane-5-Trägerraketen der besonders leistungsfähigen Zehn-Tonnen-Version; gleichzeitig schlossen Astrium und Arianespace einen Vorvertrag über 35 Raketen desselben Typs zur Auslieferung ab 2010 ab. Zudem absolvierte Frankreichs neuer nuklearer Lenkflugkörper M51 den zweiten Testflug mit Erfolg.

Die Beiträge von Astrium Space Transportation zur internationalen Raumstation ISS sind hervorragend gededien. Das europäische Weltraumlabor Columbus startete Anfang 2008 ins All, und auch der unbemannte Raumtransporter ATV, der die internationale Raumstation mit Nachschub versorgen wird, ist startklar. Bei beiden Projekten war Astrium Hauptauftragnehmer.

### Steigender Marktanteil bei zivil genutzten Satelliten

Astrium Satellites erhielt sechs der weltweit 21 vergebenen Aufträge über zivil genutzte Kommunikationssatelliten und vergrößerte somit seinen Anteil auf diesem Markt. Der Satellitenkommunikationsanbieter Mubadala aus Abu Dhabi beauftragte Astrium und Thales Alenia Space darüber hinaus mit der gemeinsamen Produktion von zwei Kommunikationssatelliten; ein entsprechender Festauftrag wird für 2008 erwartet. Damit war Astrium 2007 Weltmarktführer im Bereich Kommunikationssatelliten.

Das geplante europäische Satellitennavigationssystem Galileo wurde umstrukturiert und befindet sich nun wieder auf Kurs.

---

### AUSBLICK

Zum Jahresende 2007 bieten sich Astrium auf allen Geschäftsfeldern vielversprechende Aussichten. Der Auftragsbestand lastet die Produktion über mehr als drei Jahre hinweg aus, und alle Geschäftseinheiten konnten sich auf ihren jeweiligen Märkten höchst wettbewerbsfähig positionieren.

Nach einer von Investitionen sowie technischen und wirtschaftlichen Innovationen geprägten Phase erntet Astrium nun die Früchte seiner Arbeit. Die Trägerrakete Ariane 5 und die modulare Satellitenplattform Eurostar 3000 sind technisch ausgereift und absolut zuverlässig. Auch das Geschäftsmodell von Astrium Services hat sich bewährt und trägt zu verbesserten Finanzergebnissen bei.

Im Jahr 2008 wird der Geschäftsbereich einige interne Initiativen zur Optimierung seiner wirtschaftlichen Effizienz und seiner technischen Fähigkeiten sowie zur Produktinnovation einleiten.

Derzeit sind keine Anzeichen eines Konjunkturrückgangs erkennbar, der sich auf Astriums Märkte und Umsätze auswirken könnte. Der Aufwärtstrend beim EBIT wird 2008 voraussichtlich anhalten, und auch die EBIT-Marge dürfte weiter steigen.

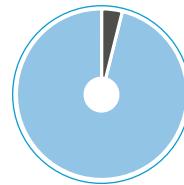


## VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT

Der starke Auftragsbestand des Geschäftsbereichs brachte die EADS ihrem Ziel näher, beim Konzernumsatz ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen ziviler und militärischer Luftfahrt zu erreichen.

Während die erste Tranche des höchst leistungsfähigen Mehrzweck-Kampfflugzeuges Eurofighter fast fertiggestellt ist (141 von 148 Flugzeugen wurden bereits ausgeliefert), hat die Endmontage der ersten Maschinen von Tranche zwei begonnen. Zum Jahresende 2007 befanden sich 18 dieser Flugzeuge in der letzten Phase vor der Fertigstellung.

(in Mio. €)	2007	2006	Veränd.
Umsatz	5.465	5.864	- 7 %
EBIT	340	348	- 2 %
Auftragseingang	7.540	5.191	+ 45 %
Auftragsbestand	17.886	17.570	+ 2 %



UMSATZ NACH MÄRKTEN  
(in % des Außenumsatzerlöses)

- 4 % Zivil
- 96 % Militärisch

Ergebniskonsolidierung von MBDA zu 37,5 Prozent im Jahr 2007 gegenüber 50 Prozent im Jahr 2006; die Zahlen von 2006 werden nicht neu ausgewiesen. Für eine tragfähige Vergleichsgrundlage müssen folgende Auswirkungen der veränderten Konsolidierung auf die Zahlen von 2006 berücksichtigt werden: €-418 Mio. beim Umsatz für das Geschäftsjahr (Gj.) 2006, €-30 Mio. beim EBIT für das Gj. 2006, €-249 Mio. bei der Nettoliquidität für das Gj. 2006, €-329 Mio. beim Auftragseingang für das Gj. 2006, €-1,691 Mrd. beim Auftragsbestand für das Gj. 2006.

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit ist im Berichtsjahr substantiell vorangekommen. Mit der Stärkung seines Auftragsbestandes und Vorstößen bei strategischen Projekten unterstützte er die EADS bei der Umsetzung ihrer Konzernziele. Hohe Auftragszahlen konnten sowohl im Verteidigungs- als auch im Sicherheitssegment verzeichnet werden, so etwa für den Eurofighter und den EuroHawk sowie für Avionik, Kommunikationstechnik und integrierte Sicherheitssysteme. Auch in potenziellen Wachstumsbereichen wie der Erstellung komplexer Systemlösungen (Lead Systems Integration) und der Entwicklung unbemannter Aufklärungsflugzeuge (UAVs) hat der Geschäftsbereich Fortschritte gemacht. Mithilfe von Initiativen des Managements konnten Strukturkosten gesenkt und Effizienzsteigerungen erzielt werden.

Das EBIT des Geschäftsbereichs lag bei € 340 Millionen und damit über dem Vorjahreswert von € 318 Millionen, der nach der Umstellung des Konsolidierungsanteils von MBDA von 50 Prozent auf 37,5 Prozent neu ausgewiesen worden war. Der Umsatz blieb mit € 5,5 Milliarden stabil (2006: € 5,4 Milliarden nach Neuausweis).

Der Auftragsbestand stieg auf € 17,9 Milliarden (2006 nach Neuausweis: € 15,9 Milliarden). Wesentliche Beiträge hierzu leisteten der – formell dem Konsortialpartner BAE Systems erteilte – Auftrag von Saudi-Arabien über 72 Eurofighter-Flugzeuge und mehr als 40 neue Auftragszuschläge für Betriebsfunksysteme (PMR).

Die Tranche-2-Version des Eurofighter erreichte Meilensteine. Zum Jahresende 2007 hatte das Eurofighter-Konsortium 141 der 148 Maschinen der ersten Tranche ausgeliefert, während sich die restlichen Flugzeuge in der Endmontage befanden. Der Auftrag Saudi-Arabiens ist – nach Österreichs Bestellung über 15 Flugzeuge – der zweite Eurofighter-Exportauftrag.

MBDA baute seine Stellung als weltweit führender Anbieter von Lenkflugkörpersystemen mit einem Umsatz von mehr als € 3 Milliarden aus. Aus dem Nahen Osten und anderen Regionen gingen Exportaufträge über bodengestützte Verteidigungssysteme und Panzerabwehrraketen ein. Die Produktion der Systeme Storm Shadow, MICA, Brimstone, Aster, Rapier und Taurus garantierte ebenfalls erhebliche Umsatzbeiträge.

### Fortschritte in Wachstumssektoren

Der Auftragseingang bei Secure Networks übertraf den von 2006, obwohl es sich bereits damals um ein besonders starkes Jahr gehandelt hatte. Erwähnenswert sind die Bestellungen von sicheren Telekommunikationssystemen für Frankreichs Feuerwehr- und Katastrophenschutz-Organisationen und aus China. Secure Networks meldete termintreue und qualitätskonforme Auslieferungen unter anderem an Deutschland und Ungarn.

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Sicherheit verbuchte Großaufträge zur Integration komplexer Systemlösungen für Sicherheitsanwendungen. Katar beauftragte die EADS mit der Bereitstellung seines „National Security Shield“-Systems. Von Großbritannien wurde der Geschäftsbereich mit dem Aufbau eines Leitstellennetzes für die Feuerwehren und Rettungsdienste des Landes beauftragt; im marokkanischen Tanger wird er ein integriertes maritimes Sicherheitssystem einrichten.

