



Geschäftsbericht 2001



Inhalt

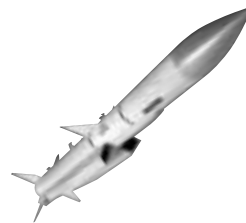
Die EADS auf einen Blick **2**
Kennzahlen **4**
Grußwort der Chairmen **6**
Antworten der CEOs **8**

Finanzmärkte und -management **10**
Strategischer Überblick **12**
Die Märkte der EADS **14**
Sonderkapitel: EADS Erfolgsfaktoren **18**
Geschäftsstruktur **30**

Die EADS im Jahr 2001

| | |
|--|---------------------|
| Umsatz | € 30,8 Mrd. |
| Auftragseingang | € 60,2 Mrd. |
| Auftragsbestand | € 183,3 Mrd. |
| EBIT* <small>Ergebnis vor Zinsen und Steuern</small> | € 1,7 Mrd. |
| Gewinn je Aktie* | € 1,16 |
| Beschäftigte <small>(Anzahl der Mitarbeiter)</small> | 102.967 |

*vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten



Airbus **32**
Military Transport Aircraft **38**
Aeronautics **40**
Defence & Civil Systems **44**
Space **48**

EADS International **52**
Organisation der Konzernzentrale **54**
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter **55**
Soziales Engagement **56**
Konzernführung und -kontrolle **58**

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation **60**
Konzernabschluss **68**
Adressen **98**
Informationen für Aktionäre **100**

European Aeronautic Defence and Space Company

Die EADS entstand im Jahr 2000 durch die Fusion der führenden deutschen, französischen und spanischen Unternehmen der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, um deren gemeinsame Vision zu verwirklichen. Heute ist die EADS das weltweit zweitgrößte Unternehmen ihrer Branche. Wir spielen eine zentrale Rolle auf den Märkten für zivile und militärische Luftfahrt, Raumfahrt, Hubschrauber, Lenkflugkörpersysteme und Dienstleistungen.

Unsere klare strategische Ausrichtung ist es, die Bedürfnisse unserer Kunden vorherzusehen und zu erfüllen, um rentabel zu wachsen. Wir nutzen Technologie auf weltweit höchstem Niveau und optimieren fortwährend unsere Produkte, Verfahren und Geschäftsmethoden. Die Kreativität der Menschen in unserem multinationalen Unternehmen und ihre Offenheit für Veränderungen sind entscheidende Wettbewerbsvorteile in einem sich schnell entwickelnden Umfeld.

Unser Handeln folgt dem Grundsatz der Verlässlichkeit: Wir halten, was wir versprechen.

Unsere Verpflichtung ist, für alle unsere Aktionäre Mehrwert zu schaffen – durch flexibles, marktorientiertes und innovatives Handeln.

Die EADS auf einen Blick

Die EADS ist eines der weltweit führenden Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen. Ihr einzigartiges Angebot an Produkten, Systemen und Dienstleistungen reicht von Trägerraketen, Satelliten und Lenkflugkörpersystemen über Passagierflugzeuge, militärische Transport- und Kampfflugzeuge, Hubschrauber bis zu Wartungs- und Umrüstungsleistungen.

Airbus
S. 32–37

Military Transport Aircraft
S. 38–39

Geschäftstätigkeit

Airbus – inzwischen eine integrierte Gesellschaft, an der die EADS zu 80 % beteiligt ist – stellt die erfolgreichste Passagierflugzeug-Familie der Welt her. Airbus-Flugzeuge stecken voller technischer Höchstleistungen, wie z. B. Fly-by-wire-Systeme, und bringen den Airlines beträchtliche Vorteile durch hohe Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit.

Die Division baut leichte und mittlere militärische Transportflugzeuge und führt militärische Airbus-Umrüstungen durch. Sie führt das Programm für das schwere militärische Transportflugzeug A400M durch, das auf Airbus-Technologie aufbaut und unerreichte flexible Einsatzmöglichkeiten bieten wird.

Höhepunkte des Jahres 2001

- **Auftragsbestand: 1.575 Flugzeuge**
- **85 Festaufträge und 12 Kaufzusagen für die A380**
- **A380-Entwicklungsprogramm exakt im Zeit- und Kostenplan**
- **A340-500/-600 sollen 2002 Flugbetrieb aufnehmen**
- **A318 wurde zur Testflugreife gebracht**
- **Firmenjet ACJ vergrößert seinen Marktanteil**
- **Acht Länder unterzeichnen den Vertrag für das schwere militärische Transportflugzeug A400M**
- **Vertragsabschluss über acht C-295 für die polnischen Luftstreitkräfte und Übernahme von 51 % der polnischen PZL Warszawa Okecie**
- **Französische Luftstreitkräfte geben CN-235 in Auftrag**
- **CN-235 als Starrflügler-Plattform für das Deepwater-Programm der US-Küstenwache ausgewählt**



Airbus A380



A400M

2001 (in Mrd. €)

| | |
|---|-------|
| Umsatz | 20,5 |
| Auftragsbestand | 156,1 |
| Auftragsbestand/erwartete Auslieferungen 2002 (Flugzeuge) | |
| 5,3 Jahre | |

2001 (in Mrd. €)

| | |
|------------------------|-----|
| Umsatz | 0,5 |
| Auftragsbestand | 1,3 |
| Auftragsbestand/Umsatz | |
| 2,6 Jahre | |

Aeronautics

S. 40–43

Die Division Aeronautics, zu der auch Eurocopter als weltweit führender Anbieter von Zivil- und Militärhubschraubern zählt, stellt Kampfflugzeuge wie den Eurofighter sowie Regionalflugzeuge, Geschäfts- und leichte Flugzeuge her. Zudem ist die Division zuständig für Wartungsdienste und Flugzeugumrüstung für militärische und zivile Betreiber.

- Eurocopters Anteil am zivilen Markt steigt auf 57%
- Auftragsbestand von über 500 Militärhubschraubern; bedeutende Exporterfolge für Tiger und NH90
- Gründung der integrierten Gesellschaft ATR
- Abschluss des € 1,1 Milliarden-Vertrages über Trainingshilfen für den Eurofighter



Eurofighter

Defence & Civil Systems

S. 44–47

Das Angebot der Division an Produkten und Dienstleistungen umfasst: Lenkflugkörpersysteme, Verteidigungselektronik (z. B. Überwachungs- und Aufklärungssysteme), Radare, Avionik und Produkte für die elektronische Kampfführung, sichere Telekommunikationstechnik, Testlösungen sowie Unterstützungs- und Engineeringleistungen für Regierungen weltweit.

- Gründung der MBDA – des weltweit zweitgrößten Lenkflugkörperherstellers
- Stärkung der Business Unit Systems and Defence Electronics über Partnerschaften und Verträge, z. B. bei unbemannten Flugzeugen
- Gründung der Business Unit EADS Services, die insbesondere Outsourcing-Dienstleistungen für Regierungen anbietet
- Stärkung des Geschäftes Sichere Telekommunikationstechnik durch Übernahme von Cogent, dem führenden britischen Anbieter von Verschlüsselungssystemen



Lenkflugkörper Aster

Space

S. 48–51

Die Division Space ist der drittgrößte Anbieter von Raumfahrtssystemen der Welt. Sie konstruiert, entwickelt und fertigt Fernmelde- und Erdbeobachtungssatelliten, orbitale Infrastrukturen und Trägersysteme, erbringt Dienstleistungen für die weltraumgestützte Telekommunikation und ist auf den Gebieten Optronik und Lasertechnik aktiv.

- Ariane 4 stellt neuen Zuverlässigkeitsrekord auf
- ESA-Ministerialkonferenz genehmigt die dritte Phase des Programms Ariane 5
- Programm Skynet 4 erfolgreich abgeschlossen
- Das britische Verteidigungsministerium beschließt Anfang 2002 das Programm Skynet 5; Astrium erhält den Zuschlag für die Lieferung der Satelliten



Envisat

2001 (in Mrd. €)

| | |
|-----------------|------|
| Umsatz | 5,1 |
| Auftragsbestand | 13,7 |

Auftragsbestand/Umsatz



2001 (in Mrd. €)

| | |
|-----------------|-----|
| Umsatz | 3,3 |
| Auftragsbestand | 9,1 |

Auftragsbestand/Umsatz



2001 (in Mrd. €)

| | |
|-----------------|-----|
| Umsatz | 2,4 |
| Auftragsbestand | 3,8 |

Auftragsbestand/Umsatz

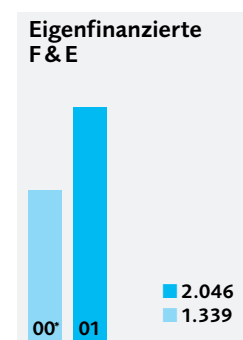
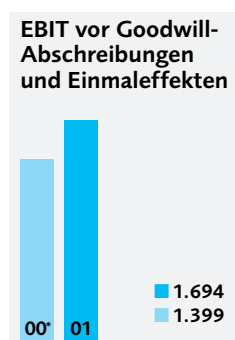
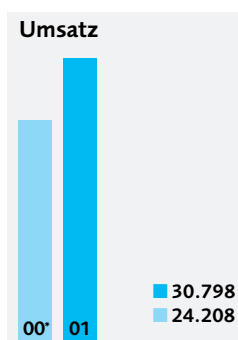


Kennzahlen

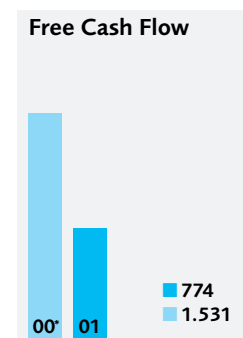
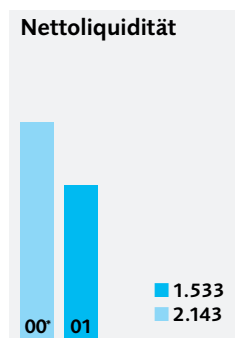
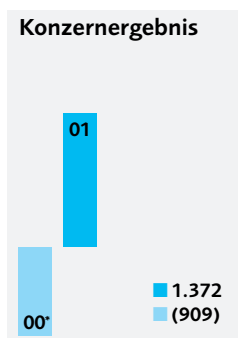
Im Jahr 2001 übertraf die EADS alle ihre finanziellen Ziele. Die EBIT-Marge vor Forschungs- und Entwicklungskosten (F&E) stieg auf 12,1 %, die Nettoliquidität lag mit € 1,5 Milliarden zum Jahresende im positiven Bereich.



- Umsatzwachstum von 27% auf € 30,8 Milliarden, bzw. von 10% auf vergleichbarer Basis ohne Berücksichtigung der 100%igen Airbus-Konsolidierung
- Zunahme der EBIT-Marge vor F & E von 11,3 % auf 12,1 % trotz hoher Einmalaufwendungen
- Anstieg der eigenfinanzierten F&E-Kosten wie erwartet von 5,5 % auf 6,6 % des Umsatzes, vor allem für die Entwicklung des A380-Programms, das zur Wertsteigerung des Unternehmens beitragen wird
- Zuwachs des Free Cash Flow auf € 774 Millionen trägt zur positiven Nettoliquidität von € 1,5 Milliarden zum Jahresende 2001 bei
- Steigerung des Auftragsbestandes um 39% auf € 183,3 Milliarden seit 2000 (16% ohne Berücksichtigung der 100%igen Airbus-Konsolidierung)

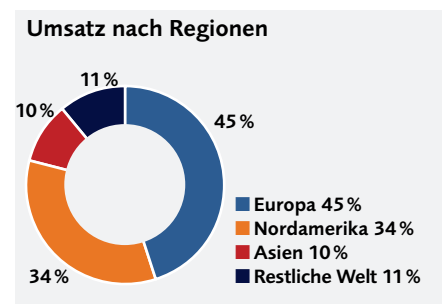
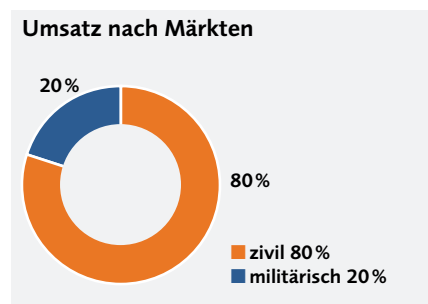
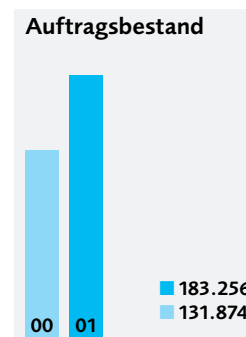
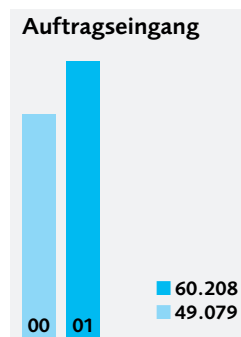


alle Zahlen in Millionen Euro
*Proforma-Zahlen für 2000;
Airbus ab 2001 zu 100% konsolidiert



Die EADS hat ihren Umsatz im Jahr 2001 um 27% auf € 30,8 Milliarden gesteigert und ihr Wachstumsziel von 20% übertrafen. Ohne Berücksichtigung der 100%igen Konsolidierung von Airbus SAS lag das Umsatzwachstum bei 10%. Diese Zahlen spiegeln den Zuwachs der Airbus-Auslieferungen und ein starkes Wachstum aller Divisions (außer Space) wider. Das EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten) von € 1,7 Milliarden lag um 21% über dem Vorjahreswert und lag damit über der Vorgabe von 15% für 2001. Das EBIT des Jahres 2001 berücksichtigt die erstmalige 100%ige Konsolidierung von Airbus und die geplanten Mehrausgaben für Forschung und Entwicklung. Die

EADS übertraf ihr EBIT-Ziel trotz Einmal-aufwendungen in den Divisions Defence and Civil Systems und Space (primär für laufende Umstrukturierungskosten und außerordentliche Abschreibungen auf Beteiligungen). Diese Einmal-aufwendungen konnten jedoch durch Leistungen anderer Divisions ausgeglichen werden, die über den Erwartungen lagen, sowie durch mehr als € 100 Millionen an zusätzlichen Synergieeffekten, die im Rahmen der EADS Merger Integration geschaffen wurden. Die EADS hat ihre Ziele für 2001 übertrafen und ist auch dem ursprünglichen Plan voraus, jährliche Synergien in Höhe von € 600 Millionen bis 2004 zu schaffen.



Das Konzernergebnis (Net Income) betrug € 1,4 Milliarden unter Berücksichtigung von Einmaleffekten, wie der Gründung der Airbus SAS und der MBDA. Das Konzernergebnis vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten stieg von minus € 45 Millionen im Jahr 2000 auf plus € 936 Millionen im Jahr 2001. Das entspricht einem Gewinn je Aktie von € 1,16.

Der Free Cash Flow lag bei € 0,8 Milliarden. Dieser Wert reflektiert sowohl unseren hohen operativen Cash Flow als auch die anhaltend strenge Kontrolle des eingesetzten Kapitals, obwohl weiterhin bedeutende Investitionen in das zukünftige Wachstum der EADS getätigt wurden.

Zum Jahresende 2001 lag unsere Nettoliquidität mit € 1,5 Milliarden nach wie vor deutlich im positiven Bereich.

Unser Auftragseingang lag mit € 60,2 Milliarden um 23% über dem Vorjahreswert und doppelt so hoch wie der Umsatz. Dieses hervorragende Ergebnis belegt nicht nur den Erfolg des A380-Programms, für das wir 85 Festaufträge erhalten haben; es ist auch ein deutlicher Beweis für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Verteidigungsprogramme im Exportgeschäft: Portugal, Finnland, Norwegen und Schweden haben den Militärhubschrauber NH90 bestellt, Polen das militärische Transportflugzeug C-295. Das Projekt A400M im Wert von

€ 18 Milliarden ist noch nicht im Auftragseingang für 2001 enthalten.

Unser branchenweit unerreichter Auftragsbestand wuchs zum Ende des Jahres auf € 183,3 Milliarden. Dies entspricht einem Umsatz von über sechs Jahren. Die Auftragsbestände aller unserer fünf Divisions entsprechen jeweils mehr als eineinhalb Jahren Umsatz.

Grußwort der Chairmen

Herzlich willkommen zum vorliegenden Bericht über das erste vollständige Geschäftsjahr der European Aeronautic Defence and Space Company.



Letztes Jahr sprachen wir von der aufregenden Reise, auf die sich unser Unternehmen begab. Heute freuen wir uns, über erfolgreiche Schritte auf dieser Reise zu berichten. Mit unserer Finanzstärke und den hervorragenden Marktpositionen unserer Produkte sind wir gut gerüstet, um die schwierige aktuelle Lage für unsere Industrie gut zu bewältigen.

Seit ihrem Start im Juli 2000 hat sich die EADS als zweitgrößtes Unternehmen in der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie fest etabliert. Wir haben wichtige neue Exportkunden gewonnen, technische Fortschritte erzielt, neue Produkte – wie den Airbus A380 – auf den Markt gebracht und eine deutliche Verbesserung unseres Unternehmensergebnisses erreicht.

Die Integration der EADS ist entscheidend vorangekommen: Derzeit laufen etwa 670 Merger-Integration-Projekte, die durch konzerninterne Synergien, Ergebnisverbesserungen sowie durch die effizientere Nutzung des bestehenden Know-hows und investierten Kapitals eine zusätzliche Wertschöpfung schaffen. 276 dieser Projekte tragen direkt zu einer EBIT-Steigerung bei, und die bereits erzielten Ergebnisse liegen weit über den Erwartungen.

Einen wesentlichen Beitrag leisten Synergien, die über gemeinsame Beschaffungsprozesse erreicht wurden. Weitere Maßnahmen gelten dem konzernweiten Best-Practices-, Technologie- und Wissenstransfer in den Bereichen Forschung und Technologie (F&T), Fertigung, Engineering und Produktunterstützung.

Als führendes Unternehmen der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie hat die EADS im Jahr 2001 die Integration und Konsolidierung der Branche weiter vorangetrieben: Hierzu zählte die Gründung von Airbus als integriertes Unternehmen und der MBDA als weltweit zweitgrößter Hersteller von Lenkflugkörpersystemen.

Wir haben die Ressourcen und erstklassige Voraussetzungen, um die Aufgaben von morgen zu meistern.

Blick in die Zukunft

Das Jahr 2001 wurde von den furchtbaren Ereignissen des 11. September überschattet, die zwangsläufig großen Einfluss auf unser Geschäft hatten. Ohne jeden Zweifel stehen uns in den kommenden Jahren erhebliche Herausforderungen bevor.



Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère

Aber wir setzen unser volles Vertrauen in die vom Board of Directors festgelegte Strategie, und wir werden die Effizienz und Rentabilität des Konzerns weiter steigern. Unsere vorrangigen Ziele sind wirtschaftlicher Erfolg und finanzielle Stabilität. Airbus arbeitet heute als integriertes Unternehmen effizienter als je zuvor und bestätigt das hohe Potenzial des Superjumbos A380. Die MBDA hat die Konsolidierung im Segment Lenkflugkörper angeführt. Und wir gründen derzeit neue Partnerschaften mit der US-Industrie – auch dies eine unserer obersten Prioritäten.

Mit unserem höchst leistungsfähigen Produktportfolio haben wir eine starke Wettbewerbsposition auf dem weltweiten Markt erreicht, und werden diese auch unter schwierigen Bedingungen behaupten und ausbauen. Zu unseren erfolgreichen Produkten zählen zivile Verkehrsflugzeuge der neuen Generation, die alle Anforderungen unserer Kunden an Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Effizienz erfüllen, sowie Verteidigungssysteme auf dem neuesten technischen Stand, die in hohem Maße zur Wirksamkeit militärischer Systeme – und somit letztlich auch zur politischen Stabilität – beitragen können. Gleichzeitig verfügen

wir über ein wachsendes Angebot an Dienstleistungen für zivile und militärische Kunden in immer mehr Teilen der Welt.

Das Wichtigste ist jedoch unser einzigartiges Team talentierter, innovativer und engagierter Mitarbeiter, die fähig sind, heute die neuen Ideen, Produkte, Dienstleistungen und Technologien zu entwickeln, die unseren Kunden – und der ganzen Welt – morgen zugute kommen.

Kurzum, wir sind gut positioniert, um die Aufgaben von morgen zu meistern. Wir haben den Willen und die Ressourcen, sie mit neuer Kraft anzugehen.

Wir dienen den Interessen unserer Aktionäre, Kunden und Mitarbeiter und wir freuen uns darauf, in den nächsten Monaten über weitere Fortschritte berichten zu dürfen.

Manfred Bischoff
Chairman

Jean-Luc Lagardère
Chairman

Antworten der CEOs

Die Chief Executive Officers nehmen Stellung zu aktuellen Fragen.



Welcher Aspekt der Ergebnisentwicklung 2001 hat für die EADS die größte Bedeutung?

Wir haben erneut unsere Vorhersagen vom Beginn des Jahres eingehalten. Die EADS ist eines der wenigen Unternehmen unserer Branche, das seine Ergebnisziele trotz der Ereignisse vom 11. September erreicht und sogar übertroffen hat: Unser Umsatz lag um 27% über dem des Vorjahres, unser EBIT* stieg auf €1,69 Milliarden, und unsere Nettoliquidität betrug Ende 2001 €1,5 Milliarden. Dieser Erfolg gelang uns trotz hoher Einmalaufwendungen – vor allem in der Division Space, aber auch in der Division Defence and Civil Systems. Darüber hinaus bewies unser Free Cash Flow von neuem, dass wir in der Lage sind, das Programm Airbus A380 aus eigenen Mitteln zu finanzieren, ohne unsere wirtschaftliche Stabilität zu gefährden.

Was waren die bedeutendsten Ereignisse des Jahres 2001?

Wir haben letztes Jahr unser Verteidigungsgeschäft gestärkt. Die bedeutendste Nachricht war der Beschluss von acht Regierungen im Dezember 2001 zur Verwirklichung des europäischen Militärtransporters A400M. Dies ist Europas erstes Transportflugzeug für ein Marktsegment, das bislang von US-Anbietern beherrscht wurde. Die EADS ist Hauptauftragnehmer in diesem Programm, das uns von 2002 bis 2018 mehr als €18 Milliarden Umsatz und ein solides Ergebnis sichern wird; die Gesamtbeteiligung der EADS an dem Projekt beträgt knapp 90% (bei 100%iger Konsolidierung von Airbus).

Für unsere neue Generation von Militärhubschraubern – Tiger und NH90 – wurden mit Australien, den nordischen Ländern und Portugal trotz harter Konkurrenz Verträge im Gesamtwert von über €1,6 Milliarden abgeschlossen. Mehr als 500 Militärhub-

schauber umfasst unser Auftragsbestand heute. Dies zeigt, wie wettbewerbsfähig unsere Verteidigungsprodukte im Export sind – ein erstklassiges Zeichen für die Zukunft.

Ein weiterer bedeutender Schritt im Verteidigungssektor war die Gründung der MBDA, des Gemeinschaftsunternehmens mit der britischen BAE Systems und der italienischen Finmeccanica. Die MBDA ist weltweit der zweitgrößte Hersteller von Lenkflugkörpersystemen mit einem Auftragsbestand von €12 Milliarden – das entspricht fast sechs Jahren Umsatz. Ferner haben wir mit dem Erwerb von Cogent, dem führenden britischen Anbieter von Verschlüsselungstechnik, das militärische Telekommunikationsgeschäft der EADS verstärkt.

Im Zivilgeschäft hielt Airbus mit 61% des weltweiten Bruttoauftragswertes den mit Abstand größten Anteil am Weltmarkt. Auch das A380-Programm erlebte einen brillanten Start: 85 Festaufträge und 12 Kaufverpflichtungen von neun Kunden. Bemerkenswert ist, dass 37 dieser 85 Aufträge nach dem 11. September erteilt wurden: Das verdeutlicht die starke Nachfrage nach diesem Programm trotz schwierigen Umfelds.

Wird die Krise des Luftverkehrs dem Konzern dennoch schaden?

Es ist tatsächlich eine Herausforderung, besonders für Airbus. Die Airlines haben heute ernste Probleme. Eine unmittelbare Folge ist, dass wir die Airbus-Auslieferungen stabilisiert haben – für 2002 sind nun 300 geplant –, obwohl wir die Fertigung bei Airbus eigentlich deutlich hochfahren wollten.

Allerdings haben sich die Luftverkehrs-Indikatoren Anfang 2002 leicht erholt. Wir glauben, dass das zugrundeliegende Wachstum

*EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten

Zukünftige A380-Werkshalle





Philippe Camus und Rainer Hertrich

des Verkehrsaufkommens weiterhin bei einer durchschnittlichen Rate von ca. 5% pro Jahr liegen wird. Weil neue Produkte wie der Airbus A380 genau zum richtigen Zeitpunkt den Flugbetrieb aufnehmen, werden wir vom nächsten Konjunkturaufschwung voll profitieren.

Wie bewältigt die EADS die momentane Unsicherheit?

Wir verfügen über bedeutende Stärken – z. B. einen Auftragsbestand von derzeit €183,3 Milliarden, der sechs Jahren Umsatz entspricht. Das kann keiner unserer Wettbewerber vorweisen.

Unmittelbar nach dem 11. September haben wir eine Reihe konkreter Maßnahmen zur Liquiditäts- und Rentabilitätssicherung umgesetzt, inklusive eines Investitions- und Einstellungsstopps (außer für das A380-Programm) und neuer Kostensenkungspläne. Dank der hohen Flexibilität unserer Fertigungsstruktur, umfangreicher Zulieferungsanteile, flexibler Beschäftigungsmodelle und Arbeitsverträge sowie kurzer Produktions-Vorlaufzeiten sind wir gut gerüstet, die schwierige Zeit durchzustehen und künftige Gewinne zu sichern. Und nicht zuletzt haben wir ein starkes und wachsendes Verteidigungsgeschäft, das die Auswirkungen des Rückgangs in der zivilen Luftfahrt teilweise ausgleichen wird.

Wie planen Sie, das Verteidigungsgeschäft der EADS auszubauen?

Im Verteidigungssektor sind wir in Europa bereits die Nummer zwei. Unser Verteidigungsgeschäft (inklusive Militärflugzeugen und Hubschraubern, Militärsatelliten, Lenkflugkörpern,

Verteidigungselektronik und sicherer Telekommunikationstechnik) hat in allen Segmenten eine starke Position und erwirtschaftete 2001 einen Umsatz von insgesamt €6,1 Milliarden – das sind 20% unseres Konzernumsatzes. Unser Auftragsbestand erlaubt die Prognose, dass unser Verteidigungsumsatz bis 2004 um über 50% steigen wird. Hierin ist das A400M-Programm enthalten, das voraussichtlich in diesem Jahr als fester Auftrag verbucht werden wird. Zugleich erwarten wir, dass die Rentabilität unseres Verteidigungsgeschäftes nach Abschluss der Umstrukturierung und dem Beginn der Auslieferungsphase für die meisten unserer Militärprogramme nachdrücklich steigen wird.

Welche Prioritäten haben Sie für das kommende Jahr?

Absoluten Vorrang hat die weitere Schaffung von Shareholder Value. Wir werden dies über den Ausbau unseres Verteidigungsgeschäftes und die Sicherung unserer Aktivitäten im Bereich Verkehrsflugzeuge erreichen. Hierzu gehören auch die Verringerung des eingesetzten Kapitals, die strenge Kontrolle der Kundenfinanzierung, das Einfrieren aller Investitionen außer für das A380-Programm und die lückenlose, aktive Kostenkontrolle. Unser Grundsatz ist einfach: „Kosten runter, Liquidität rauf, Verträge rein“.

Philippe Camus
Chief Executive Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive Officer

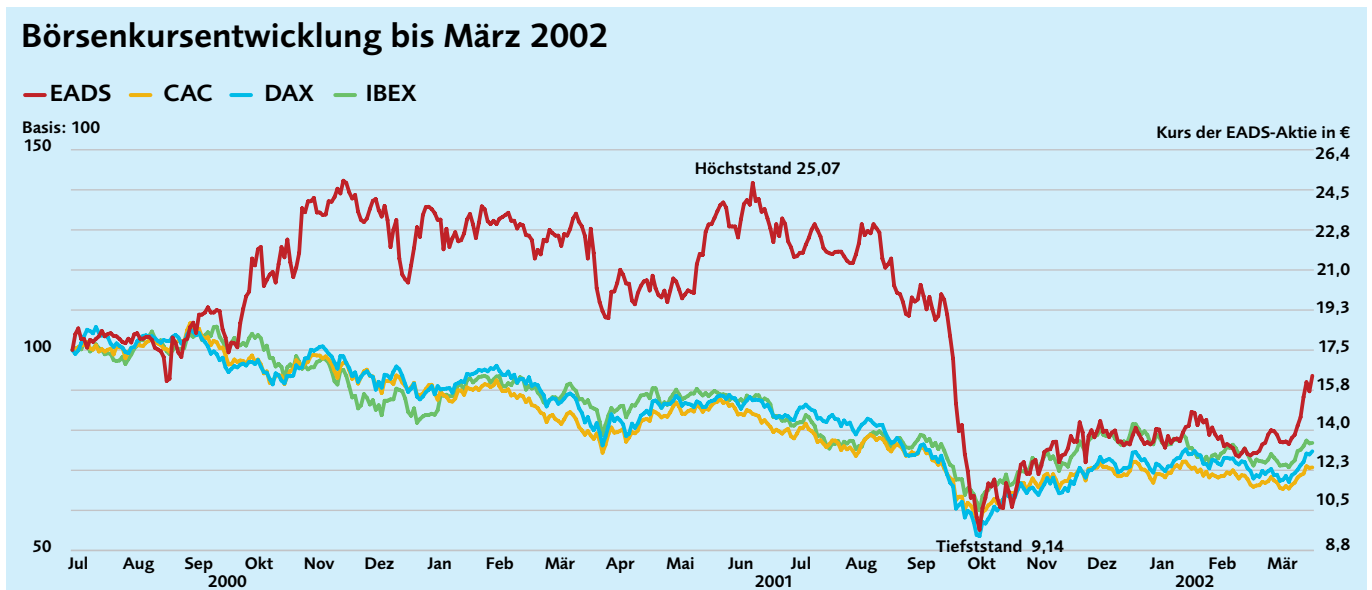


Finanzmärkte und -management

Im Geschäftsjahr 2001 durchlief der Kurs der EADS-Aktie vier verschiedene Phasen.



Die EADS-Aktie



Zwischen Januar und Juni 2001 wurde die EADS-Aktie zu Kursen von €20 bis €23 gehandelt. Für diese Periode, in der die meisten Börsenindizes deutlich zurück gingen, war das ein gutes Ergebnis.

Während des Sommers bewegte sich der Kurs meist zwischen €23 und €25 und erreichte sein Jahreshoch von €25,07 dank der äußerst erfolgreichen Pariser Luftfahrtmesse, bei der das Unternehmen zahlreiche Neuaufträge erhielt.

Die dritte Phase begann Mitte August, als auf den Finanzmärkten Unsicherheit aufkam, wie sich Weltwirtschaft und Flugverkehrsaufkommen entwickeln würden, und ob die Konjunktur im Segment Luft- und Raumfahrt ihren Höhepunkt erreicht hatte. Der Kurs der EADS-Aktie fiel auf €18 bis €19.

Die Ereignisse vom 11. September lösten Phase vier aus: Auf den Finanzmärkten breitete sich ein extremer Pessimismus hinsichtlich der Weltwirtschaft und des Flugverkehrs aus. Alle Märkte litten unter dieser Reaktion, die Aktie der EADS gehörte jedoch – wie die anderer Luft- und Raumfahrtunternehmen – nach dem Einbruch des US-Luftverkehrs und dem beispiellosen Rückgang der Flugverkehrsaufkommen um 30% im September/Oktober 2001 zu den am härtesten betroffenen Notierungen.

Zwischen dem 7. und dem 21. September verlor unsere Aktie rund die Hälfte ihres Wertes und erreichte ihren historischen Tiefststand von €9,14. Die allmähliche Erholung auf €13 bis €14 zum Jahresende 2001 zeigte, dass der Markt nicht länger ein Katastrophen-Szenario unterstellte. Dieser Aktienkurs bleibt zwar hinter seinem Allzeithoch zurück, übertrifft aber die Performance der Börsenindizes (insbesondere des CAC 40). Am 28. Dezember 2001 verzeichnete die EADS-Aktie einen Schlusskurs von €13,64 – eine Erholung um 49,2% seit ihrem Jahrestief.

Das durchschnittliche Handelsvolumen lag 2001 bei rund 1,7 Millionen Aktien pro Tag.

Die anhaltende Erholung von Konjunktur und Luftverkehr Anfang 2002 und Wachstumschancen im Verteidigungssektor (wie beim Paradigm-Projekt und der A400M) haben dem Kurs der EADS-Aktie wieder neuen Auftrieb verliehen. Des weiteren hat Airbus für 2002 seine Planungen von rund 300 Flugzeug-Auslieferungen bestätigt, was den 325 Auslieferungen im Jahr 2001 annähernd entspricht.

Die mittel- und langfristigen Grundlagen und Perspektiven der Branche bleiben stabil: Der Luftverkehr wächst jährlich im Durchschnitt um ca. 5%, zudem bieten sich weitere Geschäftsmöglichkeiten bei der Flottenerneuerung.



Axel Arendt
Chief Financial Officer
Mitglied des Executive Committee der EADS
Mitglied des Board of Directors der EADS

Herausforderungen meistern, Wachstum sichern

Nach dem 11. September hat das EADS-Management sofort reagiert, um trotz dieses schwierigen Umfeldes Wertsteigerung zu sichern.

Hohe Rentabilität und Liquidität erhalten

Sofort nach dem 11. September hat EADS Finance einen neuen, auf korrigierten Marktprognosen basierenden Geschäftsplan erstellt. Zunächst führte dies zu einer Anpassung der Fertigungskapazitäten bei Airbus. Konzernweit wurden mit Ausnahme des Airbus A380-Programms alle größeren Investitionen und jegliche Neueinstellungen gestoppt sowie zusätzliche Kostensenkungsziele festgelegt. Alle Business Units wurden angewiesen, weitere Maßnahmen zur Sicherung einer hohen Rentabilität und Liquidität zu entwickeln und umzusetzen.

Diese zusätzlichen Liquidität sichernden und Kosten senkenden Maßnahmen kommen zu den Zielen hinzu, die wir uns bei Gründung der EADS gesetzt haben. Wir bleiben bei unserem Plan, vor allem über konzernweite Synergieprojekte in Einkauf, Produktion sowie Forschung und Entwicklung bis 2004 ein zusätzliches EBIT von €600 Millionen zu generieren. Wir rechnen damit, bis Ende 2002 die Hälfte davon erreicht zu haben. Im Hinblick auf die zusätzliche Wertsteigerung von mehr als €100 Millionen im Jahr 2001, die unsere Planung deutlich übertraf, erscheint dies auch realistisch. Zusammen mit unserer soliden Liquidität Ende 2001 ermöglicht dies, den Produktionshochlauf der A340-500/-600 und die Entwicklung der A380 fortzusetzen – um der EADS auch in Zukunft profitables Wachstum zu sichern.

Wertorientiertes Management

Zur weiteren Verbesserung ihrer Rentabilität hat die EADS eine neue Messgröße für den Unternehmenserfolg eingeführt, die dem Prinzip des wertorientierten Managements folgt. Die künftige zentrale Messgröße heißt Wertbeitrag oder „Cash Value Added“/CVA (Definition siehe unten) und fördert eine konzernweite Führungskultur, die sich an der Wertsteigerung orientiert. Schon ab der diesjährigen Planung wird der Wertbeitrag ein Element unserer internen finanziellen Zielsetzung bilden.

Unser Finanzmanagement ist der Wertsteigerung verpflichtet. Für uns bedeutet dies: in profitable Geschäfte investieren, Synergien fördern und unsere solide Bilanzstruktur sichern.

Definition:

Im Mittelpunkt steht die Frage, ob das Unternehmen eine Rendite erwirtschaftet, die über seinen Kapitalkosten liegt. Das CVA-System (Wertbeitrag) bewertet dabei die Rendite des eingesetzten Kapitals nach dem erzielten Mittelrückfluss (Cash-Flow) in Relation zu den Kosten für das eingesetzte Kapital. Die EADS wird den Wertbeitrag als finanzielle Zielgröße und Erfolgsmaßstab auf Ebene des Konzerns und der Divisions einsetzen. Ab 2003 wird CVA und dessen Veränderung auch als vergütungsrelevantes Bewertungskriterium für Führungskräfte herangezogen.

Strategischer Überblick

Die EADS ist heute das weltweit zweitgrößte Unternehmen der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie mit einem einzigartigen Angebot an Produkten und Dienstleistungen.



Die EADS hat im Jahr 2001 ihre Strategie entscheidend vorangebracht. Ziel ist es, mit einem ausgewogenen Portfolio für die zivile Luftfahrt und den Verteidigungssektor ein starkes Wachstum zu erzielen.

Dies bedeutet, dass wir:

- **in der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie auf europäischer, transatlantischer und weltweiter Ebene eine Führungsrolle übernehmen und**
- **neue Geschäftsmöglichkeiten im Verteidigungsbereich wahrnehmen.**

Verbesserte Marktpräsenz

Es ist unser Ziel, auf allen großen Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsmärkten der Welt eine herausragende Position einzunehmen.

Eine zentrales Element auf diesem Weg ist unsere aktive Führungsrolle beim Zusammenschluss der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie in Europa. Die Gründung von Airbus als integrierte Gesellschaft steigerte ihre Effizienz und schuf bessere Möglichkeiten, z. B. bei neuen Zivilprogrammen wie der A380 oder im Militärbereich bei der A400M. Mit der Gründung der MBDA entstand der weltweit zweitgrößte Hersteller von Lenkflugkörpersystemen. Den notwendigen Strukturwandel in der europäischen Industrie werden wir besonders in den Bereichen Raumfahrt (Astrium und EADS Launch Vehicles), Militärflugzeuge und Verteidigungssysteme weiter vorantreiben.

Außerhalb Europas arbeiten wir gegenwärtig aktiv am Aufbau internationaler Partnerschaften, um uns einen besseren Zugang zu Wachstumsmärkten zu sichern. Zu diesen strategisch motivierten Schritten zählt auch die Übernahme von Cogent, des führenden britischen Anbieters von Verschlüsselungs- und sicheren Kommunikationssystemen, durch unser Tochterunternehmen EADS Defence and Security Networks (EDSN), das auf sichere Telekommunikationstechnik spezialisiert ist. Hiermit erhöhte sich unser Anteil am britischen Bowman-Programm für Verteidigungstelekommunikation. Weitere Beispiele sind die Beteiligungen am führenden finnischen Luft- und Raumfahrtunternehmen Patria, an der polnischen PZL Warszawa Okecie und an Hawker Pacific in Australien. Durch diese weiter verstärkte Marktpräsenz konnten wir uns bereits Exportaufträge im Wert von über €2 Milliarden sichern. Ferner untersuchen wir mögliche Partnerschaften in Russland, Korea, Japan, China, im Nahen und Mittleren Osten sowie in Südamerika.

Wir arbeiten aktiv an internationalen Partnerschaften, um einen noch besseren Zugang zu Wachstumsmärkten zu erhalten.

