

Brief der Chairmen des Board of Directors



Sehr geehrte Aktionäre der EADS,

2006 war ohne Zweifel ein schwieriges Jahr für unser Unternehmen. Die Ereignisse geben Anlass, die Kontrolle des Konzerns über seine wichtigste Tochter Airbus zu überdenken sowie seine Management- und auch seine Organisationsstruktur kritisch zu hinterfragen. Die Aktionäre haben dies ebenso gemacht wie Beobachter aus verschiedenen Bereichen der Gesellschaft.

Die Symptome sind klar: Entscheidende Fakten zur Unternehmenslage und zum bedeutenden A380-Programm wurden von Airbus nicht angemessen bewertet und daher auch nicht genau und frühzeitig genug gemeldet. Zudem war Airbus auf die Herausforderungen im Wettbewerb nicht ausreichend vorbereitet.

Dieses Versäumnis gab dem EADS-Management und dem Board of Directors nur begrenzte Möglichkeiten, das Unternehmen wieder in die richtige Richtung zu steuern – mit bedauerlichen Konsequenzen.

Mit Veränderungen zurück zur Kontinuität

Die Unternehmensstruktur der EADS besteht seit der EADS-Gründung im Jahr 2000. Jahrelang wurden Ziele und Wettbewerber übertroffen, neue Arbeitsplätze und Werte geschaffen. Die Unternehmenskontrolle trug ihren Teil dazu bei und achtete gleichzeitig darauf, die notwendige Eigenständigkeit zu bewahren. Sie ist schließlich ein wesentliches Merkmal unserer Branche – einer Branche, die dank ihrer positiven Beiträge zu Technologie, Exporten und Arbeitsmarkt von zentraler Bedeutung für unsere Volkswirtschaft ist. Diese gemeinsamen Interessen der EADS-Aktionäre und aller am Konzern beteiligten Parteien wurden erfolgreich wahrgenommen und gefördert.

Dennoch musste das Board of Directors die grundlegenden Ursachen jener Schwächen in Angriff nehmen, die 2006 zutage traten. Das Board hat weitreichende Entscheidungen getroffen, die Führung und Kontrolle der EADS zu verbessern. Von höchster Bedeutung waren Entscheidungen über das Management des Unternehmens.

Auf Empfehlung der Hauptaktionäre wurde Louis Gallois, langjähriges Mitglied des Board of Directors und ein erfahrener Manager, nicht zuletzt im Luft- und Raumfahrtgeschäft, als einer der beiden Chief Executive Officers der EADS ernannt. Gemeinsam mit Thomas Enders hat er die Aufgabe, das Unternehmen in eine bessere Zukunft zu führen. Zweifellos warten zahlreiche Herausforderungen auf die beiden CEOs; doch das gesamte Board of Directors wird sie in ihrer Aufgabe in jeder erdenklichen Weise unterstützen.

Als Ausdruck einer stärkeren Integration und zur Vereinfachung von Strukturen wurde Louis Gallois vom Board of Directors dazu berufen, auch die Aufgaben des CEO von Airbus zu übernehmen. Unterstützung in dieser Doppelfunktion erhält er von Hans Peter Ring – ebenfalls in Personalunion Chief Financial Officer der EADS und von Airbus – sowie von Fabrice Brégier. Der frühere CEO von Eurocopter wurde zum Chief Operating Officer von Airbus ernannt.

Parallel dazu beauftragte das Board eine Expertengruppe, der neben dem Chief Technical Officer auch Branchenkenner von außerhalb des Unternehmens angehörten. Sie sollten die Ursachen der Verzögerungen im A380-Programm untersuchen. Als Gründe wurden unter anderem der extrem knappe Zeitplan für Entwicklung, Musterzulassung und Produktionshochlauf sowie die unzureichende Integration bei Airbus ausgemacht. Es zeigte sich deutlich, dass das ursprüngliche System mit vier nationalen Gesellschaften und klar zugeordneter Verantwortung im Zuge der Airbus-Integration nicht

adäquat hatte ersetzt werden können. Eine gleichwertige Kontrolle war nicht mehr gegeben. Darüber hinaus war auch die Zusammenführung der Prozesse und Werkzeuge (z. B. Konstruktionssoftware) verschiedener Airbus-Standorte mangelhaft. Auch hatte der hohe Grad der Individualisierung, wie er zum Erfüllen der Kundenanforderungen notwendig ist, die Komplexität ausufern lassen und das Bewältigen der Lernkurve verlangsamt.