Auch das UAV-Geschäft kam gut voran. Deutschland erteilte der EuroHawk GmbH, einem Joint Venture mit Northrop Grumman, den Auftrag zur Entwicklung, Erprobung und Unterstützung des EuroHawk-Systems, und das Bundesministerium für Verteidigung beauftragte den Geschäftsbereich mit der Analyse und Ausarbeitung grundlegender Technologien und Betriebskonzepte für das „Agile UAV“. Deutschland, Frankreich und Spanien bestellten bei der EADS eine Studie, mit der Optionen zur Risikominimierung durch ein modulares Aufklärungs- und Überwachungs-UAV bewertet werden sollen.

### Gesteigerte operative Performance

Bessere Geschäftsabläufe ermöglichten eine Steigerung der operativen Performance. Initiativen für bereichsweit genutzte Dienste, die gezielte Integration einiger Funktionen und organisatorische Verbesserungen auf der Ebene der Zentrale trugen dazu bei, Kosten einzusparen. Die bis dahin getrennten acht französischen Standorte wurden in Élancourt bei Paris vereint; die Konsolidierung des Zentrums von Military Air Systems wurde im bayerischen Manching aufgenommen. MBDA konzentrierte seine Aktivitäten des Großraums Paris in Plessis Robinson und richtete in Schrobenhausen sein deutsches Kompetenzzentrum ein.

---

### AUSBLICK

Ein robuster Auftragsbestand, eine starke Position im Plattformgeschäft, bedeutende Fähigkeiten in wachstumsstarken Sektoren und eine laufende Effizienzoptimierung – der Geschäftsbereich blickt zuversichtlich nach vorn.

Aktuell werden mehrere Eurofighter-Exportkampagnen in ganz Europa, im Nahen Osten und in Asien vorangetrieben. Geschäftsfelder wie sichere Netzwerke, integrierte Sicherheitssysteme und UAVs entwickeln sich immer dynamischer. Darüber hinaus werden durch operative Verbesserungen Risiken minimiert und Möglichkeiten für weitere Kostensenkungen ausgelotet.

Langfristig dürften diese Faktoren den Anstieg von Umsatz, Gewinn und EBIT weiter antreiben. Der Geschäftsbereich ist von zentraler Bedeutung für das Konzernziel der EADS, die Umsatzanteile der zivilen Luftfahrt und des Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäfts in ein ausgewogeneres Verhältnis zu bringen.

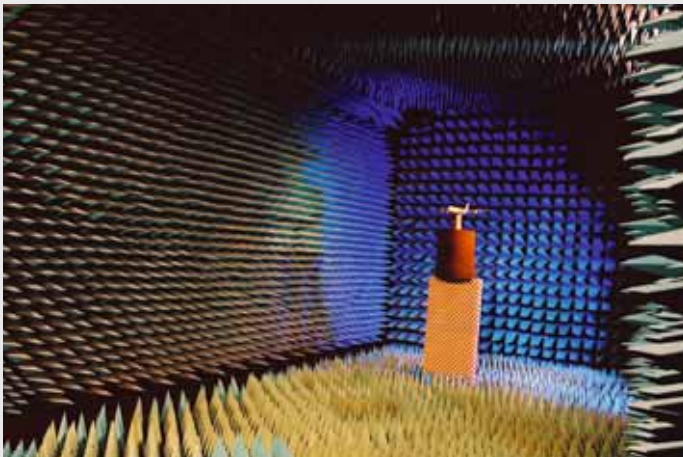
# Im Fokus

Konzernweit integrierte Funktionen entwickeln sich zu bedeutenden Faktoren der Wertschöpfung und spielen eine zunehmend tragende Rolle bei der Umsetzung der EADS-Strategie. Sie ermöglichen es, die Synergien zwischen den Geschäftsbereichen zu verwirklichen, und sorgen somit für langfristiges und nachhaltiges Wachstum.

48 IM FOKUS

**50** Forschung und Technologie | **52** Einkauf | **54** Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

**56** Verantwortung in der Gesellschaft



## FORSCHUNG UND TECHNOLOGIE

Die EADS fördert gezielt Innovationen, die den wirtschaftlichen Interessen ihrer Geschäftsbereiche dienen und auf die Beseitigung von Schwachstellen in Programmen und Prozessen zielen.

Die gestiegene Anzahl der im Jahresverlauf eingereichten Patentanträge gibt Aufschluss über die Dynamik der Forschungs- und Technologiearbeit im Hause EADS: 2007 wurden 961 Erfindungen patentiert – im Jahr 2006 waren es 792.



Das EADS Corporate Technical Office hat ein entscheidendes Jahr hinter sich: 2007 setzte es eine Reihe bedeutender Initiativen um. Im Einzelnen:

### Forschung & Technologie

Größten Wert legten wir auf die enge Verknüpfung zwischen der konzernweiten Strategie zur Förderung von Forschung und Technologie (F&T) und den Geschäftszielen des Konzerns. Diese Strategie wird derzeit auf Geschäftsbereichsebene zur Umsetzung gebracht.

Die Kompetenzen des ehemaligen Corporate Research Centre wurden in den neuen EADS Innovation Works zusammengeführt. Damit gaben wir ein deutliches Zeichen für eine engere Zusammenarbeit mit den Geschäftsbereichen und für den Austausch neuer Technologien. Das Zentrum in Singapur wurde erweitert, und zur gleichen Zeit begann in Großbritannien der Aufbau eines Forschungszentrums.

Um ihren Zugang zu neuen Technologien zu verbreitern, ist die EADS bei einigen neuen Projekten Partnerschaften mit führenden Forschungsinstituten und Hochschulen in China, Indien, Irland, Kanada, Russland und den USA eingegangen.

Neu geschaffene Strukturen sollen die Entwicklung wichtiger Technologien fördern, deren Tragweite über das EADS-Kerngeschäft hinausreicht; dazu zählen auch sicherheitsrelevante Lösungen zum Aufspüren von Sprengstoffen.

Die erhöhte Zahl von Patentanmeldungen im Jahr 2007 ist ein deutlicher Hinweis auf die gesteigerte Dynamik der F&T-Aktivitäten seit der Einsetzung des neuen Managements im Jahr 2006. Im Berichtsjahr wurden konzernweit 961 Erfindungen patentiert, während diese Zahl 2006 nur bei 792 lag. In der vom Wall Street Journal herausgegebenen Rangliste von Unternehmen, die Erfindungen vom US-Patent- und -Markenamt schützen lassen, kam die EADS vom neunten auf den sechsten Rang.

Mit Blick auf die Einführung eines einheitlichen und zukunftsorientierten Product Lifecycle Managements auf allen Ebenen des EADS-Konzerns wurde das Programm PHENIX (PLM Harmonisation for ENhanced Integration and eXcellence) angestoßen.

### Chief Quality Officer

Der Chief Quality Officer (CQO) ist gegenüber dem Chief Technical Officer berichtspflichtig. Er leitet ein EADS-weites Programm zur Erhöhung des Kunden- und Anlegervertrauens in die Betriebsvorgänge und Programme des Konzerns (EADS Improvement Programme).

Ein neu entwickelter, einheitlicher Prozess zur Kundenbefragung kommt heute in sämtlichen Geschäftsbereichen zur Anwendung.

Ebenfalls geschäftsbereichsübergreifend wurden Optimierungsexperten – die Black Belts – ernannt und beauftragt. Diese sorgen für kontinuierliche Leistungssteigerungen auf allen operativen Ebenen.

Ein kooperativer Ansatz zur Verschlinkung von Betriebsvorgängen soll helfen, innerhalb und außerhalb des Konzerns optimale Verfahren zu identifizieren und innerhalb der EADS auszutauschen.

Darüber hinaus wurde in enger Zusammenarbeit mit den Programmleitern und unter der Schirmherrschaft des Chief Operating Officer von Airbus eine Initiative auf den Weg gebracht, die mithilfe eines zuverlässigen Transfers von Erfahrungswerten und Best Practices Leistungsverbesserungen in den Programmen der EADS bewirken soll.

Das Executive Committee hat Pläne zur Umsetzung gemeinsamer konzernweiter Dienste im Bereich der Informationstechnologie (IT) bewilligt, die Einsparungen von bis zu 30 Prozent ermöglichen könnten. Im Rahmen dieses Projekts wurden eine IT-Hierarchie und IT-Prinzipien niedergelegt sowie eine Reihe möglicher Umstrukturierungen identifiziert.