Der verstärkte Zugang zum US-Verteidigungsmarkt ist zentraler Bestandteil unserer Strategie. Wir arbeiten bereits erfolgreich mit Northrop Grumman (an unbemannten Luftfahrzeugen und dem NATO-Programm Alliance Ground Surveillance), mit Boeing (am ballistischen Flugkörperabwehr-Programm TBMD) und mit Lockheed Martin (am Mittelstrecken-Luftabwehrsystem Meads) zusammen. Zudem verhandeln wir über Partnerschaften in den Bereichen Missionsflugzeuge und Verteidigungselektronik.

Wir werden diese Strategie fortsetzen, unter anderem mit Allianzen bei Mehrzweck-Einsatzflugzeugen, Tankflugzeugen und Flugkörperabwehr-Systemen.



Jean-Louis Gergorin
Executive Vice President
Leiter Strategic Coordination
Mitglied des Executive Committee der EADS

Unser Anspruch ist, die EADS an die Spitze der Luftfahrt, Raumfahrt und Verteidigungstechnik zu führen.

Integrierte Strategie unseres Verteidigungsgeschäftes

Mit einem Umsatz im Verteidigungsbereich von €6,1 Milliarden im Jahr 2001 ist die EADS die Nummer 2 auf diesem Markt in Europa. Unser Verteidigungsgeschäft, das Militärflugzeuge, -hubschrauber und -satelliten sowie Lenkflugkörper und Verteidigungselektronik umfasst, trägt rund 20% zum Konzernumsatz bei. Mittelfristig planen wir, den Umsatz im Verteidigungsgeschäft um mehr als 50% zu steigern.

Unsere Strategie im Verteidigungsgeschäft konzentriert sich auf Einsatzbereiche, denen wir das höchste Wachstumspotenzial zurechnen. Unter der Leitung der Defence Strategy Coordination Group bündelt die EADS konzernweite Ressourcen der Bereiche Informationssysteme (C4ISR), Abschreckung und Truppenmobilität, Überlebensfähigkeit und nationale Sicherheit.

Unser aktuelles Angebot umfasst auf den Gebieten

- Informationssysteme (C4ISR): die Fernüberwachungssatelliten Helios, die Eurohawk-Drohne, die verschlüsselten Mobilfunknetze Rubis und Acropol sowie die C-295 für die Seeüberwachung.
- Abschreckung und Truppenmobilität: den ballistischen Flugkörper M51, das Kampfflugzeug Eurofighter, die Marschflugkörper Scalp/Storm Shadow ¹, den Luft-Luft-Lenkflugkörper Meteor sowie die militärischen Transportflugzeuge A400M, CN-235 und C-295.
- Überlebensfähigkeit und nationale Sicherheit: die Lenkflugkörpersysteme Aster und Meads.

Blick in die Zukunft

Ein Jahr nach der Fusion hat sich die EADS in ihren zivilen und militärischen Geschäftsbereichen führende Marktpositionen gesichert.

Die gewonnenen Erfahrungen bestätigen unsere Strategie: Durch eine noch ausgewogenere Balance zwischen unserem zivilen und militärischen Geschäft werden wir zyklischen Konjunkturschwankungen weniger stark ausgesetzt sein und gleichmäßig und stetig wachsen. Wir erwarten, dass die EADS neue Werte generiert – durch organisches Wachstum, durch Synergien zwischen zivilen und militärischen Aktivitäten sowie durch neue Allianzen und Unternehmenszükäufe, die unsere weltweite Marktpräsenz weiter stärken werden.

¹Die EADS hält auch einen bedeutenden Anteil an Dassault Aviation (45,94%), dem Hersteller der Kampfflugzeuge Mirage und Rafale sowie des Firmenjets Falcon.

Die Märkte der EADS

Das ereignisreiche Jahr 2001 brachte sowohl Herausforderungen als auch Chancen. Das Zivilgeschäft stand zunehmend unter Druck, während sich im Verteidigungsgeschäft der Bedarf nach neuen, technisch fortschrittlichen Lösungen für militärische Strategien und die Wehrbeschaffung bestätigte. Allmählich erholt sich die Weltwirtschaft, und die EADS ist gut positioniert, um dank ihres Portfolios erfolgreicher Zivil- und Verteidigungsprodukte noch stärker und rentabler zu werden.



Damit unsere Kunden konkurrenzfähig bleiben

Der Markt für Großraum-Verkehrsflugzeuge

2001 war das erste Jahr seit dem Golfkrieg, in dem die langfristige Zunahme des Fluggastaufkommens einen deutlichen Rückschlag erlitt – mit offensichtlichen Folgen für die Flugzeughersteller.

Während der vergangenen 40 Jahre lag das Wachstum des Luftverkehrs bei durchschnittlich rund 7,5% pro Jahr, zumal die Bruttoinlandsprodukte und verfügbaren Verbrauchereinkommen weltweit gleichmäßig anstiegen. Die Deregulierung erlaubte den Airlines, in Preiskonkurrenz zu treten, ihr Angebot durch Bildung von Allianzen auszuweiten und Millionen neuer Kunden zu gewinnen. Der Markt für Großraum-Verkehrsflugzeuge weist eine hohe Dynamik auf. Er verändert sich im gleichen Maße wie die Streckengestaltung der Fluggesellschaften – das verlangt nach einer vielfältigen und stetig weiterentwickelten Kombination von Flugzeugtypen.

Die Herausforderung für Flugzeughersteller lag über Jahre hinweg darin, neue Maschinen auf den Markt zu bringen, die einen noch kostengünstigeren Betrieb erlauben und immer strengere Anforderungen an Umweltfreundlichkeit und Lärmentwicklung erfüllen mussten. Im ersten Halbjahr 2001 waren in der zivilen Luftfahrt bereits erste Anzeichen eines Abschwungs zu erkennen. Das jährliche Wachstum des internationalen Luftverkehrs betrug nur noch 2%, und US-Airlines sagten bereits Verluste von bis zu US\$ 2 Milliarden vorher.

Nach den Ereignissen vom 11. September erlitten die Fluggesellschaften allerdings noch einen weiteren drastischen Einbruch des Verkehrsaufkommens und haben seitdem ihre Überkapazitäten abgebaut.

Trotz schwacher Konjunkturaussichten der Branche im Jahr 2002 bestehen langfristig gute Perspektiven. Die US-Regierung hat entschlossen reagiert und schnell den Schaden für die Airlines begrenzt, indem sie unter anderem Unterstützungszahlungen in Höhe von US\$ 15 Milliarden anbot (darunter US\$ 5 Milliarden an Finanzhilfen und US\$ 10 Milliarden an Garantien) – so erholte sich der zivile Luftverkehr schneller als erwartet. Mittlerweile verzeichnen bedeutende US-amerikanische Fluggesellschaften wieder steigende Fluggastzahlen. Nach dem Absinken des Luftverkehrsaufkommens im Oktober 2001 auf 78% des Vorjahresniveaus war es bis zum Dezember wieder auf 85 bis 90% gestiegen.



Weltweites jährliches Luftverkehrsaufkommen (in Billionen geflogenen Passagierkilometern, RPK)
Quelle: ICAO

Mit einem kräftigen neuen Aufschwung wird gerechnet – den Zeitpunkt seines Eintretens vorauszubestimmen, bleibt jedoch schwierig. Einerseits bestehen Risiken durch die Verschuldung der amerikanischen Verbraucher und durch Arbeitslosigkeit. Andererseits wird die US-Wirtschaft 2002 voraussichtlich wieder anziehen, und auch die Verbraucher gewinnen wieder Vertrauen in den Flugverkehr. Dies wird dazu führen, dass die Airlines ihre Flotten aufstocken, sobald ihre Liquidität wiederhergestellt ist. Ein Großteil der seit dem Konjunkturrückgang abgebauten Kapazitäten bestand aus älteren Flugzeugen, deren Austausch ohnehin in Kürze bevorstand. Fortsetzen wird sich wahrscheinlich auch die Tendenz der Airlines zum Aufbau harmonisierter Flotten mit weniger Flugzeugtypen.

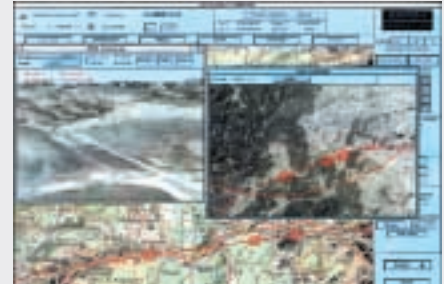
In einer solchen Umgebung dürfte Airbus dank seiner markt-führenden Produktfamilie beträchtliche Wettbewerbsvorteile genießen. Diese Familie umfasst modernste, höchst leistungsfähige Flugzeuge mit niedrigen Betriebskosten und weitreichender Kommonalität, die alle Flugdistanzen von Kurzstrecken- bis zu Ultra-Langstreckenflügen abdecken.



Das Frachtflugzeug Airbus A310



Der EC135 im Rettungseinsatz



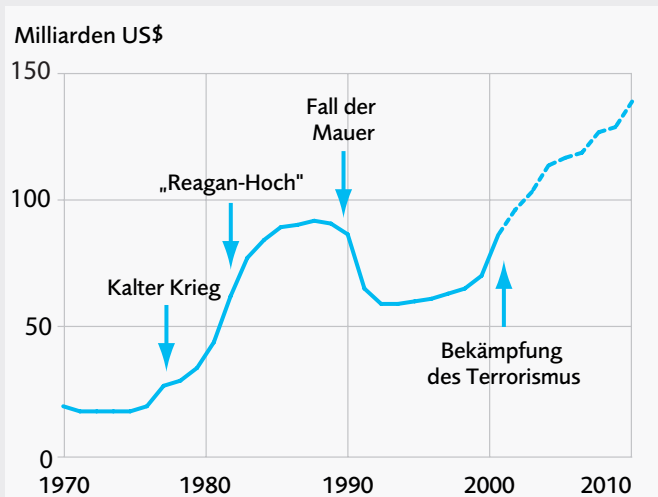
Flugeinsatzplanung

Der Verteidigungsmarkt

Die Ereignisse des 11. September haben eine Reihe von Entwicklungen im Verteidigungssektor beschleunigt, die transatlantischen strategischen Beziehungen zwischen den USA und Europa neu definiert und bei Regierungen und Verteidigungsministerien in allen Teilen der Welt zusätzlichen Bedarf nach Lösungen auf höchstem technischen Niveau geschaffen.

Schon zuvor hatte die US-Regierung die Erhöhung ihres Verteidigungsetats auf US\$ 334 Milliarden im Jahr 2002 beschlossen. Von den USA werden aber noch weitere Zusatzausgaben erwartet, darunter US\$ 13,7 Milliarden als direkte Reaktion auf die Terroranschläge und eine Aufstockung des US-Verteidigungshaushaltes für 2003 um bis zu US\$ 48 Milliarden zur Fortführung des Strukturwandels im Verteidigungssektor.

Regierungen in Europa und anderen Regionen sind heute zunehmend aufgefordert ihre Rolle für die nationale und weltweite Sicherheit neu zu definieren. Eine Reihe von Faktoren wird den Markt für Verteidigungsprodukte und -dienstleistungen kurz- und mittelfristig beeinflussen.



Gesamtvolumina der Wehrbeschaffungsetats in Europa und den USA
Quelle: NATO, JPMorgan und andere

Erstens ist man sich heute stärker bewusst, dass die Anforderungen an die Fähigkeiten europäischer Streitkräfte lückenhaft waren. Größeres Gewicht wird zukünftig dem Schutz des Staatsgebietes (verbesserte C4ISR-Systeme, Grenzraumüberwachung und ABC-Waffenabwehr, eventuell inklusive Abwehrsystemen gegen ballistische Flugkörper) sowie der Truppenmobilität beigemessen, also der Möglichkeit, Truppen fernab eigener Standorte einzusetzen, zu versorgen und zu verstärken. Dies hat großen Einfluss auf die Nachfrage nach militärischen Transport- und Einsatzflugzeugen, auf leichte genauso wie auf mittlere und schwere. Die strategisch wichtigsten Segmente für die logistische Unterstützung der neuen Politik zum Ausbau der Truppenmobilität werden insbesondere Transportflugzeuge und Militärhubschrauber sein.

Ebenso wichtig für die Truppenmobilität ist moderne Technologie. Das bewies der Afghanistan-Konflikt, denn hier zeigte sich die dramatisch verbesserte Zielgenauigkeit der Angriffe – wodurch sowohl deren Wirkungsgrad erhöht als auch die Zahl der Personenschäden minimiert wurde. Erneut bestätigt wurde auch die Bedeutung satellitenunterstützter Nachrichtenübertragung, von Aufklärungs- und Kampfdrohnen, Echtzeit-Kampfführungssystemen, intelligenter Munition und Marschflugkörpern zum Einsatz in gegnerischem Gebiet.

Neben dem Trend zu immer komplexeren Systemen wird auch deren Integration, Flexibilität und Interoperabilität steigen müssen. Der Fähigkeit komplexer Systeme, zwischen allen Etappen von der Nachrichtenbeschaffung über Entscheidungsprozesse und deren Umsetzung bis zu allen am Einsatzgeschehen beteiligten Systemen einen nahtlosen Informationsfluss herzustellen, wird dabei eine Schlüsselrolle zukommen. Zu den wichtigsten zu beschaffenden Kapazitäten zählen elektronische Kampfführung und sichere mobile Telekommunikation.

Die Märkte der EADS

Fortsetzung

Eine treibende Kraft des Marktes bleibt weiterhin die Erwartung der Kunden an die Unternehmen, trotz der steigenden Komplexität der Produkte ein immer besseres Preis/Leistungsverhältnis zu bieten. Dies könnte insgesamt sowohl zu einer fortgesetzten Marktkonsolidierung als auch zu mehr internationalen Allianzen führen. Ferner erwarten wir, dass zahlreiche Streitkräfte im Rahmen breit angelegter Kostensenkungs-Kampagnen die Vorteile ausgelagerter Instandsetzungs- und Wartungsdienste nutzen.

In unseren Augen ist das „junge“ Verteidigungsportfolio der EADS in der Lage, alle diese Trends des nationalen und internationalen Verteidigungsgeschäftes zu bedienen und zu nutzen.

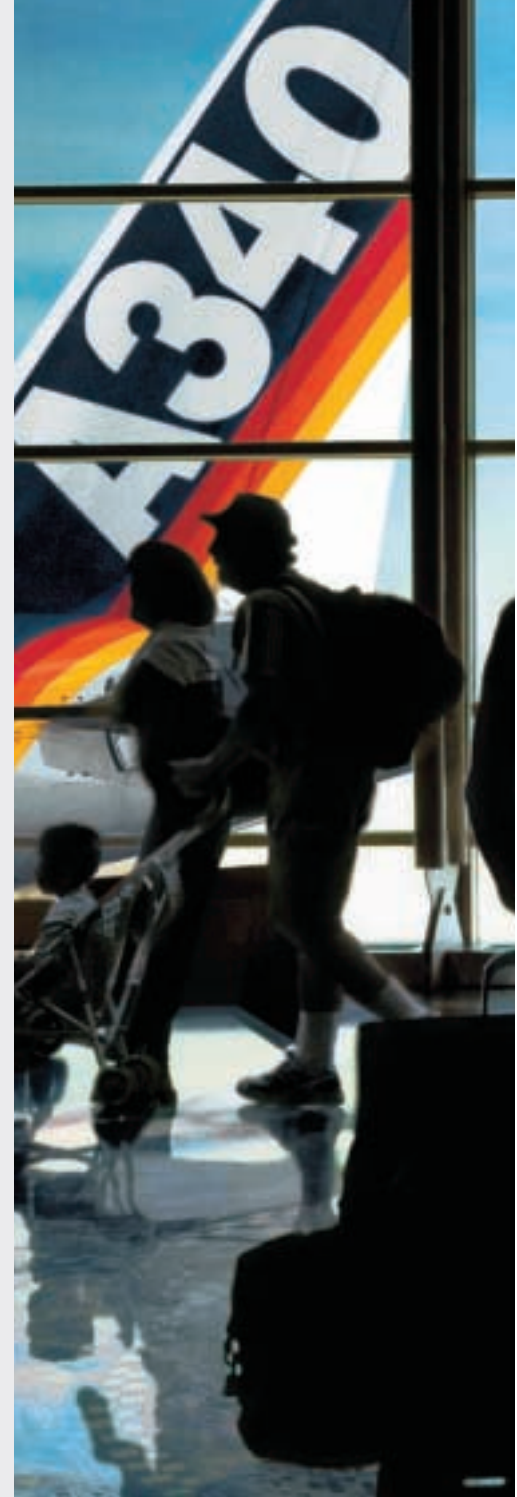
Andere kommerzielle Märkte

Zivilhubschrauber

Der weltweite Markt für Zivilhubschrauber ist von 474 Auslieferungen im Jahr 2000 auf 495 im Jahr 2001 gewachsen. Dieses Wachstum umfasst Hubschrauber für Privat- und Geschäftsleute und diverse kommerzielle Anwendungen genauso wie für den Offshore-Einsatz durch Mineralölgesellschaften, die Nutzung durch öffentliche Stellen wie Polizei und Feuerwehr oder für den Rettungsdienst. Besonders nach dem 11. September ist die Nachfrage nach Hubschraubern bei Kunden aus dem halbstaatlichen Bereich markant gestiegen. Auf dem Markt für Zivilhubschrauber dürfte während der kommenden fünf Jahre eine starke Nachfrage herrschen.

Zivile Raumfahrt

Der Raumfahrtsektor hatte im Jahr 2001 mit schwierigen Bedingungen zu kämpfen. Die staatlichen Etats blieben in Europa auf dem Vorjahresstand oder lagen bestenfalls knapp darüber, während die Aufträge der Privatwirtschaft aus verschiedenen Gründen hinter ihrem Niveau von 2000 zurückblieben: Erstens wegen des langsamer als erwartet wachsenden Marktes für neue Telekommunikationsanwendungen, z. B. die Breitband-



Flugkörper Polyphem



technologie; und zweitens wegen der aktuellen Konsolidierungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen bei wichtigen Betreibern (die zu einer geringeren oder verzögerten Nachfrage nach neuen Satelliten führte). Auf diesem Markt spüren Hersteller von Raumfahrttechnik wie Astrium (EADS-Beteiligung: 75%) die Überkapazitäten bei Telekommunikationssatelliten. Die weltweite Wirtschaftslage im Jahr 2001 beeinflusste die Nachfrage nach Kapazitäten zur satellitengestützten Telekommunikation. Daher war das Segment Trägersysteme vom Rückgang der kommerziellen Satellitenstarts insgesamt betroffen und überdies dem harten Konkurrenz- und Preisdruck von Trägersystemen ausgesetzt, die in östlichen Ländern hergestellt und von US-Firmen betrieben werden.



Der Airbus A300-600ST
„Beluga“



Wiedereintrittssystem
IRDT von Astrion

Die Welt ändert sich – Wir stellen uns schnell und mit Erfolg darauf ein **flexibel**

Wenn ein Unternehmen von der Entwicklung und Nutzung zukunftsweisender Technologien lebt, sind neue Denkweisen unverzichtbar.

Diese Flexibilität und Offenheit für Veränderungen beschränkt sich bei der EADS mit ihrer multinationalen Organisation nicht nur auf technische Aspekte; sie ist von zentraler Bedeutung für unsere Einstellung zum Geschäft, zu unseren Kunden und unseren Aktionären. Und sie ist die treibende Kraft eines Veränderungsprozesses, der heute bereits Früchte trägt.

Optimierte Organisation

Seit dem „Day One“ war es für die EADS wichtig, neue Chancen entstehen zu lassen, indem ihre Business Units Ressourcen, Erfahrung und Know-how teilen. Dieser Prozeß – Merger Integration – hat sich als eine der wichtigsten Säulen für die Zukunft des Unternehmens herausgestellt und bereits zu einem deutlichen Wertzuwachs geführt.

Um den Austausch von Best Practices und die gemeinsame Nutzung von Ressourcen, Instrumenten und Wissen zwischen Divisions und Business Units zu fördern, wurden etwa 670 Merger-Integration-Projekte auf den Weg gebracht, darunter 276 unmittelbar ergebniswirksame. Hierzu zählen Projekte in den Bereichen Forschung und Technologie, Fertigung, Engineering,

Einkauf und Produktunterstützung. Diese Synergieprojekte trugen 2001 bereits mit einer Wertsteigerung von über €100 Millionen zum EBIT bei – über 60% mehr als geplant. Unser Ziel ist es, bis 2004 eine jährlich wiederkehrende Ergebniswirkung von über €600 Millionen zu erreichen.

Und auch die EADS International, unsere neue Vertriebs- und Marketingorganisation, ist ein Beispiel für die Leistungsfähigkeit unserer integrierten Aktivitäten.

Wissen weitergeben, Produkte optimieren

Eine weitere große Stärke erwächst dem Konzern aus seiner Fähigkeit, Technologien über Länder- und Divisionsgrenzen hinweg zu nutzen. Dieser Ansatz wird heute zunehmend umgesetzt; so fließt z. B. Kompetenz von Airbus in die Entwicklung und Produktion der A400M ein.

Auch bei industriellen Kooperationen gehören wir heute zu den aktivsten Unternehmen weltweit: Wir pflegen eine enge und effektive Zusammenarbeit mit Unternehmen wie BAE Systems, Thales und Finmeccanica in Europa sowie Northrop Grumman und Boeing in den USA. Wir teilen Informationen, Risiken und Technologien, um unseren Kunden optimale Lösungen zu konkurrenzfähigen Preisen anzubieten.



Der Eurofighter



In einem Jahr dramatischer Veränderungen in der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie hat die EADS ihre Fähigkeit, sich operativ schnell und effektiv anzupassen, bereits unter Beweis gestellt.



Die Luftbetankungs-Version der A330

Airbus weiter auf Kurs

Die entsetzlichen Ereignisse vom 11. September haben sich weltweit ausgewirkt. Sie haben den Abschwung der Weltwirtschaft beschleunigt und besonders in der zivilen Luftfahrt den Konjunkturrückgang verschärft. Airbus konnte sich dank seiner flexiblen Fertigungsorganisation jedoch rasch auf dieses veränderte Umfeld einstellen.

In einem ersten Schritt hat Airbus seinen Auftragsbestand gemeinsam mit den Kunden daraufhin untersucht, ob sie ihre Flugzeuge wie geplant abnehmen können. Darüber hinaus hat Airbus den Gesamtwert des Risikos aus Absatzfinanzierungen im dritten Jahr in Folge gesenkt – und so in dieser schweren Phase die nötige Flexibilität bewahrt.



Ein Techniker bei der Wartung eines A310-Triebwerkes

Als nächstes wurde die Fertigungsplanung für 2002 und 2003 nach unten korrigiert. Airbus hatte sich schon einige Zeit vor dem 11. September auf einen Konjunkturrückgang eingestellt und den Produktionshochlauf ab Sommer 2001 verlangsamt. Statt der ursprünglich geplanten Steigerung der Fertigungsraten auf jährlich 400 Flugzeuge rechnet Airbus heute mit etwa 300 Auslieferungen im Jahr 2002.



Dies stellt gegenüber dem Vorjahreswert von 325 Auslieferungen keinen drastischen Einbruch dar, sondern entspricht vielmehr einem Einfrieren der Fertigungsraten auf dem bisherigen Niveau. Dank unserer flexiblen Organisation blieb die Anpassung ohne gravierende Folgen für unsere Mitarbeiter, deren wertvolle Kompetenz wichtig sein wird, um den Erfolg in der erwarteten Erholungsphase zu sichern.

Bewährte Kompetenz in neuem Umfeld nutzen

Die EADS hat das klare Ziel, den Anteil und die Bedeutung der Verteidigungstechnik in seinem Produkt- und Leistungsspektrum zu erweitern. So stellt sie sich aktiv auf ein weltweites Marktumfeld ein, in dem Sicherheits- und Verteidigungsfragen ein weit höheres Gewicht haben als in den Neunzigerjahren.

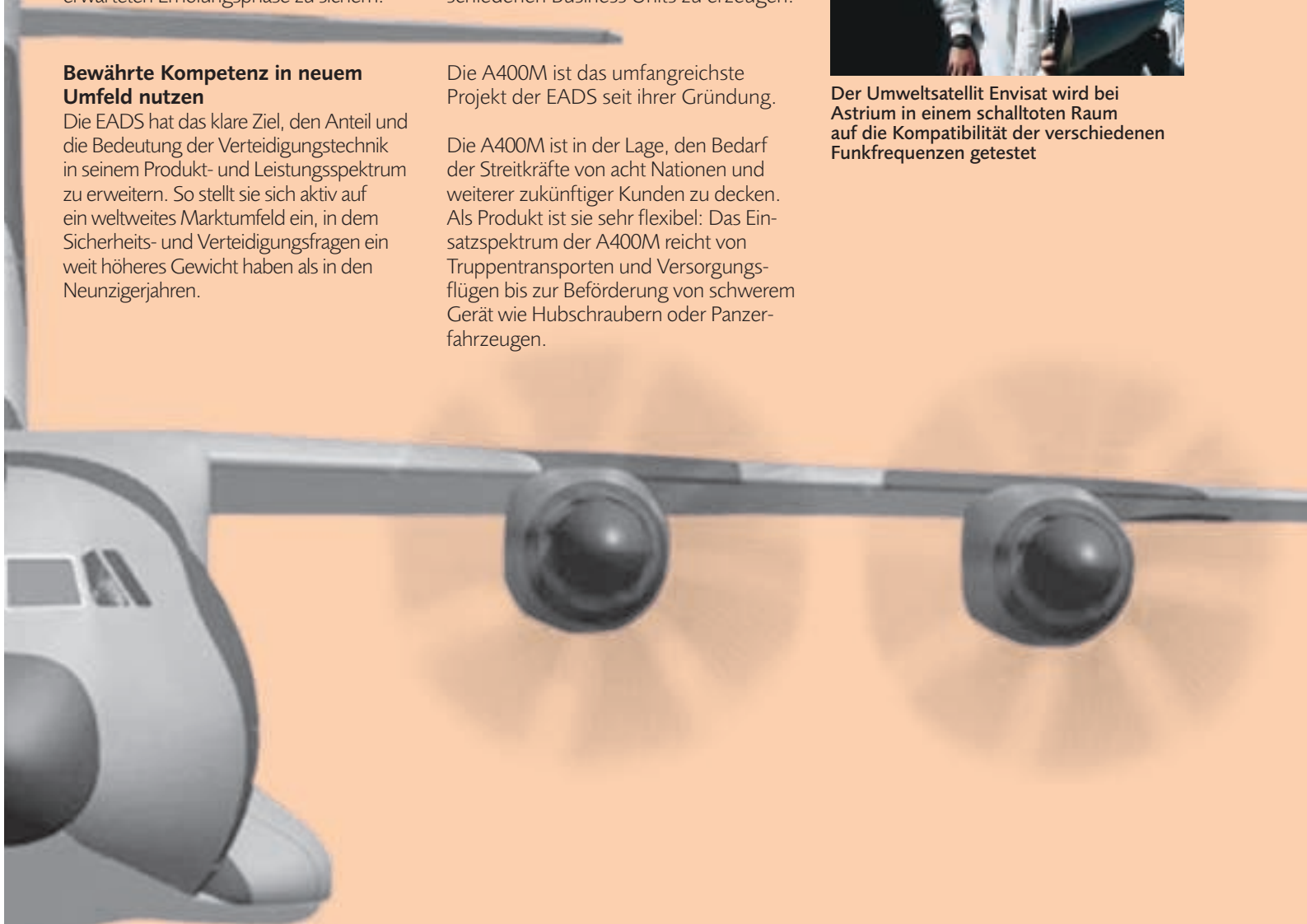
Europas militärisches Transportflugzeug A400M ist ein Musterbeispiel für unsere Anpassungsfähigkeit an diese veränderte Bedarfslage. Die A400M entstand auf der Basis ziviler Technologie und wird nach dem flexiblen Airbus-Fertigungssystem hergestellt – ein Beweis für unsere Fähigkeit, Synergien zwischen verschiedenen Business Units zu erzeugen.

Die A400M ist das umfangreichste Projekt der EADS seit ihrer Gründung.

Die A400M ist in der Lage, den Bedarf der Streitkräfte von acht Nationen und weiterer zukünftiger Kunden zu decken. Als Produkt ist sie sehr flexibel: Das Einsatzspektrum der A400M reicht von Truppentransporten und Versorgungsflügen bis zur Beförderung von schwerem Gerät wie Hubschraubern oder Panzerfahrzeugen.



Der Umweltsatellit Envisat wird bei Astrium in einem schalltoten Raum auf die Kompatibilität der verschiedenen Funkfrequenzen getestet





Erstflug des
Airbus A340-600



Die A400M

Was erwarten unsere Kunden heute?

Welche Anforderungen werden sie morgen stellen?

Wie können wir am besten auf die Signale
des Marktes hören?

marktorientiert

Die EADS hat das Ziel, größtmögliche Werte zu schaffen für Kunden, Aktionäre und Mitarbeiter aber auch für ihr lokales Umfeld sowie die nationale und internationale Öffentlichkeit.

Um diesem Anspruch zu genügen, müssen wir die Bedürfnisse und Ziele aller dieser Gruppen erkennen und ihre geschäftlichen Interessen verstehen – hierfür sind wir in unserer Branche bekannt wie kein zweites Unternehmen.

Der Superjumbo A380 wurde in Absprache mit über 80 Airlines und nach Befragungen von Airline-Managern, Piloten, Flughafenbehörden und Fluggästen konstruiert. Mit unseren Passagierflugzeugen sind Kunden nicht nur auf dem neuesten Stand der Technik; wir betreuen sie auch besonders serviceorientiert.

Die nunmehr vollständige Familie der Eurocopter-Hubschrauber ist darauf ausgelegt, praktisch alle Kundenanforderungen abzudecken – vom zivilen und halbstaatlichen Markt bis zu Kampfhubschraubern für Militär und Marine. Im Bereich Militärflugzeuge bieten wir neben modernsten Jets auch Trainings simulatoren und integrierte Logistikunterstützung an.

Bei der Konzeption des taktischen militärischen Transportflugzeuges A400M wurden nicht lediglich militärische Spezifikationen umgesetzt; es musste auf eine breite Vielfalt von Verteidigungsbedürfnissen zugeschnitten sein und dabei hohe Anforderungen an Nutzlastkapazität, Reichweite und Reisegeschwindigkeit erfüllen.

Im Bereich Missionsflugzeuge nutzen wir alle bestehenden Kompetenzen und Fähigkeiten der beteiligten Business Units. Dieser einheitliche Auftritt gegenüber den Kunden schafft eine transparente Kommunikation – und ermöglicht die Umsetzung der technisch besten Lösungen. Ein Beispiel: Bei der Ausschreibung für das neue Seeüberwachungsflugzeug der US-Küstenwache enthalten die Angebote aller konkurrierenden Anbieter als Starrflügler-Plattform das EADS-Flugzeug CN-235.

Weitere große europäische Projekte, bei denen der EADS eine Schlüsselfunktion für die Erfüllung neuer militärischer Anforderungen zukommt:

- Im Rahmen des Programms Skynet 5 des britischen Verteidigungsministeriums erhielt Astrium den Zuschlag für die Lieferung einer neuen Generation sicherer Telekommunikationssatelliten.
- In der Ausschreibung des britischen Verteidigungsministeriums für das zukünftige Tankflugzeug der Royal Air Force erfüllt das Angebot der EADS alle Spezifikationen.

Als Teile eines weltweit aktiven Konzerns mit modernsten Produkten halten die Business Units der EADS stets engen Kontakt zu ihren Kunden, um deren Ansprüche zu erfüllen und maßgefertigte Lösungen anzubieten. Eurocopter hat z. B. ein weltweites Netz von Tochtergesellschaften gebildet, um auf den regionalen Märkten einen ständigen direkten Kundenkontakt sicherzustellen.



Der Tiger HAP



Von Passagierflugzeugen bis zu modernsten Raumfahrtsystemen ist die EADS dem Markt immer ein Stück voraus, um Kundenwünsche noch besser und kostengünstiger zu erfüllen.

Der anhaltende Erfolg von Airbus beruht auf der Fähigkeit, moderne, auf Marktbedürfnisse zugeschnittene Flugzeuge zu entwickeln.

Airbus bietet heute ein umfassendes Programm von Zivilflugzeugen mit Kapazitäten von 100 bis zu mehr als 500 Sitzen an, deren Kommonalität und einheitlicher Wartungsbedarf einzigartig sind. Produktvielfalt, niedrige Betriebskosten und höchste Umwelt- und Sicherheitsstandards sind entscheidend für den Erfolg der Airbus-Flugzeuge bei unseren Kunden. Auch im Konjunkturrückgang hat sich bestätigt, dass Fluggesellschaften die Organisation ihrer Airbus-Flotten optimal auf neue Situationen einstellen können.



Hellas – das Hindernis-Warnsystem für Hubschrauber

Die neuesten Programme, wie die A380, die A340-500/-600 und das zukünftige Militärflugzeug A400M, machen gute Fortschritte und liegen im Zeitplan.

Eine buchstäblich überirdische Marktchance

Satellitengestützte Navigation, Lagebestimmung und präzise Zeitdaten werden heute für die Wirtschaft immer wichtiger – und besitzen ein enormes Marktpotenzial. Schätzungen zufolge könnten Ausrüstungen und Dienstleistungen für Satellitenbetreiber im 20-Jahres-Zeitraum ab 2005 (Beginn der Umsetzungsphase) in Europa einen Markt von rund €200 Milliarden darstellen. Die heute verfügbaren Positionsdaten stammen vom US-amerikanischen Global Positioning System (GPS) und in geringerem Maße auch vom russischen Global Navigation Satellite System (Glonass).





Der EC130

Beide Systeme waren für militärische Zwecke konzipiert worden, und keines davon genügt hinsichtlich Qualität und Betriebszuverlässigkeit heutigen Anforderungen an Sicherheit, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit: Während zurzeit nur rund die Hälfte der Glonass-Satelliten überhaupt in Betrieb sind, wird die Qualität des GPS-Signals aufgrund strategischer Überlegungen der USA bewusst und mit variabler Intensität verringert.

Nachdem die Europäische Union den Bedarf an einem weltweiten Navigationssystem unter internationaler ziviler Kontrolle festgestellt hatte, wurde Galileo entwickelt. Dieses satellitengestützte Navigationssystem, das mit GPS zusammenarbeiten kann, wird durch die Möglichkeit der Übertragung von Positionsdaten an andere Systeme zusätzlichen Nutzen gewinnen. So kann durch den Einbau eines Galileo-Empfängers in ein Mobiltelefon eine ganze Palette individueller „positionsbezogener Informationsdienste“ angeboten werden.

Galileo ist eine große Chance für die Raumfahrtindustrie. Über Astrium mit seiner weitreichenden Erfahrung im Bereich Satellitennavigation übernimmt die EADS für die Konstruktion und Entwicklung des Systems eine zentrale Funktion.



Das Weltraum-Forschungslabor Columbus für die Internationale Raumstation ISS





MAKO



NH90

Wir verschieben die Grenzen der Vorstellungskraft
und des technisch Machbaren

innovativ

Gegenwärtig arbeitet die EADS an einigen der fortschrittlichsten Projekten der Branche, darunter die A380, der Eurofighter, die A400M, das Weltraumteleskop Herschel und ein neuer Lenkflugkörper mit Staustrahlantrieb.

Für die Zukunft bietet unsere Forschungs- und Entwicklungstätigkeit (F&E) einzigartige Ressourcen. Ihr Ziel ist die Stärkung unserer Kernkompetenzen und die Steigerung des Kundennutzens.

Produktive Forschungsstrukturen

Die Forschungsaktivitäten der EADS sind in dem vor kurzem gebildeten EADS Research and Technology Network, das konzernweite Synergien schaffen soll, und dem Corporate Research Centre zusammengefasst. Sie konzentrieren sich derzeit auf fünf technologische Kernbereiche, die für die Wettbewerbsposition der EADS von besonderer Bedeutung sind:

- Moderne Werkstoffe, Strukturen und Fertigungsmethoden, um eine kosteneffiziente Produktion zu gewährleisten;
- Elektronik, Mikroelektronik/Optronik und Mikrowellentechnik, um integrierte, intelligente Produkte zu schaffen;

- Flug-, Antriebs- und Energiephysik und Akustik, um den Bau umweltfreundlicher und hochleistungsfähiger Luftfahrzeuge zu fördern;
- Systeme und entsprechende Dienstleistungen, um durch robuste intelligente Systeme neue Geschäftsmöglichkeiten zu eröffnen;
- Datentechnik, Software und modernste Verfahren zur effizienten „virtuellen Produktentwicklung“.

Das EADS Corporate Research Centre mit seinen nationalen Außenstellen und einer Zentralstelle in Paris wird von europäischen Regierungen und Forschungseinrichtungen zunehmend als Vorbild für eine Form internationaler Integration angesehen, bei der nationale Stärken berücksichtigt werden. Die gemeinsame Forschungsarbeit über europäische Ländergrenzen und Konzernaktivitäten hinweg vergrößert unsere Möglichkeiten, die technischen Fortschritte zu erzielen, die unsere Kunden von uns erwarten.



Internationale
Raumstation ISS



Die EADS steht für Innovationen – darunter der erste turbinengetriebene Hubschrauber, der verschaltete Hubschrauber-Heckrotor Fenestron, der erste zweistrahlige Großraum-Passagierjet, die ersten Fly-by-wire-Systeme für Verkehrsflugzeuge und Militärhubschrauber sowie die Verwendung leichter Kohlefaser-Verbundstoffe bei Airbus. Und das ist erst der Anfang...



Laserschweißen bei Airbus

An der Spitze der Forschung

Wir arbeiten heute am übergreifenden EADS Forschungsprogramm 2002 – 2004. Hierbei können wir jene Projekte auswählen und abstimmen, die den Wertschöpfungsprozess am besten vorantreiben.

Im Jahr 2002 werden wir unsere F&E-Kapazitäten erneut zum Vorteil unserer Kunden einsetzen, und unsere Produktivität, Leistungsfähigkeit und Umweltverträglichkeit zu steigern. Auch im Rahmen der International Aerospace Quality Group (IAQG) werden wir uns weiterhin aktiv einbringen.