In der Folge rief die Airbus-Führung – mit der vollen Unterstützung des EADS-Topmanagements und des gesamten Board of Directors – das Power8-Programm ins Leben. Damit sollen die drängenden Herausforderungen angegangen werden: allen voran die negativen Auswirkungen eines im Vergleich zum Euro schwachen US-Dollars, die rückläufigen Marktpreise sowie die Kostenunterschiede zwischen den Produktionsstätten von Airbus und denen in anderen Ländern. Ein Strukturwandel war umso dringlicher, als aufgrund der A380-Verzögerungen und des hohen Entwicklungsdrucks für die neue A350-Familie Ergebnis- und Liquiditätseinbrüche drohten. Deshalb setzen die EADS und Airbus gegenwärtig in allen Teilen ihrer Organisation Maßnahmen um, die der Integration zusätzliche Dynamik verleihen.

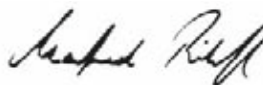
Engagement der Hauptaktionäre

Das Board hat die mögliche Auswirkung einer Dividendenkürzung auf den Kapitalmarkt und auf das laufende Power8-Programm eingehend diskutiert. Für einen gemeinsamen Vorschlag des Board of Directors waren die Standpunkte jedoch zu verschieden. Daher bleiben Vorschläge zur Ausschüttung einer Dividende und zu deren Betrag den Streubesitzaktionären auf der Ordentlichen Hauptversammlung vorbehalten.

In einer Transaktion, die von den Hauptaktionären bereits angekündigt und von den Märkten seit langem erwartet worden war, veräußerten die beiden industriellen Hauptaktionäre im Jahr 2006 und Anfang 2007 jeweils Teile ihrer Beteiligungen an der EADS. Dadurch stieg der Streubesitz – und somit auch das Gewicht der EADS in diversen Börsenindizes.

Die Hauptaktionäre der EADS bewiesen ihr Interesse an den langfristigen Perspektiven des Unternehmens, indem sie den Start des A350XWB-Programms ermöglichten. Es wird auf lange Sicht die Spitzenposition der EADS am Markt und in puncto Technologie fördern.

Wir wissen um die schweren Aufgaben, die vor uns liegen. Diese kann das Unternehmen aber bewältigen, und wir werden das Management dabei unterstützen, die EADS wieder auf Kurs zu bringen.



Manfred Bischoff
Chairman



Arnaud Lagardère
Chairman



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionäre, Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten,

Herausforderungen bringen Veränderungen mit sich und verlangen nach neuen Lösungen. Deshalb erleben Sie die EADS heute in einem Prozess des tief greifenden Wandels.

Der vorliegende Geschäftsbericht möchte Ihren Blick zunächst auf das Ganze lenken: auf die großen Fortschritte, die bei Eurocopter, bei Astrium sowie im Verteidigungs- und Sicherheitsgeschäft erzielt wurden. Gleichzeitig beschreibt er aber auch die Herausforderungen, vor denen Airbus steht und die die Performance der EADS bereits im vergangenen Jahr überschattet haben.

Keine Frage, das finanzielle Ergebnis des Unternehmens im Jahr 2006 ist enttäuschend. Der Umsatz ist erwartungsgemäß auf € 39,4 Milliarden gestiegen, das EBIT jedoch auf € 399 Millionen gefallen. Zum ersten Mal hat die EADS damit ihr Versprechen nicht gehalten. Die Enttäuschung darüber ist auch am Kurs der EADS-Aktie abzulesen: Er war im Jahr 2006 von abrupten Schwankungen gekennzeichnet und spiegelt jetzt die Risiken wider, die mit der Krise einhergehen, aber auch die wieder besser werdenden Aussichten.