---

### AUSBLICK

Es ist geplant, den Prozess der Überführung entwickelter Technologien vom F&T-Stadium in die Phase ihrer industriellen Verwendung weiter zu verbessern. Zusätzlich sollen durch spezifische Maßnahmen die Koordinierung der Finanzierung durch die öffentliche Hand optimiert und die Karrierechancen für im technischen Bereich tätige EADS-Mitarbeiter erweitert werden.

Die besondere Aufmerksamkeit der für Innovation verantwortlichen Stellen wird auf der Entwicklung von Technologien für das Sicherheitsgeschäft sowie auf ihrem Beitrag zu den Umwelt- und Dienstleistungsstrategien des Konzerns liegen.

Schließlich sollen die Optimierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der gemeinsamen IT-Plattform sowie mit den Programmen Black Belt und PHENIX helfen, Einsparungen zu erzielen.



## EINKAUF

Der Einkauf trägt maßgeblich zum Wandel der EADS bei. Hauptfaktoren sind die zunehmend globale Beschaffung und eine engere Kooperation mit Zulieferern.

Mit externen Ausgaben im Wert von 75 Prozent des Konzernumsatzes ist die EADS bestrebt, sich bei der Beschaffung verstärkt auch auf das außereuropäische Ausland zu konzentrieren. Dadurch wird sie Wettbewerbsvorteile erlangen, neue Märkte erschließen und zugleich die Risiken verringern, die aus dem labilen Kurs des US-Dollars erwachsen. Die „Vision 2020“ gibt das Ziel vor: Die Einkaufstätigkeit außerhalb Europas soll von heute 23 Prozent bis 2010 auf 40 Prozent erhöht werden.

Die Veränderung der Einkaufspraxis spielt für die Konzernentwicklung der EADS eine zentrale Rolle. Ende 2007 wurde die Einkaufsstrategie im Sinne der neuen „Vision 2020“ weiterentwickelt, während die Unternehmensführung auch ihre bestehenden Strategieziele erfolgreich umsetzte.

Im Zuge einer Konzentration auf das Kerngeschäft will die EADS ihre Lieferantenbasis verkleinern. Der Konzern will zudem verstärkt außerhalb Europas einkaufen und sich auf diese Weise Wettbewerbsvorteile und den Zugang zu attraktiven Märkten sichern. Gleichzeitig kann so die Anfälligkeit gegenüber dem schwachen Kurs des US-Dollars verringert werden. Mithilfe der „Vision 2020“ soll der außerhalb Europas getätigte Anteil des Einkaufs von derzeit 23 Prozent bis 2010 auf 40 Prozent steigen.

Drei Viertel des EADS-Umsatzes stammen aus externen Aktivitäten. Deshalb haben Effizienzsteigerungen beim Einkauf seit Langem Priorität. Viele bereits laufende Initiativen haben durch die im Jahr 2007 neu definierten Ziele an Klarheit und Dynamik gewonnen.

### Internationalisierung

Bei der Internationalisierung des Lieferantenstamms kommt Asien die größte Bedeutung zu. 2007 eröffnete der Konzern Einkaufsniederlassungen in den indischen Städten Neu-Delhi und Bangalore. Die EADS sieht vor, dort Ingenieursdienstleistungen oder Flugzeugstrukturen wie zum Beispiel Türen für Airbus zu beschaffen.

2008 sollen in China und anderen Ländern Asiens neue Einkaufsbüros eröffnet werden. China wird voraussichtlich ein wichtiger Beschaffungsmarkt für Flugzeugstrukturen und Rohstoffe werden.

### Engere Kooperation

Airbus restrukturiert seine Lieferkette mit dem Verkauf von sechs Produktionsstandorten, deren Käufer in langfristige Partnerschaften mit Airbus eingebunden werden und zu Hauptlieferanten avancieren.

Bei der verstärkten Kooperation mit Lieferanten hat die EADS Fortschritte erzielt. Zur Förderung der Zusammenarbeit und Vernetzung mit ihren Lieferanten waren 2006 das EADS Procurement Network und das Airbus Supplier Council ins Leben gerufen worden. Beide Dialogforen sind inzwischen fest etabliert und tagen regelmäßig. Zudem wurde die EADS Gründungsmitglied von SPACE, einer Vereinigung europäischer Luft- und Raumfahrtanbieter, die bei der Auditierung, Zertifizierung, Überwachung und Entwicklung kleiner und mittlerer Zulieferer kooperieren.

### Integrierter Einkauf

Indem weitere gemeinsame Beschaffungsmöglichkeiten identifiziert wurden, hat die EADS zusätzlich die Kosten und Risiken in der Lieferkette gesenkt. Die diesbezüglichen Initiativen haben alle für das Berichtsjahr gesteckten Ziele erreicht und werden nun erweitert. Mit dem gemeinsamen Einkauf will die EADS auch ihren Zugang zu knappen Ressourcen wie Verbundwerkstoffen oder Titan sichern.

Spezifische Maßnahmen sollen dafür sorgen, dass Verpflichtungen im Rahmen von Kompensationsgeschäften künftig besser koordiniert werden – sowohl innerhalb der EADS als auch mit Zulieferern. Hintergrund ist, dass Verträge mit öffentlichen Kunden oft an die Bedingung geknüpft sind, einen Teil der Waren und Dienstleistungen im Land des Kunden zu beschaffen.

Vorstöße zur Internationalisierung, Verbesserung der Lieferantenbeziehungen und Integration – auf diese Weise bemüht sich der Einkauf um Leistungssteigerungen in der Lieferkette und um Kosteneinsparungen, Letzteres durch die optimierende Abstimmung von Geschäftsprozessen der Zulieferer. Der Einkauf ist ein zentrales Element der laufenden Optimierungsprogramme in den EADS-Geschäftsbereichen, aus denen Power8 bei Airbus als das tiefgreifendste herausragt. Somit leistet er einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung der konzernweiten Performance- und Rentabilitätsziele.

---

### AUSBLICK AUF 2008

Der Einkauf liegt klar auf Kurs. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Steuerung der Beziehungen zu den wichtigsten Zulieferern und dem Ausbau des weltweiten Einkaufs.

2008 werden wir die Beziehungen zu zentralen Lieferanten intensivieren, die Koordination des Einkaufs weiter optimieren und neue Niederlassungen im Ausland eröffnen. Darüber hinaus werden Initiativen für ein ökologisch und ethisch nachhaltiges Management der Lieferkette anlaufen.

Weitere Kostensenkungen und Leistungssteigerungen in der Lieferkette werden dazu beitragen, dass die EADS ihre Ziele erreicht.



## MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Der Personalbereich hat wesentlich zur konzernweiten Integration, zur Internationalisierung und zum verbesserten Kompetenzmanagement beigetragen.

In mehr als 5.000 Praktika, die der Konzern jedes Jahr in ganz Europa anbietet, vermittelt die EADS jungen Menschen wertvolle technische und persönliche Erfahrungen und einzigartige Einblicke in die Welt der Industrie.

Im Rahmen von Initiativen des Personalbereichs (Human Resources, HR) hat das Management Maßnahmen zur Integration, Verschlan-  
kung und Internationalisierung des Konzerns umgesetzt. Im Ein-  
zelnen haben wir

- einheitliche Prozesse (Shared Services) und konzernweite  
Ausbildungsprogramme (Shared College) eingeführt,
- HR-Funktionen auf Konzernebene sowie für die Geschäfts-  
bereiche und Geschäftseinheiten integriert,
- HR-Prozesse (zum Beispiel jährliche Mitarbeitergespräche)  
verschlannt und
- die Internationalisierung unterstützt, beispielsweise in  
China und Indien.

### Dialog der Tarifpartner

Die Umstrukturierung von Airbus zu einem vollständig integrierten,  
transnationalen Unternehmen war Gegenstand des aktiven Dialogs  
von Airbus und EADS mit dem Europäischen Betriebsrat und den  
Sozialpartnern. Somit wurde der Weg für die Restrukturierung  
und die Umsetzung von Power8 geebnet. In ähnlicher Weise  
tauschte sich die EADS mit den Sozialpartnern über die Einfüh-  
rung von Shared Services und über die laufenden Initiativen zur  
Steigerung von Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit in allen  
Geschäftsbereichen aus.