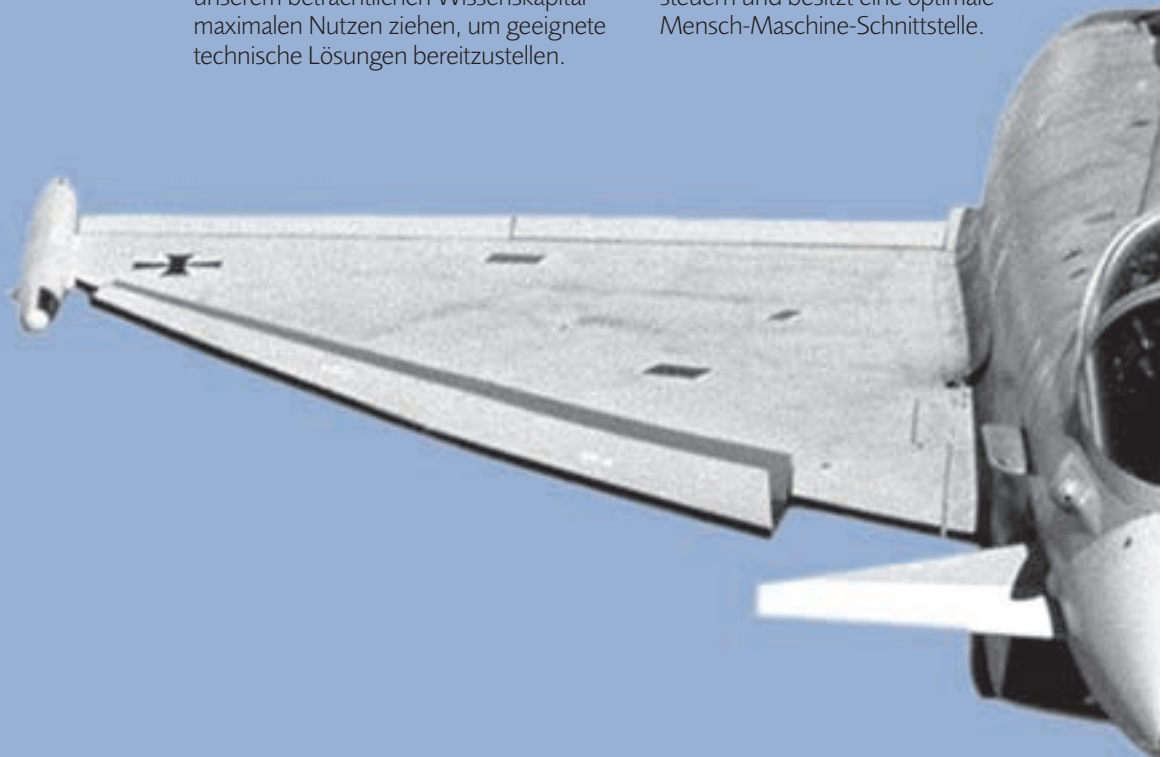
Die Nachfrage nach größerer Sicherheit in einer Vielzahl von Produktbereichen der Luft- und Raumfahrt wächst stetig weiter. Wir werden strukturiert vorgehen und aus unserem beträchtlichen Wissenskapital maximalen Nutzen ziehen, um geeignete technische Lösungen bereitzustellen.



Aerodynamik-Test im Windkanal

Für eine sichere Zukunft

Der Eurofighter ist das fortschrittlichste Hochleistungs-Mehrzweck-Kampfflugzeug für die nächsten Jahrzehnte. Dank der umfassenden Anwendung der direkten Spracheingabe lässt sich dieses Kampfflugzeug der jüngsten Generation unkompliziert wie kein zweites steuern und besitzt eine optimale Mensch-Maschine-Schnittstelle.





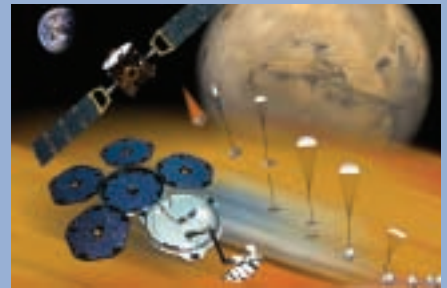
Modernste Avionik und Cockpit-Instrumente sowie neueste Technik für elektronischen Selbstschutz, Waffeneinsatz, Navigation, Systemüberwachung und Sprach- und Datenübertragung sichern die hohe Effizienz des Eurofighter. Sein mehrfach redundantes digitales Flugsteuerungssystem und zwei neu entwickelte Hochleistungstriebwerke sorgen sowohl für exzellente Flugleistungen als auch für höchste Zuverlässigkeit.

Die Geheimnisse des Universums lüften

Astriums Pionierarbeit in Forschung und Entwicklung wird Weltraumteleskope revolutionieren und uns erlauben, weiter als je zuvor in die Tiefen von Raum und Zeit zu blicken.

Das europäische Weltraumobservatorium Herschel, dessen Transport ins All für 2007 geplant ist, wird einen von Astrium gebauten Hauptspiegel mit 3,5 m Durchmesser tragen. Dank des größten je in den Weltraum beförderten Bildteleskopes können wir zu einem besseren Verständnis davon gelangen, wie vor rund 13 Milliarden Jahren die ersten Sterne und Galaxien entstanden.

Möglich wurde dies durch den Einsatz von Siliziumkarbid (SiC), einem hochstabilen Material, das die Herstellung sehr großer, ultraleichter Spiegel gestattet. Diese Entwicklung ist das Ergebnis von Astriums gemeinsamer Forschungs- und Entwicklungsarbeit mit der französischen Firma Boostec seit 1992.



Mars Express mit Beagle 2



Geschäftsstruktur

In der schlanken Führungsstruktur der EADS berichten die Leiter der fünf operativen Divisions – Airbus, Military Transport Aircraft, Aeronautics, Defence and Civil Systems und Space – direkt den CEOs. Die Leiter der Divisions sind für deren Ergebnisse und für das Erreichen der Rentabilitätsvorgaben verantwortlich.

Airbus

Noël Forgeard

Military Transport Aircraft

Alberto Fernández

Executive Committee

Die Chief Executive Officers der EADS werden in ihren operativen Aufgaben vom Executive Committee unterstützt. Dieses setzt sich aus den Leitern der Divisions und den Leitern von drei zentralen Funktionsbereichen des Konzerns zusammen. Das Executive Committee unter Vorsitz der CEOs besteht aus elf Mitgliedern.

Airbus

Noël Forgeard

EADS CASA

(Military Transport Aircraft)

Alberto Fernández



Die Mitglieder des Executive Committee

Hintere Reihe
(von links
nach rechts)

Dietrich Russell
Division Aeronautics

François Auque
Division Space

Jean-Paul Gut
EADS
International

**Jean-Louis
Gergorin**
Strategic
Coordination

Thomas Enders
Division Defence
and Civil Systems

Gustav Humbert
Chief Operating
Officer von Airbus

Vordere Reihe
(von links nach rechts)

Axel Arendt
Chief Financial
Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive
Officer

Philippe Camus
Chief Executive
Officer

Alberto Fernández
Division Military
Transport Aircraft

Noël Forgeard
Präsident und
Chief Executive
Officer von Airbus

Aeronautics

Dietrich Russell

EADS Military Aircraft
Aloysius Rau

Eurocopter
Jean-François Bigay

EADS ATR
Jean-Michel Léonard

EADS EFW
Dierk Minke

EADS Sogerma Services
Yves Richard

EADS Socata
Philippe Debrun

Defence & Civil Systems

Thomas Enders

Systems and Defence Electronics
Stefan Zoller

EADS Services
Jacques Vannier

MBDA
Fabrice Brégier

EADS LFK
Werner Kaltenecker

EADS Telecom
Jacques Payer

Space

François Auque

Astrium
Antoine Bouvier
Joseph Kind
Evert Dudok
Chris Chant

EADS Launch Vehicles
Philippe Couillard

EADS CASA Espacio
Pedro Mendez

EADS Space Services
Ulrich Aderhold

EADS Sodern
Henri Dugré

EADS Cilas
Jacques Battistella

Airbus

2001 war für Airbus das erste Jahr als integrierte Gesellschaft. Mit der Rekordzahl von 325 Flugzeugauslieferungen, einem Weltmarktanteil von wertmäßig 61 % und einer gesteigerten Rentabilität vor F & E-Ausgaben erzielte Airbus erneut große Erfolge. Zugleich wurden Sofortmaßnahmen ergriffen, um Liquidität und Rendite trotz des aktuellen Abschwungs in der zivilen Luftfahrt zu sichern.



- **Auftragsbestand: 1.575 Flugzeuge**
- **85 Festaufträge und 12 Kaufzusagen für die A380**
- **A380-Entwicklungsprogramm exakt im Zeit- und Kostenplan**
- **A340-500/-600 sollen 2002 Flugbetrieb aufnehmen**
- **A318 wurde zur Testflugreife gebracht**
- **Firmenjet ACJ vergrößert seinen Marktanteil**

Ergebnisse für 2001

Airbus arbeitet seit Anfang 2001 als integrierte Gesellschaft und wurde erstmals zu 100% im EADS-Jahresabschluss konsolidiert. Vor allem als Folge dieser Konsolidierung stieg der Umsatz um 38%. Auf vergleichbarer Basis (ohne Berücksichtigung der 100%-Konsolidierung) erreichte das Umsatzwachstum 10%.

Bei den Auslieferungen hat Airbus einen neuen Rekord aufgestellt: 325 Flugzeuge, davon 257 Single-Aisle- sowie 68 Großraum- und Langstreckenflugzeuge. Dies entsprach einem Umsatz von €20,5 Milliarden, womit Airbus erstmals die Marke von €20 Milliarden übertraf.

Dieser anhaltende Erfolg wurde trotz eines allgemeinen Konjunkturrückgangs erzielt, der sich nach dem 11. September noch deutlich verschärfte.

Neuaufträge

Obwohl die Zahl der neu bestellten Flugzeuge unter dem Spitzenwert des Jahres 2000 (brutto 520 Aufträge) blieb, verzeichnete Airbus wie erwartet einen Eingang von brutto 375 Aufträgen. Das entspricht nach Stückzahlen einem Marktanteil von 53%, wertmäßig sogar von 61%. Von den Festaufträgen des Jahres 2001 wurden 175 für die A320-Familie, 61 für die Twin-Aisle-Flugzeuge A300/310, 54 für A330/A340-Langstreckenflugzeuge und 85 für die zukünftige A380 verbucht.

Die Ereignisse des 11. September führten unweigerlich zu einem rapiden Umschwung, der drastische Auswirkungen auf die Airlines hatte. Der markante Rückgang der Fluggastzahlen brachte die meisten von ihnen in eine schwierige Lage. Airbus hat sich zu einem vorsichtigen Ansatz entschlossen: 101 Aufträge, größtenteils von in Konkurs gegangenen Airlines, wurden aus dem Auftragsbestand genommen.

Airbus A340-600



| AIRBUS | | | |
|--|----------------|---------|---------------|
| in Millionen Euro | 2001 | 2000** | Veränderung |
| UMSATZ | 20.549 | 14.856 | + 38 % |
| EBIT* | 1.655 | 1.412 | + 17 % |
| AUFTRAGSEINGANG | 50.279 | 34.158 | + 47 % |
| AUFTRAGSBESTAND | 156.075 | 104.387 | + 50 % |
| Anzahl der Flugzeuge | | | |
| | 2001 | 2000 | |
| AUSLIEFERUNGEN | 325 | 311 | + 5 % |
| AUFTRAGSBESTAND | 1.575 | 1.626 | - 3 % |
| * vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten | | | |
| ** proforma, ohne Airbus UK | | | |



Noël Forgeard
Präsident und Chief Executive Officer von Airbus
Mitglied des Executive Committee der EADS
Mitglied des Board of Directors der EADS

€ **20,5** Mrd.
Umsatz

€ **156** Mrd.
Auftragsbestand

Dennoch liegt der Airbus-Auftragsbestand mit 1.575 Flugzeugen im Wert von €156,1 Milliarden zum Jahresende 2001 im zweiten Jahr in Folge weit über dem der Konkurrenz. Bei den für 2002 erwarteten Fertigungsraten bedeutet dies eine Produktionsauslastung von über fünf Jahren. Aufgrund von Rückmeldungen von Kundenseite rechnet Airbus mit rund 300 Auslieferungen im Jahr 2002.

Höhepunkte des Jahres

Seit Juli 2001 ist Airbus eine eigenständige, integrierte Gesellschaft mit einem einheitlichen Management – ein bedeutender Schritt für die Umsetzung der neuen Organisationsstruktur. Das Ergebnis: Ausgestattet mit Teamgeist und einer klaren Hierarchie arbeitet Airbus heute effizienter als jemals zuvor.

Airbus wird €350 Millionen zum angestrebten Ziel der EADS beitragen, bis 2004 eine konzernweite zusätzliche Ergebnissteigerung von €600 Millionen durch Synergien zu schaffen.

Airbus hat aktiv auf die veränderte Marktlage in der zivilen Luftfahrt seit September 2001 reagiert und Maßnahmen ergriffen, um die Rentabilität vor F & E-Ausgaben zu sichern. Hierzu gehören die Stabilisierung der Airbus-Auslieferungen bei rund 300 Maschinen, ein vorübergehender Einstellungsstopp (außer für das A380-Programm) und zusätzliche Kostensenkungen. Dank diesen Schritten und einem extrem flexiblen Fertigungssystem dürfte Airbus seine Stückkosten dieses Jahr trotz rückläufiger Auslieferungen stabilisieren können. Airbus plant Einsparungen von insgesamt €600 Millionen pro Jahr. Hiervon entfallen €200 Millionen auf F & E-Ausgaben für nichtkritische Programme und €400 Millionen auf Gemeinkosten.

Montage der A318



Darüber hinaus besitzt Airbus die nötige Flexibilität, um in einer Zeit des gestiegenen Bedarfes nach Finanzierungslösungen individuell darüber zu entscheiden, wie die Kunden unterstützt werden. Airbus hat trotz höherer Auslieferungen das Risiko aus Absatzfinanzierungen im dritten Jahr in Folge gesenkt und ist heute flexibel genug, dieses Risiko – falls erforderlich und in streng kontrolliertem Maße – wieder zu erhöhen.

Airbus

Fortsetzung



Eine Familie von Erfolgsprodukten

ACJ

Die steigende Nachfrage nach Flexibilität und Sicherheit verleiht dem Airbus Corporate Jetliner (ACJ) zusätzlichen Auftrieb. Bislang wurden 30 Maschinen dieses Typs verkauft, und der Markt wächst weiter. Der ACJ verfügt über einen einzigartigen Vorteil: Er kann für den Linienflugbetrieb wieder in ein normales Verkehrsflugzeug zurückverwandelt werden. Bei Airlines, die wichtigen Kunden exklusive Corporate-Dienstleistungen anbieten wollen, hat der Firmenjet großes Interesse geweckt.

A318

Mitte Januar 2002 startete die 107-sitzige A318 erfolgreich zu ihrem Erstflug. Die A318 ist das jüngste Modell des Airbus-Programms und ist für Strecken mit niedrigem Verkehrsaufkommen und hoher Frequenz ausgelegt. Als Teil der A320-Familie, deren Mitglieder identische Betriebsbedingungen und Passagierkomfort bieten, ermöglicht sie Kunden ein flexibleres Flottenmanagement und die Optimierung ihrer Auslastung. Für die A318, die ab 2003 den Linienbetrieb aufnehmen wird, liegen derzeit 114 Festaufträge vor.





Gustav Humbert
Executive Vice President
Chief Operating Officer von Airbus
Mitglied des Executive Committee der EADS

A340-500/-600

Die neuesten Mitglieder unserer Produktfamilie sind die A340-500 und -600 für extrem lange Strecken und hohe Passagieraufkommen. Ihre Auslegung erfolgte in Zusammenarbeit mit Airlines auf der ganzen Welt, weshalb sie den Passagieren neue Dimensionen von Komfort und Exklusivität erschließen. Zugleich bieten sie bei niedrigeren Betriebskosten ein höheres Umsatzpotenzial als die Konkurrenz. Der Auftragsbestand für die A340-500/-600 liegt bei 62 Festbestellungen.

Zurzeit sind drei A340-600 im Flugtest. Dabei haben sie die Erwartungen stets erfüllt und oftmals übertroffen. Ihre Zertifizierung steht im Mai 2002 an, die Aufnahme des kommerziellen Flugbetriebes im Juni 2002. Die erste A340-500 absolvierte ihren Erstflug im Februar 2002, dürfte im Oktober zertifiziert werden und im November den Flugbetrieb aufnehmen.



Die Airbus A320-Familie



Endmontage der A330 und A340

Airbus Fortsetzung



A380

Das Programm zur Entwicklung und Produktion des Superjumbos A380, des mit 555 Sitzen in der Grundausführung größten Flugzeuges der Welt, liegt voll im Zeit- und Kostenplan. Die ersten Auslieferungen sind im ersten Quartal 2006 vorgesehen. Die Gesamt-Entwicklungskosten blieben bei US\$ 10,7 Milliarden. Zu ihrer Finanzierung konnte Airbus unter anderem Risk-Sharing-Partner (die Risiken mittragende Partner) für ein Volumen von bis zu US\$ 3,1 Milliarden gewinnen.

Am Projekt A380 arbeiten gegenwärtig über 4.000 Beschäftigte, Mitte 2002 werden es bis zu 6.500 sein. Bürogebäude wurden bereits errichtet, und die Anlagen für die Endmontage in Toulouse und Hamburg sind derzeit im Bau.



Airbus ist fest davon überzeugt, dass der zivile Luftfahrtmarkt mittel- und langfristig weiterhin kräftig wachsen wird, und dass die A380 den Bedürfnissen des Marktes voll entspricht. Die 85 Festaufträge für die A380, von denen 37 nach dem 11. September 2001 eingingen, bestätigen diese Überzeugung. Hinzu kommen zwölf Kaufzusagen, deren Bestätigung als Festaufträge 2002 erwartet wird. Als jüngstes Produkt auf dem Markt wird die A380 neueste Sicherheitsnormen erfüllen. Überdies dürfte sich der zivile Luftfahrtmarkt zum Zeitpunkt ihrer geplanten Auslieferung wieder erholt haben.



Großes Bild: Der Airbus A380

Links oben: Das Cockpit der A320-Familie

Links unten: Der Airbus A318



Innenansichten der A380



Ausblick

Ungeachtet des Abschwungs im Luftverkehr ist Airbus für die aktuellen und kommenden Herausforderungen des Marktes außerordentlich gut gewappnet.

Airbus bietet eine unerreichte Vielfalt an Produkten, vom 107-sitzigen bis zum 555-sitzigen Flugzeug. Jedes einzelne davon verschafft seinen Betreibern beträchtliche Kosten- und Leistungsvorteile. Als Flugzeugfamilie wiederum ermöglichen sie ihnen dank ihrer weitreichenden Gemeinsamkeiten und hohen Interoperabilität einen effizienteren Flottenbetrieb, der ein flexibles Reagieren auf Marktschwankungen erlaubt. Käufer von Flugzeugen legen heute zunehmend Wert auf Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit; auch daran gemessen ist das Airbus-Angebot unerreicht.

Ebenso hohe Effizienz zeichnet die Belegschaft von Airbus aus, deren Arbeitsverträge und Einsatzmöglichkeiten flexibel geregelt sind. Rund 45.000 Mitarbeiter werden rund 300 neue Flugzeuge im Jahr 2002 zur Auslieferung bringen und zugleich die Entwicklung dreier neuer Programme vorantreiben – was Airbus einen deutlichen Vorteil gegenüber Wettbewerbern verschafft.

Diese Flexibilität, der hohe Auftragsbestand und eine vollständig auf Marktbedürfnisse abgestimmte Produktfamilie sind die Stärken, mit denen sich Airbus trotz des aktuellen Konjunkturrückgangs auf dem zivilen Luftfahrtmarkt erfolgreich behaupten wird.

Military Transport Aircraft

Mit außergewöhnlich hohem Wachstum bei Umsatz und Auftragseingang bestätigte die Division ihre Führungsposition im Marktsegment der mittelgroßen militärischen Transportflugzeuge. Die Vorbereitungen für das Projekt A400M gehen zügig weiter, und im Geschäftsfeld Flugzeugkomponenten wurden wichtige Aufträge hinzugewonnen.



- Acht Länder unterzeichnen den Vertrag für das schwere militärische Transportflugzeug A400M
- Vertragsabschluss über acht C-295 für die polnischen Luftstreitkräfte und Übernahme von 51% der polnischen PZL Warszawa Okecje
- Französische Luftstreitkräfte geben CN-235 in Auftrag
- CN-235 als Starrflügler-Plattform für das Deepwater-Programm der US-Küstenwache ausgewählt

Die Division Military Transport Aircraft (MTA) verzeichnete einen Umsatz von € 547 Millionen; dies entspricht einer Steigerung von 73% gegenüber dem Vorjahr. Weitere C-295-Auslieferungen sowie die Umrüstung zweier A310 als VIP-Maschinen für die spanischen Luftstreitkräfte ermöglichten dieses Wachstum. Gleichzeitig stieg die Zahl der Mitarbeiter nur geringfügig von 3.548 auf 3.573 Mitarbeiter an.

Der Auftragseingang verdoppelte sich von € 0,5 Milliarden auf € 1 Milliarden. Unser Auftragsbestand stieg dadurch von € 0,9 Milliarden Ende 2000 auf € 1,3 Milliarden zum Jahresende 2001 an und sichert eine Produktionsauslastung von rund drei Jahren.

Militärische Transportflugzeuge Schwertransporter der Lüfte: Die A400M

Die gemeinsame Absichtserklärung europäischer Regierungen zur Entwicklung der A400M, des schweren militärischen Transportflugzeuges modernster Bauart, wurde anlässlich der Luftfahrtausstellung in Le Bourget im Juni 2001 unterzeichnet. Am 18. Dezember 2001 schlossen acht Nationen einen Vertrag über die Entwicklung und Produktion von insgesamt 196 Flugzeugen. Davon sollen erhalten: Deutschland 73, Frankreich 50, Spanien 27, Großbritannien 25, die Türkei 10, Belgien und Luxemburg zusammen 8 und Portugal 3. Die Umsetzung des Vertrages wird in diesem Jahr erwartet. Die Division übernimmt auf technischer und industrieller Ebene die logistische Unterstützung des Projektes – an dem die EADS mit 89,5% beteiligt ist (Airbus zu 100% konsolidiert) – und ist zuständig für die Endmontage der A400M in San Pablo bei Sevilla/Spainien.

Mittelschwere militärische Transportflugzeuge

Der am 28. August 2001 unterzeichnete Auftrag zur Lieferung von acht C-295 plus Produktunterstützung an die polnischen Luftstreitkräfte bekräftigt die Positionierung des Produktes als weltweit führender mittelschwerer Militärtransporter der neuen Generation. Die EADS CASA erhöhte ihren Anteil am führenden polnischen Luftfahrtunternehmen PZL Warszawa Okecje auf 51% und verstärkte damit die industrielle Präsenz der EADS in Osteuropa.

A400M



| MILITARY TRANSPORT AIRCRAFT | | | |
|-----------------------------|--------------|--------|---------------|
| in Millionen Euro | 2001 | 2000** | Veränderung |
| UMSATZ | 547 | 316 | +73 % |
| EBIT* | 1 | (63) | – |
| AUFTRAGSEINGANG | 993 | 493 | +101 % |
| AUFTRAGSBESTAND | 1.320 | 873 | +51 % |

* vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten
** proforma



Alberto Fernández
Chief Executive Officer der EADS CASA
Leiter der Division Military Transport Aircraft
Mitglied des Executive Committee der EADS

€ **0,5** Mrd.
Umsatz

€ **1,3** Mrd.
Auftragsbestand



Die C-295

Die Flugzeugtypen CN-235 und C-295 halten mittlerweile einen Marktanteil von 71 %. Die ersten drei C-295 wurden den spanischen Luftstreitkräften übergeben und vier CN-235 im Rahmen eines industriellen Kooperationsprogramms an die Türkei geliefert.

Missionsflugzeuge und Spezialversionen

Im Februar 2001 setzte MTA erstmals das System FITS (Fully Integrated Tactical System) an Bord eines umgebauten CN-235-Prototypen ein. Dieses System, eine wichtige Innovation der neuen Generation von Missionsflugzeugen für Aufgaben wie Seeüberwachung oder U-Boot-Abwehr ist ein bedeutender Erfolgsfaktor der Division.

Im März erhielt die mit dem FITS-System ausgerüstete C-295-Version für Seeüberwachung den Zuschlag für das Marineprojekt Shaheen 1 der Vereinigten Arabischen Emirate.

Ein weiterer Erfolg war die Auswahl der CN-235 als Starrflügler-Plattform durch alle drei potenziellen Hauptauftragnehmer für das Seeüberwachungs-Programm Deepwater der US-amerikanischen Küstenwache: Boeing, Lockheed Martin und RAIS (Raytheon Aircraft Integration System). Darüber hinaus ist das FITS-System Bestandteil der Angebote von Boeing und Lockheed Martin für den ebenso qualitativ wie quantitativ bedeutsamen Deepwater-Vertrag.

Als Mitglied des A330-Airtanker-Konsortiums hat die Division MTA den britischen Luftstreitkräften ein Angebot für das künftige strategische Tankflugzeug FSTA (Future Strategic Tanker Aircraft) unterbreitet. Im Rahmen dieses Programms von großer wirtschaftlicher Tragweite (Flugzeuge im Wert von rund €3 Milliarden) werden bei privatwirtschaftlicher Finanzierung 27 Jahre lang Luftbetankungsdienste für die Royal Air Force erbracht.

Die Fertigung von Komponenten für diverse Flugzeughersteller ist ein weiterer bedeutender Geschäftszweig der Division.

Ausblick

Wir rechnen 2002 mit dem Beginn der Entwicklungsarbeiten am A400M-Programm und der Entscheidung im Deepwater-Programm. Nach einem erfolgreichen Jahr 2001 erwarten wir im laufenden Jahr mit einem anhaltenden EBIT-Wachstum und einer substanziellen Zunahme unseres Auftragsbestandes noch bessere Ergebnisse.

Missionssystem FITS (Fully Integrated Tactical System)



Aeronautics

Die Division Aeronautics erzielte einen um 8% auf €5,1 Milliarden gestiegenen Umsatz. Eurocopter baute seine weltweite Marktführerschaft bei den Zivilhubschraubern aus und gewann bedeutende Exportaufträge für Militärhubschrauber. Bei der EADS Military Aircraft stand die weitere Entwicklung des Eurofighters und der Hochlauf seiner Serienproduktion im Mittelpunkt. Die Nachfrage nach leichten und Regionalflugzeugen blieb stabil, und unser Wartungs- und Umrüstungsgeschäft leistete erneut einen wertvollen Beitrag zum Geschäftserfolg.



- Eurocopters Anteil am zivilen Markt steigt auf 57 %
- Auftragsbestand von über 500 Militärhubschraubern; bedeutende Exporterfolge für Tiger und NH90
- Gründung der integrierten Gesellschaft ATR
- Abschluss des €1,1 Milliarden-Vertrages über Trainingshilfen für den Eurofighter

Der Umsatz der Division Aeronautics stieg auf €5,1 Milliarden Nach Auftragseingängen in Höhe von €5,3 Milliarden erhöhte sich der Auftragsbestand zum Jahresende 2001 auf einen Wert von €13,7 Milliarden und sichert Arbeit für drei Jahre. Unsere Beteiligung an drei bedeutenden gesamteuropäischen Verteidigungsprogrammen – dem Kampfflugzeug Eurofighter sowie den Militärhubschraubern Tiger und NH90 – und unser weiter wachsendes Know-How bei umfassenden Unterstützungsleistungen für Hubschrauber sowie Kampf-, Transport- und Missionsflugzeuge stellen unser angestrebtes Wachstum im Verteidigungssektor auf eine feste Grundlage.

Eurocopter

Weltweit wurden auf den zivilen und halbstaatlichen Märkten insgesamt 495 Hubschrauber ausgeliefert, davon 280 Maschinen des Marktführers Eurocopter. Hierdurch stieg unser Marktanteil von 51% auf 57%. Dieser Erfolg ist das Ergebnis von Eurocopters Geschäftspolitik, seine Produkte stetig zu optimieren, um Kundenbedürfnissen exakt zu entsprechen. Das jüngste Produkt des Jahres 2001 war der einmotorige Leichthubschrauber EC130, einer der leisesten Helikopter der Welt. Die Entwicklung des EC145, einer weitreichend modifizierten Version des BK117, machte im Laufe des Jahres rapide Fortschritte.

Der militärische Hubschraubermarkt umfasste im Jahr 2001 ein Volumen von ca. US\$ 7 Milliarden Eurocopter erreichte einen Anteil von 25% am Exportmarkt für Militärhubschrauber. Unser Ziel ist es, durch Auslieferungen unserer Programme NH90, Tiger und EC725 bis 2008 einen weltweiten Marktanteil von etwa 20% zu erobern. Den US-Markt nicht eingerechnet, ergibt dies einen Anteil von 40% des militärischen Hubschraubermarktes.

Zu den bedeutenden Entwicklungen des Jahres zählten die Vorbereitungen für die Serienfertigung des zweisitzigen Kampfhubschraubers Tiger im Auftrag der französischen und deutschen Streitkräfte. Im Dezember gab die australische Regierung 22 Tiger in Auftrag, wodurch das Exportpotenzial dieses Hubschraubers erneut bestätigt wurde. Dieser Auftrag im Wert von €0,7 Milliarden wird 2002 verbucht werden.

Triebwerkwartung



| AERONAUTICS | | | |
|------------------------|---------------|--------|--------------|
| in Millionen Euro | 2001 | 2000** | Veränderung |
| UMSATZ | 5.065 | 4.704 | +8 % |
| EBIT* | 308 | 296 | +4 % |
| AUFTRAGSEINGANG | 5.315 | 8.322 | -36 % |
| AUFTRAGSBESTAND | 13.722 | 13.067 | +5 % |

* vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten
** proforma



Dietrich Russell
Executive Vice President
Leiter der Division Aeronautics
Mitglied des Executive Committee der EADS

€ **5,1** Mrd.
Umsatz

€ **13,7** Mrd.
Auftragsbestand



Eurofighter

Auch für den NH90 – den unter Mitwirkung Frankreichs, Deutschlands, Italiens und der Niederlande entwickelten Transporthubschrauber für Heer und Marine – rückt der Zeitpunkt der Serienproduktion immer näher. Seine Auslieferung soll Ende 2004 beginnen. Der NH90 erzielte mit Aufträgen im Gesamtwert von €0,9 Milliarden bedeutende Exporterfolge. Portugal bestellte zehn Maschinen, und der 2002 zu verbuchende Auftrag Finnlands, Schwedens und Norwegens für das Nordic Standard Helicopter Project umfasst insgesamt 52 Hubschrauber.

Derzeit sind bei 2.065 Kunden in 133 Ländern insgesamt 9.000 Eurocopter-Hubschrauber in Betrieb. Dies ist eine gesunde Grundlage für unser Leistungsangebot im Kunden-Service, das 34% des Umsatzes im Jahr 2001 beisteuerte. Diese Dienstleistungen erhöhen wiederum die Absatzchancen unserer Produkte auf den Märkten für neue und gebrauchte Hubschrauber.

Militärflugzeuge **Eurofighter**

Der Eurofighter wird als modernstes Mehrrollen-Kampfflugzeug nicht nur den Bedarf der kommenden Jahrzehnte bedienen. Auch als Technologieprojekt ist er für die beteiligten europäischen Nationen, die insgesamt 620 Kampfflugzeuge bestellt haben, von zentraler Bedeutung. Die EADS hat einen Anteil von 43% am Eurofighter-Programm. Sie fertigt für alle Flugzeuge in Deutschland die Mittelsektionen und in Spanien die rechten Tragflächen und montiert die Maschinen für Deutschland und Spanien. Im Jahr 2001 konzentrierten wir uns verstärkt auf die Endmontage und Ausstattung des ersten vollinstrumentierten Vorserienflugzeuges für Deutschland, das im zweiten Halbjahr 2002 ausgeliefert wird, und des ersten Vorserienflugzeuges für Spanien. Im April schloss die Eurofighter GmbH mit dem Vier-Nationen-Konsortium Netma einen Vertrag über Konstruktion, Produktion und Produktunterstützung des ASTA-Systems (Aircrew Synthetic Training Aids) zur Ausbildung von Eurofighter-Piloten. Wir vermarkten den Eurofighter aktiv bei potenziellen Kunden in Europa und Asien. Die beständige Fortentwicklung seiner Mehrrollenfähigkeit wird das Flugzeug für zukünftige Aufträge noch weiter verbessern.

Kampfwertsteigerung des Tornado und anderer Kampfflugzeuge

Im September 2001 unterzeichneten das Konsortium Panavia Tornado und die Netma einen Vertrag zur grundlegenden Avionik-Integration für die Tornados der deutschen und italienischen Luftstreitkräfte. Mit der britischen Royal Air Force wurde ebenfalls ein Vertrag über die Kampfwertsteigerung ihrer Tornados abgeschlossen. Wir arbeiten daran, noch weitere Betreiber dieses Jagdflugzeuges als Kunden für Dienstleistungen dieser Art zu gewinnen.

Kampfwertsteigerungen werden darüber hinaus an den F-4E der griechischen Luftstreitkräfte, den F-4F der deutschen Luftwaffe sowie den F-5B und F-18 Hornet der spanischen Luftstreitkräfte vorgenommen. Auf Basis dieser Erfahrung haben wir gemeinsam mit Lockheed Martin auch der ägyptischen Luftwaffe ein Angebot zur Modernisierung ihrer Phantom-Flotte unterbreitet.

Aeronautics

Fortsetzung



Das Programm Mako und zukünftige Projekte

Ziel des Mako-Programms ist die Entwicklung einer Familie leichter Trainings- und Kampfflugzeuge der nächsten Generation für höchste Leistungsansprüche. Auf Basis einer Kooperationsvereinbarung mit den Vereinigten Arabischen Emiraten startete die Definitionsphase des Programms, dessen Risiko und Umsatz zwischen dreizehn Partnern aufgeteilt werden.

Im November 2001 wurden die Unternehmen Alenia, BAE Systems, Dassault Aviation, EADS und Saab von sechs Staaten beauftragt, das europäische Technologie-Beschaffungsprogramm ETAP gemeinsam anzugehen. ETAP wird die für luftgestützte Waffensysteme des übernächsten Jahrzehnts benötigte Technik definieren, bewerten und entwickeln.

Zu den weiteren Initiativen des Jahres zählte ein erster Entwicklungsvertrag für ein GPS-gesteuertes System zum gezielteren Abwerfen von Lasten durch Frachtmaschinen aus großer Höhe sowie die Bodentests von Autopol, der automatischen Objekterkennung für Polizeihubschrauber.

Regionalflugzeuge

Im Jahr 2001 wurde der Regionalflugzeug-Hersteller ATR, an dem die EADS und unser italienischer Partner Finmeccanica zu jeweils 50% beteiligt sind, vollständig integriert. Unter der neuen Struktur werden die Betriebs- und Produktionskosten bei ATR deutlich sinken, wodurch wir noch besser den Anforderungen des Turboprop-Marktes entsprechen können. Der Erfolg zeigt sich bereits: Das EBIT von ATR erreichte 2001 den positiven Bereich.



Großes Bild: Tiger

Links oben: Frontansicht einer ATR

Links unten: TBM 700

Rechts oben: Montage des Eurofighter



2001 wurden 20 Flugzeuge der neuen Familie ATR 42/72-500 ausgeliefert. Der Konjunkturrückgang in der zivilen Luftfahrt und der 11. September 2001 haben das Turboprop-Segment als kostengünstige Alternative auf kürzeren Strecken weniger hart getroffen als den Markt für große Verkehrsflugzeuge. Zusätzlich zur Vermarktung seiner neuen Flugzeuge fand ATR im Jahr 2001 auch Käufer für 23 gebrauchte. Zudem erbrachte ATR umfassende Dienstleistungen für die weltweit mehr als 600 ATR-Flugzeuge von über 100 Betreibern in 65 Ländern.

Leichte Flugzeuge

Die EADS Socata steigerte ihren Umsatz im Jahr 2001 um 10%. Die Tätigkeit dieser Business Unit verteilt sich etwa zu gleichen Teilen auf die Bereiche Flugzeugkomponenten und Privatflugzeuge, wobei letzterer schneller wächst. 60% des Socata-Umsatzes stammen aus den USA. Um unsere Durchdringung dieses Marktes zu erhöhen, auf dem die TBM 700 in den letzten Jahren sehr erfolgreich war, dehnen wir das US-Vertriebsnetz gegenwärtig aus. Auch mit Dassault wurde 2001 ein bedeutendes Abkommen geschlossen, unter dem die EADS Socata als Risikopartner beim Firmenjet-Programm FNX agiert.

Wartung und Umrüstung

Die EADS Sogerma Services arbeitet derzeit am Aufbau eines Wartungsnetzwerkes für Flugzeuge und Flugzeugkomponenten, das ein Gebiet von Bordeaux über das Mittelmeer bis zum Persischen Golf abdeckt. Die im Jahr 2000 eröffnete Wartungsniederlassung in Lake Charles baut das US-Geschäft weiter aus. Die Position von EADS Sogerma Services als unabhängiger Full-Service-Anbieter konnte durch Partnerschaften mit Originalgeräteherstellern (OEMs) und dem Zugang zu einer neuen Generation von Produkten gestärkt werden. Und auch ihre Dienstleistungen im Bereich „Total Component Support“ finden immer mehr Abnehmer.

Die EADS Sogerma Services entwirft und fertigt in ihrem Werk im französischen Rochefort auch Innenausstattungen für Flugzeugkabinen. Die Business Unit erweiterte ihr Verteidigungsgeschäft mit Leistungen für das Transportflugzeug C-130 dank ihrer Fähigkeiten auf den Gebieten strukturelle und Avionik-Modernisierung. Ein weiteres Beispiel ist das Modernisierungs- und Kampfwertsteigerungsprogramm „Blue Flash“ für 40 Mirage-Kampfflugzeuge.

Im Februar 2001 lieferte die EADS EFW den ersten umgerüsteten Airbus A310-300 aus. Im vergangenen Dezember folgten der Erstflug und die Zertifizierung der ersten A300-600. Damit besitzt EADS EFW die Fähigkeit, alle Airbus-Großraum-Typen in vollwertige Frachtflugzeuge umzubauen. Sie bietet heute für sämtliche A300- und A310-Modelle den Umbau zu Frachtversionen mit OEM-Lösungen an.

Defence and Civil Systems

2001 war ein Jahr der Integration, Umstrukturierung und strategischen Neuausrichtung. Der Markt stellte uns vor ernste Herausforderungen, aber wir haben auch bedeutende Erfolge erzielt, die das Wachstum und die Rentabilität unserer Geschäfte für die nächsten Jahre auf ein solides Fundament stellen.



- **Gründung der MBDA – des weltweit zweitgrößten Lenkflugkörperherstellers**
- **Stärkung der Business Unit Systems and Defence Electronics über Partnerschaften und Verträge, z. B. bei unbemannten Flugzeugen**
- **Gründung der Business Unit EADS Services, die insbesondere Outsourcing-Dienstleistungen für Regierungen anbietet**
- **Stärkung des Geschäftes Sichere Telekommunikationstechnik durch Übernahme von Cogent, dem führenden britischen Anbieter von Verschlüsselungssystemen**

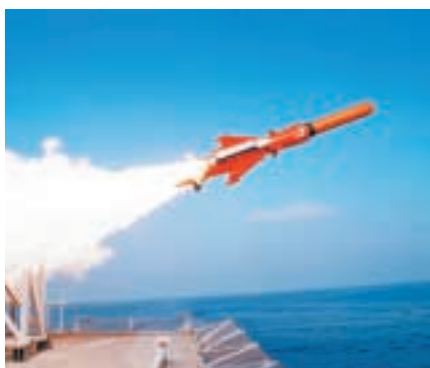
Mit unserem einzigartigen Portfolio in den Bereichen Nachrichtenwesen, Überwachung, Gefechtsführungssysteme, sichere Fernmeldenetze, Lenkflugkörpersysteme und Dienstleistungen sind wir hervorragend positioniert, um den neuen Anforderungen der Sicherheits- und Verteidigungsmärkte nach dem 11. September zu entsprechen. Die Division Defence and Civil Systems (DCS) verzeichnete 2001 einen Umsatz von €3,3 Milliarden, ein Zuwachs von 15% gegenüber dem Jahr 2000 (€2,9 Milliarden). Dieses Wachstum geht vor allem auf neue Aktivitäten im Telekommunikationssektor zurück. Mit einem Auftragseingang von €3,1 Milliarden im Jahr 2001 sichert unser Auftragsbestand heute die Produktionsauslastung für mehr als drei Jahre.