Integration hat Vorrang

Bei der Analyse der tieferen Ursachen der Verzögerungen im A380-Programm erkannten wir, dass der bislang erreichte Grad an Integration bei weitem nicht ausreicht – weder bei Airbus noch konzernweit. Gemeinsam mit dem Board of Directors haben wir die Struktur und die Organisation der EADS deshalb eingehender überprüft als je zuvor.

Die Ergebnisse sind bereits greifbar: Die EADS und Airbus haben nunmehr denselben Chief Executive Officer und denselben Chief Financial Officer. Zudem wird die Konzernzentrale weiter verschlankt. Innovationsanstrengungen werden in Zukunft stärker vernetzt und von EADS Innovation Works, einer neuen Organisation, geführt.

Power8 ist unverzichtbar

Unser vorrangiges Ziel ist es, Vertrauen wiederaufzubauen. Das zu erreichen, erfordert Zeit und erhebliche Anstrengungen, wird der EADS aber helfen im Wettbewerb um die Spitzenposition in unserer Industrie.

Power8 – das Programm, mit dem Airbus die Strukturen vereinfachen und die Wettbewerbsfähigkeit stärken soll – ist das Herzstück dieser Bemühungen. Wir sind uns bewusst, dass dieses Programm tiefe Einschnitte mit sich bringt, aber wir dürfen jetzt nicht zögern. Denn Alternativen sind nicht in Sicht. Die Herausforderung besteht nun darin, gleichzeitig

- die industrielle Struktur von Airbus zu optimieren,
- die Entwicklung und die Auslieferung der A380, der A350XWB und der A400M zu bewältigen und
- die Anfälligkeit des Unternehmens gegenüber Dollar-Schwankungen zu vermindern.

Eine gute Basis ...

Wir können bei unseren Anstrengungen auf einem starken Fundament aufbauen: Das außerordentliche Engagement und der Ehrgeiz unserer Mitarbeiter und Manager sind unübersehbar. Der Auftragszugang der EADS übertraf im Jahr 2006 den Umsatz erneut deutlich. Airbus verbuchte 824 Neuaufträge, was einer Produktionsauslastung von rund zwei Jahren entspricht. Und Eurocopter verzeichnete mit Aufträgen über mehr als 600 Hubschrauber einen neuen Rekord. Diesen enormen Auftragsbestand in anhaltende Gewinne zu verwandeln und unsere Kunden zufrieden zu stellen, hat jetzt oberste Priorität. Die Aufgabe ist klar: liefern.

Die Rentabilität unserer Raumfahrtsparte hat sich verdoppelt, und die Anzahl der Satellitenaufträge ist gestiegen. Die Geschäftsbereiche Eurocopter, Astrium sowie Verteidigung und Sicherheit haben ihre Hausaufgaben gemacht und können nun stärker zur finanziellen Stabilität der EADS beitragen.

... für eine dynamische Entwicklung

Wir werden die Internationalisierung der EADS weiter vorantreiben. Bereits 2006 wurden in diesem Zusammenhang bedeutende Schritte unternommen, zum Beispiel das Abkommen zum Aufbau einer A320-Endmontagelinie in China oder die intensivierte Zusammenarbeit mit Südkorea und mit China bei der Hubschrauberentwicklung. Im US-Verteidigungsgeschäft haben wir einen echten Durchbruch erzielt: Mit dem Zuschlag für den Mehrzweckhubschrauber UH-72A Lakota wurden wir erstmals als Hauptauftragnehmer für ein US-Militärprogramm ausgewählt.

Diese Erfolge zeigen, dass wir Wachstumschancen auch wahrnehmen können, während wir das Unternehmen wieder auf Kurs bringen. Sobald die notwendigen Anpassungen im operativen Bereich erfolgt sind, werden wir unsere Anstrengungen in strategisch bedeutsamen, zukunftsreichen und rentablen Geschäftsfeldern noch verstärken.