### Strategische Kompetenzplanung

Um eine ausreichende Ausstattung der EADS mit kompetentem  
Personal sicherzustellen und so ihre Vertriebs- und Produktions-  
ziele zu verwirklichen, hat HR eine Strategie für das konzernweite  
Kompetenzmanagement entwickelt. Der Lehrbetrieb des Shared  
College kam zunehmend auf Touren; die Schulungsprogramme  
sind übergreifend für alle EADS-Geschäftsbereiche konzipiert  
und reichen thematisch von Vertrieb und Marketing bis zur  
Systemtechnik.

### Ausbildung und Integration des Führungsnachwuchses

Zur Förderung der Mitarbeiterentwicklung und -motivation wurden  
konzernweite Programme eingeführt. Beispiele sind das EADS  
Leadership Model zur Ausbildung künftiger Führungskräfte und  
ein einheitliches Instrumentarium, mit dem Verantwortungsträger  
geschult werden sollen, etwa die sogenannte 360°-Beurteilung.  
Die Prozesse zur Leistungsvereinbarung und Personalentwicklung  
wurden überarbeitet und gestrafft. Bestehende Aktivitäten wie die  
Corporate Business Academy wurden ausgeweitet, und weitere Maß-  
nahmen dieser Art, zum Beispiel Mentoring-Programme, liefen an.

Auf dem Feld der Innovation und Forschung ist die Hall of Fame  
hervorzuheben, in die im November 2007 auf Initiative des Chief  
Technical Officer und des Personalvorstands der EADS in der  
Pariser Cité des Sciences die ersten Preisträger berufen wurden:  
die Great Inventors, die Great Innovators, die Great Craftsmen  
und das Best Lean Manufacturing Team.

### Effektivität und zentralisierte Personalfunktionen

Mithilfe von Corporate Shared Services Operations (CSO) wurde  
das effiziente Management der Lohn- und Gehaltsbuchhaltung  
und der Zeiterfassung durch zentrale HR-Funktionen (Shared  
Services) auf alle EADS-Heimatländer ausgeweitet; das Gleiche  
gilt für die gemeinsame e-HR-Plattform.

Zudem hat die EADS in ihren vier Heimatländern EADS Learning  
Services (ELS) aufgebaut mit dem Ziel, ihre Lehrangebote hoch-  
wertiger zu gestalten sowie besser und effizienter zu führen. Die  
ELS beschäftigen sich sowohl mit den inhaltlichen Elementen als  
auch mit dem Ablauf des gesamten Lehrbetriebs.

Die Einführung gemeinsamer HR-Tools umfasste auch die Inbe-  
triebnahme einer gemeinsamen Online-Plattform für die Personal-  
beschaffung, die inzwischen voll einsatzfähig ist.

---

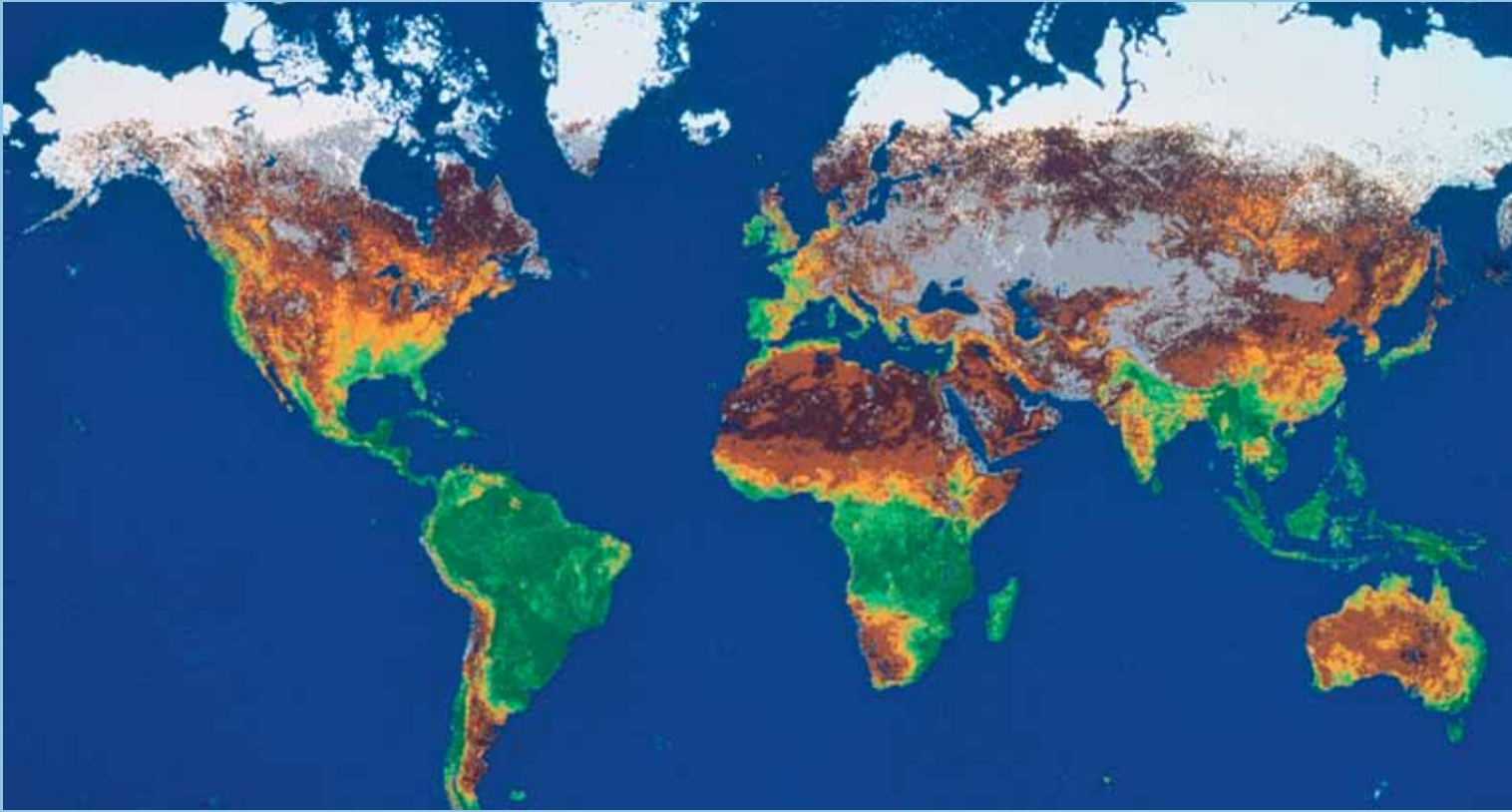
### AUSBLICK AUF 2008

Der Personalbereich wird sich darauf konzentrieren, die Ziele der  
„Vision 2020“ zu erreichen.

Dabei stehen fünf Themenkomplexe im Mittelpunkt:

- Führungskräfte entwickeln – Führungsfähigkeit und zwischen-  
menschliche Kompetenz fördern;
- Talente fördern – Mitarbeiterbewertungen auf allen Hierarchiestufen  
einführen und Mobilität fördern;
- Kompetenzen managen – benötigte technische Fähigkeiten besser  
einschätzen und Experten ernennen;
- Globalisierung vorantreiben – weltweites Wachstum vorbereiten, insbe-  
sondere in Asien und den USA;
- Vielfalt schaffen – hinsichtlich Nationalität, Geschlecht, Alter, sozialem  
Hintergrund und ethnischer Herkunft unserer Mitarbeiter.

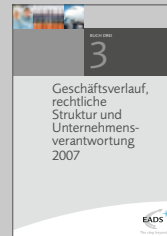
Zudem sind konzernweite Initiativen zur Verbesserung der Mitarbeiter-  
motivation und des Programmmanagements geplant.



## VERANTWORTUNG IN DER GESELLSCHAFT

Die EADS versteht die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens als bedeutende Chance zur langfristigen Wertschöpfung. Im Jahr 2007 rückte vor allem das Thema Umwelteffizienz ins Zentrum der Konzernstrategie.

Satelliten haben die Sicht auf unseren Planeten grundlegend verändert und das Bewusstsein für die Schäden durch menschliche Aktivitäten geschärft. Heute muss Weltraumtechnologie unzweifelhaft eine wichtige Rolle bei der Bekämpfung der Auswirkungen der globalen Erwärmung spielen. Hier der von Astrium entwickelte und gebaute Umweltsatellit Envisat.