Kundenbedürfnisse bestimmen unsere Geschäftsstruktur

Wir haben die Division Defence and Civil Systems in vier Geschäftsfelder unterteilt, um unsere Kostenstruktur vor dem erwarteten Produktionsstart von Großserienprogrammen zu optimieren. Diese umfassen u. a. Luft-Boden- und seegestützte Lenkflugkörper sowie elektronische Systeme für den Eurofighter. Unsere vier länderübergreifenden Geschäftsfelder sind:

- Lenkflugkörpersysteme – die neu gegründete MBDA und die EADS LFK verfügen über das weltweit umfassendste Angebot an taktischen Lenkflugkörpern
- Systems and Defence Electronics (S & DE) – mit einem Angebot an Überwachungs- und Aufklärungssystemen, Gefechtsführungssystemen, Radartechnik, Avionik und Produkten für die elektronische Kampfführung
- EADS Telecom – liefert modernste Kommunikationstechnik für Verteidigungs- und Sicherheitsanwendungen
- EADS Services – Testlösungen, Unterstützung und technische Betreuung für Streitkräfte und staatliche Einrichtungen; übernimmt auf Wunsch auch deren Betrieb.

Lenkflugkörper Milas



Dank dieser klaren Ausrichtung am Kunden konnten wir bereits länderübergreifende Synergien erzeugen und wesentlich dazu beitragen, die Beschaffungspraxis europäischer Staaten zu harmonisieren.

| DEFENCE AND CIVIL SYSTEMS | | | |
|---------------------------|--------------|--------|--------------|
| in Millionen Euro | 2001 | 2000** | Veränderung |
| UMSATZ | 3.345 | 2.909 | +15 % |
| EBIT* | (79) | (110) | – |
| AUFTRAGSEINGANG | 3.081 | 3.857 | –20 % |
| AUFTRAGSBESTAND | 9.094 | 9.722 | –6 % |

* vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten
** proforma



Thomas Enders
Executive Vice President
Leiter der Division Defence and Civil Systems
Mitglied des Executive Committee der EADS

€ **3,3** Mrd.
Umsatz

€ **9,1** Mrd.
Auftragsbestand

Durch die neue Struktur werden wir voraussichtlich auch transatlantische Programme in enger Verbindung mit dem NATO-Verteidigungsprogramm „Defence Capability Initiative“ entwickeln und unsere Marktpräsenz somit erweitern. Und sie wird uns helfen, im Jahr 2002 und darüber hinaus unsere Rentabilitätsziele zu erreichen.

Auf unseren wichtigsten Märkten gut positioniert

Die Integration und Neuausrichtung unserer Aktivitäten hat unsere Wettbewerbsposition verbessert. Wir sind heute nicht nur ein echter Global Player im Bereich Lenkflugkörpersysteme, wir sind auch der drittgrößte Anbieter von Verteidigungssystemen und -elektronik in Europa. Wir haben unsere Stellung als eines der führenden Unternehmen im Bereich sichere Telekommunikation für militärische und zivile Anwendungen ausgebaut. Unsere Business Unit EADS Services hat die nötigen Ressourcen geschaffen, um die wachsende Nachfrage unserer Regierungskunden nach militärischen Outsourcing-Leistungen bedienen zu können.

Die EADS hat von Anfang an erkannt, wie wichtig divisionsübergreifende Synergien sind, um neue Geschäftsmöglichkeiten im Verteidigungs- und Sicherheitsbereich zu schaffen. Dies gilt insbesondere für die steigenden Ansprüche von Kunden, die komplette Systemlösungen suchen. Wir haben Initiativen zur weltweiten und divisionsübergreifenden Abstimmung und Integration der Strategien für den Verteidigungs- und Sicherheitsmarkt gestartet. Seit dem 11. September konzentrieren sich diese Initiativen vornehmlich auf Fragen der nationalen Sicherheit (inklusive der Abwehr ballistischer Flugkörper), der Sicherheit in der zivilen Luftfahrt (in Kooperation mit Airbus) und auf spezielle Missionsflugzeuge für Informations- und Überwachungsaufgaben – alles Gebiete, auf denen der Division DCS eine Schlüsselrolle zukommt.

Lenkflugkörpersysteme

Einen Meilenstein bildete im vergangenen Dezember die Fusion von Matra BAe Dynamics, Aerospaciale Matra Missiles und dem Lenkflugkörpergeschäft von Alenia Marconi Systems zum größten europäischen Hersteller taktischer Lenkflugkörpersysteme und dem zweitgrößten weltweit: der MBDA.

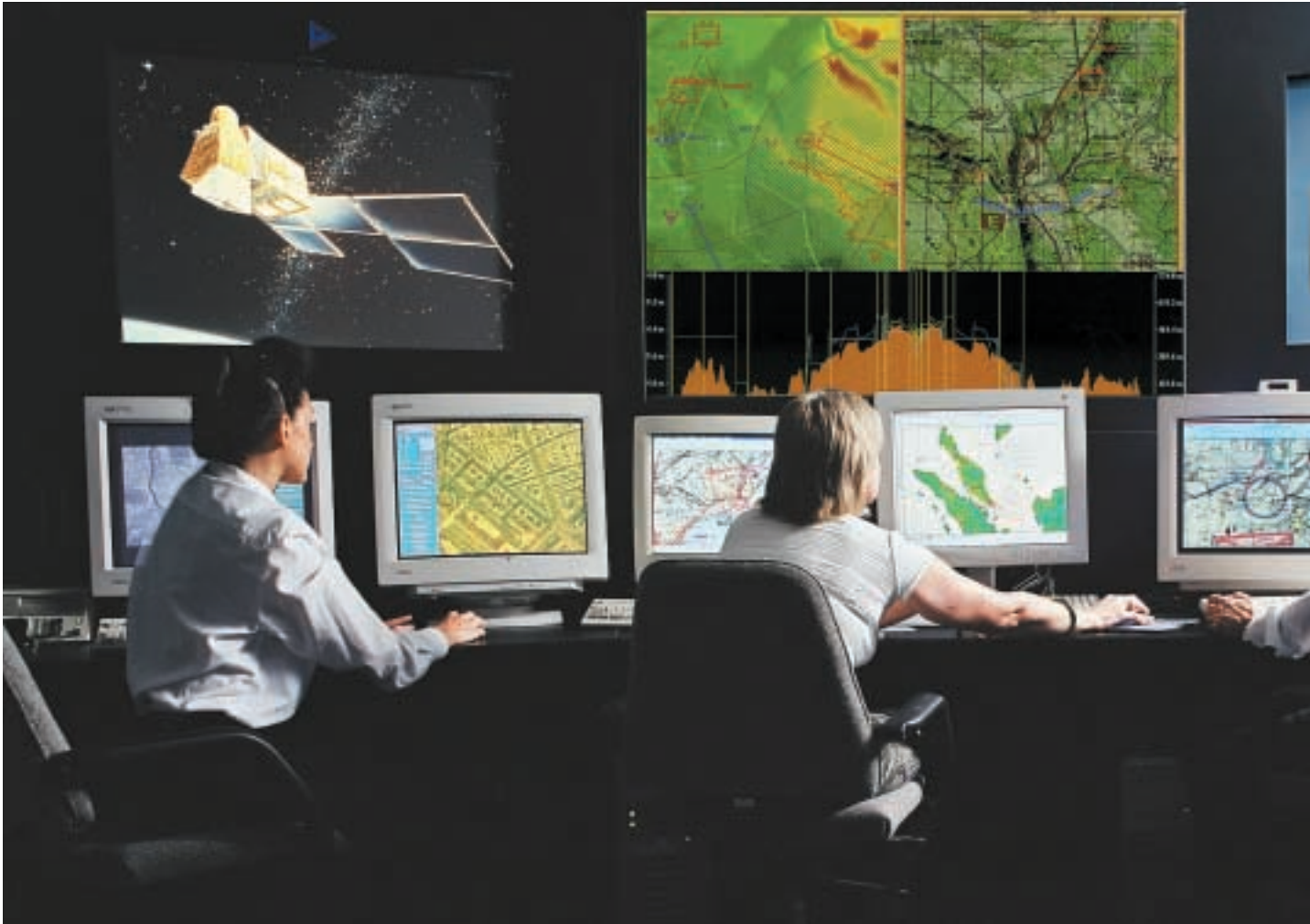
Durch die MBDA führen wir ein höchst wettbewerbsfähiges Produktportfolio, das auch entscheidende Subsysteme wie Sprengköpfe, Zielsuchköpfe, Antriebe, Annäherungszünder und Steuerungssysteme umfasst. Die MBDA startete im vergangenen Dezember mit einem Jahresumsatz von annähernd €2 Milliarden, einem Auftragsbestand von rund €12 Milliarden, Kunden in 70 Ländern und 10.000 Beschäftigten an zwölf Hauptstandorten in Großbritannien, Frankreich, Italien und den USA. Darüber hinaus ist die MBDA in strategischen Allianzen mit der Lenkflugkörperindustrie in Deutschland verbunden – darunter die EADS LFK, ein Gemeinschaftsunternehmen von EADS und MBDA – ebenso wie in Spanien, wo sie gemeinsam mit Indra, Izar und der EADS CASA an dem neu gegründeten Lenkflugkörperhersteller Inmize beteiligt ist.

Digitales Funknetz Rubis



Defence and Civil Systems

Fortsetzung



Systems and Defence Electronics

Diese im Juni 2001 neu strukturierte Business Unit (S&DE) ist heute in vier Bereichen tätig: luftgestützte Systeme; Nachrichten-, Überwachungs- und Aufklärungssysteme (ISR); Gefechtsführungs-, Kommunikations- und Nachrichtensysteme (C3I) sowie see- und bodengestützte Systeme. Zusätzlich sichert der Bereich Business Development and International die Wettbewerbsposition von S&DE auf den Märkten der Welt.

S&DE hat heute die erforderliche Größe für ein rentables Wachstum auf internationaler Ebene. Die Business Unit ist inzwischen einer der wichtigsten europäischen Anbieter von unbemannten Luftfahrzeugen aller Art, von leichten taktischen Drohnen bis zu strategischen Drohnen mit hoher Reichweite, und arbeitet mit Northrop Grumman am Gemeinschaftsprojekt EuroHawk.

Weitere Aufträge an S&DE im Jahr 2001 umfassten zentrale Sensor- und Kampfführungssysteme für die K130-Korvetten der Bundesmarine, den elektronischen Selbstschutz des Eurofighters (Auftragswert: €700 Millionen) und das Projekt Sostar X zur Entwicklung eines Radars mit synthetischer Apertur für den Bedarf der NATO an luftgestützter Bodenaufklärung. Die Beauftragung von S&DE als Systemintegrator für das finnische Programm Squadron 2000 bestätigte ihre Stellung auf dem Wachstumsmarkt für seegestützte Kampfführungssysteme.



Großes Bild: Von der Information zur Entscheidung

Links oben: AS30 Laser

Links unten: Multimode-Radar TRS-3D

Rechts oben: Eurofighter mit Lenkflugkörper Meteor



Telekommunikation

Die Business Unit EADS Telecom wurde im März 2001 gegründet und umfasst alle unsere Aktivitäten auf den Gebieten zivile und militärische Telekommunikation. Aus der Partnerschaft zwischen der EADS und Nortel Networks im Bereich sichere Telekommunikation entstand die EADS Defence and Security Networks (EDSN), an der die EADS mit 59% und Nortel mit 41% beteiligt sind. Erweitert wurde die Business Unit EADS Telecom außerdem mit dem Erwerb der britischen Cogent Defence Systems und der Übertragung des Firmengeschäftes von Matra Nortel Communications, Dasa Com Networks, der US-amerikanischen Intecom sowie der französischen Unternehmen Matranet und Sycomore.

Im Bereich öffentliche Sicherheit konnten wir uns in Frankreich, Spanien und Mexiko umfangreiche Aufträge für die Tetrapol-Technik sichern. Auf dem Verteidigungsmarkt erhielten wir einen Auftrag des britischen Verteidigungsministeriums über die Lieferung von Fernmeldetechnik im Wert von über € 120 Millionen („Cormoran“-Vertrag). Das digitale Funknetz Rubis für die französische Gendarmerie deckt mittlerweile alle 97 Départements ab. Rubis ist das größte professionelle digitale Funknetz der Welt und basiert auf der Tetrapol-Technik, die für 59 Netze in 28 Ländern genutzt wird

Zu den Erfolgen der EADS Telecom zählte auch der Auftrag, gemeinsam mit ihrem US-Partner SAIC das Kampfübungszentrum der US Army auszustatten und die Entscheidung der französischen Universität Rennes für das Kommunikationssystem Succession/6500: Hierdurch werden wir das weltweit größte IP(Internet Protokoll)-basierte Telefonie-Netzwerk aufbauen.

Services

Die Business Unit EADS Services wurde im Januar 2001 gegründet, um den weltweiten Wachstumsmarkt für Dienstleistungen wie den Betrieb und die Unterstützung von Infrastrukturen sowie Produktunterstützung und -schulungen zu bedienen – Tätigkeiten, die staatliche Stellen zunehmend auslagern. Unsere Aktivitäten konzentrieren sich hierbei auf die Bereiche Testautomatik, Systemtechnik, Engineering-Lösungen sowie militärische und sonstige Dienstleistungen.

Mit unseren Logistik-, Telekommunikations- und Schulungsdienstleistungen für die französischen, deutschen und spanischen Streitkräfte sind wir im Outsourcing-Geschäft gut positioniert.

Ausblick

Ein hoher Auftragsbestand von €9,1 Milliarden, die positiven Auswirkungen der Neuausrichtung und Effizienzsteigerung sowie die Tatsache, dass bei den wichtigsten Programmen nach Abschluss der Entwicklung nun die Produktionsphase begonnen hat, werden die Rentabilität 2002 und in den kommenden Jahren merklich steigern.

Space

Trotz der sehr schwierigen Marktsituation stellten die im Raumfahrtgeschäft tätigen Tochtergesellschaften der EADS weiterhin ihr technisches Können und ihre Wettbewerbsfähigkeit unter Beweis. Ihr breites Kundenspektrum reicht von Regierungen über europäische Weltraumorganisationen bis zu Unternehmen der Privatwirtschaft.



- **Ariane 4 stellt neuen Zuverlässigkeitsrekord auf**
- **ESA-Ministerialkonferenz genehmigt die dritte Phase des Programms Ariane 5**
- **Programm Skynet 4 erfolgreich abgeschlossen**
- **Das britische Verteidigungsministerium beschließt Anfang 2002 das Programm Skynet 5; Astrium erhält den Zuschlag für die Lieferung der Satelliten**

Die EADS ist heute der führende Hersteller von Raumfahrtssystemen in Europa und der drittgrößte weltweit.

Es zeugt von der hohen Kompetenz der Division Space, dass wir unseren Umsatz unter den derzeit schwierigen Marktbedingungen annähernd auf dem Wert von 2000 halten konnten. Der Auftragseingang lag 2001 mit € 1,3 Milliarden erwartungsgemäß unter dem Ausnahmewert von € 3 Milliarden im Jahr 2000, der einem außerordentlich hohen Auftragseingang im Bereich Telekommunikationssatelliten und der Entwicklung des ballistischen Flugkörpers M51 zu verdanken war. Dennoch sorgt unser Auftragsbestand per Ende 2001 für eine Auslastung der Division bis weit ins Jahr 2003.

Unsere Tochtergesellschaften Astrium (an der die EADS zu 75% und BAE Systems zu 25% beteiligt sind) und EADS Launch Vehicles (EADS-LV) sowie die Business Unit EADS CASA Espacio konstruieren, entwickeln und produzieren Satelliten, orbitale Infrastrukturen, Trägersysteme und ballistische Flugkörper.

Über unsere Beteiligungen an Arianespace, Starsem und Eurockot bieten wir Dienstleistungen für den Satellitentransport an, und über unsere Business Unit EADS Space Services und verschiedene Joint Ventures Dienstleistungen im Zusammenhang mit Telekommunikations- und Erdbeobachtungssatelliten. In den Bereichen Optronik und Raumfahrtausrüstung sind wir auf den Gebieten Erd- und Sternensensoren (durch die EADS Sodern) sowie Lasertechnologie (durch die EADS Cilas) aktiv.

Im Jahr 2001 haben wir Maßnahmen zur Effizienzsteigerung unserer Raumfahrtaktivitäten ergriffen, um trotz eines enormen Konkurrenzdruckes und industrieller Überkapazitäten unsere Rentabilität zu steigern.

Mit den gestarteten Aktionen wollen wir folgende Ziele erreichen:

- stärkere Orientierung an der Kundenzufriedenheit
- niedrigere Kosten durch weiter reichende Integration
- effizienteres Management dank rationalisierter Funktionsbereiche

Ariane 5



| SPACE | | | |
|------------------------|--------------|--------|-------------|
| in Millionen Euro | 2001 | 2000** | Veränderung |
| UMSATZ | 2.439 | 2.535 | -4% |
| EBIT* | (222) | 67 | - |
| AUFTRAGSEINGANG | 1.327 | 3.024 | -56% |
| AUFTRAGSBESTAND | 3.796 | 4.826 | -21% |

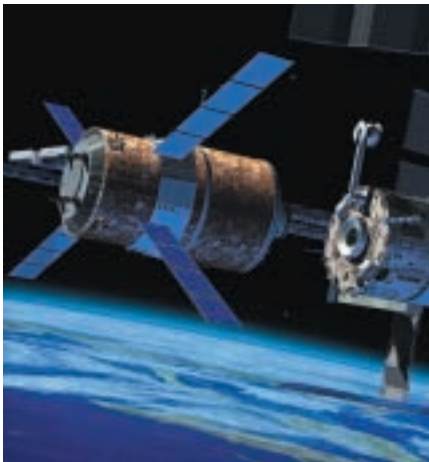
* vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten
** proforma



François Auque
Executive Vice President
Leiter der Division Space
Mitglied des Executive Committee der EADS

€ **2,4** Mrd.
Umsatz

€ **3,8** Mrd.
Auftragsbestand



Das unbemannte Versorgungsfahrzeug
ATV für die internationale Raumstation ISS

Ein entscheidendes Element zur Steigerung der Effizienz ist der Optimierungsplan für unsere Satellitenaktivitäten, der 2002 umgesetzt werden soll, und der auch die Zusammenarbeit zwischen Astrium und der EADS-LV bei Trägersystemen und orbitalen Infrastrukturen stärken wird. Die neue Ausrichtung soll dazu beitragen, daß Astriums Satellitengeschäft seine Ergebnisziele in den kommenden Jahren erreichen kann. Darüber hinaus wird die Neuorientierung zur angestrebten Kostensenkung bei der Trägerrakete Ariane 5 und damit zur Sicherung unserer Wettbewerbsfähigkeit und Rentabilität beitragen.

Ariane

Von den weltweit zwölf kommerziellen Raketenstarts im Jahr 2001 erfolgten acht mit Ariane-Trägerraketen – sechs mit der Ariane 4 und zwei mit der Ariane 5.

Beim zweiten Start der Ariane 5 im Juli 2001 trat an der Oberstufe ein Triebwerksproblem auf. Bei einer anschließenden detaillierten Untersuchung wurden die Ursachen des Problems identifiziert. Mit dem Start am 28. Februar 2002, mit dem der von Astrium gebaute riesige Erdbeobachtungssatellit Envisat ins All transportiert wurde, hat die Ariane wieder an die gewohnten Erfolge angeknüpft.

Im November 2001 bestätigte die Ministerkonferenz der Europäischen Weltraumorganisation ESA in Edinburgh ihre Zusage zur dritten Phase des Programms Ariane 5, mit dem die Trägerrakete Transporte von bis zu zwölf Tonnen Nutzlast in den geostationären Orbit vornehmen soll. Überdies wurden anlässlich der Edinburgher Konferenz angemessene Budgets für das ARTA-Programm (Ariane 5 Research and Technology Accompaniment) und die Finanzierung der Infrastruktur in Kourou, Französisch-Guayana, bewilligt. Diese Entscheidungen tragen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Ariane 5 bei. Mit diesem Ziel vor Augen haben wir begonnen, die Aktivitäten der EADS im Bereich Trägersysteme in ein einheitliches Unternehmen zu überführen, das bei Entwicklung und Produktion der Ariane als System-Hauptauftragnehmer fungieren wird.

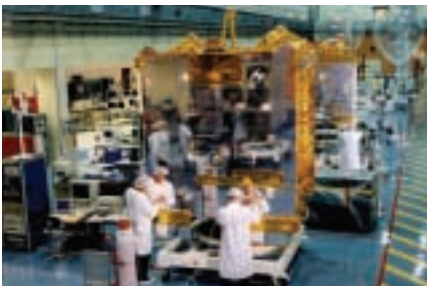
Die internationale Raumstation ISS

Die EADS nimmt zentrale Funktionen bei Entwicklung und Betrieb des ehrgeizigsten Raumfahrtprojektes der Welt wahr – der internationalen Raumstation ISS. Die EADS-LV ist der Hauptauftragnehmer für die Entwicklungsphase des unbemannten Versorgungsfahrzeuges ATV. Die Aufgaben des automatischen Transportsystems umfassen die regelmäßige Belieferung der ISS mit Treibstoff und Versorgungsgütern, Manöver zur Veränderung ihrer Flugbahn und die Entsorgung ihrer Abfälle. Astrium ist Haupt-Systemlieferant für den wichtigsten europäischen Beitrag, das bemannte Weltraumlabor Columbus für Forschungsaufgaben in der Schwerelosigkeit.

Sonstige Trägerdienste

Eurocot Launch Services, ein Joint Venture von Astrium (51 %) und der russischen Chrunitchew, wurde für den Transport zweier Mikrosatelliten ausgewählt: des kanadischen Weltraumteleskops MOST und des tschechischen Mimosa-Satelliten.

Space Fortsetzung



Hinsichtlich der bevorstehenden Entscheidung der ESA, Sojus-Trägerraketen von Kourou aus starten zu lassen, hat Starsem (ein Joint Venture der EADS mit Arianespace und russischen Partnern) der ESA alle notwendigen Informationen bereitgestellt.

Verteidigung

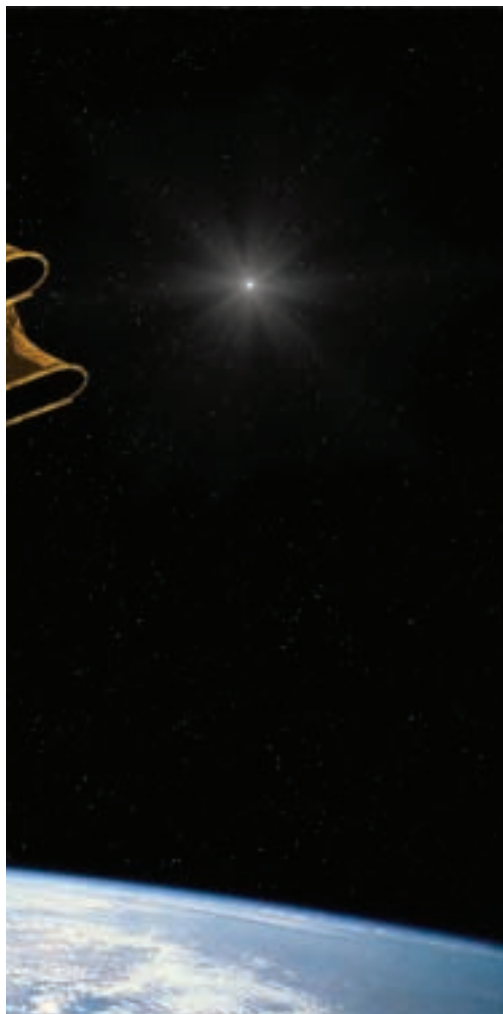
Das Entwicklungsprogramm für eine neue Generation U-Boot-gestützter Flugkörper vom Typ M51 ist gut vorangekommen, und ein Testabschuss des ballistischen Interkontinentalflugkörpers M4/M45 im April 2001 verlief erfolgreich.

Astrium und EADS-LV wurden von der NATO beauftragt, als Mitglieder eines transatlantischen Konsortiums eine Machbarkeitsstudie über die regionale Raketenabwehr (Theater Missile Defence) zu erstellen.

Skynet 4 und Skynet 5

Im Februar 2001 startete von Kourou aus der letzte Skynet-4-Satellit für Kommunikationszwecke des britischen Militärs. Nach einer Entscheidung des britischen Verteidigungsministeriums liefert Astrium als Auftragnehmer von Paradigm SPC (einem Gemeinschaftsunternehmen von EADS und BAE Systems) das Satellitensystem für die nächste Programmgeneration Skynet 5, deren Gesamtwert bei £ 2 Milliarden liegt.





Großes Bild: Spot 5

Links oben: Integration eines Telekommunikationssatelliten

Links unten: Helios II

Rechts oben: Oberstufe der Ariane 5



Telekommunikation

Astrium wurde von Eutelsat zum Bau des Kommunikationssatelliten W3A ausgewählt, der Mitte 2003 ins All starten soll. W3A wird ein Gebiet, das sich von 7° Ost über Europa und Afrika erstreckt, mit Telekommunikations- und Internetdiensten sowie Fernsehübertragungen versorgen.

Navigation

Anlässlich ihrer Ministerkonferenz in Edinburgh bewilligte die ESA das Galileo-Programm, ein von der Europäischen Kommission und der ESA gemeinsam vorgeschlagenes, weltumspannendes Satelliten-Navigationssystem im Gesamtwert von über €500 Millionen. Die EU-Verkehrsministerkonferenz erteilte dem Projekt im März 2002 endgültig grünes Licht. Mit seiner Beteiligung von 50% an Galileo Industries S. A. hat Astrium eine entscheidende Funktion für die Konstruktion und Entwicklung des Galileo-Systems, das laut Zeitplan im Jahr 2008 einsatzbereit sein soll.

Erdbeobachtung

Am 20. November 2001 diente erstmals ein Laserstrahl als Medium für die Signalübertragung bei einer Datenverbindung zwischen Satelliten. Das von Astrium als Hauptauftragnehmer entwickelte System Silex (Semiconductor-laser Inter-satellite Link Experiment) besteht aus zwei Terminals, eines an Bord des ESA-Telekommunikationssatelliten Artemis, das andere an Bord von Spot 4, einem Erdbeobachtungssatelliten des französischen Raumfahrt-Forschungszentrums CNES. Über die Laser-Datenverbindung können hochaufgelöste Videobilder in Echtzeit von Spot 4 über Artemis an das Bildverarbeitungszentrum übertragen werden.

Erste Wahl für die Wissenschaft

Eine prestigeträchtige Anerkennung seiner Kompetenz erfuhr Astrium mit dem Zuschlag der ESA für die Herstellung des Weltraumteleskops Herschel, des größten bildgebenden Siliziumkarbid-Weltrauminstrumentes überhaupt. Der Start ist für 2007 geplant.

Ausblick

2002 wird die Umstrukturierung der Division im Vordergrund stehen. Dadurch wollen wir die Zufriedenheit unserer Kunden steigern und unsere Kosten durch die Verschlingung von Funktionsbereichen und eine optimierte industrielle Organisation senken. Zwei Erfolge, die wir Anfang 2002 verzeichnen konnten, unterstützen diese Aufgabe: das Programm Skynet 5 und der geglückte Start des Envisat-Satelliten mit der Ariane 5, der nunmehr den ersten Einsatz der kryogenen Oberstufe im Sommer 2002 erlaubt.

EADS International

Unsere weltweite Marketing- und Vertriebsorganisation EADS International arbeitet heute als komplett integriertes, multinationales Team mit Erfolg an der Akquisition neuer Aufträge.



Unterzeichnung des NH90-Vertrages mit den skandinavischen Ländern.

EADS International: Partner für den Ausbau der weltweiten Geschäftsbeziehungen

Ein integrierter Ansatz

In enger Zusammenarbeit mit den Business Units erbringt die EADS International in speziellen Teams (Task Forces) Dienstleistungen für das Exportgeschäft: Kundenfinanzierungs-Modelle, Gegengeschäfte (Offset), Anbahnung von Industriekooperationen, Steuerung von Komplettangeboten und produktübergreifenden Projekten (Package Deals), länderspezifische Marktanalysen. Diese Dienste sind ein Schlüsselfaktor unseres Geschäftserfolges. Darüber hinaus wirkt die EADS International als Katalysator, der die Stärken und die Größe des Konzerns nutzt, um die Marketingaktivitäten der einzelnen Business Units zu unterstützen.

Mit Hilfe ihres weltumspannenden Netzes von Vertriebsbüros und ihrer international erfahrenen Experten hat die EADS International zusammen mit den Business Units einen konstruktiven Teamgeist geschaffen. Sie ist heute ein anerkannter Partner, dessen Task-Force-Ansatz zu konkreten Leistungen geführt hat.

Exportenerfolge 2001

Die EADS International erfüllte eine wichtige Funktion für die Marketing-Kampagnen, die zur Gesamtleistung der EADS im Jahr 2001 beitrugen. So unterstützte EADS International z. B. die Exporterfolge von Eurocopter durch die Mitwirkung an der Beschaffung der Hubschrauber NSHP/NH90 durch die skandinavischen Länder und am ersten Exportauftrag für den Tiger, von dem die australische Regierung 22 Maschinen erwarb.

Internationale Teams waren auch an weiteren Erfolgen des Unternehmens beteiligt, darunter Abschlüsse von Airbus in Australien, Katar und Taiwan sowie der Zuschlag der spanischen Hispasat für Astriums Telekommunikationssatelliten Amazonas.

Ebenso entscheidend war die Arbeit der EADS International für die Abschlüsse der EADS CASA in den Vereinigten Arabischen Emiraten, der EADS Sogerma Services in Venezuela und Taiwan sowie der Business Unit Systems and Defence Electronics in Estland, Singapur und Mexiko.

Neue Herausforderungen

Die EADS richtet ihre Strategie heute darauf aus, ihre zivilen und militärischen Aktivitäten ins Gleichgewicht zu bringen. Die EADS International besitzt die erforderliche Kompetenz, um wichtige aktuelle Programme zu unterstützen, wie Drohnen, C3I- und C4ISR-Systeme, die A330-MRTT und die A400M oder die Luftverteidigungssysteme VL Mica und Aster.

Weiterhin wird das Team dem Konzern bei strategischen Exportaktivitäten im zivilen Geschäft zur Seite stehen, z. B. für Telekommunikationssatelliten von Astrium oder Flugzeuge von ATR und Airbus.

Die EADS International ist somit ein Wegbereiter für die Bewältigung neuer Herausforderungen und hat entscheidenden Anteil am Erfolg der EADS auf den internationalen Märkten.



Der Airbus A380 in den Farben von Emirates Airlines: Die Airline gab 22 Maschinen in Auftrag und meldete zehn Kaufoptionen an.



Jean-Paul Gut
Executive Vice President
Leiter EADS International
Mitglied des Executive Committee der EADS



Die EADS CASA schloss mit Polen einen Kaufvertrag über acht C-295.



Australien unterzeichnete den Kaufvertrag über 22 Tiger-Hubschrauber.

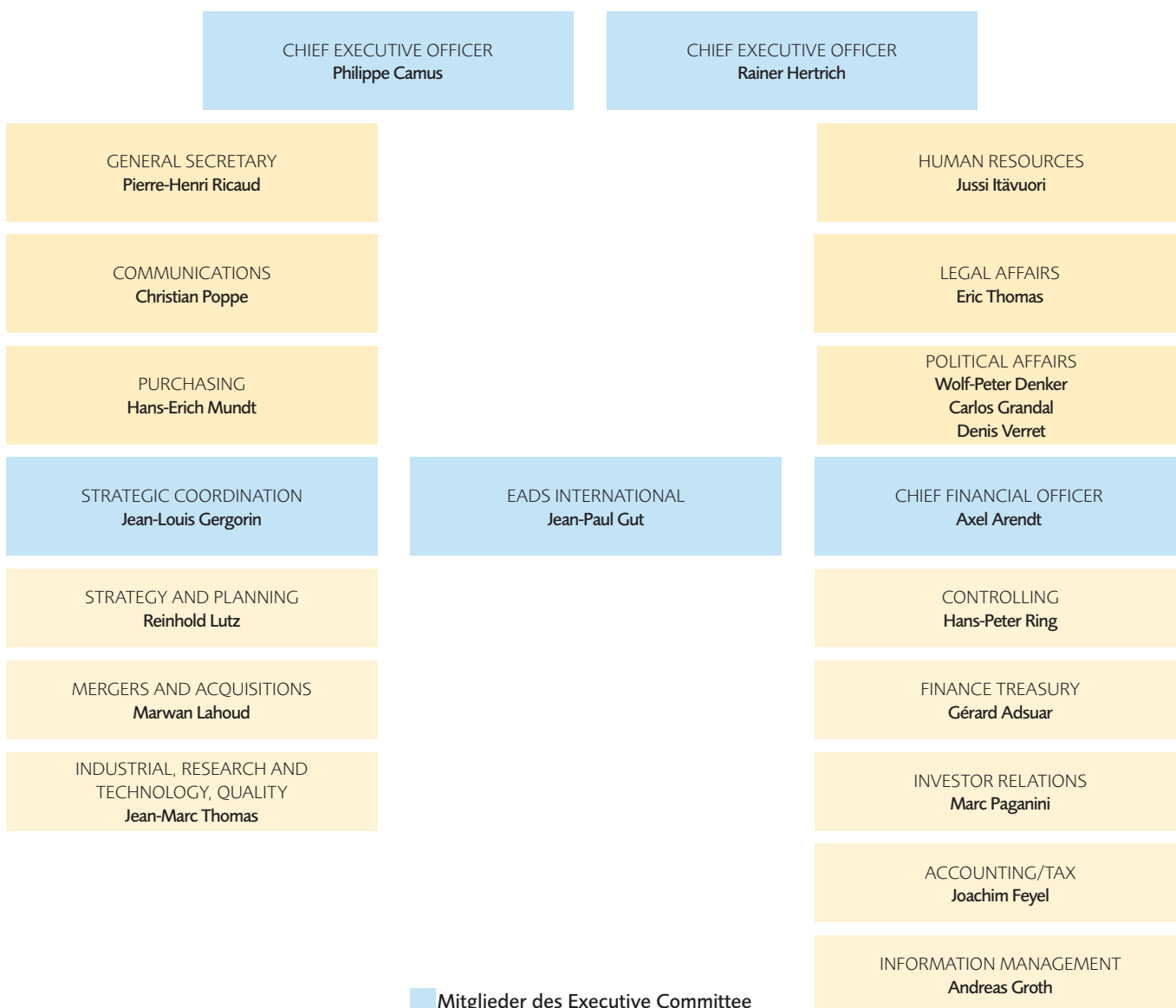
Repräsentanzen weltweit

Ägypten Australien Brasilien Chile
China Finnland Griechenland
Großbritannien Indien Indonesien
Italien Japan Kanada Korea Kroatien
Kuwait Malaysia Mexiko Polen
Portugal Russland Saudi-Arabien
Singapur Slowenien Spanien
Südafrika Taiwan Thailand
Tschechische Republik Türkei
Vereinigte Arabische Emirate

Struktur der EADS-Zentrale

Die EADS hat ihren Hauptsitz in Amsterdam und ihre zentralen Funktionen in Madrid, München und Paris.

Funktionsbereiche der Zentrale



Nach der Fusion im Jahr 2000 wurde die Funktion der EADS-Zentrale einer eingehenden Analyse unterzogen und ihre Rolle als die eines „strategischen Architekten“ definiert. Die Mitarbeiter der Zentrale sind zuständig für Finanzen, Mergers & Acquisitions, Strategie und Konzernent-

wicklung, die Koordinierung der Geschäftsprozesse und die Schaffung von Synergien sowie für Rechtsfragen, Personal und andere wichtige Konzernfunktionen.

Mit der Neuausrichtung der Zentrale wurde ihre Restrukturierung eingeleitet,

in deren Rahmen die Zahl der dort beschäftigten Mitarbeiter von über 1.000 im Jahr 2000 auf rund 540 im Jahr 2003 reduziert werden soll. Dies wird durch Vorruhestandsregelungen, Ausgliederung von Konzernfunktionen und Personaltransfers an EADS Business Units umgesetzt.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Beschäftigte zum Jahresende 2001

| | |
|--------------------------------|---------|
| EADS Gesamt | 102.967 |
| Airbus | 45.543 |
| Military Transport Aircraft | 3.573 |
| Aeronautics | 24.230 |
| Defence and Civil Systems | 17.650 |
| Space | 10.414 |
| Zentrale und Forschungszentren | 1.557 |

Unsere Mitarbeiter – ein Schlüssel zum Erfolg

Umfragen haben ergeben, dass die EADS bereits denselben guten Ruf genießt wie ihre Vorgängerunternehmen: Sie wird als einer der attraktivsten Arbeitgeber angesehen. So belegt die EADS bei Ingenieuren und Nachwuchs-Führungskräften einen Spitzenplatz unter den begehrtesten Arbeitgebern Europas.

Unternehmerisches Bewusstsein

Zur Förderung ihrer unternehmerischen Orientierung hatten die Mitarbeiter der EADS ein zweites Mal die Gelegenheit, Belegschaftsaktien zu erwerben. Das Programm hatte einen derart großen Zuspruch, dass das verfügbare Aktienkontingent überzeichnet wurde.

Heute existiert eine konzernweite Vergütungsstruktur für Top-Manager, die



Gemeinsame Arbeit bei der Triebwerk-wartung am Prüfstand.

individuelle Leistungen belohnt und an Gewinn und Wertsteigerung des Konzerns gekoppelt ist.

Internationale Aufstiegsmöglichkeiten

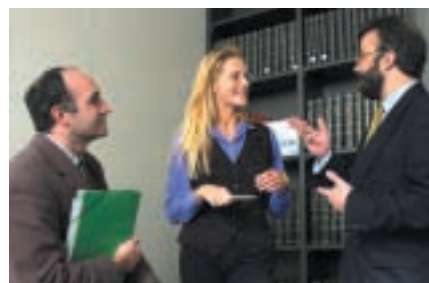
Die EADS hat ein konzernweites System zur Erkennung und Förderung zukünftiger Führungskräfte. Über einen internen Stellenmarkt können sich Mitarbeiter für vakante Positionen im In- und Ausland bewerben. Die Corporate Business Academy ist für die Weiterbildung leitender EADS-Angestellter verantwortlich und widmet sich darüber hinaus der Schaffung einer gemeinsamen Unternehmenskultur.

Die Vorteile einer flexiblen Arbeitsorganisation

Der 11. September stellte die EADS vor eine nie dagewesene Herausforderung. Dass wir schon zuvor großen Wert auf flexible Kapazitäten gelegt haben, zahlt sich heute aus und hat bislang Entlassungen und hohe Umstrukturierungskosten unnötig gemacht. Hierdurch bleiben uns für die erwartete konjunkturelle Erholung wertvolle Kompetenzen erhalten.