Wir versichern allen unseren Kunden, Aktionären und Mitarbeitern, dass wir die EADS zu einem weiter integrierten, effizienten und verlässlichen Unternehmen machen werden – zu einer EADS, die Ihren Erwartungen gerecht wird.



Thomas Enders
Chief Executive Officer



Louis Gallois
Chief Executive Officer

Die CEOs im Gespräch

Kaum ist das volle Ausmaß von Power8 bekannt, äußern alle Beteiligten – Politiker, Gewerkschaften, Mitarbeiter – ihre Bedenken. Wie gehen Sie damit um?

Louis Gallois Mir war von Anfang an klar, dass ich keinen leichten Auftrag habe. Aber mein Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit von Airbus wiederherzustellen und die Rentabilität des Konzerns zu bewahren. In einem Duopol – damit haben wir es in der Luftfahrtindustrie heute zu tun – muss Gleichgewicht herrschen, oder eine Seite hat ganz schnell verloren. Natürlich durchlaufen die Akteure immer wieder ihre Höhen und Tiefen, insgesamt jedoch muss die Parität erhalten bleiben.



Angesichts der Herausforderungen, vor denen wir heute stehen, gibt es keine Alternative zu einem tief greifenden Restrukturierungs- und Integrationsprogramm. Und wenn wir allen Beteiligten restlos klarmachen können, dass Power8 für unseren Erfolg unverzichtbar ist, bin ich sicher, dass sie die Ziele des Programms verstehen und mittragen werden.

Welche Rolle spielen dabei die Arbeitnehmer?

Thomas Enders Eine echte Schlüsselrolle, verbunden mit einer enormen Verantwortung, die ihnen beim Umsetzen der Integrationsmaßnahmen zukommt. Wir wissen, dass wir unseren Mitarbeitern in dieser schwierigen Phase eine Menge abverlangen.

Louis Gallois Uns ist es darum sehr wichtig, Betriebsräte und Belegschaftsvertreter laufend über unser Vorgehen zu informieren. Dies ist auch ihr gutes Recht, wenn dem Unternehmen harte Zeiten ins Haus stehen.

Können Sie das, was aus unternehmerischer Sicht getan werden muss, auch umsetzen?

Thomas Enders Kein Unternehmen kann sich über sein Umfeld einfach hinwegsetzen, und selbstverständlich nehmen wir die Sorgen aller Betroffenen ernst. Deshalb haben Louis und ich stets auf einer gerechten, ausgewogenen Lastenverteilung bestanden. Auch für das Management der EADS gelten betriebswirtschaftliche Grundsätze. Die Finanzmärkte können von uns erwarten, dass wir das Unternehmen für Anleger attraktiv machen – und zwar für solche, die an einer langfristigen Wertsteigerung interessiert sind. Kurzum: Wir wollen, dass in unseren Konzern investiert wird.



Im Rahmen der jüngsten Turbulenzen bei der EADS wurde immer wieder die Frage gestellt, ob die besondere Struktur des Unternehmens Teil der Lösung oder Teil des Problems ist ...

Thomas Enders Ich behaupte nicht, unsere Struktur sei ideal. Aber unter den Umständen, die für die EADS gelten, funktioniert sie recht gut und entwickelt sich weiter. Beispiele sind die strukturellen Aspekte der Integration bei Airbus und der EADS: Da gab es echte Fortschritte. Und es werden noch weitere folgen. Weder unsere Managementstruktur noch unsere Konzernführung sind in Stein gemeißelt.

Louis Gallois Wir sollen dieses Unternehmen führen und müssen uns somit an die Regeln halten, die unsere Anteilseigner aufgestellt haben. Zwar haben sich diese Regeln – erfreulicherweise – jüngst als nützlich erwiesen, indem sie für enge Kontakte zu allen Beteiligten in Öffentlichkeit und Politik sorgten und uns auf diese Weise halfen, Integration und Strukturwandel weiter voranzutreiben. Doch in dem Maße, in dem sich die Bedürfnisse des Unternehmens weiterentwickeln, wird sich die Umstellung auf eher klassische Strukturen früher oder später als logischer Schritt anbieten.