Detaillierte Informationen zur Unternehmensverantwortung der EADS sowie zu den dazugehörigen Maßnahmen finden Sie in:

### BUCH 3

GESCHÄFTSVERLAUF, RECHTLICHE STRUKTUR UND UNTERNEHMENS- VERANTWORTUNG 2007

Teil 2 des Registrierungsdocuments

## Sehr geehrte Leser,

für die EADS ist das Thema Unternehmensverantwortung ein echtes Anliegen. Wir wollen unser Streben nach wirtschaftlicher Leistung in Gegenwart und Zukunft mit dem gebührenden Respekt für die Umwelt und für die Interessen aller am Unternehmen beteiligten Parteien in Einklang bringen; damit sichern wir uns nach meiner Überzeugung auch Wettbewerbsvorteile. Nachhaltige Entwicklung und langfristige Wertsteigerung gehen Hand in Hand.

Wir fühlen uns folgenden Grundprinzipien verpflichtet:



Louis Gallois  
Chief Executive Officer

- Förderung der unternehmerischen Umwelteffizienz sowie Entwicklung von umweltfreundlichen Technologien, die auf unseren Tätigkeitsfeldern führend sind;
- Aufbau ertragreicher Beziehungen zu allen am Unternehmen Beteiligten – insbesondere unseren Kunden, Mitarbeitern und Zulieferern – durch verlässliche Partnerschaften;
- Erhalt dauerhaft guter Geschäftsleistungen bei gleichzeitiger Anwendung höchster moralischer Standards.

# UMWELTEFFIZIENZ ALS WETTBEWERBSVORTEIL

Die Gesamtstrategie des Konzerns verfolgt das Ziel, die umweltfreundlichsten Produkte und Prozesse der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie zu entwickeln. Damit wird die EADS ihre Umweltleistung verbessern und bedeutende unternehmerische Vorteile erwirtschaften.

Daher nahm Chief Executive Officer Louis Gallois das Thema Umwelteffizienz als eines der obersten Leitziele in die „Vision 2020“ auf. Diese strategische Handlungsvorgabe für die nächsten zwölf Jahre hat konzernweit bereits zu konkreten Veränderungen geführt.

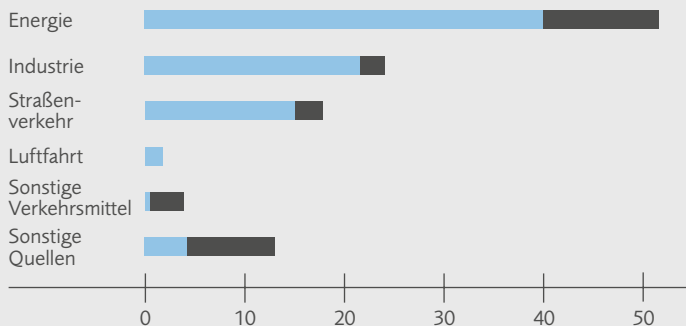
## Die größte Herausforderung: der Klimawandel

Die derzeitige Umweltbelastung durch den Luftverkehr ist relativ gering; dennoch ist eine Senkung der Emissionen erforderlich, um das künftige Wachstum unseres Wirtschaftssektors nicht zu gefährden. Neue Technologien sind daher unerlässlich, wenn die Branche weiter zum Nutzen der Weltwirtschaft expandieren soll.

Die wirtschaftlichen Erträge der Luftfahrt haben ein beträchtliches Niveau erreicht und wachsen stetig weiter. Auf sie entfallen derzeit 8 Prozent<sup>1)</sup> des weltweiten Bruttosozialprodukts, aber nur 2 Prozent<sup>2)</sup> der vom Menschen erzeugten CO<sub>2</sub>-Emissionen (wobei dieser Wert ohne entsprechende Gegenmaßnahmen bis 2050 auf 3 Prozent zunehmen könnte).

<sup>1)</sup> laut Air Transport Action Group  
<sup>2)</sup> laut Weltklimarat (IPCC)

VOM MENSCHEN VERURSACHTE KOHLENDIOXIDEMISSIONEN (in %) Zahlen gemäß verschiedenen Studien: IPCC<sup>1)</sup>, UNFCCC<sup>2)</sup>, IEA<sup>3)</sup> und DLR<sup>4)</sup>



<sup>1)</sup> Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change)  
<sup>2)</sup> Klima-Rahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC)  
<sup>3)</sup> International Energy Agency  
<sup>4)</sup> Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt

Abweichung zwischen den Studien

Laut IPCC-Bericht machen die von der Luftfahrt ausgestoßenen Emissionen an Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) zwei Prozent aller vom Menschen verursachten Emissionen aus (Stand 1992). Der Anteil der Luftfahrt am CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 1992 bis 2000 ist trotz des stetigen Wachstums des Luftverkehrs bei einem Wert von 2,2 Prozent stabil geblieben (Stand 2000).

Quelle: Airbus Environmental, Social and Economic Report 2006

## Lösungen durch neue Technologien

Die Luftfahrtbranche hat die Geräuschemissionen in weniger als 40 Jahren um 75 Prozent reduziert und die Treibstoffeffizienz um 70 Prozent gesteigert. Doch die Verbrauchswerte lassen sich durch moderne Technik auch heute noch erheblich verbessern. So benötigt eine A380 je 100 Kilometer pro Fluggast weniger als drei Liter Treibstoff, während der Durchschnitt bei knapp über 5 Litern liegt.

Die EADS leistet massive Investitionen in die Entwicklung neuer Technologien. 2006 flossen rund € 2,5 Milliarden in Forschung und Technologie, das sind sechs Prozent des Umsatzes. Die EADS wird diese Anstrengungen weiter intensivieren, um bei umwelt-schonenden Technologien eine Spitzenposition einzunehmen.

Airbus widmet den größten Teil seines Budgets für Forschung und Technologie der Senkung des Treibstoffverbrauchs und der Verringerung umweltbelastender Faktoren. Der Flugzeughersteller hat sich verpflichtet, seinen umweltspezifischen F&T-Etat ab 2008 um 25 Prozent aufstocken, indem er sich öffentlich zu den Emissionszielen des europäischen Luftfahrtforschungsrats ACARE bekannte. Zusätzlich forscht Airbus auf dem Gebiet der synthetischen Kraftstoffe (siehe Artikel „Alternative Treibstoffe“ auf Seite 60).

## EUROPA STEHT ZU CLEAN SKY

### Clean Sky – was ist das?

Mit dem Technologieforschungsprogramm Clean Sky wird Europa sein Versprechen einlösen, den Luftverkehr zu einer nachhaltigeren Form des Reisens weiterzuentwickeln. Das Programm soll zu technischen Pionierleistungen anregen und helfen, die vom europäischen Luftfahrtforschungsrat ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) formulierten Umweltziele für den Luftverkehr zu verwirklichen.\*

Das Programm wird sowohl von der Europäischen Union als auch von führenden Herstellern der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie unterstützt; auch mittelständische Unternehmen, Hochschulen und Forschungszentren sind beteiligt. Mit einem zu gleichen Teilen von der Europäischen Kommission und der Industrie finanzierten Haushalt in Höhe von € 1,6 Milliarden über sieben Jahre (bis 2014) ist Clean Sky eines der umfassendsten Forschungsprogramme in Europa.

\* Ziele bis 2020: Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um 50 %, Senkung des NOx-Ausstoßes um 80 %, Verringerung des Außenlärms um 50 % und Gewährleistung ökologisch nachhaltiger Produktlebenszyklen (umweltgerechte Konstruktion, Fertigung, Instandhaltung und Entsorgung).



Wie Airbus leisten auch alle übrigen EADS-Geschäftsbereiche ihren Beitrag. Astrium etwa definiert Raumfahrttechnologien (siehe Interview „Welche Rolle kommt der Raumfahrt im Klimaschutz zu?“), die der Erfassung von Umweltphänomenen dienen und bei ihrer Eindämmung eine Rolle spielen.

Zusätzlich betätigt sich die EADS in zentraler Position in Forschungsinitiativen wie der EU-weiten gemeinsamen Technologieinitiative „Clean Sky“, die Anfang 2008 offiziell angelaufen ist (siehe Kasten zu Clean Sky).

Die EADS beteiligt sich zudem am europäischen Programm SESAR zur Optimierung des Luftverkehrs, indem sie das europäische Flugverkehrsmanagement harmonisiert. Das Programm soll die Effizienz um voraussichtlich rund 10 Prozent steigern.