Europäischer Betriebsrat

Der europäische Betriebsrat übernahm 2001 erste Aufgaben. Zusätzlich zu den Vertretungsgremien für die Gesamtbelegschaft wurden auch für Teilbereiche



Eine interkulturelle Arbeitsatmosphäre sichert den Erfolg der EADS.

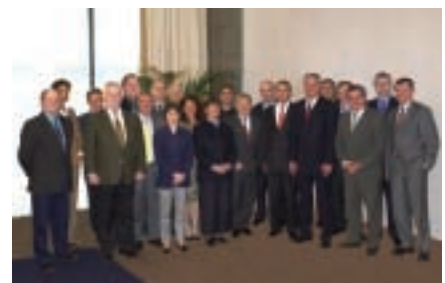


Jussi Itävuori
Group Vice President
Human Resources

des Konzerns internationale Ausschüsse gebildet, die eine gemeinsame Plattform für Diskussionen über anstehende Herausforderungen und die Zukunftspläne des Unternehmens bieten – in der Regel beides Themen internationaler Natur.

Beschäftigte nach Ländern

| | |
|----------------------|-------|
| Frankreich | 40,4% |
| Deutschland | 37,3% |
| Großbritannien | 11,4% |
| Spanien | 7,7% |
| Nord- und Südamerika | 2,1% |
| Restliche Welt | 1,1% |



Der europäische Betriebsrat der EADS

Verantwortung und Soziales Engagement

Die EADS hat Normen definiert für das ethisch vorbildliche Verhalten des Unternehmens in seinen Beziehungen nach innen und außen und überwacht ihre Einhaltung. Der Ethikkodex und die Insider-Regeln legen die allgemeinen Richtlinien für das Verhalten gegenüber internen wie externen Partnern und Gruppen fest.



Die EADS ist ein attraktiver industrieller Arbeitgeber: Mitarbeiter-Werbung bei der Luftfahrtmesse in Le Bourget.

Umwelt

Wir stehen zu unserer Verantwortung für die Umwelt. Aus diesem Grunde haben wir zum einen eine konzernweite Richtlinie zu Fragen der Gesundheit, Sicherheit und Umwelt in Kraft gesetzt, um zu gewährleisten, dass wir die gesetzlichen Bestimmungen der Länder erfüllen, in denen die EADS tätig ist. Zum anderen investieren wir in geeignete Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen, um solchen Vorschriften noch zuverlässiger entsprechen zu können bzw. sie zu übertreffen. Wir unterstützen aktiv die Beteiligung von Mitarbeitern an der Entwicklung von neuen Produkten und Technologien, die dazu beitragen, die natürlichen Ressourcen zu erhalten, Wiederverwendbarkeit zu fördern und die Umwelt soweit als möglich zu schonen.

Kundenrechte und internationaler Handel

Das Vertrauen unserer Kunden in unseren Konzern zu rechtfertigen und auszubauen, ist eines unserer vorrangigen Ziele. Gelingen kann dies nur, wenn wir die Rechte unserer Kunden strengstens respektieren.

Da wir unsere Produkte und Dienstleistungen auch an Regierungen und staatliche Organisationen liefern, beachten wir die jeweiligen Beschaffungsvorschriften und -verfahren jedes dieser Staaten. Nationale oder internationale Ausfuhr- und Zollbestimmungen regeln, wo, wann und wie

der Verkauf von Produkten, Technik und Dienstleistungen bzw. der Austausch von Informationen stattfinden darf. Daher verlangen wir von allen unseren Mitarbeitern und Business Units, diesen Vorschriften uneingeschränkt Folge zu leisten.

Achtung der Mitarbeiter

Wir garantieren allen unseren Mitarbeitern den Respekt ihrer menschlichen Würde, ihrer Privatsphäre, ihrer Sicherheitsansprüche und Rechte. Das gilt für alle Mitarbeiter ohne Rücksicht auf Alter, Behinderung, Herkunft, Geschlecht, Religion oder Gesinnung. Die Beachtung derselben hohen Wertmaßstäbe erwarten wir auch von unseren Zulieferern und Geschäftspartnern.

Rechte und Erwartungen unserer Aktionäre

Im Verhältnis zu unseren Aktionären wahren wir deren Interessen und stellen ihnen relevante, korrekte und aktuelle Informationen zur Verfügung. Als eine Gesellschaft niederländischen Rechts, die an Börsen in Deutschland, Frankreich und Spanien notiert ist, handeln wir nach den jeweiligen Gesetzen und Vorschriften dieser Länder.

Interessenkonflikte

Wir pflegen keine Vorzugs- oder Sonderbeziehungen zu Geschäftspartnern oder Zulieferern, die nicht unter wirtschaftlichen oder technischen Gesichtspunkten

Rechts: Musik und Kunst – bei der EADS zu Hause.

Ganz rechts: Offene Türen bei der EADS Military Aircraft in Manching bei München. Zum Familientag kamen 50.000 Besucher.



Verlässlichkeit **Transparenz** Verantwortung **Engagement**



Astrion-Ingenieure bei der Arbeit am neuen europäischen Wettersatelliten Metop.

objektiv gerechtfertigt sind. Die Beziehungen zwischen unseren Mitarbeitern und Geschäftspartnern müssen absolut transparent sein, insbesondere in Bezug auf Kontakte und Beziehungen in Einkauf und Vertrieb. Die Annahme von Geschenken und die Gewährung von Vorteilen sind strikt reguliert: Sie unterliegen der Meldepflicht und bedürfen der Zustimmung des Managements.

Handel mit EADS-Aktien

Wir ermutigen unsere Mitarbeiter zum Erwerb von EADS-Aktien. Es steht den Mitarbeitern frei, mit Aktien des Konzerns zu handeln, sofern diese Transaktionen die jeweils geltenden Rechtsvorschriften und die Bestimmungen der EADS Regeln für Insiderhandel erfüllen.

Einige EADS-Mitarbeiter haben aufgrund ihrer beruflichen Aufgaben Zugang zu privilegierten Informationen. Gemäß den einschlägigen Verboten nationaler Gesetzgebungen und Börsenaufsichtsorganen ist es diesen Mitarbeitern untersagt, solche Informationen an Dritte weiterzugeben. Ferner dürfen sie weder direkt noch indirekt mit EADS-Aktien handeln, außer

zu bestimmten Zeiten und vorbehaltlich der Zustimmung durch den Chief Financial Officer, der für die Einhaltung dieser Vorschriften zuständig ist. Für alle Empfänger vertraulicher Informationen gilt eine gesetzliche Schweigepflicht, deren Missachtung eine Straftat darstellt.

Gesellschaftliches Engagement

Die EADS als eines der größten Unternehmen in Europa ist sich ihrer Verpflichtungen gegenüber dem jeweiligen kulturellen, sozialen und Bildungsumfeld der Länder bewusst, in denen sie vertreten ist. Wir unterstützen eine aktive und verantwortungsvolle Beteiligung an lokalen Veranstaltungen und Bildungseinrichtungen, um die Zusammenarbeit und Entwicklung vor Ort zu fördern – vorausgesetzt, dass dadurch die Grundsätze der EADS und die Pflichten ihrer Mitarbeiter nicht beeinträchtigt werden. Auch nach Katastrophen hilft die EADS: Für die Opfer der Terroranschläge vom 11. September und ihre Familien hat der Konzern bedeutende Beträge gespendet, ebenso für die Opfer der Explosion am 21. September in Toulouse.



Der Hydroptère gleitet auf Wassertragflügeln – eine revolutionäre Bootskonstruktion, gesponsert von der EADS

Unternehmensführung und -kontrolle

Die EADS ist eine Gesellschaft niederländischen Rechts und wird durch eine Satzung geregelt. Sie besitzt ein einstufiges Leitungssystem mit einem Board of Directors, der aus leitenden (Mitglieder des Executive Committee) und nicht leitenden Mitgliedern zusammengesetzt ist. Der Board of Directors ist neben der Hauptversammlung das höchste beschlussfassende Organ des Unternehmens.



Der Board of Directors trägt die Verantwortung für die Belange des Konzerns. Er stellt sicher, dass der Konzern im Einklang mit geltendem Recht und anerkannten Grundsätzen der Unternehmensführung geleitet wird, mit dem Ziel einer größtmöglichen Steigerung des Unternehmenswerts (Shareholder Value). Auf die Wahrung der guten Beziehungen zu Kunden und Mitarbeitern wird hierbei geachtet.

Der Board of Directors besteht aus elf Mitgliedern, die von der Hauptversammlung ernannt und abberufen werden. Als Mitglieder des Board of Directors werden zu gleichen Teilen Vertreter der DaimlerChrysler AG und der SOGEADE¹ sowie ein Vertreter der SEPI² bestellt. Hinzu kommen zwei unabhängige Directors, die weder mit DaimlerChrysler, SOGEPA oder Lagardère noch mit dem französischen Staat in Verbindung stehen. Einer dieser Directors wird von DaimlerChrysler, der andere von SOGEADE benannt.

Der Board of Directors hat aus den Reihen seiner Mitglieder die beiden für das Management der EADS verantwortlichen

Chief Executive Officers (CEOs) ernannt sowie den beiden Chairmen die Aufgabe übertragen, für eine reibungslose Arbeit des Board of Directors zu sorgen und die Chief Executive Officers bei strategischen Verhandlungen auf höchster Ebene mit externen Partnern zu unterstützen.

Zusätzlich zu den geltenden Bestimmungen des niederländischen Rechts hat sich der Board of Directors eine Geschäftsordnung gegeben, um die Befolgung der Grundsätze einer modernen Unternehmensführung sicherzustellen. Insbesondere hat der Board of Directors aus den Reihen seiner Mitglieder zwei ständige Ausschüsse gebildet:

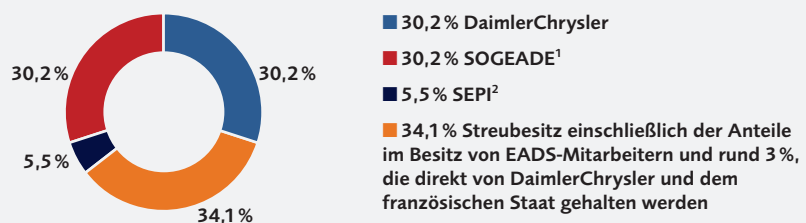
- Das Audit Committee (Bilanzausschuss) gibt dem Board of Directors Empfehlungen über die Bestellung der Abschlussprüfer und die Bestätigung der Jahres- und Zwischenabschlüsse ab und überwacht die Angemessenheit der internen Kontrollen, Bilanzierungsgrundsätze und Finanzberichterstattung der EADS. Das Audit Committee tagt mindestens zwei Mal pro Jahr. Seinen Vorsitz führen Manfred Bischoff und Jean-Luc

Lagardère; weitere Mitglieder des Ausschusses sind Eckhard Cordes und Louis Gallois.

- Das Personnel Committee (Personalausschuss) gibt dem Board of Directors Empfehlungen zur Besetzung des Executive Committee sowie zu Vergütungskonzepten und Langzeit-Vergütungsplänen. Ferner entscheidet dieses über die Dienstverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten von Mitgliedern des Board of Directors und des Executive Committee. Das Personnel Committee tagt mindestens zwei Mal pro Jahr. Seinen Vorsitz führen Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère. Weitere Mitglieder des Ausschusses sind Philippe Camus, Eckhard Cordes, Louis Gallois und Rainer Hertrich.

Die in den Sitzungen des Board of Directors behandelten Themen betreffen in erster Linie Fragen der EADS-Konzernstrategie, bedeutende Investitionsprojekte, Ergebnisentwicklung und -prognosen sowie weitere wichtige Geschäftsangelegenheiten der EADS.

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2001



¹ Lagardère SCA zusammen mit französischen Finanzinstituten und der SOGEPA (französische Staatsholding)

² Holdinggesellschaft des spanischen Staates

Mitglieder des Board of Directors

Manfred Bischoff

Vorstandsmitglied der
DaimlerChrysler AG
Chairman des Board of Directors
der EADS

Jean-Luc Lagardère

Geschäftsführender und
persönlich haftender Gesellschafter
der Lagardère SCA
Chairman des Board of Directors
der EADS

Philippe Camus

Chief Executive Officer der EADS

Rainer Hertrich

Chief Executive Officer der EADS

Axel Arendt

Chief Financial Officer der EADS

Eckhard Cordes

Vorstandsmitglied der
DaimlerChrysler AG

Pedro Ferreras

Rechtsanwalt
Vertreter der SEPI

Noël Forgeard

Präsident und Chief Executive
Officer von Airbus

Jean-René Fourtou

Vice President der Aventis SA

Louis Gallois

Präsident der SNCF

Michael Rogowski

Aufsichtsratsvorsitzender der
J. M. Voith AG
Präsident des Bundesverbandes
der Deutschen Industrie

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

Geprüfter Konzernabschluss 2001 und ungeprüfter Proforma-Konzernabschluss 2000

EINLEITUNG

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

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

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

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZIERUNG

ÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS UND ANTEILE IN FREMDBESITZ

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

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

Gründung der MBDA: Am 18. Dezember 2001 gründeten die EADS, BAE Systems und Finmeccanica die MBDA, die die Geschäftsaktivitäten von Matra BAe Dynamics (MBD) und AMM und die Lenkflugkörperaktivitäten von Alenia Marconi Systems (AMS) vereinigt. Die EADS und BAE Systems halten jeweils eine Beteiligung von 37,5% an der MBDA und Finmeccanica die verbleibenden 25%. Aus den Aktionärsverträgen im Zusammenhang mit der MBDA-Gruppe ergibt sich, dass die EADS und BAE Systems gemeinsam über die MBDA Holdings bestimmte Kontrollrechte über die MBDA ausüben, einschließlich das Recht, den Vorstandsvorsitzenden, den Geschäftsführer und den Finanzdirektor der MBDA zu ernennen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2001 berücksichtigt die Konsolidierung von MBD zu 50% und Aerospatale Matra Missiles (AMM) zu 100% bis zur Gründung der MBDA am 18. Dezember. Wie in der Konzernbilanz 2001 ausgewiesen konsolidiert die EADS seit dem 18. Dezember die MBDA proportional zu 50% in der Division Defence and Civil Systems, was ihrer Kontrolle über das Unternehmen entspricht. Der Anteil von Finmeccanica wird als ein Anteil in Fremdbesitz von 12,5% dargestellt.

EDSN: Die EADS und Nortel Networks schlossen im Jahr 2001 die Neuorganisation Ihrer Aktivitäten im Bereich militärische Telekommunikation innerhalb der EADS Defence & Security Networks (EDSN) ab. Insbesondere (i) brachten die EADS und Nortel Networks am 1. Mai die IP(Internet Protokoll)-Vermittlungsaktivitäten ihres Joint Venture Matra Nortel Communications (MNC) in die EDSN ein;

(ii) erwarb EDSN am 30. September eine Beteiligung in Höhe von 19,9% an Matra Nortel Communications Deutschland (MNCD), die einen Vertriebskanal für IP-Vermittlungsaktivitäten betreibt; (iii) brachte die EADS am 30. November VEKN, ihr Geschäft für taktische Kommunikationsnetze, in die EDSN ein und (iv) veräußerte Nortel Networks am 1. Dezember Cogent Defence Systems an die EDSN. Im Ergebnis ging die Minderheitsbeteiligung von Nortel Networks an der EDSN von 45% auf 40,9% zurück, während die EADS die EDSN voll in ihrer Division Defence and Civil Systems konsolidiert.

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

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

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

EINMALIGE BUCHTECHNISCHE GEWINNE

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

MARKTWERTANPASSUNGEN

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

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

WERTMINDERUNG VON VERMÖGENSWERTEN

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

Im Jahr 2001 führte die EADS Werthaltigkeitstests für den Goodwill von Geschäftsaktivitäten in den Divisions Airbus, Space und Defence and Civil Systems durch. In der Division Defence and Civil Systems wertete die EADS aufgrund einer nachweislich restriktiven Regierungspolitik bei Verteidigungsausgaben den Goodwill von MS&I, einem Unternehmen, das im Bereich Verteidigungselektronik tätig ist, um €240 Mio. und von LFK um €170 Mio. ab. Schlechtere Aussichten für CAD/CAM-Software-Dienstleistungen auf dem Markt führten zu einer Abwertung des Goodwill von Matra Datavision um €170 Mio. In der Division Space führten der nachweisliche Rückgang auf dem Markt für kommerzielle Telekommunikation und die langfristigen Überkapazitäten im Satellitengeschäft, die substantielle Kostenreduzierungen und Rationalisierungsmaßnahmen erforderten, zu einer Abwertung des Goodwill von Astrium um €210 Mio. Ein Werthaltigkeitstest für Airbus infolge der Ereignisse des 11. September und der darauffolgenden Entwicklung bestätigte den Wert des Goodwill von Airbus.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

Fortsetzung

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

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

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

VERKAUFSFINANZIERUNGSPOLITIK

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

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

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

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

RESTRUKTURIERUNGS- UND ANDERE KOSTEN

Insgesamt wurden im Jahr 2001 Restrukturierungsaufwendungen von €221 Mio. ausgewiesen. Eingeschlossen sind hierin neue Rückstellungen und innerhalb des Jahres entstandene Aufwendungen für (i) den Abbau von Mitarbeitern in Großbritannien und Vorruhestandsregelungen bei Airbus in Frankreich im Rahmen von Anpassungsmaßnahmen nach dem 11. September (€96 Mio.); (ii) den Abbau von Mitarbeitern und Vorruhestandsregelungen bei Celerg, LFK, AMM und EADS Telecom, sowie die Schließung eines Standorts der Business Unit Services der Division Defence and Civil Systems (€34 Mio.); und (iii) den Abbau von Mitarbeitern bei EADS Launch Vehicles in der Division Space (€91 Mio.).

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

ERTRAGSLAGE

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

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

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

| in € Mio. | 2001 | 2000 proforma |
|--|----------|---------------|
| Umsatzerlöse | 30.798 | 24.208 |
| Umsatzkosten | (25.235) | (20.072) |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | 5.563 | 4.136 |
| Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen | (2.561) | (2.510) |
| Forschungs- und Entwicklungskosten | (2.046) | (1.339) |
| Sonstige betriebliche Erträge | 3.024 | 342 |
| Goodwill-Abschreibung und Wertminderungsaufwendungen | (1.466) | (429) |
| Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragssteuern und Anteilen von Fremden | 2.514 | 200 |
| Finanzergebnis | (513) | (1.315) |
| Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden | 2.001 | (1.115) |
| Ertragsteuern | (646) | 220 |
| Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis | 17 | (14) |
| Konzernergebnis | 1.372 | (909) |

VERWENDUNG DES EBIT UND DES KONZERNERGEBNISSES VOR GOODWILL-ABSCHREIBUNGEN UND AUSSERORDENTLICHEN POSTEN

Die EADS verwendet das EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten und das Konzernergebnis vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für ihre wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bzw. Einmaleffekte bezieht sich auf Einmalerträge bzw. -aufwendungen wie z. B. die Abschreibung von Marktwertanpassungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss zur EADS, den Airbus-Unternehmenszusammenschluss und die Gründung der MBDA, und Verluste aus Wertminderungen. Die „außerordentlichen Posten“ im Zusammenhang mit dem Konzernergebnis verstehen sich nach Berücksichtigung der entsprechenden Steuern und Abgaben und schließen eine außerordentliche Wertberichtigung für latente Steuern ein.

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

| in € Mio. | 2001 | 2000 proforma |
|---|---------|---------------|
| Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern | 2.514 | 200 |
| Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus, MBDA | (2.794) | – |
| Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen | 1.466 | 429 |
| Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen) | 260 | 176 |
| Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen) | 315 | – |
| Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte) | 275 | 483 |
| Beteiligungsergebnis | (342) | 111 |
| EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten | 1.694 | 1.399 |

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

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

Bevor die Konsolidierungsmethode bezüglich MNC und NNG von der Equity- in die Kostenmethode geändert wurde, war der Wert dieser Beteiligungen in der Bilanz der EADS mit einem gesamten Goodwill von €516 Mio. enthalten. Aufgrund der schlechten Lage der Telekommunikationsbranche wurden für diese Geschäftsbetriebe Werthaltigkeitstests durchgeführt, die einen außerordentlichen Wertverlust von insgesamt €315 Mio. für MNC und NNG ergaben, was weniger ist, als der für diese Geschäftsbetriebe in der Eröffnungsbilanz für das Jahr 2001 ausgewiesene Goodwill. Infolgedessen wird zum Zweck der Ausweisung von außerordentlichen Posten dieser Wertverlust wie eine Goodwill-Minderung behandelt; der Gesamtverlust von €315 Mio. wird in der Gewinn- und Verlustrechnung bei den Erträgen aus Beteiligungen erfasst und nicht in den ausgewiesenen Goodwill-Abschreibungen berücksichtigt.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

Fortsetzung

UMSATZERLÖSE UND EBIT NACH DIVISIONS – SEGMENTINFORMATIONEN

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Umsatzerlöse des EADS-Konzerns in den letzten zwei Jahren nach Divisions, sowie den Ausgaben für Investitionen (einschließlich geleaster Vermögenswerte), für Forschung und Entwicklung (F & E) und das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten.

| in € Mio. | 31. Dezember 2001 | | | | 31. Dezember 2000 Proforma | | | |
|--|-------------------|---------------|-------|----------------------|----------------------------|---------------|-------|----------------------|
| | Umsatz | Investitionen | F & E | EBIT* ⁽¹⁾ | Umsatz | Investitionen | F & E | EBIT* ⁽¹⁾ |
| Airbus | 20.549 | 1.433 | 1.630 | 1.655 | 14.856 | 657 | 920 | 1.412 |
| Military Transport Aircraft | 547 | 63 | 53 | 1 | 316 | 55 | 59 | (63) |
| Aeronautics | 5.065 | 281 | 132 | 308 | 4.704 | 307 | 128 | 296 |
| Space | 2.439 | 99 | 60 | (222) | 2.535 | 145 | 61 | 67 |
| Defence and Civil Systems | 3.345 | 159 | 173 | (79) | 2.909 | 117 | 161 | (110) |
| Zwischensumme | 31.945 | 2.035 | 2.048 | 1.663 | 25.320 | 1.281 | 1.329 | 1.602 |
| Zentrale und Eliminierungen ⁽²⁾ | (1.147) | 161 | (2) | 31 | (1.112) | 70 | 10 | (203) |
| EADS | 30.798 | 2.196 | 2.046 | 1.694 | 24.208 | 1.351 | 1.339 | 1.399 |

(1) „EBIT*“ bezieht sich auf das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten. Der Posten „Zentrale und Eliminierungen“ umfasst die Einnahmen aus der Beteiligung an Dassault Aviation.

(2) Dazu gehören insbesondere Anpassungen und Eliminierungen von konzerninternen Transaktionen und Erträge aus der Vermietung von Büroräumen.

AIRBUS

Der Umsatz der Division Airbus stieg von € 14.856 Mio. im Jahr 2000 um 38,3% auf € 20.549 Mio. im Jahr 2001, vor allem aufgrund des Airbus-Unternehmenszusammenschlusses, aber auch infolge der Zunahme von Flugzeugauslieferungen von 311 im Jahr 2000 auf 325 im Jahr 2001. Wie im Jahr 2000 erfolgte der größte Teil dieser Zunahme bei den relativ kostengünstigeren „Single-Aisle“-Flugzeugen A319/A320/A321. Airbus lieferte im Jahr 2001 257 Flugzeuge dieser Typen, gegenüber 241 im Jahr 2000. Der starke Dollarkurs gegenüber dem Euro hatte nur einen leicht positiven Einfluss auf die Entwicklung der Einnahmen zwischen 2000 und 2001.

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

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

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

MILITARY TRANSPORT AIRCRAFT

Der Umsatz der Division MTA stieg vor allem aufgrund der Zunahme der Verkäufe im Rahmen des C-295-Vertrags mit der spanischen Luftwaffe und des CN-235-Vertrags mit der Türkei von € 316 Mio. im Jahr 2000 um 73,1% auf € 547 Mio. im Jahr 2001.

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

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

Das EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten verbesserte sich auf € 1 Mio. nach einem Verlust von € -63 Mio. im Jahr 2000, was besonders auf einen günstigeren Produktmix und eine Zunahme der Auslieferungen zurückzuführen ist.

AERONAUTICS

Der Umsatz der Division Aeronautics stieg in erster Linie aufgrund des erhöhten Umsatzes bei Eurocopter und anderen Projekten für Militärflugzeuge, darunter die Serienproduktion des Eurofighter, sowie in geringerem Maße durch das Wartungsgeschäft von € 4.704 Mio. im Jahr 2000 um 7,7% auf € 5.065 Mio. im Jahr 2001.

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

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

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

DEFENCE AND CIVIL SYSTEMS

Der Umsatz der Division Defence and Civil Systems stieg vor allem aufgrund des größeren Konsolidierungskreises im Tätigkeitsbereich Telekommunikation von € 2.909 Mio. im Jahr 2000 um 15,0% auf € 3.345 Mio. im Jahr 2001.

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

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

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

SPACE

Der Umsatz der Division Space ging besonders aufgrund der geringeren Anzahl ausgelieferter Trägerraketen Ariane 5 und Ariane 4 von € 2.535 Mio. im Jahr 2000 um 3,8% auf € 2.439 Mio. im Jahr 2001 zurück.

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

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

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

ERTRAGSLAGE DER EADS: GESCHÄFTSJAHR 2001 IM VERGLEICH ZU 2000 (PROFORMA)

UMSATZERLÖSE

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

Der Anstieg des Dollar gegenüber dem Euro im Verlauf des Jahres 2001 hatte eine leicht positive Wirkung auf die Umsatzerlöse des Jahres 2001.

UMSATZKOSTEN

Die Umsatzkosten der EADS stiegen von € 20.072 Mio. im Jahr 2000 um 25,7% auf € 25.235 Mio. im Jahr 2001. Dieser Anstieg ist zum größten Teil auf die Auswirkungen des Airbus-Unternehmenszusammenschlusses zurückzuführen. Wichtige Faktoren für den Anstieg der Umsatzkosten waren darüber hinaus die Kosten im Zusammenhang mit den zahlreicheren Auslieferungen von Airbus-Flugzeugen sowie Kosten für die Restrukturierung in den Divisions Defence and Civil Systems und Space.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

Fortsetzung

VERTRIEBSKOSTEN, ALLGEMEINE VERWALTUNGSKOSTEN UND SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen der EADS stiegen vor allem wegen der Auswirkungen des Airbus-Unternehmenszusammenschlusses einschließlich höherer Verwaltungskosten im Zusammenhang mit dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss von € 2.510 Mio. im Jahr 2000 um 2,0% auf € 2.561 Mio. im Jahr 2001. Dieser Anstieg wurde durch niedrigere Ausgaben als im Jahr 2000 ausgeglichen, da in diesem Jahr ein Veräußerungsverlust und höhere Zuführungen zu den Rückstellungen ausgewiesen wurden.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

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

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

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

ABSCHREIBUNG VON GOODWILL UND VERLUSTEN AUS WERTMINDERUNGEN

Die Abschreibungen von Goodwill und Verluste aus Wertminderungen stiegen von € 429 Mio. im Jahr 2000 auf € 1.466 Mio. im Jahr 2001, was vor allem auf (i) Wertminderungen des Goodwill in den Divisions Defence and Civil Systems (€ 580 Mio.) und Space (€ 210 Mio.) sowie (ii) die jährliche Abschreibung des Goodwill von Airbus UK (€ 200 Mio.) zurückzuführen war. Siehe „Erläuterungen zur Bilanzierung – Wertminderung von Vermögenswerten“.

FINANZERGEBNIS

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

ERTRAGSTEUERN

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

KONZERNERGEBNIS

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

CASH FLOW UND LIQUIDITÄT

Die folgende Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kapitalflussrechnungen der EADS für die jeweils am 31. Dezember endenden Geschäftsjahre 2001 und 2000 dar.

| in € Mio. | 2001 | 2000 proforma |
|--|---------|---------------|
| Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit | 2.656 | 3.159 |
| Davon Veränderungen im Working Capital | 2 | 1.460 |
| Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ⁽¹⁾ | (1.882) | (1.628) |
| Free Cash Flow | 774 | 1.531 |
| Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit | (677) | 1.635 |
| Davon Kapitalerhöhung | 21 | 1.540 |
| Einfluss von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel | 14 | 6 |
| Erhöhung (Verminderung) der liquiden Mittel | 111 | 3.172 |

(1) Ohne eine Anlage in Wertpapiere mit mittlerer Laufzeit in Höhe von € 390 Mio. im Jahr 2001.

Der aus der Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Cash Flow in Höhe von € 2.656 Mio. ist hauptsächlich auf eine verbesserte operative Leistung im Zusammenhang mit dem erhöhten Verkauf von Flugzeugen durch Airbus erzeugt worden, während der Beitrag des Working Capital zur Liquidität neutral war, da das erhöhte Produktionsvolumen erhöhte Vorräte erforderlich machte und weniger Vorauszahlungen für neue Airbus-Aufträge geleistet wurden.

Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von € -1.882 Mio. ergab sich in erster Linie aus dem weiterhin hohen Umfang der mit technischen Anlagen und Maschinen verbundenen Investitionsausgaben und dem Erwerb von Cogent, Tesat Spacecom und einer Erhöhung der Beteiligung an der Dornier GmbH. Diese Ausgaben wurden teilweise durch die Veräußerung eines Teils der Vermögenswerte aus der Verkaufsfinanzierung von Airbus ausgeglichen.

Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von € -677 Mio. ergab sich aufgrund der Dividendenzahlungen für das Jahr 2000 in Höhe von € 404 Mio.

INVESTITIONSAUSGABEN

Die im Jahr 2001 entstandenen Investitionsausgaben wurden durch Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit und aus der Cash-Position in der Eröffnungsbilanz des Jahres gedeckt. Diese Investitionsausgaben dienten vor allem den verschiedenen Flugzeugentwicklungsprogrammen.

Die Investitionsausgaben stiegen von insgesamt € 1.351 Mio. im Jahr 2000 auf € 2.196 Mio. im Jahr 2001. Die Investitionsausgaben von Airbus erhöhten sich von € 657 Mio. im Jahr 2000 auf € 1.433 Mio. im Jahr 2001, was die Auswirkungen des Airbus-Unternehmenszusammenschlusses, eine Zunahme der geleasten Flugzeuge und erste Investitionen für das A380-Programm widerspiegelt. Die Investitionsausgaben für den Rest der EADS, einschließlich der Zentrale, blieben im Vergleich zu 2000 weitestgehend unverändert.

Für den Zeitraum von 2002 bis 2004 wird angenommen, dass die Zunahme der Investitionsausgaben der EADS zum größten Teil auf das Airbus-Geschäft entfallen werden, wie etwa die Einrichtung und Erweiterung von Produktionsstätten für Airbus-Flugzeuge. Insbesondere das Entwicklungsprojekt für das Großraumflugzeug A380 wird erhebliche Investitionen erfordern. Die EADS erwartet, dass weitere Investitionsausgaben im Zusammenhang mit der Verkaufsfinanzierung von Verkehrsflugzeugen im Rahmen von Operating Lease-Verträgen aufgrund der erhöhten Nachfrage nach einer derartigen Finanzierung durch die Kunden anfallen werden.

MITTELHERKUNFT/-VERWENDUNG UND SONSTIGE FINANZIERUNG

MITTEL AUS DER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Im Allgemeinen finanziert die EADS ihre Fertigungs- und Produktentwicklungsprogramme, besonders die Entwicklung neuer Verkehrsflugzeuge, über eine Kombination aus durch die Geschäftstätigkeit generierten Mitteln, Vorauszahlungen von Kunden, Partnerschaften mit Zulieferern zur Risikoteilung und rückzahlungspflichtigen Startinvestitionen. Die militärischen Aktivitäten der EADS profitieren daneben von staatlich finanzierten Forschungs- und Entwicklungsverträgen.

CASH-POOLING UND CASH-MANAGEMENT

Eine der wichtigsten Errungenschaften des Integrationsprozesses der EADS im Jahr 2001 war die Einführung eines Cash-Pooling-Systems, das es dem Management ermöglicht, sich umgehend einen zuverlässigen Überblick über die Cash-Position aller Tochtergesellschaften des Konzerns zu verschaffen. Dieses System ermöglicht es dem Management, die Mittel innerhalb des Konzerns entsprechend dem sich kurzfristig ergebenden Bedarf optimal zur Verfügung zu stellen. Derzeit wird bei der EADS versuchsweise ein Cash-Management-Verfahren eingeführt, das dem Management einen monatlich aktualisierten Überblick über die Generierung und den Bedarf von liquiden Mitteln bei den einzelnen Tochtergesellschaften innerhalb der nächsten zwölf Monate geben soll.

Als Reaktion auf die Ereignisse vom 11. September 2001 und die nachfolgenden Entwicklungen setzte das Management den einzelnen Tochtergesellschaften spezifische Ziele, damit sie ihre Liquidität bewahren.

FINANZIERUNG

Im Juli 2000 führte die EADS eine Kapitalerhöhung durch, deren Mittelzufluss erheblich zur Verbesserung der Netto Position der Gesellschaft bezüglich liquider Mittel beigetragen hat. Die EADS verfügt weiterhin über einen hohen Zahlungsmittelbestand und plant derzeit nicht, ihren Fremdkapitalanteil zu erhöhen oder neue Emissionen auf den Finanzmärkten zu begeben. Der Konzern untersucht jedoch den Zugang zu zusätzlichen Finanzierungsquellen, zu denen eine Bereitstellungskreditlinie, ein Commercial Paper-Programm und/oder ein Schuldverschreibungsprogramm auf mittelfristiger Basis zählen. Das Management ist der Ansicht, dass die Platzierung derartiger Finanzierungsinstrumente das Ansehen der EADS auf den Kapitalmärkten verbessern wird.

RATINGS

Die EADS wird von Moody's derzeit mit A3 mit unverändertem Ausblick und von Standard and Poor's mit A/negativ/A-1 geratet.

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Jahre 2001 und 2000

| in € Mio. | Anmerkung | 2001 | 2000 proforma |
|--|-----------|--------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 5, 23 | 30.798 | 24.208 |
| Umsatzkosten | 6 | (25.235) | (20.072) |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | | 5.563 | 4.136 |
| Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen | 6 | (2.561) | (2.510) |
| Forschungs- und Entwicklungskosten | | (2.046) | (1.339) |
| Sonstige betriebliche Erträge | 7 | 3.024 | 342 |
| Goodwill-Abschreibung und Wertminderungsaufwendungen | 10 | (1.466) | (429) |
| Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden | | 2.514 | 200 |
| Finanzergebnis | 8 | (513) | (1.315) |
| Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden | | 2.001 | (1.115) |
| Ertragsteuern | 9 | (646) | 220 |
| Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis | | 17 | (14) |
| Konzernergebnis | | 1.372 | (909) |

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung der EADS ist „EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten“. „Außerordentlich“ bezieht sich auf Aufwendungen und Erträge aus nicht wiederkehrenden Geschäftsvorfällen, wie z. B. Aufwendungen aus Abschreibungen der Stillen Reserven aus der Gründung der EADS, dem Zusammenschluss von Airbus zu einer einheitlichen Gesellschaft und der Gründung der MBDA sowie Abschreibungen aufgrund von Werthaltigkeitstests.

| in € Mio. | 2001 | 2000 proforma |
|--|---------|------------------|
| Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden | 2.514 | 200 |
| Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK, MBDA | (2.794) | – |
| Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen | 1.466 | 429 |
| Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen) | 260 | 176 |
| Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen) | 315 | – |
| Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte) | 275 | 483 |
| Beteiligungsergebnis | (342) | 111 |
| EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten | 1.694 | 1.399 |

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2001 und 2000

| in € Mio. | Anmerkung | 2001 | 2000 |
|--|-----------|---------------|---------------|
| Aktiva | | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 10 | 10.588 | 8.165 |
| Sachanlagen | 10 | 10.050 | 8.120 |
| Finanzanlagen | 11 | 4.726 | 4.609 |
| Anlagevermögen | | 25.364 | 20.894 |
| Vorräte | 12 | 2.469 | 2.081 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 13 | 5.183 | 4.118 |
| Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 14 | 2.633 | 2.624 |
| Wertpapiere | 15 | 5.341 | 4.682 |
| Zahlungsmittel | | 2.692 | 3.240 |
| Umlaufvermögen | | 18.318 | 16.745 |
| Latente Steuern | 9 | 4.288 | 3.151 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | | 745 | 654 |
| Summe Aktiva | | 48.715 | 41.444 |
| Passiva | | | |
| Gezeichnetes Kapital | | 809 | 807 |
| Rücklagen | | 10.346 | 9.359 |
| Accumulated Other Comprehensive Income | | (1.278) | 84 |
| Eigenkapital | 16 | 9.877 | 10.250 |
| Anteile in Fremdbesitz | | 559 | 221 |
| Rückstellungen | 17 | 11.918 | 8.684 |
| Finanzverbindlichkeiten | 18 | 6.500 | 5.779 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 19 | 5.466 | 4.268 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 19 | 10.631 | 8.200 |
| Verbindlichkeiten | | 22.597 | 18.247 |
| Latente Steuern | 9 | 806 | 1.128 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | | 2.958 | 2.914 |
| Summe Passiva | | 48.715 | 41.444 |

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernabschluss

Fortsetzung

Konzern-Kapitalflussrechnung für die Jahre 2001 und 2000 proforma

in € Mio.