### Fertigung und Produktlebenszyklus

Umweltgerechtes Verhalten umfasst für einen Hersteller auch die Kontrolle und Steuerung der gesamten Lebenszyklen seiner Erzeugnisse – vom Entwurf bis zur Entsorgung. Die EADS befindet sich bei der Entwicklung sauberer Prozesse und umweltaffizienter Verfahrensansätze in einer führenden Position.

Inzwischen haben die meisten EADS-Standorte die Umweltzertifizierung nach ISO 14001 erhalten. Airbus ist heute als erstes Unternehmen der Luft- und Raumfahrtbranche für seine eigenen europäischen Standorte und für produktbezogene Prozesse zertifiziert.

Während die Initiative 2006 ins Leben gerufen wurde, läuft das Forschungsprojekt offiziell seit Februar 2008.

### Welchen Beitrag leistet die EADS?

Die EADS übernimmt in zahlreichen Teilen des Programms eine führende Rolle. So werden insbesondere Airbus, Eurocopter und die EADS CASA die Arbeiten zu drei von sechs definierten Technologiefeldern vorantreiben: Airbus im Studienbereich „Intelligente Starrflügelflugzeuge“, die EADS CASA auf dem Gebiet „Umweltgerechte Regionalflugzeuge“ und Eurocopter beim Thema „Umweltgerechte Rotorantriebe“. Mit an Bord sind auch die EADS Innovation Works und ATR.

### Womit befassen sich die übrigen Studienbereiche?

Zusätzlich wurden drei weitere Untersuchungsbereiche identifiziert: „Umweltgerechte Konstruktion von Luftfahrzeugen und Systemen“, „Nachhaltige und umweltgerechte Antriebe“ und „Systeme für umweltgerechte Betriebsabläufe“.

Mehr als 6.000 Flugzeuge werden innerhalb der nächsten 20 Jahre das Ende ihrer Betriebsdauer erreichen. Airbus widmet sich diesem großen Umwelthanliegen mit einem innovativen Projekt.



Ein weiterer Teil dieser Anstrengungen ist das Projekt PAMELA (Process for Advanced Management of End of life of Aircraft) zur umweltgerechten Auslegung des Rückbaus und Recyclings ausgeleierter Flugzeuge. Mitte 2007 begann die industrielle Umsetzung durch das Unternehmen Tarmac Aerosave.

Darüber hinaus ist die EADS im Umgang mit Gefahrstoffen aktiv – ein wichtiger Faktor für die Risikokontrolle im Zusammenhang mit der neuen EU-Vorschrift zur Registrierung, Bewertung, und Zulassung chemischer Stoffe (REACH).

Zur Fortschrittsbestimmung wurde ein Arbeitskreis gebildet, der die entwickelten Technologien unter dem Gesichtspunkt ihrer Umweltauswirkungen bewertet.

### Wie wirksam wird dieses Programm sein?

Mit Clean Sky gehen Europa und seine Luft- und Raumfahrtindustrie eine weitreichende Selbstverpflichtung ein. Dabei folgen sie der Annahme, dass es möglich sein muss, das Wachstum der Luftverkehrsbranche von der Zunahme der von ihr verursachten Umweltschäden zu entkoppeln. Eine Patentlösung für das Problem gibt es zwar nicht, doch lässt sich die Effizienz von Flugzeugen mithilfe technischer und betrieblicher Optimierungen erheblich verbessern.

Clean Sky ist ein unerlässlicher Schritt auf dem Weg zu nachhaltigen, erschwinglichen und sauberen Produkten und Strukturen in Luftfahrt und Flugverkehr.

## ALTERNATIVE TREIBSTOFFE

Airbus betreibt ein Langzeit-Forschungsprogramm zur Einsatzfähigkeit alternativer Treibstoffe. Das Fernziel ist eine Luftverkehrsbranche ohne Kohlenstoffemissionen.

Die Forschung konzentriert sich heute auf die Senkung der CO<sub>2</sub>- sowie weiterer Emissionen. Spezifische Studien werden sich ferner mit dem Optimierungspotenzial der Fluggesellschaften befassen und zum Beispiel die Steigerung des Nutzlast-Reichweiten-Verhältnisses, die Senkung des Treibstoffverbrauchs und die Verlängerung der Lebensdauer von Triebwerken untersuchen.

Airbus wird sich zunächst auf alternative Treibstoffe konzentrieren, die heute oder in der nahen Zukunft in ausreichender Menge erhältlich sind, damit mittelfristig konkrete Verbesserungen möglich werden. Airbus rechnet aber auch damit, dass bis zum Beginn des nächsten Jahrzehnts noch schadstoffärmere Alternativen verfügbar sein werden. Bei der Entwicklung solcher Biotreibstoffe oder Biotreibstoff-Gemische muss allerdings darauf geachtet werden, dass sie aus Biomasse gewonnen werden, um zu verhindern, dass durch ihre Produktion Anbauflächen oder Wasser verbraucht und natürliche Kohlenstofffilter wie der Regenwald belastet werden.

Gegenwärtig stellt das GtL-Verfahren (Gas-to-Liquid) die Variante mit dem größten praktischen Wert dar. Dabei handelt es sich um eine Technologie, bei der Erdgas in flüssiges Kerosin umgewandelt wird. Dessen Eigenschaften gleichen denen konventionellen Gasturbinen-Kraftstoffs; damit ist es für aktuelle Flugzeugtriebwerke geeignet und empfiehlt sich als Sofortlösung zum Ersatz des heute verwendeten Kerosins. GtL-Treibstoff weist für die lokale Luftqualität attraktive Eigenschaften auf, bietet gute Verbrauchswerte und könnte leicht dort bereitgestellt werden, wo er benötigt wird.



## WELCHE ROLLE KOMMT DER RAUMFAHRT IM KLIMASCHUTZ ZU?

Interview mit Pierre Parrot, Astrium

### Warum wurde die Erderwärmung ausgewählt?

**Es ist ein kritischer Punkt erreicht.** Die Menschen erkennen die Folgen ihres Handelns für die Umwelt. Wir werden miterleben, wie auf breiter Front Lösungsansätze umgesetzt werden. Dies wird die Industrie unter Druck setzen, aber auch neue Wege eröffnen. Wir bei Astrium wollen sicherstellen, dass die Chancen die Nachteile überwiegen. Darin besteht das Ziel des Ideenaufrufs: Wir müssen in unserer gemeinsamen Arbeit kreativ und entschlossen nach neuen Lösungen mithilfe der Raumfahrttechnik suchen.

### Hatten Sie einen so regen Zuspruch erwartet?

**Offen gestanden, nein.** Wir hatten zur Vorbereitung des Ideenaufrufs andere Initiativen untersucht, die Raumfahrt und Umweltschutz miteinander verbinden. Die Vorschläge, die bei uns eintrafen, deckten nicht nur alle Themenspektren ab, die wir dabei identifiziert hatten, sondern gingen vielfach sogar darüber hinaus.

### Praktische Schritte

Anlässlich der Dubai Air Show 2007 vereinbarte Airbus mit den Partnern Qatar Airways, Qatar Petroleum, Qatar Fuels, Qatar Science and Technology Park, Rolls-Royce und Shell International Petroleum Company, die Einsatzfähigkeit von GtL-Treibstoffen zu untersuchen.

Kurz darauf – zu Beginn des Jahres 2008 – wurde eines von vier Triebwerken eines Airbus A380 vor dem Flug von Filton (Großbritannien) nach Toulouse (Frankreich) mit GtL-Treibstoff gespeist. Dieser Flug war der erste einer ganzen Serie von Testflügen zur Erforschung der Umweltauswirkungen alternativer Treibstoffe.

Längerfristig ist auch der Einsatz von Biotreibstoffen der zweiten Generation denkbar, die heutzutage allerdings noch nicht in der für kommerzielle Flüge benötigten Menge zur Verfügung stehen. Insbesondere die Beschaffung ausreichend großer Mengen von verwendbarer Biomasse, die nicht mit der agrarwirtschaftlichen Lebensmittelproduktion um Anbauflächen konkurriert, gestaltet sich schwierig.

Am 1. Februar 2008 führte Airbus seinen ersten Testflug mit alternativem Treibstoff durch. Das Testflugzeug A380 MSN004 flog von Filton nach Toulouse. Eines seiner Triebwerke wurde mit GtL-Treibstoff gespeist.