2001
2000
proforma

| | | |
|---|----------------|----------------|
| Konzernergebnis | 1.372 | (909) |
| Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis | (17) | 14 |
| Überleitungsposten vom Konzernergebnis zum Cash Flow aus Geschäftstätigkeit: | | |
| Abschreibungen auf das Anlagevermögen | 3.560 | 1.540 |
| Bewertungsänderungen | 493 | 483 |
| Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus/MBDA | (2.817) | 0 |
| Veränderung der latenten Steuern | 109 | (611) |
| Ergebnis aus dem Anlagevermögen | (71) | 30 |
| Veränderung der Rückstellungen | 47 | 1.259 |
| Ergebnisse der at equity bilanzierten Beteiligungen | (22) | (107) |
| Veränderung der übrigen Aktiva und Passiva: | 2 | 1.460 |
| – Vorräte, netto | (655) | (1.201) |
| – Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | (894) | 252 |
| – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 766 | 479 |
| – Sonstige Vermögensgegenstände und übrige Verbindlichkeiten | 785 | 1.930 |
| Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit | 2.656 | 3.159 |
| Investitionen: | | |
| – Erwerb von Sachanlagevermögen und Anstieg Vermietete Gegenstände | (2.196) | (1.351) |
| – Zahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen und Tochtergesellschaften | (1.096) | (600) |
| – Erlöse aus Abgang von Sachanlagevermögen und Rückgang Vermietete Gegenstände | 402 | 292 |
| – Erlöse aus Abgang von Finanzanlagevermögen und Tochtergesellschaften | 850 | 187 |
| – Veränderung von Forderungen aus Finance Lease | 138 | (118) |
| Erwerb von Wertpapieren | (390) | 0 |
| Veränderung liquider Mittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises | 20 | (38) |
| Cash Flow aus der Investitionstätigkeit | (2.272) | (1.628) |
| Veränderung der Finanzverbindlichkeiten | (465) | 83 |
| Einzahlung durch Minderheitsgesellschafter | 253 | 0 |
| Gezahlte Dividenden | (404) | (31) |
| Rückzahlungen an Minderheitsgesellschafter | (52) | 0 |
| Kapitalerhöhung | 21 | 1.540 |
| Sonstiges | (30) | 43 |
| Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit | (677) | 1.635 |
| Einfluss von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel | 14 | 6 |
| Veränderung der liquiden Mittel | (279) | 3.172 |
| Liquide Mittel | | |
| zum Jahresanfang | 7.760 | 4.750 |
| zum Jahresende | 7.481 | 7.760 |
| Zusätzliche Wertpapiere (mittelfristige Anlagen) | 552 | 162 |
| Bilanzwert der liquiden Mittel und Wertpapiere | 8.033 | 7.922 |
| Zusätzliche Informationen zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit: | | |
| Gezahlte Zinsen | (335) | (239) |
| Gezahlte Ertragsteuern | (520) | (206) |

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses. Die liquiden Mittel umfassen auch Wertpapiere.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für die Jahre 2001 und 2000 proforma

| in € Mio. | Anmerkung | Gezeichnetes Kapital | Rücklagen | Accumulated Other Comprehensive Income | Gesamt |
|--|-----------|-------------------------|---------------|---|---------------|
| Stand am 1. Januar 2000 proforma | | 715 | 8.578 | 84 | 9.377 |
| Kapitalerhöhung | | 80 | 1.366 | | 1.446 |
| Kapitalerhöhung ESOP (einschließlich Discount) | | 12 | 193 | | 205 |
| IPO Kosten | | | (56) | | (56) |
| Konzernergebnis | | | (909) | | (909) |
| Goodwill-Abschreibung erstes Halbjahr und Stille Reserven Dasa/Casa | | | 197 | | 197 |
| Sonstige Veränderungen | | | (10) | | (10) |
| Stand am 31. Dezember 2000 | | 807 | 9.359 | 84 | 10.250 |
| Erstmalige Anwendung IAS 39 | 22 | | | (337) | (337) |
| Eröffnungsbilanz 1. Januar 2001, angepaßt | | 807 | 9.359 | (253) | 9.913 |
| Kapitalerhöhung ESOP | 24 | 2 | 19 | | 21 |
| Konzernergebnis | 23 | | 1.372 | | 1.372 |
| Dividende | 16 | | (404) | | (404) |
| Other Comprehensive Income | | | | (1.025) | (1.025) |
| davon Veränderung Marktwerte von Wertpapieren | 22 | | | (10) | |
| davon Veränderung Marktwerte von Sicherungsinstrumenten | 22 | | | (878) | |
| davon aus Währungsumrechnung | | | | (137) | |
| Stand am 31. Dezember 2001 | | 809 | 10.346 | (1.278) | 9.877 |

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses

Konzernanhang

GRUNDLAGEN UND METHODEN

1. DAS UNTERNEHMEN

Die European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. („EADS“ oder der „Konzern“), eine niederländische Kapitalgesellschaft mit Sitz in Amsterdam, gehört zu den führenden Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen, Lenkflugkörpern, Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Der Konzern entstand im Juli 2000 durch die Zusammenführung der Aktivitäten von Aerospatiale Matra S. A. („ASM“), der Luft- und Raumfahrt- sowie der Verteidigungsaktivitäten der DaimlerChrysler AG („Dasa“), sowie von Construcciones Aeronauticas S.A. („Casa“).

Konsolidierungstechnisch wurde der Zusammenschluss von ASM, Dasa und Casa als ein Unternehmenszusammenschluss unter Anwendung der Erwerbsmethode behandelt, in dem ASM als Erwerber auftritt. Es wurden Anpassungen vorgenommen, um bestimmten identifizierbaren erworbenen Vermögensgegenständen und Schulden von Dasa und Casa den Überhang der Verkehrswerte über ihre Buchwerte in Höhe von €5.860 Mio. bzw. €1.095 Mio. zuzuordnen. Der Goodwill aus dem Kauf wird über die erwartete Nutzungsdauer von 20 Jahren abgeschrieben.

Der Konzernabschluss der EADS wurde in Übereinstimmung mit den Rechnungslegungsgrundsätzen des International Accounting Standards Board („IASB“) und den vom Standing Interpretations Committee des IASB herausgegebenen Interpretationen aufgestellt, mit der Ausnahme, dass Entwicklungskosten zum Zeitpunkt des Anfalls als Aufwand behandelt werden (vgl. Anmerkung 2). Der Jahresabschluss wurde durch den Board of Directors am 15. März 2002 zur Veröffentlichung freigegeben.

Bis zur Bildung der EADS wurde der Konzernabschluss der ASM in Übereinstimmung mit den französischen Rechnungslegungsgrundsätzen („French GAAP“) aufgestellt. In Zusammenhang mit dem Unternehmenszusammenschluss wurden die Konzernabschlüsse der ASM für 1999 und für den Zeitraum in 2000 vor dem Zusammenschluss von French GAAP auf IAS übergeleitet.

Der Konzern veröffentlicht Konzernabschlüsse für die Geschäftsjahre 2001 und, auf Proforma Basis, 2000. Da die EADS als Konzern im Geschäftsjahr 2000 nicht das ganze Jahr hindurch bestand, kann kein Konzernabschluss vorgelegt werden, der das gesamte Jahr umfasst. Der Konzern hat jedoch für den Zeitraum 1. Januar 2000 bis 31. Dezember 2000 einen Proforma-Abschluss erstellt. Dieser Proforma-Konzernabschluss der EADS ist ungeprüft und bildet den Konzern so ab, als ob er bereits zum 1. Januar 2000 bestanden hätte. Er zeigt den Geschäftsverlauf der EADS für das Jahr 2000. Die Airbus UK betreffende Transaktion und weitere Transaktionen des Jahres 2001 sind folglich in den Proforma-Zahlen 2000 nicht berücksichtigt.

2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Konsolidierung – Alle wesentlichen Tochterunternehmen unter der Kontrolle der EADS sind in den Konzernabschluss einbezogen. Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn EADS zwischen 20% und 50% der Anteile hält („assoziierte Unternehmen“). Wesentliche Joint Ventures werden quotal konsolidiert (vgl. Anmerkung 3). Übrige Beteiligungen sind als Available-for-Sale-Finanzinstrumente klassifiziert und sind zum Marktwert angesetzt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem auf das Mutterunternehmen entfallenden anteiligen Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt („Erwerbsmethode“). Eine Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital wird ganz oder teilweise den Vermögensgegenständen und Schulden des Tochterunternehmens zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Goodwill aktiviert und über die voraussichtliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert.

Währungsumrechnung – Transaktionen in Fremdwährung – Transaktionen in Fremdwährung werden zu dem Kurs in Euro umgerechnet, der am Tag der Transaktion gültig war. Monetäre Vermögensgegenstände und Schulden in Fremdwährung werden zum Wechselkurs am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Gewinne und Verluste aus Währungsumrechnungen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Nicht-monetäre Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung, die zu historischen Kosten angesetzt sind, werden mit dem Wechselkurs am Tag der Transaktion in Euro umgerechnet.

Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen – Die Vermögensgegenstände und Schulden ausländischer Tochterunternehmen, deren lokale Währung nicht der Euro ist, werden grundsätzlich mit dem Stichtagskurs umgerechnet, die Gewinn- und Verlustrechnungen hingegen mit Jahresdurchschnittskursen. Umrechnungsdifferenzen aus der Währungsumrechnung bei den Vermögens- und Schuldposten gegenüber der Umrechnung des Vorjahres werden ergebnisneutral in einer eigenen Position im Eigenkapital erfasst („Accumulated Other Comprehensive Income“).

Umsatzrealisierung – Umsätze werden nach dem Gefahrenübergang bzw. nach Leistungserbringung realisiert. Bei Auftragsfertigung werden die Umsätze nach der Percentage-of-Completion-Methode entsprechend dem Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine bzw. dem Leistungsfortschritt erfasst. Änderungen der Gewinnmargen werden im Ergebnis des laufenden Jahres berücksichtigt. Zu jedem Bilanzstichtag werden die bestehenden Verträge bezüglich möglicher Risiken überprüft, bei sich abzeichnenden Verlusten werden entsprechende Rückstellungen gebildet.

Leistungsabhängige Incentives werden in den geplanten Gewinnmargen berücksichtigt und werden erfasst, wenn die Erreichung der Leistungsanforderungen wahrscheinlich ist und verlässlich ermittelt werden kann. Vertragsstrafen werden dann erfolgswirksam berücksichtigt, wenn eine Inanspruchnahme wahrscheinlich erscheint.

Flugzeugverkäufe, die gegebene Wertgarantien beinhalten, werden als „Operating Lease“ bilanziert, wenn diese Verpflichtungen im Verhältnis zum Marktwert des betreffenden Flugzeugs als wesentlich betrachtet werden. Die Umsatzerlöse enthalten dann die Leasingerträge dieser „Operating Lease“ Geschäfte.

Umsatzerlöse aus Finanzierungsgeschäften beziehen sich grundsätzlich auf die Finanzierung von Verkehrsflugzeugen. Diese Umsatzerlöse beinhalten die Erträge aus Sales-type-Leases sowie Finanzerträge.

Produktbezogene Aufwendungen – Aufwendungen für Werbung und Absatzförderung sowie sonstige absatzbezogene Aufwendungen werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung – Aufwendungen für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam behandelt. Fremdfinanzierte Forschungs- und Entwicklungsverträge führen zu Umsatzerlösen.

Ertragsteuern – Aktive und passive latente Steuern spiegeln zukünftig entstehende Steuer mehr- oder -minderbelastungen wider, die sich aus temporären Bewertungsunterschieden zwischen den Buchwerten und den steuerlichen Werten sowie aufgrund steuerlicher Verlustvorträge und Steuervergünstigungen ergeben. Latente Steuern werden mit dem Ertragsteuersatz berechnet, der nach gegenwärtiger Rechtslage zu dem Zeitpunkt anzuwenden ist, zu dem sich die zeitlichen Differenzen voraussichtlich wieder ausgleichen. Zukünftige Steuersatzänderungen dürfen erst im Jahr der Gesetzesänderung berücksichtigt werden.

Latente Steuern werden im EADS-Konzernabschluss nur dann aktiviert, wenn der Eintritt der Entlastungseffekte wahrscheinlich ist.

Immaterielle Anlagewerte – Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und im allgemeinen linear über ihre Nutzungsdauer von 3 bis 10 Jahren abgeschrieben. Goodwill, der durch Anwendung der Erwerbsmethode entsteht, wird über einen Zeitraum von 5 bis 20 Jahren abgeschrieben.

Sachanlagen – Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Abschreibungen werden grundsätzlich linear vorgenommen. Die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Es wird von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen: 6 bis 50 Jahre für Gebäude, 6 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Kosten für Produktionsspezialwerkzeuge werden aktiviert und über 5 Jahre linear abgeschrieben. Für den Fall, dass Rückbauverpflichtungen von gemieteten Anlagen bestehen, werden Rückstellungen in Höhe der nicht durch Versicherungen abgedeckten Beträge gebildet.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien – Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden nach dem Anschaffungskostenmodell bewertet. Der Ansatz erfolgt zu Buchwerten, d. h. mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen.

Wertminderung von langfristigem Vermögen – Der Konzern überprüft langfristig genutztes Vermögen auf Wertminderung, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes dessen erzielbaren Betrag überschreiten könnte.

Leasing – Die EADS nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen. Die IAS enthalten Regeln, nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand dem Leasingnehmer (sog. „Finance Lease“) oder dem Leasinggeber (sog. „Operating Lease“) zuzurechnen ist.

Konzernanhang

Fortsetzung

Umlaufvermögen – Das Umlaufvermögen umfasst Vorräte, Forderungen, Wertpapiere und Zahlungsmittel einschließlich Beträgen, die nach einem Jahr fällig werden. In den folgenden Erläuterungen sind jeweils die Beträge mit einer Fälligkeit von über einem Jahr vermerkt.

Vorräte – Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und dem Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen neben Einzelkosten die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Fremdkapitalkosten aus der Finanzierung von Vorräten werden nicht aktiviert.

Wertpapiere – Wertpapiere werden mit Marktpreisen bewertet, sofern diese verfügbar sind. Unrealisierte Gewinne und Verluste dieser Wertpapiere werden abzüglich darauf entfallender latenter Ertragsteuern in einer eigenen Position im Eigenkapital („Accumulated Other Comprehensive Income“) ausgewiesen. Die sonstigen Wertpapiere werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet.

Zahlungsmittel – Die Zahlungsmittel bestehen aus Kassenbeständen, Bankguthaben, Schecks und kurzfristig liquidierbaren Festgeldern.

Finanzinstrumente – Die EADS nutzt derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken. Finanzinstrumente, die im Rahmen von Micro-Hedging dazu dienen, Risiken aus bestimmten Verpflichtungen abzusichern, werden als Bewertungseinheit mit dem Grundgeschäft bilanziert („Hedge-Accounting“). Die Kriterien des Konzerns für die Klassifizierung von derivativen Finanzinstrumenten als Sicherungsgeschäfte, die der Absicherung eines Grundgeschäfts dienen, beinhalten: (1) Die Effektivität des Sicherungsgeschäfts wird als hoch erachtet, d. h. durch eine gegenläufige Wertentwicklung zum Grundgeschäft wird ein Ausgleich der Cash Flows erreicht. (2) Die Effektivität des Sicherungsgeschäfts kann verlässlich bestimmt werden. (3) Zu Beginn der Sicherung ist eine ausreichende Dokumentation des Sicherungszusammenhangs vorhanden. Derivative Finanzinstrumente werden zum Anschaffungswert bilanziert und in der Folge zu Marktwerten bewertet. Gewinne und Verluste aus Termin- und Optionsgeschäften, mit denen zukünftige Zahlungsströme in Fremdwährung auf Basis des festen Auftragsbestands gesichert werden, werden in einer eigenen Position im Eigenkapital („Accumulated Other Comprehensive Income“) abzüglich darauf entfallender Einkommensteuer ausgewiesen und erst mit dem zugehörigen Grundgeschäft realisiert („deferral method“).

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente sowie die von der EADS zur Bestimmung der Marktwerte angewandten Methoden sind in Anmerkung 22 aufgeführt.

Bei Ablauf oder Beendigung eines Sicherungsgeschäfts, verbleiben alle zu diesem Zeitpunkt im „Accumulated Other Comprehensive Income“ ausgewiesenen Gewinne oder Verluste dort. Sie werden realisiert, sobald das zugehörige Grundgeschäft letztlich erfolgswirksam realisiert wird. Wird davon ausgegangen, dass das Grundgeschäft nicht mehr zustande kommt, werden die kumulierten Gewinne und Verluste, die im „Accumulated Other Comprehensive Income“ ausgewiesen wurden, sofort über das Finanzergebnis realisiert.

Finanzinstrumente, die von EADS bisher im Rahmen des sogenannten „Macro-Hedging“ verwendet wurden und nicht zum „Hedge-Accounting“ berechtigen, werden demzufolge als „held-for-trading“ Wertpapiere klassifiziert und zum Marktwert bewertet. Veränderungen im Marktwert werden im Finanzergebnis erfasst.

Im März 1999 verabschiedete das International Accounting Standards Committee den International Accounting Standard (IAS) 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“. Dieser Standard ist anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2001 beginnen. Nach der Einführung von IAS 39 werden alle derivativen Finanzinstrumente als Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten bilanziert. Der Eröffnungsbilanzwert des Eigenkapitals zum 1. Januar 2001 wurde angepasst. Die Vergleichszahlen der Vorjahre wurden nicht geändert. Nach diesem neuen Standard nutzt der Konzern Hedge-Accounting für bestimmte Devisensicherungsgeschäfte, die der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme aus Umsatzerlösen dienen. Ferner verwendet die EADS Hedge-Accounting zur Absicherung zukünftiger Zinszahlungen in Form von Zinsswaps, die für Cash Flow und Fair Value Hedges verwendet werden. Die Auswirkungen aus der Anwendung von IAS 39 auf den Jahresabschluss sind in Anmerkung 22 dargestellt.

Bis zum 31. Dezember 2000 wurden bestimmte Sicherungsinstrumente des Konzerns als Macro-Hedges bilanziert. Um dieselbe Behandlung wie für die bestehenden Micro-Hedges zu erreichen, konnte die EADS für die meisten dieser Instrumente dokumentieren, dass ein Sicherungszusammenhang zwischen jeder gesicherten Position und jedem Sicherungsinstrument vorliegt. Die Rückstellung, die für die Marktbewertung dieser Macro-Hedges zum 31. Dezember 2000 gebildet wurde, wird bis zum vertraglichen Ende der entsprechenden Finanzinstrumente fortgeschrieben.

Rückzahlbare Zuschüsse für Entwicklungskosten – Von europäischen Regierungen gewährte rückzahlbare Zuschüsse für Entwicklungskosten werden unter den „Übrigen Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

Rückstellungen – Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften – Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden berücksichtigt, sobald es wahrscheinlich ist, dass die geschätzten Gesamtkosten des Auftrags die gesamten Umsatzerlöse des Auftrags übersteigen. Solche Vorsorgen werden für den Teil des Auftrags, der bereits angearbeitet ist, als Wertberichtigung von den „Unfertigen Erzeugnissen“ abgesetzt, der übersteigende Teil wird als Rückstellung ausgewiesen.

Verluste werden aufgrund geplanter Ergebnisse bis zur Beendigung des Auftrags ermittelt und regelmäßig aktualisiert.

Rückstellungen für Garantien im Zusammenhang mit Flugzeugverkäufen – Kaufverträge für Flugzeuge können finanzielle Garantien für Leasingzahlungen, den Restwert von Flugzeugen, die Rückzahlung ausstehender Ausleihungen oder die Finanzierung des Verkaufs bestimmter Flugzeuge im Namen der Gruppe enthalten. Garantien können allein, gemeinsam (z. B. mit Triebwerksherstellern) oder bis zu einem vertraglich beschränkten Höchstbetrag abgegeben werden. Rückstellungen werden gebildet, um das zugrundeliegende Risiko für den Konzern aus den gegebenen Garantien abzubilden.

Pensionsverpflichtungen – Konzern-Mitarbeiter erhalten nach Eintritt in den Ruhestand Pensionszahlungen entsprechend den bestehenden Pensionsplänen bzw. Tarifverträgen. Deren Inhalt richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und Gepflogenheiten derjenigen Länder (v. a. Deutschland und Frankreich), in denen der Konzern tätig ist.

Dabei erfolgen in Frankreich die Pensionszahlungen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen auf Basis der gesamten Beschäftigungszeit und in Deutschland entsprechend dem Einkommen des Arbeitnehmers und den Jahren seiner Dienstzeit. Bestimmte Pensionspläne basieren auf dem im letzten Beschäftigungsjahr oder auf dem im Durchschnitt der letzten drei Jahre bezogenen Gehalt, wohingegen andere auf festen Plänen beruhen, die sowohl vom erreichten Gehaltsniveau als auch von der Position im Unternehmen abhängen.

Pensionsgutachten werden regelmäßig erstellt, um die Höhe der Pensionsverpflichtungen des Konzerns zu bestimmen. Diese beinhalten Annahmen bezüglich Gehaltsveränderungen, Pensionseintrittsalter und langfristiger Zinssätze und umfassen alle Auszahlungsverpflichtungen des Konzerns.

Die sich hieraus ergebende Verpflichtung wird in der Bilanz als Rückstellung ausgewiesen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden rätierlich über die verbleibende durchschnittliche Dienstzeit der Mitarbeiter verteilt.

Schätzungen – Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Erträgen und Aufwendungen während der Berichtsperiode beeinflussen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

3. KONSOLIDIERUNGSKREIS

Umfang des Konsolidierungskreises (31. Dezember 2001) – Der konsolidierte Jahresabschluss enthält zusätzlich zur EADS N. V.:

- 206 Gesellschaften, die voll konsolidiert sind
- 33 Gesellschaften, die quotale konsolidiert sind
- 17 Beteiligungen, die at equity konsolidiert sind

Die bedeutenden Tochtergesellschaften, assoziierten Unternehmen und Joint Ventures sind in der Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ aufgeführt.

4. WESENTLICHE EREIGNISSE DES GESCHÄFTSJAHRES

Formierung der EADS

Die EADS entstand am 10. Juli 2000. Der Zusammenschluss von ASM, Dasa und Casa wurde konsolidierungstechnisch als ein Unternehmenszusammenschluss unter Anwendung der Erwerbsmethode behandelt. Die Bilanzen von Dasa und Casa wurden folglich neu bewertet, um den Verkehrswert erworbener Vermögensgegenstände und Schulden widerzuspiegeln, während die Bilanz von ASM zu Buchwerten in der EADS enthalten ist.

Erstmalige Anwendung von IAS 39

Seit dem 1. Januar 2001 wird im EADS-Konzern der International Accounting Standard (IAS) 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ angewandt. Für den überwiegenden Teil der derivativen Finanzinstrumente, die hauptsächlich für die Absicherung fester Verpflichtungen verwendet werden, erfüllt die EADS die Kriterien für „Hedge-Accounting“. Als Folge davon stiegen die Rückstellungen von €1,9 Mrd. auf €3,7 Mrd. zum 31. Dezember 2001 an. Der Nettoeffekt wird als Verminderung des Konzerneigenkapitals in einer eigenen Position des Eigenkapitals („Accumulated Other Comprehensive Income“) abzüglich darauf entfallender latenter Steuern gezeigt.

Konzernanhang

Fortsetzung

Airbus UK Transaktion

Seit dem 1. Januar 2001 wird die neue integrierte Airbus-Gesellschaft (Airbus SAS) zu 100% bei der EADS konsolidiert, da die wirtschaftliche Kontrolle seit diesem Zeitpunkt gegeben ist. Der formale Vertragsabschluss ist am 11. Juli 2001 erfolgt. Die neu geschaffene Airbus-Gesellschaft wird nun zu 80% von der EADS und zu 20% von BAE Systems („BAES“) gehalten.

Die wesentlichen bilanziellen Auswirkungen dieser Transaktion sind folgende:

- Airbus UK und die 20%ige Beteiligung an der Airbus GIE wurden an die EADS übertragen. Im Austausch für die Einbringung von Airbus UK in die Airbus SAS zum Marktwert erhielt BAES 20% der Anteile an der Airbus SAS.
- Die wesentlichen finanziellen Auswirkungen dieser Transaktion beinhalten einen Goodwill von ca. € 4 Mrd., Marktwertanpassungen von ca. € 0,5 Mrd. und einen einmaligen buchtechnischen Gewinn von ca. € 2,5 Mrd.

Gründung der MBDA

Am 18. Dezember 2001 haben die EADS, BAES und Finmeccanica eine Vereinbarung zur Gründung der MBDA als rechtlich eigenständiger Gesellschaft unterzeichnet. Die MBDA wird von der EADS und BAES mit jeweils 37,5% sowie von Finmeccanica mit 25,0% gemeinsam gehalten.

Die wesentlichen bilanziellen Auswirkungen dieser Transaktion sind folgende:

- Die EADS hat ihre Anteile an Aerospatiale Matra Missiles und Matra BAE Dynamics an die MBDA übertragen, im Austausch für 37,5% der Anteile an Alenia Marconi Systems. Die Transaktion wurde unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert, als Folge entstand ein einmaliger buchtechnischer Gewinn von € 0,3 Mrd.
- Um der wirtschaftlichen Bedeutung der MBDA Transaktion besser Rechnung zu tragen, wird eine Quotenkonsolidierung der MBDA zu 50% mit einem Fremdanteil von 12,5% einer Quotenkonsolidierung zu einem Satz von 37,5% gemäß dem von der EADS gehaltenen Anteil an MBDA vorgezogen. Diese Methode wurde gewählt, da die Aktivitäten der MBDA unter gemeinsamer Leitung der EADS und BAES stehen.

Tesat-Spacecom

Am 30. November 2001 erwarb die im EADS-Konzern zu 75% quotall konsolidierte Astrium Gruppe, die ein Teil der Division Raumfahrt ist, die Tesat-Spacecom GmbH & Co. KG, Deutschland (früher Bosch-Satcom GmbH), die die Raumfahrt-, Kommunikations- und damit verbundenen Aktivitäten des Robert Bosch-Konzerns ausübte. Der Kauf wurde gemäß der Erwerbsmethode bilanziert. Der Goodwill zum Erwerbszeitpunkt betrug € 0,1 Mrd. und wird über 20 Jahre abgeschrieben. Astrium erwartet, die Allokation des Kaufpreises von Tesat-Spacecom auf die identifizierten Vermögensgegenstände und Schulden im Jahr 2002 abzuschließen.

Joint Ventures mit Nortel

Die zu Beginn des vierten Quartals 2001 von Nortel eingeleiteten Änderungen der Managementstruktur bei den Joint Ventures mit der EADS, haben die EADS dazu veranlasst, die bilanzielle Behandlung ihrer 42%igen Beteiligung an Nortel Networks Germany und ihrer 45%igen Beteiligung an Matra Nortel Communications zu ändern. Als Folge davon sind Nortel Networks Germany und Matra Nortel Communications nunmehr als nicht konsolidierte Beteiligungen im Konzernabschluss der EADS enthalten. Vor dem 1. Oktober 2001 waren die beiden Beteiligungen at equity im Konzernabschluss berücksichtigt.

Dornier

Im Jahr 2001 haben einige Mitglieder der Dornier Familie als Mitgeschafter der Dornier GmbH eine Put-Option ausgeübt und DaimlerChrysler 17,5% der Anteile an der Dornier GmbH angedient. DaimlerChrysler wiederum hatte das Recht, die DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG („DADC“), eine Tochtergesellschaft der EADS zum Kauf dieser Anteile zu Marktwerten zu veranlassen. Somit hält die EADS indirekt über DADC 76% am Stammkapital der Dornier GmbH (2000: 58%).

Cogent

Cogent Defence Systems wurde am 1. Dezember 2001 von der EDSN erworben. Der Kauf wurde gemäß der Erwerbsmethode bilanziert. Der Goodwill zum Erwerbszeitpunkt wurde mit € 0,1 Mrd. bewertet und wird über 10 Jahre abgeschrieben.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

5. UMSATZERLÖSE

Im Jahr 2001 wurden Umsatzerlöse von €30.798 Mio. erzielt (2000: €24.208 Mio.). Der Anstieg im Jahr 2001 resultiert hauptsächlich aus der erstmaligen Konsolidierung der neugegründeten Airbus-Gruppe, aus der gestiegenen Anzahl der ausgelieferten Flugzeuge bei Airbus, sowie aus dem Anstieg des durchschnittlichen US-Dollar-Euro-Wechselkurses im Vergleich zum Vorjahr.

Die Umsatzerlöse beinhalten Umsätze aus Lieferungen und Leistungen, im Wesentlichen aus dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen, Umsatzerlöse aus Auftragsfertigung, die nach der „Percentage of Completion“-Methode bilanziert werden, Erlöse aus fremdfinanzierten Forschungs- und Entwicklungsverträgen und aus Finanzierungsleasing sowie sonstige Umsatzerlöse.

6. FUNKTIONSKOSTEN UND SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

In den Umsatz- und übrigen Funktionskosten sind die folgenden Materialaufwendungen enthalten:

| in € Mio. | 2001 | 2000 |
|---|--------|--------|
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 14.401 | 11.232 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 5.635 | 3.886 |
| | 20.036 | 15.118 |

Die Position Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und Sonstige betriebliche Aufwendungen setzt sich wie folgt zusammen:

| in € Mio. | 2001 | 2000 |
|------------------------------------|-------|-------|
| Vertriebskosten | 800 | 710 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | 1.386 | 1.180 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 375 | 620 |
| | 2.561 | 2.510 |

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Verluste aus dem Verkauf von Sachanlagen (€20 Mio. in 2001 und €50 Mio. in 2000) und Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen (€34 in 2001 Mio. und €124 Mio. in 2000).

Die Personalaufwendungen von €6.863 Mio. setzten sich zusammen aus Löhnen, Gehältern und sozialen Abgaben in Höhe von €6.606 Mio. sowie aus Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 17 a) in Höhe von €257 Mio.

7. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Die sonstigen betrieblichen Erträge umfassen im Wesentlichen den einmaligen buchtechnischen Gewinn aus der Airbus UK Transaktion (vgl. Anmerkung 4), sowie den aus der MBDA Transaktion resultierenden einmaligen buchtechnischen Gewinn von €2.817 Mio. und Mieterträge (€21 Mio. in 2001 und €49 Mio. in 2000).

8. FINANZERGEBNIS

Das Finanzergebnis des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

| in € Mio. | 2001 | 2000 |
|------------------------|-------|---------|
| Beteiligungsergebnis | (342) | 111 |
| Zinsergebnis | 63 | 10 |
| Übriges Finanzergebnis | (234) | (1.436) |
| | (513) | (1.315) |

Der Verlust wurde hauptsächlich durch die Abschreibungen der Beteiligungen an Matra Nortel Communications und Nortel Networks Germany mit einem Gesamtwert von €-315 Mio., aufgrund des Ergebnisses eines Wertminderungstests, verursacht. Des weiteren sind in dieser Position Ergebnisse aus at equity konsolidierten Unternehmen von €22 Mio., insbesondere von Dassault (€-111 Mio.) und Nahuelsat (€-63 Mio.) enthalten

Das negative übrige Finanzergebnis in 2001 und 2000 resultiert im Wesentlichen aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten, die wegen fehlender Voraussetzungen nicht in das Hedge-Accounting einbezogen werden (vgl. Anmerkung 22 zu Finanzinstrumenten).

Konzernanhang

Fortsetzung

9. ERTRAGSTEUERN

Das Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden beläuft sich für das zum 31. Dezember 2001 endende Geschäftsjahr auf €2.001 Mio. (2000: €(1.115) Mio.).

Die Ertragsteuern des Konzerns teilen sich wie folgt auf:

| in € Mio. | 2001 | 2000 |
|-----------------------------------|-------|-------|
| Laufender Steueraufwand | (549) | (405) |
| Latenter Steuer(-aufwand)/-ertrag | (97) | 625 |
| | (646) | 220 |

Die aktiven und passiven latenten Steuern für die deutschen Gesellschaften des Konzerns am 31. Dezember 2001 wurden auf der Grundlage eines Körperschaftsteuersatzes von 25 % (2000: 25 %) ermittelt, zuzüglich eines Solidaritätszuschlages von 5,5 % jährlich auf die zu zahlende Körperschaftsteuer und eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 12,125 % (2000: 12,125 %). Einschließlich der Auswirkung des Solidaritätszuschlages und der Gewerbesteuer ergibt sich somit ein Steuersatz von 38,5 % (2000: 38,5 %) für die latenten Steuern der deutschen Konzerngesellschaften.

Im Jahr 2000 beschloss der deutsche Bundestag mit Wirkung ab 1. Januar 2001 eine Änderung derzeit geltender Steuergesetze, die den Steuersatz für die deutschen Gesellschaften des Konzerns von 40 % auf einbehaltene Gewinne und 30 % auf ausgeschüttete Gewinne auf einheitliche 25 % reduziert.

In Frankreich betrug in 2000 der Ertragsteuersatz 33^{1/3}% zuzüglich eines Zuschlages von 10%. Die französische Regierung hat für das Jahr 2001 den Zuschlag auf 6% und für das Jahr 2002 auf 3% gesenkt. Entsprechend wurden die aktiven und passiven latenten Steuern für temporäre Differenzen der französischen Konzerngesellschaften mit einem Steuersatz von 35,43% ermittelt. Die Effekte aus der Steuersatzreduzierung für die zum Jahresende 2001 und 2000 bestehenden aktiven und passiven latenten Steuern sind in der nachfolgenden Überleitung wiedergegeben.

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung von einem zu erwartenden Einkommensteueraufwand bei Anwendung des niederländischen Ertragsteuersatz von 35% zum ausgewiesenen Steueraufwand (2000: Steuerertrag). Die Überleitungspositionen stellen nicht zu versteuernde Gewinne bzw. nicht abzugsfähige Aufwendungen aus permanenten Differenzen zwischen dem zu versteuernden Einkommen nach Landesrecht und dem Jahresabschluss nach IAS dar:

| in € Mio. | 2001 | 2000 |
|---|-------|---------|
| Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden | 2.001 | (1.115) |
| x Ertragsteuersatz | 35% | 35% |
| Erwarteter Steuerertrag (-aufwand) | (700) | 390 |
| Auswirkung gesetzliche Steuersatzänderung | (1) | 88 |
| Steuereffekt abweichender ausländischer Steuersätze | (4) | 24 |
| Einmaliger buchtechnischer Gewinn | 936 | – |
| Abschreibung Goodwill | (588) | (192) |
| Abschreibungen aktive latente Steuern | (264) | (129) |
| Steuervergünstigungen für F & E-Aufwendungen | 48 | 28 |
| Sonstige | (73) | 11 |
| Ausgewiesener Steuerertrag (-aufwand) | (646) | 220 |

Die Position „Sonstige“ (€–73 Mio.) enthält im Jahr 2001 nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Beteiligungen.

Latente Steuern spiegeln temporäre Bewertungsdifferenzen von bestimmten Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten aufgrund eines unterschiedlichen Wertansatzes nach Steuerrecht und IAS wider. Zukünftige steuerliche Auswirkungen aus operativen Verlusten und vortragsfähigen Steuervergünstigungen werden ebenfalls bei der Berechnung der latenten Steuern berücksichtigt. Latente Steuern wurden für folgende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten gebildet.

| in € Mio. | 31. Dezember | |
|--|--------------|--------------|
| | 2001 | 2000 |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 12 | 20 |
| Finanzanlagen | – | 12 |
| Vorräte | 379 | 193 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungsposten | 174 | 203 |
| Steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuervergünstigungen | 613 | 343 |
| Pensionsrückstellungen | 498 | 473 |
| Sonstige Rückstellungen | 2.239 | 1.059 |
| Verbindlichkeiten | 585 | 743 |
| Passive Rechnungsabgrenzungsposten | 870 | 594 |
| | 5.370 | 3.640 |
| Abschreibung auf aktive latente Steuern | (625) | (360) |
| Aktive latente Steuern | 4.745 | 3.280 |
| Sachanlagevermögen | 1.046 | 975 |
| Finanzanlagen | 81 | – |
| Forderungen | 107 | 259 |
| Sonstige | 29 | 23 |
| Passive latente Steuern | 1.263 | 1.257 |
| Latente Steuern (netto) | 3.482 | 2.023 |

Zum 31. Dezember 2001 wies der Konzern niederländische körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von € 62 Mio., ausländische vortragsfähige Steuervergünstigungen in Höhe von € 1.568 Mio. und ausländische gewerbesteuerliche Verlustvorträge von € 726 Mio. aus. Die Höhe der auf aktive latente Steuern vorgenommenen Wertberichtigungen basiert auf einer Einschätzung des Managements über den Grad der Realisierbarkeit. Die heutige Einschätzung der Höhe der als realisierbar betrachteten aktiven latenten Steuern kann sich in Abhängigkeit von der zukünftigen Ertragslage des Konzerns ändern und höhere oder niedrigere Abschreibungen von aktiven latenten Steuern erforderlich machen.

Nach Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern gleicher Fälligkeit innerhalb einer steuerlichen Einheit stellen sich die aktiven und passiven latenten Steuern in die Konzernbilanz wie folgt dar:

| in € Mio. | 31. Dezember 2001 | | 31. Dezember 2000 | |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Summe | davon langfristig | Summe | davon langfristig |
| Aktive latente Steuern | 4.288 | 2.924 | 3.151 | 2.419 |
| Passive latente Steuern | (806) | (689) | (1.128) | (691) |
| Aktive latente Steuern (netto) | 3.482 | 2.235 | 2.023 | 1.728 |

Die in 2001 direkt im Eigenkapital gebuchten latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

| in € Mio. | 2001 |
|--------------------------------|------------|
| Erstmalige Anwendung IAS 39 | 222 |
| Marktwerte in den Rücklagen: | |
| Available-for-Sale-Wertpapiere | 1 |
| Cash-Flow-Hedges | 606 |
| Summe | 829 |

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

10. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE UND SACHANLAGEN

Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Anlagewerte enthalten im Wesentlichen Goodwill. Ihre Bruttowerte, kumulierten Abschreibungen und Nettowerte haben sich wie folgt entwickelt:

Anschaffungs- oder Herstellungskosten

| in € Mio. | Stand 1. Januar 2001 | Wechselkurs- differenzen | Zugänge | Konsoli- dierungskreis- änderungen | Umgliede- rungen | Abgänge | Stand 31. Dezember 2001 |
|--|----------------------------|-----------------------------|---------|--|---------------------|---------|-------------------------------|
| Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände | 305 | 2 | 96 | (3) | – | (22) | 378 |
| Goodwill | 8.442 | 2 | 4.453 | – | (389) | (245) | 12.263 |
| Summe | 8.747 | 4 | 4.549 | (3) | (389) | (267) | 12.641 |

Abschreibungen

| in € Mio. | Stand 1. Januar 2001 | Wechselkurs- differenzen | Planmäßige Abschrei- bungen | Konsoli- dierungskreis- änderungen | Außerplan- mäßige Ab- schreibungen | Abgänge | Stand 31. Dezember 2001 |
|--|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|--|--|---------|-------------------------------|
| Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände | (189) | (1) | (61) | 3 | – | 16 | (232) |
| Goodwill | (393) | (1) | (676) | – | (790) | 39 | (1.821) |
| Summe | (582) | (2) | (737) | 3 | (790) | 55 | (2.053) |

Buchwerte

| in € Mio. | Stand 1. Januar 2001 | Stand 31. Dezember 2001 |
|--|----------------------------|-------------------------------|
| Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände | 116 | 146 |
| Goodwill | 8.049 | 10.442 |
| Summe | 8.165 | 10.588 |

Der Goodwill hat sich im Wesentlichen aufgrund des Erwerbs von Airbus UK und 20% der Anteile an der Airbus GIE erhöht.

Die Umgliederung von Goodwill in Höhe von €–389 Mio. resultieren mit €–516 Mio. aus der Umgliederung der Nortel Joint Ventures in die Finanzanlagen. Gegenläufig wirken €127 Mio. aus der Umgliederung von übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen (s. Anmerkung 14). Im Zuge der Gründung der MBDA wurden €209 Mio., die bei der Aerospatial Matra Transaktion als Goodwill berücksichtigt wurden, in die Berechnung des einmaligen buchtechnischen Gewinns einbezogen. Sie sind in den Abgängen enthalten.

Verlust aus Wertminderungen

Aufgrund der Terroranschläge des 11. September 2001 wurde ein Werthaltigkeitstest für den auf die Division Airbus entfallenden Goodwill durchgeführt. Der erzielbare Betrag der Division Airbus, die als eigenständige Geschäftseinheit angesehen werden muss, übersteigt deren Buchwert. Daher besteht kein Wertberichtigungsbedarf des Goodwills.

Weitere Werthaltigkeitstests wurden für die Divisions Space und Defence and Civil Systems durchgeführt. Auf Basis der aktuellen Planung hat der Konzern Werthaltigkeitstests vorgenommen, die zu folgenden Wertminderungen geführt haben:

- Division Space: Der Goodwill für Astrium musste um €210 Mio. wertberichtigt werden.
- Division Defence and Civil Systems: Wertberichtigungen des Goodwills mussten für die Business Unit Systems and Defence Electronics (S & DE) über €240 Mio., für LFK über €170 Mio. und für Matra Datavision über €170 Mio. vorgenommen werden.