### Wie haben Sie die aussichtsreichsten Ideen ermittelt?

Zuerst wurden Vorschläge zur Verbesserung unserer eigenen Arbeitspraxis ausgewählt, etwa zur Einsparung von Energie oder zur Abfallvermeidung. Diese Ideen wurden an die Standortleiter und an das Environment Committee weitergeleitet, um bereits existente Initiativen zu unterstützen. Danach haben wir uns zur Auswahl an unser neu gegründetes CTO Board gewendet und ein Auswahlkomitee gebildet, das die besten zehn Ideen kürte. Sechs Projekte zum Dienstleistungs- und Plattformgeschäft blieben übrig.

### Was hat die Initiative bewirkt?

Wir haben erfahren, wie sehr unseren Mitarbeitern Umweltthemen, besonders auch das Problem des Klimawandels, am Herzen liegen. Die Vorschläge bestätigen, dass wir uns stärker auf drei untrennbare und komplementäre Aspekte konzentrieren müssen. Erstens müssen wir uns bezüglich der Frage positionieren, wie die Raumfahrt dem Umweltschutz dienen kann. Zweitens müssen wir unsere Produkte und Herstellungsprozesse so verbessern, dass umweltschädliche Einflüsse auf ein Minimum verringert werden. Und drittens müssen wir alles tun, um unsere natürliche Umgebung zu schützen.

### Was wird also als Nächstes geschehen?

Wir haben Beratungen darüber aufgenommen, wie wir die ausgewählten Ideen in konkrete, ertragreiche Projekte umwandeln können. In der ersten Jahreshälfte 2008 werden wir die Projektvorschläge vorstellen, die unserer Meinung nach weiterverfolgt werden sollten – einschließlich Details wie der Zuteilung von Budgets, der Bildung interner Teams und der Definition von Aufgaben für unsere Interessenvertreter. Einige dieser Projekte sind schon in den Forschungsbudgets für 2008 berücksichtigt worden und werden intern bearbeitet.



Im Juni 2007 startete Astrium einen Ideenwettbewerb. Pierre Parrot leitete die Initiative.

Gut  
zu wissen

62 GUT ZU WISSEN

64 Glossar | 66 Adressen | 68 Finanzkalender

## Glossar

### ARBS

Aerial Refuelling Boom System – das derzeit modernste Luftbetankungs-Ausleger-system mit elektronisch gesteuerter Ausrichtung (Fly-by-Wire) für besser kontrollierbare Betankungsmanöver und eine flexiblere Positionierung beider Flugzeuge. Mit diesem System setzt die EADS neue Maßstäbe in der Luftbetankungstechnologie.

### Asymmetrische Konflikte

Konflikte, die durch eine große Ungleichheit der Konfliktparteien gekennzeichnet sind. Im militärischen Bereich sind dies beispielsweise Konflikte zwischen einem Staat beziehungsweise konventionellen Streitkräften und Terroristen.

### ATV

Automated Transfer Vehicle – unbemannter Raumtransporter, der die Internationale Raumstation ISS mit wissenschaftlicher Ausrüstung, Ersatzteilen, Kraftstoff, Nahrungsmitteln, Luft und Wasser versorgen wird. Als Hauptlieferant der europäischen Raumfahrtbehörde ESA (European Space Agency) leitet Astrium das ATV-Programm – ein Kernelement des europäischen Beitrags zur ISS.

### BIP

Bruttoinlandsprodukt – Gesamtwert aller Waren und Dienstleistungen, die im Laufe eines Jahres innerhalb der Landesgrenzen einer Volkswirtschaft hergestellt werden und dem Endverbrauch dienen. Das BIP ist also ein Maß für die wirtschaftliche Leistung eines Landes.

### Black Belt

EADS-weites Programm zur kontinuierlichen Leistungssteigerung auf allen operativen Ebenen.

### Clean Sky

Europaweites Forschungsprogramm für höhere Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs.

### Corporate Business Academy

EADS-eigene Einrichtung zur Entwicklung von Führungskräften.

### Corporate Governance

Grundsätze der Unternehmensführung und -kontrolle. Sie sollen gewährleisten, dass das Management die Interessen der Unternehmensbeteiligten wahr, keine überhöhten Risiken eingeht und geltendes Recht beachtet.

### CSR

Corporate Social Responsibility – Verantwortung des Unternehmens gegenüber Mitarbeitern, Umwelt und Kunden.

### Deepwater

Ein weitreichendes Modernisierungsprogramm der US-Küstenwache, in dessen Rahmen neue Flugzeuge und Überwachungssysteme beschafft werden.

### EADS Innovation Works

Konzernübergreifende Forschungseinrichtung der EADS.

### EASA

European Aviation Safety Agency – Europäische Flugsicherheitsbehörde, verantwortlich für Förderung, Sicherheit und Regulierung des zivilen Luftverkehrs.

### EBIT

Earnings Before Interest and Taxes – Gewinn vor Zinsen und Steuern. Die EADS betrachtet ihr EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten als einen der wichtigsten Indikatoren ihrer wirtschaftlichen Leistung.

### Eurohawk

High Altitude Long Endurance (HALE) Unmanned Air Vehicle (UAV) – unbemanntes Aufklärungsflugzeug für große Höhen und lange Strecken. Es basiert auf dem Global Hawk von Northrop Grumman und wurde von der EuroHawk GmbH, einem Joint Venture von EADS und Northrop Grumman, für deutsche Anforderungen modifiziert und entsprechend ausgerüstet.

### ESA

European Space Agency – die europäische Raumfahrtbehörde.

### F & E

Forschung und Entwicklung – jegliche Aktivitäten im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen.

### F & T

Forschung und Technologie – Gesamtheit aller Forschungs- und Technologiearbeit, die der Pflege beziehungsweise der Erweiterung von Kenntnissen und technologischen Kompetenzen dient, sich aber keinem bestimmten Produkt direkt zuordnen lässt.

### Fly-by-Wire

Ein Flugsteuerungssystem, bei dem die Steuerbewegungen des Piloten nicht mechanisch, sondern durch elektronische Sensoren übertragen werden.

## H

### Hedge

Finanztransaktionen zur Absicherung gegen Wechselkursschwankungen.

### Hochlauf

Prozess, bei dem die Herstellung eines Produkts die jeweils nächste Ebene erreicht.

## K

### KHP

Korean Helicopter Programme – ein Acht-Tonnen-Militärhubschrauber, der im Rahmen einer Kooperation zwischen Eurocopter und der koreanischen Luftfahrtindustrie für die koreanische Regierung entwickelt wurde.

## L

### Langstreckenflugzeug

Ein Flugzeug, das unter normalen Flugbedingungen und voll beladen mehr als 3.000 Seemeilen weit fliegen kann. Die Langstreckenflieger von Airbus sind die Modelle A330, A380 und A350.

### LCC

Low Cost Carrier – Niedrigpreis-Airline, sogenannte Billigfluglinie.

### LUH

Light Utility Helicopter – ein Programm der amerikanischen Streitkräfte zur Beschaffung leichter Einsatzhubschrauber.

## M

### MRTT

Multi-Role Tanker Transport Aircraft – modernes strategisches Tank- und Transportflugzeug der EADS.

## N

### NASA

National Aeronautics and Space Administration – die US-Raumfahrtbehörde.

### NATO

North Atlantic Treaty Organisation – Verteidigungsbündnis europäischer und nordamerikanischer Staaten.

## O

### OECD

Organisation for Economic Co-operation and Development – Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung.

### Öko-Effizienz

Quotient aus dem wirtschaftlichen Wert eines Produkts und seinen Auswirkungen auf die Umwelt, die durch seine Herstellung verursacht sind.

## D

### PHENIX

PLM Harmonisation for ENhanced Integration and eXcellence – Programm, mit dem das Management der einzelnen EADS-Programme harmonisiert wird.

### Power8

Programm zur Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit von Airbus.

### PPP

Public Private Partnership – langfristige, vertraglich geregelte Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und privater Wirtschaft.

## S

### Sicherheit

Staatsschutz mit den Schwerpunkten, die Landesgrenzen zu sichern, Krisen zu managen und Großveranstaltungen zu schützen.

### Single-Aisle Aircraft

Flugzeug mit nur einem Mittelgang; Airbus verwendet den Begriff für die A320-Familie.

### Skynet 5

Programm mit drei abhör- und ausfallsicheren Satellitenkommunikationsdiensten für das britische Verteidigungsministerium.