Die Werthaltigkeitstests wurden unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode durchgeführt.

Sachanlagen

Die Bruttowerte, kumulierten Abschreibungen und Nettowerte der Sachanlagen haben sich wie folgt entwickelt:

Anschaffungs- oder Herstellungskosten

| in € Mio. | Stand 1. Januar 2001 | Zugänge | Konsolidie- rungskreis- änderungen und Wechsel- kursdifferenzen | Umglie- derungen | Abgänge | Stand 31. Dezember 2001 |
|--|----------------------------|---------|---|---------------------|---------|-------------------------------|
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 3.523 | 205 | 109 | 106 | (67) | 3.876 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 3.295 | 270 | 770 | 255 | (78) | 4.512 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 5.279 | 923 | 1.176 | 30 | (189) | 7.219 |
| Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau | 443 | 701 | 111 | (342) | (101) | 812 |
| Summe | 12.540 | 2.099 | 2.166 | 49 | (435) | 16.419 |

Abschreibungen

| in € Mio. | Stand 1. Januar 2001 | Wertberich- tigungen | Konsolidie- rungskreis- änderungen und Wechsel- kursdifferenzen | Umglie- derungen | Abgänge | Stand 31. Dezember 2001 |
|--|----------------------------|-------------------------|---|---------------------|---------|-------------------------------|
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | (1.038) | (183) | (32) | (17) | 3 | (1.267) |
| Technische Anlagen und Maschinen | (1.875) | (477) | 10 | 21 | 62 | (2.259) |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | (1.496) | (840) | (365) | (188) | 56 | (2.833) |
| Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau | (11) | (1) | – | 2 | – | (10) |
| Summe | (4.420) | (1.501) | (387) | (182) | 121 | (6.369) |

Buchwerte

| in € Mio. | Stand 1. Januar 2001 | Stand 31. Dezember 2001 |
|--|----------------------------|-------------------------------|
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 2.485 | 2.609 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 1.420 | 2.253 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 3.783 | 4.386 |
| Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau | 432 | 802 |
| Summe | 8.120 | 10.050 |

Die Umgliederungen in den Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung von € 188 Mio. enthalten mit € 169 Mio. die aktivische Absetzung von Rückstellungen für finanzielle Risiken aus Leasing-Flugzeugen.

Die Zugänge im Sachanlagevermögen betreffen zum Großteil Flugzeuge aus Operating-Lease-Geschäften der Divisions Airbus und Aeronautics, sowie Zugänge von Produktionseinrichtungen. Die Änderungen im Konsolidierungskreis beziehen sich hauptsächlich auf die erstmalige Konsolidierung von Airbus UK sowie 20% der Anteile an der Airbus GIE.

Flugzeuge aus Leasinggeschäften, die als Operating Leases klassifiziert sind, werden unter der Position Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Ihre Buchwerte belaufen sich auf € 3.206 Mio. zum 31. Dezember 2001 und € 2.816 Mio. zum 31. Dezember 2000, darin enthalten sind kumulierte Abschreibung von € 1.384 Mio. in 2001 bzw. € 610 Mio. in 2000. Die Abschreibung in 2001 führt zu einem Aufwand von € 419 Mio. (2000: € 177 Mio.). Die als Operating Leases klassifizierten Flugzeuge beinhaltet mit € 1.912 Flugzeuge, die aufgrund von wesentlichen Wertgarantien als Vermögensgegenstände bilanziert werden und mit € 1.294 Mio. sonstige Flugzeuge.

Konzernanhang

Fortsetzung

Unter den Sachanlagen werden auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen ausgewiesen, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrundeliegenden Leasing-Verträge („Finance Leases“) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Ihre Nettowerte belaufen sich zum 31. Dezember 2001 auf € 169 Mio. (zum 31. Dezember 2000 € 195 Mio.), die kumulierte Abschreibung beträgt € 273 Mio.

Die zukünftigen Zahlungen von Kunden aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen, die in den Umsatzerlösen auszuweisen sind, belaufen sich zum 31. Dezember 2001 auf:

| | |
|--------|------------|
| 2002 | € 195 Mio. |
| 2003 | € 193 Mio. |
| 2004 | € 191 Mio. |
| 2005 | € 189 Mio. |
| 2006 | € 178 Mio. |
| danach | € 443 Mio. |

11. FINANZANLAGEN

Die Finanzanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

| in € Mio. | 31. Dezember 2001 | 31. Dezember 2000 |
|---|----------------------|----------------------|
| Beteiligungen an assoziierten Unternehmen | 1.252 | 1.318 |
| Übrige Beteiligungen | 766 | 422 |
| Sonstige Finanzanlagen | 2.708 | 2.869 |
| Summe | 4.726 | 4.609 |

Die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen betreffen im Jahr 2001 die 45,96%ige Beteiligung an Dassault Aviation (2000: 45,76%) in Höhe von € 1.252 Mio. (2000: € 1.164 Mio.). Eine Aufstellung der Beteiligungen an assoziierten Unternehmen ist der Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ zu entnehmen. Alle wesentlichen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen werden at equity bilanziert.

Die übrigen Beteiligungen bestehen aus dem 42%igen Anteil an Nortel Networks Germany (€ 156 Mio.) und der 45%igen Beteiligung an Matra Nortel Communications von € 119 Mio. Zum 31. Dezember 2000 wurden diese Beteiligungen mit € 55 Mio. bzw. € 70 Mio. at equity bilanziert. Der Anstieg im Jahr 2001 resultiert vor allem aus der Zuordnung des zugehörigen Goodwill zu den Beteiligungsbuchwerten. Die sonstigen Finanzanlagen beinhalten Darlehen an Kunden von € 949 Mio. und Forderungen aus der Finanzierung von Flugzeugen von € 514 Mio. Die sonstigen Finanzanlagen beinhalten außerdem Sicherheitseinbehalte von € 1.044 Mio. und andere Darlehen, z. B. an Mitarbeiter (€ 201 Mio.).

Zusammensetzung der Finanzanlagen aus Finance-Lease-Geschäften:

| in € Mio. | 31. Dezember 2001 |
|-----------------------------|----------------------|
| Mindestleasingzahlungen | 1.022 |
| Unrealisierte Finanzerträge | (222) |
| Wertberichtigungen | (286) |
| Summe | 514 |

Die zukünftig zu erwartenden Mindestleasingzahlungen sowie die Bruttogesamtinvestitionen aus Finance-Lease-Geschäften ergeben sich wie folgt:

| | |
|--------|------------|
| 2002 | € 128 Mio. |
| 2003 | € 117 Mio. |
| 2004 | € 121 Mio. |
| 2005 | € 92 Mio. |
| 2006 | € 90 Mio. |
| danach | € 474 Mio. |

12. VORRÄTE

| in € Mio. | 31. Dezember | |
|---|--------------|---------|
| | 2001 | 2000 |
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 929 | 749 |
| Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 6.590 | 5.045 |
| Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren | 3.314 | 2.027 |
| Geleistete Anzahlungen | 1.230 | 1.125 |
| | 12.063 | 8.946 |
| Erhaltene Anzahlungen | (9.594) | (6.865) |
| | 2.469 | 2.081 |

13. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

| in € Mio. | 31. Dezember | |
|--|--------------|-------|
| | 2001 | 2000 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 5.572 | 4.494 |
| Wertberichtigungen | (389) | (376) |
| | 5.183 | 4.118 |

Von den gesamten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2001 €155 Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

14. ÜBRIGE FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

In den übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen sind die an die Deutsche Bundesregierung geleisteten Abgeltungszahlungen von rückzahlbaren Zuschüssen mit einem Betrag von €454 Mio. (2000: €771 Mio.) aktiviert. Diese werden entsprechend der Auslieferungskadenz für die betreffenden Flugzeugprogramme ergebniswirksam abgeschrieben. Aufgrund von zusätzlichen Erkenntnissen nach dem Erwerbszeitpunkt 1. Juli 2000, die sich aus einer Bewertungsstudie für das Airbus Long Range Programm ergaben, wurde ein Teil des Betrags als Goodwill klassifiziert. Die Anpassung des Zeitwertes im Vergleich zur ursprünglichen Bilanzierung beläuft sich auf eine Verminderung der sonstigen Vermögensgegenständen um €206 Mio. zu dem Zeitpunkt als die Dasa im Zuge der Gründung der EADS von ASM erworben wurde. Die passiven latenten Steuern wurden entsprechend um €79 Mio. reduziert, der Goodwill erhöhte sich um €127 Mio.

Ferner enthalten die übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von €189 Mio. (2000: €183 Mio.) sowie Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, von €352 Mio. (2000: €398 Mio.) nach Abzug von Wertberichtigungen von €-112 Mio. (2000: €-25 Mio.).

Zum 31. Dezember 2001 weisen übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände von €1.023 Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (2000: €681 Mio.).

15. WERTPAPIERE

Der Wertpapierbestand von €5.341 Mio. (2000: €4.682 Mio.) umfasst im Wesentlichen Available-for-Sale-Wertpapiere in Höhe von €5.317 Mio. (2000: €4.655 Mio.).

16. EIGENKAPITAL

Zum 31. Dezember 2001 ist das gezeichnete Kapital des Konzerns in 809.175.561 (2000: 807.157.667) Stammaktien eingeteilt. Das genehmigte Kapital besteht aus 3.000.000.000 Aktien. Der Nennwert der Aktien beträgt €1,00.

Im Zuge eines Angebots an die Mitarbeiter zum Kauf von Aktien in 2001 – Employee Stock Ownership Plan (ESOP) – (vgl. Anmerkung 24), hat die EADS 2.017.894 Aktien mit einem Nennwert von €1,00 ausgegeben, die somit ein Stammkapital von €2.017.894 darstellen.

Wie von der Hauptversammlung am 10. Mai 2001 genehmigt, hat der Board of Directors des Konzerns am 12. Juli 2001 und am 18. September 2001 beschlossen, ein Programm zum Rückkauf eigener Aktien zu starten. Die CEOs wurden daher vom Board of Directors gebeten, einen Plan zum Rückkauf von 10.500.000 Aktien auszuarbeiten. Im Jahr 2001 hat der Konzern noch keine Aktien zurückgekauft.

Des Weiteren hat die Hauptversammlung am 10. Mai 2001 eine Bardividende für das Geschäftsjahr 2000 von €0,50 je Aktie beschlossen. Diese kam am 27. Juni 2001 zur Auszahlung.

Die Eigenkapitalentwicklung ist im Konzernabschluss unter „Entwicklung des Konzerneigenkapitals“ dargestellt.

Konzernanhang

Fortsetzung

17. RÜCKSTELLUNGEN

in € Mio.

31. Dezember
2001 2000

| | | |
|---|--------|-------|
| Rückstellungen für Pensionen (vgl. Anmerkung 17 a) und ähnliche Verpflichtungen | 3.176 | 2.986 |
| Sonstige Rückstellungen (vgl. Anmerkung 17 b) | 8.742 | 5.698 |
| | 11.918 | 8.684 |

€3.128 Mio. (2000: €2.836 Mio.) der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und €4.460 Mio. (2000: €2.894 Mio.) der sonstigen Rückstellungen weisen eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

a) Pensionsverpflichtungen

Konzern-Mitarbeiter erhalten nach Eintritt in den Ruhestand Pensionszahlungen entsprechend den bestehenden Pensionszusagen. Deren Inhalt richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und Gepflogenheiten derjenigen Länder (v. a. Frankreich und Deutschland), in denen der Konzern tätig ist. Dabei erfolgen in Frankreich die Pensionszahlungen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen auf Basis der Beschäftigungszeit und in Deutschland entsprechend der Höhe des Gehalts und der Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen.

Die folgende Aufstellung zeigt die Zusammensetzung der Pensionsverpflichtungen des Konzerns.

in € Mio.

31. Dezember
2001 2000

Veränderung des Anwartschaftsbarwerts:

| | | |
|--|-------|-------|
| Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres | 3.512 | 3.510 |
| Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche | 84 | 81 |
| Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen | 220 | 195 |
| Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen | (8) | 3 |
| Versicherungsmathematische (Gewinne) Verluste | 191 | (159) |
| Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen | 12 | 1 |
| Pensionszahlungen | (131) | (119) |
| Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres | 3.880 | 3.512 |

Der Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres stellt, vor Abzug von Fondsvermögen, den Barwert der erwarteten künftig zu leistenden Zahlungen dar, mit denen die Verpflichtungen an Arbeitnehmern für erbrachte Leistungen in der laufenden und früheren Perioden beglichen werden.

Veränderungen des Fondsvermögens:

| | | |
|---|------|------|
| Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres | 682 | 594 |
| Tatsächliche Erträge des Fondsvermögens | (70) | 88 |
| Zuwendungen | 1 | 38 |
| Pensionszahlungen | (42) | (38) |
| Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres | 571 | 682 |

Der Zeitwert des Fondsvermögens am Ende des Berichtsjahres beinhaltet Vermögensgegenstände, die von langfristigen Pensionsfonds gehalten werden, die einzig zur Zahlung bzw. Ausstattung von Pensionen bestehen.

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus bis zu dem in der Bilanz ausgewiesenen Ansatz der Pensionsrückstellungen dargestellt:

in € Mio.

31. Dezember
2001 2000

| | | |
|--|-------|-------|
| Finanzierungsstatus ¹ | 3.309 | 2.830 |
| Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne (Verluste) | (158) | 129 |
| Pensionsrückstellungen | 3.151 | 2.959 |

¹ Differenzbetrag zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Die Pensionsrückstellungen geben die Verpflichtungen aus Anwartschaftsbarwerten wider und sind Bestandteil der Position „Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Sie beinhaltet den Finanzierungsstatus, angepasst um versicherungsmathematische Gewinne/Verluste, die nicht bilanziert werden müssen, da sie die entsprechenden Kriterien nicht erfüllen. Der Unterschied zwischen Pensionsrückstellung (€3.151 Mio.; 2000: €2.959 Mio.) und dem Gesamtbetrag der „Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“ (€3.176 Mio.; 2000: €2.986 Mio.) ist im Wesentlichen durch zusätzliche Verpflichtungen für künftige Ausgleichszahlungen begründet, die im Jahr ihres Entstehens nicht Bestandteil der Pensionsrückstellungen sind.

In den Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

| Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31. Dezember | 2001 % | 2000 % |
|---|-----------|-----------|
| Abzinsungsfaktor | 5,0–6,0 | 5,0–6,5 |
| Langfristige Gehaltssteigerungsraten | 3,0–3,5 | 1,5–3,0 |
| Inflationsrate | 2,0 | 2,0–2,5 |

Der in den Pensionsgutachten der deutschen Konzerngesellschaften angesetzte Abzinsungsfaktor ist von 6,5% auf 6,0% zurückgegangen.

Die Netto-Pensionsaufwendungen (wie im Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden enthalten) setzen sich wie folgt zusammen:

| in € Mio. | 2001 | 2000 |
|---|------|------|
| Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche | 84 | 81 |
| Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen | 220 | 195 |
| Erwartete Erträge des Fondsvermögens | (47) | (48) |
| Netto-Pensionsaufwendungen | 257 | 228 |

b) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

| in € Mio. | 31. Dezember | |
|--|--------------|-------|
| | 2001 | 2000 |
| Flugzeugfinanzierungsrisiken | 1.498 | 981 |
| Nachlaufkosten | 820 | 918 |
| Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften | 450 | 338 |
| Gewährleistungen | 198 | 263 |
| Finanzinstrumente | 3.673 | 1.140 |
| Übrige sonstige Rückstellungen | 2.103 | 2.058 |
| | 8.742 | 5.698 |

Der Anstieg der Rückstellung für Flugzeugfinanzierungsrisiken ist hauptsächlich begründet in der erstmaligen 100%igen Konsolidierung von Airbus und der Anpassung der Netto-Risikoposition. Der Anstieg der Rückstellung für Finanzinstrumente ist auf die erstmalige Anwendung von IAS 39, den größeren Umfang des zu sichernden Portfolios und einen stärkeren US-Dollar gegenüber dem Euro und dem britischen Pfund zurückzuführen.

| Entwicklung der Rückstellungen in € Mio. | Summe |
|--|-------|
| Stand 31. 12. 2000 | 5.698 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 591 |
| Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten | 1.695 |
| Umgliederung von den aktiven und passiven Rechnungsabgrenzungsposten in die Rückstellungen für Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten | 607 |
| Zuführung/Verbrauch | 151 |
| Stand 31. 12. 2001 | 8.742 |

Konzernanhang

Fortsetzung

18. FINANZVERBINDLICHKEITEN

| in € Mio. | 31. Dezember | |
|---|--------------|--------------|
| | 2001 | 2000 |
| Anleihen | 426 | 270 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 286 | 379 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 90 | 52 |
| Darlehen | 106 | 97 |
| Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen | 110 | 75 |
| Sonstige | 444 | 130 |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (Restlaufzeit weniger als ein Jahr) | 1.462 | 1.003 |
| Anleihen | 195 | 599 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 1.541 | 1.447 |
| davon mit Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 1.162 (2000: 1.031) | | |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 18 | 0 |
| davon mit Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 9 (2000: 0) | | |
| Darlehen | 1.648 | 1.169 |
| davon mit Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 1.217 (2000: 713) | | |
| Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen | 1.636 | 1.561 |
| davon mit Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 1.094 (2000: 1.150) | | |
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | 5.038 | 4.776 |
| | 6.500 | 5.779 |

Der Anstieg der Finanzverbindlichkeiten um €721 Mio. auf €6.500 Mio. resultiert aus der erstmaligen Konsolidierung von Airbus UK sowie 20% an Airbus GIE. In der Position „Sonstige“ sind Finanzverbindlichkeiten gegenüber Joint Venture Partnern enthalten.

Die Finanzverbindlichkeiten werden in den nächsten 5 Jahren und danach wie folgt fällig:

| in € Mio. | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | danach |
|-------------------------|-------|------|------|------|------|--------|
| Finanzverbindlichkeiten | 1.462 | 497 | 319 | 313 | 427 | 3.482 |

19. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND ÜBRIGE VERBINDLICHKEITEN

| in € Mio. | 31. Dezember | |
|--|---------------|---------------|
| | 2001 | 2000 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 5.466 | 4.268 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 10.631 | 8.200 |
| | 16.097 | 12.468 |

Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2001 €173 Mio. (2000: €202 Mio.) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf. In den übrigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten von €2.024 Mio. (2000: €1.136 Mio.) mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren enthalten.

Zum 31. Dezember 2001 setzen sich die übrigen Verbindlichkeiten vor allem aus erhaltenen Anzahlungen von €4.509 Mio. (2000: €3.811 Mio.) und aus von europäischen Regierungen gewährten rückzahlbaren Zuschüssen von €3.469 Mio. (2000: €2.088 Mio.) zusammen. Darüber hinaus enthalten sie weitere Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Parteien (i. S. d. IAS 24) von €68 Mio. (2000: €103 Mio.) und verbundenen Unternehmen von €85 Mio. (2000: €39 Mio.). Der Anstieg der von europäischen Regierungen gewährten rückzahlbaren Zuschüsse ist im Wesentlichen auf die erstmalige Konsolidierung von Airbus UK zurückzuführen.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

20. RECHTSSTREITIGKEITEN UND SCHADENERSATZANSPRÜCHE

Gegen Konzernunternehmen sind verschiedene Prozesse, behördliche Untersuchungen und Verfahren sowie andere Ansprüche anhängig oder könnten in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden. Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen, der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass für den EADS-Konzern aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, welche die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. Der Begriff „nicht auszuschließen“ ist in diesem Zusammenhang derart gemeint, dass die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines zukünftigen Ereignisses mehr als unwahrscheinlich, jedoch geringer als wahrscheinlich ist. Obwohl der Ausgang solcher Fälle in der Berichtsperiode der Rückstellungsanpassung einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der EADS haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung der EADS keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

21. HAFTUNGSVERHÄLTNISSE UND SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

In Verbindung mit ihren Airbus- und ATR-Aktivitäten haftet die EADS am 31. Dezember 2001 aus Kreditbürgschaften und ist beteiligt an der Finanzierung von Forderungen im Rahmen von bestimmten Kundenfinanzierungsprogrammen. Solche Kundenfinanzierungen werden durch Airbus und ATR in der Regel durch Zugriffsrechte auf die finanzierten Flugzeuge abgesichert, deren Marktwert nach Einschätzung der EADS eventuelle Verluste aus solchen Verpflichtungen abdecken würde. Um jegliche mögliche ungedeckte Differenzen zwischen den eingegangenen Finanzierungsverpflichtungen und den Marktwerten der finanzierten Flugzeuge zu decken, wurden Rückstellungen gebildet. Darüber hinaus ist der Konzern Verpflichtungen zur Finanzierung von bestellten und optierten, jedoch noch nicht ausgelieferten Flugzeuge eingegangen. Das Risiko, dass derartige Verpflichtungen zum Tragen kommen wird als gering angesehen. Erst mit Beginn der Finanzierungslaufzeit bei Auslieferung des Flugzeugs wird die Verpflichtung entsprechend berücksichtigt.

Für Verpflichtungen aus Kundenfinanzierung, die Airbus vor dem 1. Januar 2001 eingegangen ist, haften bestimmte EADS- und BAE Systems-Konzerngesellschaften gesamtschuldnerisch, falls Airbus, trotz der zugrundeliegenden Sicherheiten, nicht in der Lage sein sollte, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Für Verpflichtungen, die nach dem 1. Januar 2001 eingegangen wurden, beschränkt sich die Haftung der EADS auf den Status als Gesellschafter der Airbus S.A.S. Betreffend ATR haftet jeder Konsortialpartner gesamtschuldnerisch und unbeschränkt gegenüber Dritten. Im Innenverhältnis beschränkt sich die Haftung auf den jeweiligen Anteil eines Partners.

Weitere Haftungsverhältnisse (€ 245 Mio.; 2000: € 299 Mio.) ergeben sich im Wesentlichen aus Patronatserklärungen, vertraglich vereinbarten Gewährleistungsverpflichtungen und Vertragserfüllungsgarantien.

Darüber hinaus ist die EADS gegenüber einigen europäischen Regierungen sowie anderen Kunden Durchführungsverpflichtungen im Zusammenhang mit Bestellungen eingegangen

Verpflichtungen aus Operating Leases

Zukünftige nominale Aufwendungen aus Miet- und Leasingverträgen sowie Mieterträge aus Untervermietung mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr bestehen am 31. Dezember 2001 in Höhe von:

| in € Mio. | Operating leases |
|-----------|------------------|
| 2002 | 416 |
| 2003 | 400 |
| 2004 | 416 |
| 2005 | 391 |
| 2006 | 395 |
| Danach | 2.866 |

Die Gesamtsumme der zukünftigen Verpflichtungen von € 4.884 Mio. beinhaltet Verpflichtungen aus Flugzeugleasing von € 3.945 Mio. sowie aus Beschaffungsvorgängen (z. B. Leasing von Gebäuden oder Fahrzeugen) von € 839 Mio. Die Verpflichtungen aus Flugzeugleasing resultieren aus Flugzeug-Head-Leases und sind üblicherweise durch korrespondierende Erträge aus Sub-Leases an Kunden gedeckt. Ein Großteil dieser Verpflichtungen (€ 2.092 Mio.) bezieht sich auf Transaktionen die an Dritte weiterveräußert wurden, welche die Haftung für Zahlungen daraus übernehmen. Der Nominalwert zukünftiger Verpflichtungen aus Flugzeugleasing für die die EADS das Risiko trägt beläuft sich auf € 1.853 Mio. (beinhaltet Airbus zu 100% und ATR zu 50%). Die EADS bestimmt das Risikopotential aus solchen Operating Leases durch Ermittlung des Barwertes der entsprechenden Zahlungsströme.

Konzernanhang

Fortsetzung

22. FINANZINSTRUMENTE

a) Finanzielles Risikomanagement

Aufgrund ihrer Aktivitäten ist die EADS einer Reihe finanzieller Risiken ausgesetzt, insbesondere zu nennen sind Wechselkurs- und Zinsrisiken, wie unten näher erläutert. Das Management solcher finanziellen Risiken wird bei der EADS von einer zentralen Treasury Abteilung, entsprechend den vom Board of Directors beschlossenen Grundsätzen ausgeführt. Die Identifizierung, Bewertung und Sicherung der finanziellen Risiken liegt in der Verantwortung der operativen Gesellschaften.

Wechselkursrisiko – Die Umsatzerlöse der EADS werden vorwiegend in US-Dollar erzielt, wohingegen ein wesentlicher Teil der Kosten in Euro anfällt. Folglich wird in dem Maße, in dem die EADS keine Finanzinstrumente zur Absicherung ihrer Fremdwährungsposition für die Zeit zwischen der Beauftragung des Kunden und der Auslieferung einsetzt, der Gewinn durch Kursänderungen des Dollars zum Euro beeinflusst. Da die EADS beabsichtigt, Gewinne nur aus dem operativen Geschäft und nicht aus Spekulationen auf Währungskursänderungen zu erzielen, werden Kurssicherungsstrategien eingesetzt, um den Einfluss von Wechselkursschwankungen auf diese Gewinne zu steuern und zu minimieren. Die Währungsposition bei Gründung der EADS setzte sich aus den bestehenden Portfolios an Sicherungsgeschäften von ASM, Dasa und Casa zusammen.

Die EADS verwaltet ein langfristiges Kurssicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, mit dem künftige US-Dollar-Umsätze, die hauptsächlich aus dem Airbus-Geschäft stammen, gesichert werden. Zur Absicherung ihrer US-Dollar Fremdwährungsposition hat die EADS einen Teil ihrer Grundgeschäfte als gesicherte Geschäfte eingeordnet. In erster Linie werden Devisentermin- und Optionsgeschäfte als Sicherungsinstrumente eingesetzt. Zum 31. Dezember 2001 werden Währungsrisiken, abgesehen von unbedingten Termingeschäften, hauptsächlich mit synthetischen Termingeschäften gesichert. Dabei handelt es sich um eine Kombination von Käufen von US-Dollar-Put-Optionen und Verkäufen von US-Dollar-Call-Optionen, mit gleichen Nominalwerten und Fälligkeiten.

Die EADS verfolgt die Absicht, den größten Teil ihrer Risikoposition auf Basis des bindenden Auftragsbestands zu sichern, aber mit einem im Zeitablauf abnehmenden Sicherungsanteil. Die EADS sichert zwischen 50% und 100% der US-Dollar Umsätze für das folgende Jahr bis zum Jahr 2008. Der Sicherungsanteil kann angepasst werden, um makroökonomischen Entwicklungen, die Wechselkurse und Zinssätze beeinflussen, so weit als möglich Rechnung zu tragen.

Zinsrisiko – Die EADS verwendet mehrere Arten von Finanzinstrumenten, um das Zinsrisiko zu steuern und somit Zinsaufwendungen zu minimieren sowie ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen fest und variabel verzinslichen Schuldtiteln zu erreichen.

Sicherungsinstrumente, die zur Sicherung von Verbindlichkeiten eingesetzt werden, haben maximal die gleichen Nominalwerte und gleichen Fälligkeiten wie das gesicherte Grundgeschäft. Davon ausgenommen sind einige wenige Positionen mit positiven Marktwertänderungen von geringem Umfang. Im allgemeinen investiert die EADS zur weiteren Minimierung von Zinsrisiken aus ihrem Zahlungsmittel und Wertpapierportfolio nur in kurzfristige und/oder solche Instrumente, die sich auf einen floatenden Zinsindex beziehen.

Liquiditätsrisiko – Die Geschäftspolitik des Konzerns ist es, einen ausreichenden Bestand an Zahlungsmitteln zu halten bzw. eine angemessenen Finanzierung durch die Bereitstellungen von Kreditlinien sicherzustellen, um zukünftigen Verpflichtungen nachkommen zu können. Jeglicher darüber hinausgehender Zahlungsmittelbestand wird in nicht-spekulative Finanzinstrumente investiert; hauptsächlich sind dies börsennotierte Aktien, die aktiv gehandelt werden.

b) Nominalwerte und Kreditrisiko

Die nachfolgend aufgeführten Kontraktvolumina bzw. die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten stellen nicht immer Beträge dar, die von den Kontrahenten ausgetauscht werden und spiegeln daher nicht zwingend das Risiko wider, dem die EADS durch ihren Einsatz ausgesetzt ist.

Die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach erwarteter Fälligkeit, belaufen sich auf:

| in € Mio. | Restlaufzeit | | | 2001 | 2000 |
|---------------------------------------|---------------|---------------|------------------|--------|--------|
| | bis zu 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | Mehr als 5 Jahre | | |
| Währungssicherungskontrakte | | | | | |
| Devisentermingeschäfte, netto | 6.160 | 19.094 | 4.800 | 30.054 | 16.705 |
| Kauf von Put Optionen, netto | 3.290 | 1.507 | 0 | 4.797 | 4.807 |
| Verkauf von Call Optionen, netto | 4.184 | 1.507 | 0 | 5.691 | 9.236 |
| Zinssicherungskontrakte | | | | | |
| Zins-Swaps | 287 | 715 | 0 | 1.002 | 963 |
| Zinsobergrenze („Caps“) – gekauft | 16 | 45 | 0 | 61 | 144 |
| Zinsuntergrenze („Floors“) – verkauft | 16 | 45 | 0 | 61 | 69 |

Die EADS ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch Nichterfüllung von vertraglichen Vereinbarungen aus Finanzinstrumenten seitens der Kontrahenten besteht. Die EADS hat allerdings ein Kreditliniensystem eingeführt, bei dem jeder zugelassene Kontrahent (ausgewählt unter internationalen Finanzinstituten) eine Höchstgrenze für offene Markttransaktionen erhält. Die Höchstgrenzen werden nach den Ratings, die von angesehenen Rating-Agenturen durchgeführt werden, nach der Eigenkapitalausstattung und der Gewinnsituation jedes Kontrahenten bemessen. Der Grad der Ausnutzung der jeweiligen Kreditlinien wird regelmäßig überwacht. Aufgrund der Qualität der ausgewählten Kontrahenten wird das Kreditrisiko hinsichtlich der Finanzinstrumente für angemessen gehalten.

c) Marktwerte von Finanzinstrumenten

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer anderen Partei übernehmen würde. Die Marktwerte wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Bewertungsmethoden bestimmt. Angesichts variierender Einflussfaktoren sowie des Umfangs an Finanzinstrumenten können die hier aufgeführten Werte von den derzeit am Markt zu realisierenden Werten abweichen.

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente des EADS-Konzerns stellen sich wie folgt dar:

| in € Mio. | 31. Dezember 2001 | | 31. Dezember 2000 | |
|---|----------------------|-----------|----------------------|-----------|
| | Buchwert | Marktwert | Buchwert | Marktwert |
| Originäre Finanzinstrumente | | | | |
| Aktiva | | | | |
| Finanzanlagen | 4.726 | 4.726 | 4.609 | 4.609 |
| Wertpapiere | 5.341 | 5.341 | 4.682 | 4.682 |
| Zahlungsmittel | 2.692 | 2.692 | 3.240 | 3.240 |
| Passiva | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 6.500 | 6.500 | 5.779 | 5.779 |
| Derivative Finanzinstrumente | | | | |
| Währungssicherungskontrakte mit positiven Marktwerten | 54 | 54 | 0 | 80 |
| Währungssicherungskontrakte mit negativen Marktwerten | (3.673) | (3.673) | (1.746) | (2.432) |
| Zinssicherungskontrakte mit positiven Marktwerten | 38 | 38 | 0 | 0 |
| Zinssicherungskontrakte mit negativen Marktwerten | (29) | (29) | 0 | 0 |

Die zum 31. 12. 2001 entstandenen Verluste und Gewinne aus der Marktbewertung von offenen Währungskontrakten zur Sicherung zukünftiger Umsätze in Fremdwährung werden vom „Accumulated Other Comprehensive Income“ in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen, sobald die zugrundeliegende Transaktion realisiert wird; dies ist zu verschiedenen Zeitpunkten zwischen dem Bilanzstichtag und den folgenden sieben Jahren der Fall.

Finanzanlagen und Finanzverbindlichkeiten – Marktwerte basieren auf Schätzungen, wobei verschiedenartige Bewertungstechniken angewandt werden, wie etwa der Barwert künftiger Cash Flows. Die angewandten Methoden und Prämissen zur Offenlegung hier aufgeführter Daten sind jedoch naturgemäß subjektiv und unterliegen diversen Beschränkungen, wie zum Beispiel:

- bei den hier aufgeführten Marktwerten werden künftige Zinssatz- und Währungskursschwankungen nicht berücksichtigt.
- die zum 31. Dezember 2001 und 2000 zugrunde gelegten Schätzwerte sind nicht unbedingt ein Indikator für die Beträge, die bei künftiger Veräußerung/Einlösung der Finanzinstrumente erzielt würden.

Die folgenden Methoden wurden angewandt:

Kurzfristige Mittelanlage, Zahlungsmittel, kurzfristige Kredite, Lieferantenverbindlichkeiten – Die Buchwerte im Jahresabschluss stellen, aufgrund der relativ kurzen Zeitspanne zwischen Begründung und erwarteter Realisierung des Instruments, zuverlässige Schätzungen der Marktwerte dar.

Konzernanhang

Fortsetzung

Langfristige Verbindlichkeiten; kurzfristige Verbindlichkeiten – Lang- und kurzfristige Verbindlichkeiten werden nicht als „for trading“ gehaltene Schulden klassifiziert. Aus diesem Grund erfolgt keine Marktbewertung.

Wertpapiere – Der Marktwert der Available-for-Sale-Wertpapiere wurde auf Basis ihres notierten Marktpreises zum Bilanzstichtag geschätzt.

Währungs- und Zinssicherungskontrakte – Der Marktwert dieser Finanzinstrumente ist der geschätzte Betrag, den die Gesellschaft bezahlen müsste oder erhalten würde, wenn die Geschäfte am 31. Dezember 2001 bzw. 2000 glatt gestellt worden wären.

d) Auswirkungen der Anwendung von IAS 39 auf das Eigenkapital und einzelne betroffene Bilanzpositionen

Seit 1. Januar 2001 wendet der Konzern IAS 39 an. In Übereinstimmung mit IAS 39 wurden die Jahresabschlüsse für Perioden vor dem In-Kraft-Treten des Standards nicht angepasst. Die Auswirkungen auf das „Accumulated Other Comprehensive Income“, einer eigenen Position innerhalb des Eigenkapitals, und auf die damit verbundenen Bilanzpositionen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen auf das Accumulated Other Comprehensive Income

| in € Mio. | Available-for-Sale-Wertpapiere | Sicherungs-geschäfte | Summe |
|--|--------------------------------|----------------------|---------|
| Stand des Other Comprehensive Income zum 31. Dezember 2000 | 84 | – | 84 |
| Einführung von IAS 39 zum 1. Januar 2001: | | | |
| Gewinne/Verluste aus der Neubewertung zu Marktwerten | – | (606) | (606) |
| Latente Steuern | – | 222 | 222 |
| Stand zum 1. Januar 2001 | – | (384) | (384) |
| Veränderungen bis zum 31. Dezember 2001: | | | |
| Gewinne/Verluste aus der Veränderung des Marktwertes | (11) | (1.964) | (1.975) |
| Latente Steuern | 1 | 720 | 721 |
| | (10) | (1.244) | (1.254) |
| Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung | – | 311 | 311 |
| Latente Steuern | – | (114) | (114) |
| | – | 197 | 197 |
| Stand zum 31. Dezember 2001: | | | |
| Bruttowert der Gewinne und Verluste | 73 | (2.259) | (2.186) |
| Latente Steuern | 1 | 828 | 829 |
| | 74 | (1.431) | (1.357) |
| Anteile in Fremdbesitz | | 216 | |
| | | (1.215) | |

Der Betrag von € – 1.215 Mio. bezieht sich auf Veränderungen im Other Comprehensive Income die aus Sicherungsinstrumenten nach Abzug von Anteilen von Fremden resultieren und ist in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals aufgeführt. Darin enthalten sind € – 337 Mio. aus der erstmaligen Anwendung von IAS 39 und € – 878 Mio. aus der Veränderung des Marktwertes von Sicherungsgeschäften im laufenden Geschäftsjahr. Der Betrag von € 74 Mio. ergibt sich aus dem Stand zum 31. Dezember 2000 sowie aus Veränderungen des Marktwertes von € – 10 Mio., wie ebenfalls aus der Entwicklung des Konzerneigenkapitals ersichtlich.

Zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen auf einzelne betroffene Bilanzpositionen zum 1. Januar 2001

| in € Mio. | Available- for-Sale- Wertpapiere | Währungs- sicherungs- geschäfte | Zins- sicherungs- geschäfte | Summe |
|--|--|---------------------------------------|-----------------------------------|-------|
| Übriges Umlaufvermögen | – | 80 | – | 80 |
| Rückstellungen (Finanzverbindlichkeiten) | – | (686) | – | (686) |
| Zwischensumme | – | (606) | – | (606) |
| Latente Steuern | – | 222 | – | 222 |
| Gesamt nach latenten Steuern | – | (384) | – | (384) |

23. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Konzern ist in fünf Divisions eingeteilt. Die Divisions generieren ihre Umsätze mit folgenden Produkten und Leistungen:

- **Airbus** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen.
- **Military Transport Aircraft** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von leichten und mittelschweren militärischen Transport- und Spezialmissionsflugzeugen.
- **Aeronautics** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern, militärischen Kampf-
flugzeugen und Trainern, Turboprop-Flugzeugen für die regionale Luftfahrt sowie leichten Verkehrsflugzeugen; Umrüstung und
Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen.
- **Defence and Civil Systems** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörpersystemen, von Verteidigungs-
elektronik, militärischen und kommerziellen Telekommunikationslösungen sowie von Logistik, Schulungen, Tests, technischen und
damit verbundenen Dienstleistungen.
- **Space** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen; Bereitstel-
lung von Trägerdiensten.

Die Umsätze werden den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugeordnet. Die Aktiva der Divisions werden nach dem Sitz der jeweiligen Einheit zugeordnet. Investitionen ergeben sich hauptsächlich aus dem Erwerb von Sachanlagevermögen und einem Anstieg des Leasingvermögens.

Informationen nach Divisions:

| in € Mio. | Airbus | Military Transport Aircraft | Aero- nautics | Defence and Civil Systems | Space | Zentrale/ Eliminierungen | Konzern |
|--|--------|-----------------------------------|------------------|---------------------------------|-------|-----------------------------|---------|
| 2001 | | | | | | | |
| Umsatzerlöse | 20.549 | 547 | 5.065 | 3.345 | 2.439 | (1.147) | 30.798 |
| Anteiliges Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen | (12) | 0 | 0 | (14) | (63) | 111 | 22 |
| EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten | 1.655 | 1 | 308 | (79) | (222) | 31 | 1.694 |
| Aktiva (einschließlich Goodwill) | 27.264 | 568 | 7.187 | 5.583 | 3.462 | 4.651 | 48.715 |
| Buchwert der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.252 | 1.252 |
| Verbindlichkeiten | 25.532 | 365 | 5.869 | 3.545 | 2.601 | 367 | 38.279 |
| Investitionen in Sachanlagen | 1.433 | 63 | 281 | 159 | 99 | 161 | 2.196 |
| Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen | 1.625 | 21 | 278 | 1.147 | 331 | 158 | 3.560 |
| Goodwill | 7.089 | 0 | 1.005 | 1.464 | 736 | 148 | 10.442 |

Konzernanhang

Fortsetzung

2000

| | | | | | | | |
|---|--------|------|-------|-------|-------|---------|--------|
| Umsatzerlöse | 14.856 | 316 | 4.704 | 2.909 | 2.535 | (1.112) | 24.208 |
| Anteiliges Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen | 6 | (1) | 2 | 77 | (16) | 43 | 111 |
| EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten | 1.412 | (63) | 296 | (110) | 67 | (203) | 1.399 |
| Aktiva (einschließlich Goodwill) | 21.352 | 435 | 6.548 | 5.857 | 3.233 | 4.019 | 41.444 |
| Buchwert der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen | 0 | 0 | 0 | 125 | 29 | 1.164 | 1.318 |
| Verbindlichkeiten | 19.094 | 269 | 5.176 | 2.983 | 1.951 | 1.500 | 30.973 |
| Investitionen in Sachanlagen | 657 | 55 | 307 | 117 | 145 | 70 | 1.351 |
| Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen | 622 | 28 | 226 | 221 | 165 | 278 | 1.540 |
| Goodwill | 3.310 | 0 | 1.056 | 2.675 | 915 | 93 | 8.049 |

Geschäfte zwischen Konzerneinheiten werden grundsätzlich zu Preisen vorgenommen, wie sie auch mit konzernfremden Dritten marktüblich sind und betreffen hauptsächlich die Divisions Aeronautics und Airbus. Die Aktiva der Gruppe befinden sich überwiegend in der Europäischen Union.

Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung der EADS ist „EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten“. „Außerordentlich“ bezieht sich auf Aufwendungen und Erträge aus nicht wiederkehrenden Geschäftsvorfällen, wie z. B. Aufwendungen aus Abschreibungen der Stillen Reserven aus der Gründung der EADS, dem Airbus Unternehmenszusammenschluss oder der Gründung der MBDA, sowie Abschreibungen aufgrund von Werthaltigkeitstests. „EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten“ wird von EADS auch als Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung der Divisions herangezogen.

| in € Mio. | 2001 | 2000 Proforma |
|--|---------|------------------|
| Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteile von Fremden | 2.514 | 200 |
| Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK, MBDA | (2.794) | – |
| Goodwill-Abschreibung und Wertminderungsaufwendungen | 1.466 | 429 |
| Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen) | 260 | 176 |
| Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen) | 315 | – |
| Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte) | 275 | 483 |
| Beteiligungsergebnis | (342) | 111 |
| EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten | 1.694 | 1.399 |

Umsatzerlöse (nach Bestimmungsland)

| in € Mio. | Frankreich | Deutschland | Übrige europäische Länder | Nordamerika | Lateinamerika | Asien | Übrige Länder | Konzern |
|-----------|------------|-------------|---------------------------|-------------|---------------|-------|---------------|---------|
| 2001 | 3.521 | 3.588 | 6.728 | 10.394 | 1.749 | 3.138 | 1.680 | 30.798 |
| 2000 | 3.408 | 3.461 | 5.934 | 6.724 | 924 | 2.221 | 1.536 | 24.208 |

24. AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG

Stock Option Plan

Der Board of Directors der EADS hat einem Stock Option Plan für die 11 Mitglieder des Executive Committee, sowie für das Senior Management des Konzerns zugestimmt. Stock Options zum Kauf von 8.524.250 EADS Aktien wurden am 12. Juli 2001 gewährt, davon 780.000 an die Mitglieder des Executive Committee. Etwa 1.600 Konzernmitarbeitern wurden Optionen gewährt, die erst nach Ablauf einer Sperrfrist ausgeübt werden können. Für 50% der Optionen beträgt diese Frist zwei Jahre und vier Wochen vom Tag der Gewährung an, für die verbleibenden Optionen drei Jahre. Die Optionen verfallen zehn Jahre nach ihrer Gewährung.

Der Preis, zu dem die Optionen ausgeübt werden können beträgt € 24,66 und entspricht 110% des Marktwertes der Aktien zum Zeitpunkt der Bewilligung. Die Optionen dürfen nicht im Zeitraum von drei Wochen vor der jährlichen Hauptversammlung oder der Bekanntgabe von Jahres-, Halbjahres- oder Quartalszahlen ausgeübt werden.

Folgende Tabelle fasst die Entwicklung der Stock Options zusammen:

| | Anzahl der Optionen | |
|-------------------------|---------------------|-----------|
| | 2001 | 2000 |
| Bestand am 1. Januar | 5.375.400 | – |
| Gewährt | 8.524.250 | 5.564.884 |
| Ausgeübt | – | – |
| Verfallen | (597.825) | (189.484) |
| Bestand am 31. Dezember | 13.301.825 | 5.375.400 |

Im Jahr 2001 ist kein Personalaufwand in Zusammenhang mit der Gewährung von Konzern-Stock-Options angefallen.

Mitarbeiteraktien (ESOP) 2001

Im Jahr 2001 wurden im Rahmen von ESOP 2001 berechtigten Mitarbeitern zuvor noch nicht emittierte Aktien zum Kauf angeboten. Pro Mitarbeiter konnten maximal 500 Aktien erworben werden. Allen Mitarbeitern wurden zwei Varianten zur Wahl angeboten. Der Zeichnungspreis bei Variante A betrug € 10,70, berechnet aus dem niedrigsten Marktwert an der Pariser Börse von € 11,70 am 12. Oktober 2001 (dem Tag, an dem der Board of Directors das Recht zum Kauf von Aktien im Rahmen von ESOP 2001 gewährte), abzüglich eines Mitarbeiternachlasses von € 1,00. Nach Variante B wurde der höhere Wert aus dem Zeichnungswert nach Variante A oder 80% des durchschnittlichen Eröffnungspreises der EADS-Aktie an der Pariser Börse während den letzten 20 Handelstagen vor dem 12. Oktober 2001, angesetzt, was ebenfalls zu einem Preis von € 10,70 führte.

Während einer Sperrfrist von mindestens einem Jahr bei Variante A oder fünf Jahren bei Variante B ist es den Mitarbeitern untersagt, die Aktien zu verkaufen, sie sind jedoch zum Bezug aller Dividenden berechtigt sowie bei der Hauptversammlung voll stimmberechtigt. Die EADS hat für beide Varianten zusammen 2.017.894 Stammaktien mit einem Nennwert von € 1,00 verkauft. In Verbindung mit ESOP 2001 ist kein Personalaufwand entstanden.

25. TRANSAKTIONEN MIT NAHE STEHENDEN PARTEIEN

Nahe stehende Parteien – Der Konzern hat in den Jahren 2001 und 2000 verschiedene Geschäfte mit verbundenen Unternehmen abgeschlossen und abgewickelt, die alle im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit „at arm's length“, d. h. zu üblichen Marktbedingungen, durchgeführt wurden. Die Geschäfte mit nahe stehenden Parteien betreffen u. a. den französischen Staat, DaimlerChrysler, Lagardère und SEPI (spanischer Staat). Mit Ausnahme der Geschäfte mit dem französischen Staat können die Geschäfte für den Konzern, sowohl einzeln als auch in Summe, als nicht wesentlich angesehen werden. Die Transaktionen mit dem französischen Staat betreffen hauptsächlich Umsätze der Divisions Aeronautics, Defence and Civil Systems sowie Space.

Vergütung – Die Vergütung für die Directors sowie die Pensionsaufwendungen und andere Zahlungen an ausgeschiedene Directors betragen € 5,60 Mio. Außerdem bestehen Pensionsrückstellungen im Umfang von € 1,87 Mio.

Die o. g. Vergütungen beinhalten nicht den Wert der Aktienoptionen, die zum Kauf von Anteilen an der EADS berechtigen und den Directors gewährt wurden oder von diesen gehalten werden. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf Anmerkung 24 des Konzernanhangs.

Die EADS hat weder an Directors noch an ausgeschiedene Directors Darlehen gewährt, Vorauszahlungen geleistet oder Garantien zu deren Gunsten abgegeben.

26. ALS FINANZINVESTITIONEN GEHALTENE IMMOBILIEN

Der Konzern ist Eigentümer von Immobilien, die an fremde Dritte vermietet werden. Diese wurden überwiegend von der Dasa in die EADS eingebracht und zum 1. Juli 2000 zu Marktwerten erfasst. Für die nach IAS 40 notwendigen Angaben wurden die Marktwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien auf Basis der in der Eröffnungsbilanz angesetzten Werte fortgeschrieben.

Die Marktwerte wurden unter Ansatz von offiziellen Richtwerten für Grundstücke und Versicherungswerten, sowie mit den aus den Mieterträgen abgeleiteten Werten für Gebäude bestimmt. Die Bestimmung der Marktwerte wird hauptsächlich durch die Marktlage beeinflusst und wurde bezüglich der zum 1. Juli 2000 ermittelten Marktwerte von einem zugelassenen, unabhängigen Gutachter durchgeführt, der über die notwendige Qualifikation und neueste Erkenntnisse über den Ort und die Art der zu bewertenden Immobilien verfügte. Da sich seit diesem Zeitpunkt nur geringe Veränderungen ergeben haben, hat der Konzern auf den erneuten Einsatz eines unabhängigen Gutachters verzichtet.

Konzernanhang

Fortsetzung

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben, die zum größten Teil zwischen 40 und 50 Jahren liegt. Die Immobilienwerte, die als Finanzinvestitionen klassifiziert werden, stellen sich wie folgt dar:

| in € Mio. | 31. Dezember 2000 | Zugänge | Abgänge | Ab- schreibungen | Konsoli- dierungskreis änderungen/ Wechselkurs- differenzen | 31. Dezember 2001 |
|--|----------------------|---------|---------|---------------------|---|----------------------|
| Buchwerte der als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 87 | 11 | 0 | 1 | 0 | 97 |

Die Marktwerte der vom Konzern als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien betragen €98 Mio. (2000: €87 Mio.). Die Mieterträge aus als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien betragen €12 Mio. (2000: €12 Mio.), die korrespondierenden betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf €7 Mio. (2000: €7 Mio.).

27. ERGEBNIS JE AKTIE

Ergebnis je Aktie („Basic earnings per share“) – Das Ergebnis je Aktie („Basic earnings per share“) errechnet sich aus der Division des den Stammaktionären zustehenden Periodenergebnisses durch die durchschnittlich gewichtete Anzahl der während des Jahres ausstehenden Stammaktien.

| | 2001 | 2000 Proforma |
|---|-------------|------------------|
| Den Stammaktionären zustehendes Periodenergebnis | €1.372 Mio. | €(909) Mio. |
| Bestand der ausstehenden Aktien am Jahresanfang | 807.157.667 | 807.157.667 |
| 5. Dezember 2001 – Ausgabe von neuen Aktien gegen bar (ESOP 2001) | 2.017.894 | |
| Bestand der ausgegebenen Aktien am Jahresende | 809.175.561 | 807.157.667 |
| Gewichteter Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Stammaktien | 807.295.879 | 807.157.667 |
| Ergebnis je Aktie („Basic earnings per share“) | €1,70 | €(1,13) |

Zu Vergleichszwecken wird das Proforma Ergebnis je Aktie für 2000 dargestellt. Aufgrund der Gründung des Konzerns im Juli 2000, der durch einen deutlichen Anstieg der Anzahl der Aktien aufgrund des IPO am 10. Juli 2000 und dem gleichzeitig erfolgten Erwerb der Dasa und Casa durch ASM begleitet wurde, deren Umsatzerlöse und Aufwendungen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2000 nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung der EADS berücksichtigt waren, basiert die Proforma-Anzahl der Aktien für 2000 auf der Anzahl der ausstehenden Aktien und gewährten Stock Options zum Jahresende 2000.

Ergebnis je Aktie voll verwässert („Diluted earnings per share“) – Zur Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie wird der gewichtete Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Aktien um die Auswirkungen aller potenziell verwässernden Stammaktien bereinigt. Im Konzern bestehen ausschließlich Stock Options als potenzielle verwässernde Stammaktien. Da die Ausübungspreise der Stock Options unter beiden Stock Option Plänen, die 2001 und 2000 vom Konzern initiiert wurden über dem Kurs der EADS-Aktie liegen, würde bei ihrer Einbeziehung der gegenteilige Effekt eintreten. Folglich sind sowohl das Konzernergebnis, als auch der gewichtete Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Aktien für das „Ergebnis je Aktie“ und das „Ergebnis je Aktie voll verwässert“ gleich.

| | 2001 | 2000 |
|--|-------------|-------------|
| Den Stammaktionären zustehendes Periodenergebnis | €1.372 Mio. | €(909) Mio. |
| Gewichteter Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Stammaktien | 807.295.879 | 807.157.667 |
| Ergebnis je Aktie voll verwässert („Diluted earnings per share“) | €1,70 | €(1,13) |

28. ANZAHL DER MITARBEITER

Die Anzahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2001 beträgt 102.967 (31. Dezember 2000: 88.879).

Anlage: Informationen zu wesentlichen Beteiligungen

Airbus

| 2000 | 2001 | Gesellschaft | Sitz |
|------|------|---|-------------------------|
| V | V | Airbus SAS | Toulouse (Frankreich) |
| V | V | Airbus France SAS | Toulouse (Frankreich) |
| | V | Airbus Holding SA | Frankreich |
| V | V | EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Airbus) | Madrid (Spanien) |
| V | V | SATIC G.I.E. | Colomiers (Frankreich) |
| V | V | Airbus Finance Company Holdings BV | Amsterdam (Niederlande) |
| V | V | Airbus Finance Company Ltd | Dublin (Irland) |
| V | V | EADS Airbus Deutschland GmbH | Hamburg (Deutschland) |
| V | V | KID-Systeme GmbH | Buxtehude (Deutschland) |
| V | V | Aircabin GmbH | Laupheim (Deutschland) |
| V | V | DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH | Ottobrunn (Deutschland) |
| V | V | ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH | München (Deutschland) |
| V | V | EADS Airbus Beteiligungs GmbH | Ottobrunn (Deutschland) |
| Q | V | Airbus Industrie G.I.E. | Blagnac (Frankreich) |
| Q | V | AVSA SARL | Blagnac (Frankreich) |
| Q | V | AI Participations S.A.R.L. | Blagnac (Frankreich) |
| Q | V | Société Commerciale A-300 S.A.SOCA | Blagnac (Frankreich) |
| Q | V | Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS) | Blagnac (Frankreich) |
| Q | V | Airbus Transport International S.N.C. (ATI) | Blagnac (Frankreich) |
| Q | V | Airbus Military Company SAS. | Toulouse (Frankreich) |
| Q | Q | Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA) | Frankreich |
| Q | V | Airbus Mauritius limited | Mauritius |
| E | E | Alexandra Bail G.I.E | Frankreich |
| Q | V | Airbus China limited | Hong-Kong |
| Q | V | Aircelle SAS | Frankreich |
| Q | V | Airbus Ré S.A. | Luxemburg |
| Q | V | AVSA Canada Inc | Kanada |
| Q | V | Airbus North American Holdings Inc. (AINA) | USA |
| Q | V | Airbus Service Company Inc. (ASCO) | USA |
| Q | V | AI leasing Inc. | USA |
| Q | V | Norbus | USA |
| Q | V | AINA Inc. | USA |
| Q | V | 128829 Canada Inc. | Kanada |
| Q | V | Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS) | Niederlande |
| Q | V | Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd.(AIFS) | Irland |
| Q | V | Airbus Industrie Financial Service Ltd. (AIFS) | Irland |
| Q | V | AIFS (Cayman) Ltd. | Cayman Isle |
| Q | V | AIFS Cayman Liquidity Ltd. | Cayman Isle |
| Q | V | A 320 Financing limited | Irland |
| Q | V | AIFI LLC | Isle Of Man |
| | | Frusco limited | Irland |
| | | Shadyac Limited | Irland |
| | V | Airbus UK Limited | UK |
| | V | Airbus Invest | Toulouse (Frankreich) |
| | V | EADS Aéro | Toulouse (Frankreich) |
| | V | EADS Star Real Estate SAS | Boulogne (Frankreich) |
| | E | Tenzing communication inc | USA |

Weiterhin sind 29 sog. SPCs (Special Purpose Companies) konsolidiert.

Defence & Civil Systems

| | | | |
|---|---|---|--------------------------------|
| - | - | EADS Deutschland GmbH Verkehrsleittechnik TB67 | Unterschleißheim (Deutschland) |
| V | V | FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH | Ulm (Deutschland) |
| V | V | Hagenuk Marinekommunikation GmbH | Flintbek (Deutschland) |
| V | V | EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH | Friedrichshafen (Deutschland) |
| V | V | EADS Deutschland GmbH – Verteidigung und Zivile Systeme | Ulm (Deutschland) |
| V | V | Dornier GmbH – Verteidigung und Zivile Systeme | Friedrichshafen (Deutschland) |
| V | V | EADS Funkkommunikation GmbH | Ulm (Deutschland) |
| V | V | Ewation GmbH | Ulm (Deutschland) |
| V | V | Matra Aerospace Inc. (M.A.I.) | Frederick, Maryland (USA) |
| V | V | Fairchild Controls Corporation | Frederick, Maryland (USA) |
| V | V | Germantown Holding Company | Frederick, Maryland (USA) |
| V | V | Manhattan Beach Holdings Co. | Frederick, Maryland (USA) |
| V | V | Matra Systemes & Information | Velizy (Frankreich) |
| V | V | APIC | Arcueil (Frankreich) |
| V | V | G 2 I | Velizy (Frankreich) |
| V | V | EADS Services | Boulogne (Frankreich) |
| | V | Pentastar Holding | Paris (Frankreich) |
| | V | Aviation Defense Service S.A. | Saint-Gilles (Frankreich) |
| V | V | M.C.N. SAT HOLDING | Velizy (Frankreich) |
| V | V | MULTICOMS (MNC Sat Services) | Sèvres (Frankreich) |

V: Vollkonsolidiert Q: Quotal konsolidiert E: Nach der Equity-Methode konsolidiert

Anlage: Informationen zu wesentlichen Beteiligungen

Fortsetzung

| | 2000 | 2001 | Gesellschaft | Sitz |
|-------------------------|-------------|--------------------------------------|---|------------------------------------|
| Defence & Civil Systems | Fortsetzung | | | |
| | V | | Matra Global Netservices (Grolier Network) | Boulogne (Frankreich) |
| | V | V | International Test & Service | Velizy (Frankreich) |
| | | V | TYX Corp. | Reston, VA, USA |
| | | V | ARC | CA, USA |
| | | V | ARC-IAI | San Antonio, TX, USA |
| | V | V | M.P. 13 | Paris (Frankreich) |
| | V | V | EADS Matra Datavision S.A. | Paris (Frankreich) |
| | V | V | EADS Matra Datavision International | Les Ulis (Frankreich) |
| | V | V | EADS Matra Datavision Ltd | CovAddition (UK) |
| | V | V | EADS Matra Datavision AG | Regensdorf (Schweiz) |
| | V | V | EADS Matra Datavision Benelux | Brüssel (Belgien) |
| | V | V | EADS Matra Datavision Asia Pacific | Wanchai (Hong Kong) |
| | V | V | EADS Matra Datavision B.V. | Leiden (Niederlande) |
| | V | V | EADS Matra Datavision GmbH | München (Deutschland) |
| | V | V | EADS Matra Datavision Iberia | Madrid (Spanien) |
| | V | V | EADS Matra Datavision Inc. | Andover (USA) |
| | V | V | EADS Matra Datavision Kk | Tokyo (Japan) |
| | V | V | EADS Matra Datavision SpA | Turin (Italien) |
| | V | V | Open Cas Cade | Paris (Frankreich) |
| | | V | ETP SPA | Turin (Italien) |
| | V | V | Matra Defense | Velizy (Frankreich) |
| | V | V | Matra Holding GmbH | Frankfurt (Deutschland) |
| | Q | Q | MBDA SAS | Velizy (Frankreich) |
| | Q | Q | MBDA Management S.A. | Velizy (Frankreich) |
| | Q | Q | ALKAN | Valenton (Frankreich) |
| | Q | Q | MBDA France | Velizy (Frankreich) |
| | Q | Q | MBDA UK Ltd. | Stevenage, Herts (UK) |
| | Q | Q | Matra Electronique | La Croix Saint-Ouen (Frankreich) |
| | V | Q | MBDA Missiles S.A. | Chatillon sur Bagneux (Frankreich) |
| | Q | Q | MBDA Inc | Westlack, CA (USA) |
| | | Q | MBDA Italy SpA | Rom (Italien) |
| | | Q | MBDA Treasury | Jersey (UK) |
| | | Q | Marconi Overside Ltd. | Chelmsford (UK) |
| | | Q | AMS Dynamics Ltd. | Guernsey (UK) |
| | | Q | Celerg | Le Plessis-Robinson (Frankreich) |
| | V | V | Celerg international | Le Plessis-Robinson (Frankreich) |
| | V | V | International de systemes propulsifs | Paris (Frankreich) |
| | V | V | LFK – Lenkflugkörpersysteme GmbH | Unterschleißheim (Deutschland) |
| | V | V | TDW – Ges. für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH | Schrobenhausen (Deutschland) |
| | V | V | TAURUS Systems GmbH | Schrobenhausen (Deutschland) |
| | Q | Q | Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH | Aschau/Inn |
| | Q | Q | Propulsion Tactique S.A. | La Ferte Saint Aubin (Frankreich) |
| | Q | Q | TDA – Armements SAS. | La Ferte Saint Aubin (Frankreich) |
| | Q | Q | Forges de Zeebrugge S.A. | Herstal-Liege (Belgium) |
| | V | V | EADS Defence & Security Networks | Bois d'Arcy (Frankreich) |
| | V | V | Matra Radio Systems | Madrid (Spanien) |
| V | V | AEG Mobile Communication | Ulm (Deutschland) | |
| V | V | Matra Communications Mexico | Mexiko DF (Mexiko) | |
| V | V | EGT | Brüssel (Belgien) | |
| V | V | MC Denmark | Kopenhagen (Dänemark) | |
| V | V | MC Italy | Mailand (Italien) | |
| V | V | Matra Comunicaciones de Espana | Barcelona (Spanien) | |
| E | | Nortel Networks Germany GmbH & Co KG | Friedrichshafen (Deutschland) | |
| V | V | Matra Nortel Holding (MNH) | Paris (Frankreich) | |
| V | V | MATRAnet | Velizy (Frankreich) | |
| V | | MATRAnet Inc. | Redwood shores, CA (USA) | |
| V | V | Matra Communication USA Inc | Dallas, Texas (USA) | |
| V | V | Intecom Inc | Dallas, Texas (USA) | |
| V | V | Intecom Holding ULC | Dallas, Texas (USA) | |
| V | V | Intecom Canada Inc | Dallas, Texas (USA) | |
| V | V | Pyderion Contact Technologies Inc. | Dallas, Texas (USA) | |
| | V | Cogent | UK | |
| E | | Matra Nortel Communications | Quimper (Frankreich) | |
| Space | | | Aerospatiale Matra Lanceurs Stratégiques et Spaciaux | Paris (Frankreich) |
| | V | V | Amanthea Holding B.V. | Amsterdam (Niederlande) |
| | Q | Q | Astrium GmbH | München (Deutschland) |
| | Q | Q | Astrium Ltd. | Stevenage (UK) |
| | Q | Q | Astrium N.V. | Den Haag (Niederlande) |

V: Vollkonsolidiert Q: Quotal konsolidiert E: Nach der Equity-Methode konsolidiert

Space Fortsetzung

| 2000 | 2001 | Gesellschaft | Sitz |
|------|------|---|-------------------------------|
| Q | Q | Astrium SAS | Toulouse (Frankreich) |
| | Q | Computadoras, Redes e Ingenieria SA (CRISA) | Madrid (Spanien) |
| V | V | EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Space) | Madrid (Spanien) |
| V | V | EADS Deutschland GmbH – Space Services | München (Deutschland) |
| V | V | EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH | München (Deutschland) |
| V | V | EADS Launch Vehicles | Vélizy (Frankreich) |
| V | V | Global DASA LLC | New York (USA) |
| E | E | Loral Dasa Globalstar L.P. | New York (USA) |
| Q | Q | Matra Marconi Space UK Ltd. | Stevenage (UK) |
| | | Matra Space Systems Participations BV | Den Haag (Niederlande) |
| Q | Q | MMS Space Holdings N.V. | Amsterdam (Niederlande) |
| Q | Q | MMS Systems Ltd | Stevenage (UK) |
| E | E | Nahuelsat S.A. | Buenos Aires (Argentinien) |
| V | Q | NRSCL Infoterra Ltd | Southwood (UK) |
| | | Sodern | Limeil-Brevannes (Frankreich) |
| | | Spot Image | Toulouse (Frankreich) |
| | Q | TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG | Backnang (Deutschland) |

Military Transport Aircraft

| | | | |
|---|---|--|------------------|
| V | V | EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft) | Madrid (Spanien) |
|---|---|--|------------------|

Aeronautics

| | | | |
|---|---|--|---------------------------------|
| V | V | Elbe Flugzeugwerke GmbH | Dresden (Deutschland) |
| | V | EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH | München (Deutschland) |
| V | V | EADS Sogerma S.A. | Mérignac (Frankreich) |
| V | V | EADS Seca S.A. | Le Bourget (Frankreich) |
| V | V | Barfield B.C. | Miami, Florida (USA) |
| V | V | EADS Revima S.A. | Tremblay en France (Frankreich) |
| V | V | Composites Aquitaine S.A. | Salaunes (Frankreich) |
| V | V | Maroc Aviation S.A. | Casablanca (Morokko) |
| V | V | Noise Reduction Engineering B.C. | Washington D.C. (USA) |
| V | V | Aerobail GIE | Paris (Frankreich) |
| V | V | EADS Aeroframe services LLC | Lake Charles, Louisiana (USA) |
| | V | EADS Sogerma Tunisie | Monastir (Tunesien) |
| V | V | Eurocopter Holding S.A. | Paris (Frankreich) |
| V | V | Eurocopter S.A. | Marignane (Frankreich) |
| V | V | Eurocopter Deutschland GmbH | München (Deutschland) |
| V | V | American Eurocopter Corp. | Dallas, Texas (USA) |
| V | V | Eurocopter Canada Ltd. | Ontario (Kanada) |
| V | V | Eurocopter South East Asia | Singapur |
| V | V | Helibras – Helicopteros do Brasil S.A. | Itajuba (Brasilien) |
| V | V | EADS Socata S.A. | Le Bourget (Frankreich) |
| V | V | EADS Deutschland GmbH – Military Aircraft | München (Deutschland) |
| V | V | Dornier Flugzeugwerft GmbH | Manching (Deutschland) |
| V | V | EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft) | Madrid (Spanien) |
| V | V | EADS ATR S.A. | Toulouse (Frankreich) |
| Q | Q | ATR GIE | Toulouse (Frankreich) |
| E | | Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH | Oberpfaffenhofen (Deutschland) |

Headquarters

| | | | |
|---|---|--|-------------------------------|
| V | V | EADS France | Paris (Frankreich) |
| V | V | EADS Deutschland GmbH – Zentrale | München (Deutschland) |
| V | V | EADS Deutschland GmbH, LO – Liegenschaften OTN | München (Deutschland) |
| V | V | EADS Deutschland GmbH, FO – Forschung | München (Deutschland) |
| V | V | EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH | Ottobrunn (Deutschland) |
| V | V | DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG | München (Deutschland) |
| V | V | Dornier GmbH – Zentrale | Friedrichshafen (Deutschland) |
| V | V | EADS CASA S.A. (Headquarters) | Madrid (Spanien) |
| E | E | Dassault Aviation | Paris (Frankreich) |
| E | E | Dassault International France | Vaucresson (Frankreich) |
| E | E | Dassault Falcon Jet and subsidiaries | Teterboro NJ (USA) |
| E | E | Sogitec Industries | Suresnes (Frankreich) |
| E | E | Dassault Falcon Service | |
| E | E | IPS | |
| E | E | Dassault Aero Service | |
| E | E | Dassault Assurances Courtage | |
| E | E | Dassault International Inc | Paramus NJ (USA) |
| E | E | Société Toulouse Colomiers | |
| V | V | Airbus Finance Company Holding B.V. | Dublin (Irland) |
| V | | S.C.I. Matra Toulouse | Toulouse (Frankreich) |

V: Vollkonsolidiert Q: Quotal konsolidiert E: Nach der Equity-Methode konsolidiert

Adressen



HAUPTSITZ

European Aeronautic Defence & Space Company EADS N. V.

Le Carré
Beechavenue 130–132
1119 PR Schiphol-Rijk
Niederlande
Tel.: +3120 655 4800

ZENTRALE

In Deutschland

81663 München
Deutschland
Tel.: +49 89 6070

In Frankreich

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris Cedex 16
Frankreich
Tel.: +33 142 24 24 24

In Spanien

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel.: +34 91585 7000

BUSINESS UNITS

Airbus

Airbus

1, rond-point Maurice Bellonte
31707 Blagnac
Frankreich
Tel.: +33 56193 33 33

Military Transport Aircraft

EADS CASA (Division Military Transport Aircraft)

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel.: +34 91585 7000

Aeronautics

EADS Military Aircraft

81663 München
Deutschland
Tel.: +49 89 6070

Eurocopter

Aéroport International de Marseille
Provence
13725 Marignane
Frankreich
Tel.: +33 442858585

EADS ATR

1, allée Pierre Nadot
31712 Blagnac Cedex
Frankreich
Tel.: +33 562 2162 21

EADS EFW

Grenzstraße 1
01109 Dresden-Klotzsche
Deutschland
Tel.: +49 35188390

EADS Sogerma Services

Aéroport International
Bordeaux-Mérignac
33701 Mérignac
Frankreich
Tel.: +33 546 828282

EADS Socata

Zone d'Aviation et d'Affaires
Le Terminal,
Bât. 413
93350 Le Bourget
Frankreich
Tel.: +33 149 34 69 69

Defence and Civil Systems

EADS Systems and Defence Electronics

81663 München
Deutschland
Tel.: +49 89 6070

EADS Services

63, ter. Avenue Edouard Vaillant
92517 Boulogne Billancourt
Frankreich
Tel.: +33 1 58 17 77 77

MBDA

20–22, rue Grange Dame Rose
78140 Vélizy Cedex
Frankreich
Tel.: +33 1 3488 3000

EADS LFK

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

EADS Telecom

Rue Jean-Pierre Timbaud
78392 Bois d'Arcy Cedex
Frankreich
Tel.: +33 1 3460 80 20

Space

Astrium

37, avenue Louis Bréguet
78146 Vélizy-Villacoublay
Frankreich
Tel.: +33 1 34 88 30 00

EADS Launch Vehicles

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

EADS CASA Espacio

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel.: +34 91585 7000

EADS Space Services

Eugen-Sänger-Straße
Gebäude 58.0, Tor 3
85521 Ottobrunn
Deutschland
Tel.: +49 89 6070

EADS Sodern

20, avenue Descartes, BP 23
94451 Limeil Brévannes Cédex
Frankreich
Tel.: +33 1 45 95 70 00

EADS Cilas

Route de Nozay
BP 27
91460 Marcoussis
Frankreich
Tel.: +33 1 64 54 48 00

REPRÄSENTANZEN

Nordamerika

Kanada

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

USA

Tel.: +1 202 776 09 88
Fax: +1 202 776 90 80

Mittel- und Osteuropa

Bulgarien

Tel.: +359 291 98 8
Fax: +359 294 540 48

Kroatien

Tel.: +385 1 48 91 50 0
Fax: +385 1 48 91 50 1

Tschechische Republik

Tel.: +420 22 44 54 2 20
Fax: +420 22 44 54 2 22

Ungarn

Tel.: +36 1 34 60 30 3
Fax: +36 1 31 51 4 2 3

Polen

Tel.: +48 22 69 77 3 2 1
Fax: +48 22 69 77 3 1 9

Russland

Tel.: +7 09 5 79 7 5 3 6 7
Fax: +7 09 5 79 7 5 3 6 6

Slowenien

Tel.: +38 6 1 5 8 8 3 7 9 7
Fax: +38 6 1 5 8 8 3 7 9 9

Westeuropa

Belgien

Tel.: +32 2 50 2 60 0 5
Fax: +32 2 50 2 30 8 1

Finnland

Tel.: +35 8 9 6 8 7 2 3 6 9 0
Fax: +35 8 9 6 8 7 2 3 6 9 1

Deutschland

Tel.: +49 30 2 5 9 2 6 9 1 1
Fax: +49 30 2 5 9 2 6 9 1 9

Griechenland

Tel.: +30 1 6 9 8 3 8 7 1
Fax: +30 1 6 9 8 3 8 7 0

Italien

Tel.: +39 0 6 8 5 3 5 3 5 1 5
Fax: +39 0 6 8 4 1 6 2 2 6

Portugal

Tel.: +35 1 2 1 3 1 3 9 4 2 0
Fax: +35 1 2 1 3 1 3 9 4 2 9

Spanien

Tel.: +34 9 1 5 8 5 7 0 0 0
Fax: +34 9 1 5 4 7 0 0 1 9

Türkei

Tel.: +90 3 1 2 4 4 8 0 9 4 0
Fax: +90 3 1 2 4 4 8 0 9 4 6

Großbritannien

Tel.: +44 20 7 7 6 6 3 2 0 5
Fax: +44 20 7 8 3 9 9 2 7 9

Naher und Mittlerer Osten

Vereinigte Arabische Emirate

Tel.: +97 1 2 6 8 1 2 8 7 8
Fax: +97 1 2 6 8 1 1 0 2 7

Ägypten

Tel.: +20 2 7 9 4 8 6 7 1
Fax: +20 2 7 9 5 7 3 1 7

Kuwait

Tel.: +96 5 5 3 1 3 1 0 5
Fax: +96 5 5 3 1 3 1 0 7

Saudi-Arabien

Tel.: +96 6 1 4 6 5 3 4 5 6
Fax: +96 6 1 4 6 3 0 8 4 4

Afrika

Südafrika

Tel.: +27 1 2 6 7 7 1 5 2 3
Fax: +27 1 2 6 7 7 1 7 4 4

Nordasien

China

Tel.: +86 10 6 4 10 6 8 8 0
Fax: +86 10 6 4 10 6 8 7 8

Japan

Tel.: +81 3 5 5 7 2 7 1 3 7
Fax: +81 3 5 5 7 2 7 1 9 3

Korea

Tel.: +82 2 7 9 8 4 9 2 5
Fax: +82 2 7 9 8 4 9 2 7

Taiwan

Tel.: +88 6 2 2 7 1 2 1 5 9 4
Fax: +88 6 2 2 7 1 2 1 0 8 9

Südasiens/Pazifik

Australien

Tel.: +61 2 9 2 2 5 0 5 0 0
Fax: +61 2 9 2 2 5 0 5 0 1

Indien

Tel.: +91 1 1 3 0 1 7 4 9 1
Fax: +91 1 1 3 0 1 7 4 9 4

Indonesien

Tel.: +62 2 1 5 7 3 5 7 3 3
Fax: +62 2 1 5 7 3 5 9 2 3

Malaysia

Tel.: +60 3 2 1 6 3 0 2 3 3
Fax: +60 3 2 1 6 3 0 2 1 1

Singapur

Tel.: +65 7 3 7 5 0 7 7
Fax: +65 7 3 3 5 8 1 5

Thailand

Tel.: +66 2 6 7 0 1 7 3 4
Fax: +66 2 6 7 0 1 7 3 8

Lateinamerika

Brasilien

Tel.: +55 6 1 3 2 3 4 4 6 4
Fax: +55 6 1 3 2 3 4 4 7 7
Tel.: +55 1 1 3 7 4 1 5 8 2 4
Fax: +55 1 1 3 7 4 1 1 7 1 7

Chile

Tel.: +56 2 2 4 4 4 1 0 0
Fax: +56 2 2 4 4 3 3 3 4

Mexiko

Tel.: +52 5 4 8 8 2 0 4 1
Fax: +52 5 4 8 8 2 0 4 5

Informationen für unsere Aktionäre

Finanzkalender 2002

Global Investor Forum:

7.–8. Februar 2002, Marignane/Frankreich

Bilanzpressekonferenz:

18. März 2002

Hauptversammlung:

17. Mai 2002, Amsterdam/Niederlande

Zwischenbericht Q1 – 3-Monats-Ergebnisse:

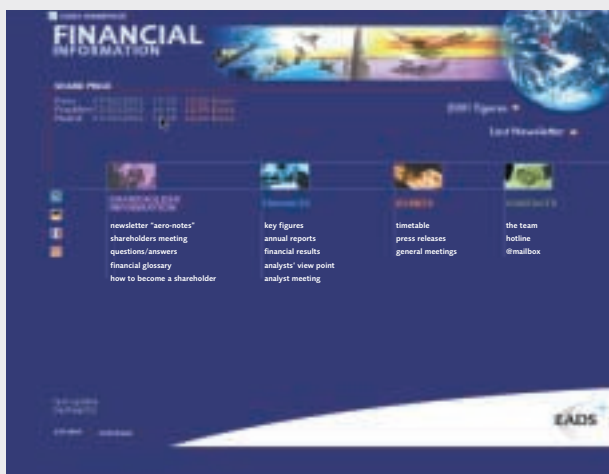
17. Mai 2002

Zwischenbericht Q2 – Halbjahres-Ergebnisse:

25. Juli 2002

Zwischenbericht Q3 – 9-Monats-Ergebnisse:

14. November 2002



www.eads.net



Hauptversammlung der EADS
am 10. Mai 2001 in Amsterdam

Wichtige Informationen für Aktionäre

Investor Relations stellt regelmäßig aktuelle Informationen für die Aktionäre der EADS zur Verfügung – ob Privatanleger, Mitarbeiter oder institutionelle Anleger.

Mit der Veröffentlichung ihrer ausführlichen Zwischenberichte wird die EADS ihre Aktionärsinformationen im Jahr 2002 erneut erweitern.

Zur Information der Aktionäre bietet Investor Relations eine Reihe von Publikationen an: Der vierteljährlich erscheinende Aktionärsbrief „aero-notes“ mit Informationen zu Finanzen und Strategie und die monatlichen Aktionärsmitteilungen, die auf der Website der EADS veröffentlicht werden.

Auf der EADS-Website (www.eads.net) finden Anleger eine Vielfalt weiterer Informationen, auch zu Finanzthemen. Darüber hinaus haben wir für unsere Aktionäre gebührenfreie Rufnummern eingerichtet.

Investor Relations Kontakt:

Gebührenfreie Telefonnummern:

Deutschland: 00 800 00 02 2002

Frankreich: 0 800 01 2001

Spanien: 00 800 00 02 2002

Investoren aus anderen Ländern wählen

+33 1 41 33 90 94

Zusätzlich gibt es für Anfragen unserer Aktionäre eine eigene Mailbox:

comfi@eads.net

Gestaltung und Produktion: Addison
Druck: SV2

© Copyrights: Airbus, Airbus Military Company, Arianespace, Astrium, EADS Sogerma Services, EADS CASA, EADS Socata, EIP, ESA, Eurocopter, I 3 m – Airbus, MBDA, NH-Industries, Nojaroff, Teamfoto Marquardt.

**Dieses Dokument ist auch unter
den folgenden Adressen erhältlich:**

**European Aeronautic Defence and
Space Company – EADS**

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



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

Le Carré
Beechavenue 130 – 132
1119 PR Schiphol-Rijk
Niederlande
www.eads.net