## U

### UAV

Unmanned Aerial Vehicle – unbemanntes Luftfahrzeug (Drohne).

## V

### Vision 2020

Die strategische Vision der EADS für die nächsten zwölf Jahre.

## Z

### Zentrale Funktionen

Unternehmerische Funktionsbereiche, die konzernweite Aufgaben der EADS erfüllen, zum Beispiel Human Resources.

## Adressen

## HAUPTSITZ

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

Le Carré  
Beechavenue 130-132  
1119 PR Schiphol-Rijk  
Niederlande  
Tel +31 20 655 48 00

## ZENTRALE

**In Deutschland:**

EADS  
81663 München  
Deutschland  
Tel +49 89 607 0

**In Frankreich:**

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

**In Spanien:**

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

## EADS NORTH AMERICA

**EADS North America, Inc.**

1616 North Ft. Myer Drive,  
Suite 1600  
Arlington, VA 22209  
USA  
Tel +1 703 236 33 00

## AIRBUS

1, Rond-point Maurice  
Bellonte  
31707 Blagnac  
Frankreich  
Tel +33 5 61 93 33 33

## MILITÄRISCHE

## TRANSPORTFLUGZEUGE

**EADS Military Transport Aircraft**

Avenida de Aragón 404  
28022 Madrid  
Spanien  
Tel +34 91 585 70 00

## EUROCOPTER

**Eurocopter**

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

VERTEIDIGUNG  
& SICHERHEIT**Defence & Security**

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

**EADS Military Air Systems**

81663 München  
Deutschland  
Tel +49 89 607 0

**Eurofighter**

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

**Defence and Communications Systems**

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

**Defence Electronics**

Wörthstraße 85  
89077 Ulm  
Deutschland  
Tel +49 731 392 0

**MBDA**

11, Strand  
London WC2N 5RJ  
Großbritannien  
Tel +44 20 7451 60 00

## ASTRIUM

**Astrium**

6, rue Laurent Pichat  
75216 Paris cedex 16  
Frankreich  
Tel +33 1 77 75 80 00

**Astrium Satellites**

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

**Astrium Space Transportation**

Hünefeldstraße 1-5  
28199 Bremen  
Deutschland  
Tel +49 421 539 0

66, Route de Verneuil  
78133 Les Mureaux cedex  
Frankreich  
Tel +33 1 39 06 12 34

**Astrium Services**

6, rue Laurent Pichat  
75216 Paris cedex 16  
Frankreich  
Tel +33 1 77 75 80 00

## ÜBRIGE AKTIVITÄTEN

**EADS EFW**

Grenzstraße 1  
01109 Dresden  
Deutschland  
Tel +49 351 8839 0

**EADS Sogerma**

Aéroport International  
20, Avenue Georges Barrès  
33700 Merignac  
Frankreich  
Tel +33 5 56 55 40 00

**EADS Socata**

Aéroport de  
Tarbes-Lourdes-Pyrénées  
65921 Tarbes cedex 9  
Frankreich  
Tel +33 5 62 41 77 88

**ATR Avions de Transport Régional**

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



**EADS STRATEGY  
AND MARKETING  
ORGANISATION**

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

**REPRÄSENTANZEN**

**Westeuropa**

**Belgien, Brüssel**

Tel +32 25 04 78 12  
Fax +32 25 02 30 81

**Griechenland, Athen**

Tel +30 210 69 83 871  
Fax +30 210 69 83 870

**Großbritannien, London**

Tel +44 207 845 8400  
Fax +44 207 845 8401

**Italien, Rom**

Tel +39 06 45 23 291  
Fax +39 06 45 23 4006

**Türkei, Ankara**

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

**Mittel- und Osteuropa**

**Polen, Warschau**

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

**Russland, Moskau**

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

**Nordamerika**

**Kanada, Ottawa**

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

**Lateinamerika**

**Brasilien, São Paulo**

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

**Chile, Santiago de Chile**

Tel +56 2 278 78 78  
Fax +56 2 278 79 79

**Mexiko, Mexiko-Stadt**

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

**Naher und Mittlerer Osten/  
Maghreb**

**Ägypten, Kairo**

Tel +20 22 794 86 71  
Fax +20 22 795 73 17

**Katar, Doha**

Tel +974 411 0752  
Fax +974 411 0784

**Maskat, Oman**

Tel +968 24 601 922  
Fax +968 24 602 845

**Saudi-Arabien, Riad**

Tel +966 1 46 53 456  
Fax +966 1 46 30 844

**VAE, Abu Dhabi**

Tel +971 2 681 28 78  
Fax +971 2 681 10 27

**Nordasien**

**China, Peking**

Tel +86 10 646 11 266  
Fax +86 10 646 10 409

**Südkorea, Seoul**

Tel +82 2 798 49 25  
Fax +82 2 798 49 27

**Taiwan, Taipeh**

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

**Südasiens und Pazifik**

**Australien, Canberra**

Tel +61 2 88 64 05 08  
Fax +61 2 88 64 05 01

**Indien, Neu-Delhi**

Tel +91 11 4357 9003  
Fax +91 11 4357 9024

**Indonesien, Jakarta**

Tel +62 21 573 57 33  
Fax +62 21 573 59 23

**Malaysia, Kuala Lumpur**

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

**Singapur, Singapur**

Tel +65 67 37 50 77  
Fax +65 67 33 58 15

**Thailand, Bangkok**

Tel +66 2 610 4300  
Fax +66 2 610 4301

**Vietnam, Hanoi**

Tel +84 4 943 68 85  
Fax +84 4 943 68 72

**Afrika**

**Libyen, Tripolis**

Tel +218 21 335 1026  
Fax +218 21 335 1257

**Südafrika, Johannesburg**

Tel +27 11 256 79 00  
Fax +27 11 256 79 11

## Finanzkalender

### Jahresergebnisse 2007:

11. März 2008

### Zwischenbericht erstes Quartal 2008:

14. Mai 2008

### Hauptversammlung:

26. Mai 2008, Amsterdam, Niederlande

### Informationstreffen für Aktionäre:

17. Juni 2008, Paris, Frankreich

### Zwischenbericht erstes Quartal 2008:

30. Juli 2008

### Zwischenbericht drittes Quartal 2008:

14. November 2008

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

### Investor-Relations-Kontakt:

#### Gebührenfreie Telefonnummern:

Frankreich: 0 800 01 2001

Deutschland: 00 800 00 02 2002

Spanien: 00 800 00 02 2002

#### Aktionäre aus anderen Ländern wählen:

+ 33 1 41 33 90 94

Zusätzlich gibt es für Anfragen unserer

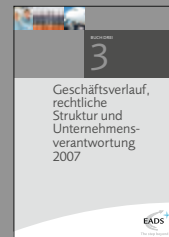
Aktionäre eine eigene Mailbox:

[ir@eads.com](mailto:ir@eads.com)

Oder besuchen Sie uns auf unserer Website:

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

# Der vollständige EADS-Geschäftsbericht umfasst:



## BUCH 1

### HARTE PRÜFUNGEN. STARKE LEISTUNGEN.

Das Unternehmen im Jahr 2007

Management & Verantwortung

Gemeinsam. Harte Prüfungen.

Starke Leistungen.

Das Geschäftsjahr 2007

Im Fokus

Gut zu wissen

## BUCH 2

### FINANZBERICHT UND CORPORATE GOVERNANCE 2007

Teil 1 des Registrierungsdokuments

Risikofaktoren

Nettovermögen, Vermögenslage,

Ertragslage

Corporate Governance

## BUCH 3

### GESCHÄFTSVERLAUF, RECHTLICHE STRUKTUR UND UNTERNEHMENS- VERANTWORTUNG 2007

Teil 2 des Registrierungsdokuments

Informationen über die Aktivitäten  
der EADS

Corporate Social Responsibility

Allgemeine Angaben über die  
Gesellschaft und ihr Grundkapital



© Mixed Sources

Product group from well-managed  
forests, controlled sources and  
recycled wood or fiber

www.fsc.org Cert no. GFA-COC-001511  
© 1996 Forest Stewardship Council

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

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

Dieses Dokument ist auch unter  
den folgenden Adressen erhältlich:

In Deutschland  
81663 München – Deutschland

In Frankreich  
37, boulevard de Montmorency  
75781 Paris cedex 16 – Frankreich

In Spanien  
Avenida de Aragón 404  
28022 Madrid – Spanien