Was sind Ihre strategischen Ziele?

Thomas Enders Erstens wollen wir mit unserer Internationalisierung vorankommen und unsere Partnerschaften in verschiedenen Erdteilen festigen. Zweitens messe ich unseren betrieblichen Optimierungsprogrammen und neu definierten Innovationsvorhaben eine wirklich strategische Bedeutung bei.

Louis Gallois Davon abgesehen bin ich überzeugt, dass wir uns auf den Dienstleistungsmärkten besser aufstellen müssen. So erfolgreich wir im Plattformgeschäft sind, sollten wir auch danach streben, unsere eigenen Produkte zu betreuen und über die gesamte Betriebsdauer hinweg zu begleiten. Hier wartet ein gewaltiges Geschäftspotenzial auf uns, da bin ich mir ganz sicher. Daher werden wir unsere Möglichkeiten mit größter Sorgfalt abwägen.

Viele fürchten, dass die Internationalisierung der EADS auf Kosten ihrer Produktionskapazitäten hier in Europa geht.

Louis Gallois Es besteht kein Anlass, unsere starken europäischen Wurzeln in Frage zu stellen. Internationalisierung ist nicht zu verwechseln mit dem Verlegen von Arbeitsplätzen oder Know-how-Transfer, sondern bedeutet, die eigene Präsenz in anderen

Ländern optimal zu nutzen. Nur so können wir am dortigen Wachstum teilhaben und Zugang zu neuen finanziellen und technischen Ressourcen erhalten. Dass wir einerseits infolge der Internationalisierung in einem intensiveren Wettbewerb stehen, ist richtig. Andererseits erschließt sie uns mehr Märkte und Kunden. Wir müssen die Globalisierung als Chance begreifen, nicht als Gefahr.

Thomas Enders Ganz meiner Meinung. Der Wettbewerb wird zunehmen – weil die Welt flach ist, um Thomas L. Friedmans berühmten Buchtitel zu zitieren –, und daher müssen wir auch unsere Innovationsanstrengungen intensivieren. Genau das tun wir, im gesamten Unternehmen. Hier sei vor allem auf die Gründung von EADS Innovation Works im vergangenen Jahr hingewiesen. Solange Europa ein wichtiger Markt bleibt und wir in Europa eine Technologie- und Innovationsbasis von Weltformat haben, werden wir hier auch ein starkes industrielles Fundament bewahren.

Führt das zur Einstellung neuer Arbeitskräfte?

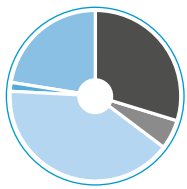
Louis Gallois Herausragende Ingenieure sind bei uns immer gefragt. Damit wir unsere Kapazitäten an neue Geschäftsanforderungen anpassen können, brauchen wir Leute, die auf eine Welt im Wandel vorbereitet sind. Leute, die grenzübergreifend denken, die fähig sind, Programme zu führen und Finanzdaten im Blick zu behalten – und die gerne mit Kollegen aus anderen Nationen zusammenarbeiten.

Thomas Enders Als zunehmend globales Unternehmen suchen wir weltweit nach den Besten der Besten. Parallel zum Aufbau neuer Technologiezentren überall auf der Welt haben wir auch unser Personalmarketing in Ländern wie Russland, Indien und China verstärkt. Wenn Sie mich fragen: Einen spannenderen Arbeitsplatz als bei der EADS kann man sich als junger Mensch kaum wünschen.



2006 war ein kritisches Jahr. Doch die Ursachen der erkannten Schwächen wurden angegangen; weitreichende Entscheidungen sollen die Unternehmensführung verbessern.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. MÄRZ 2007



- 22,46% **DaimlerChrysler^{1,3}**
- 29,95% **SOGEADE^{1,2}**; Lagardère und die französische Staatsholding SOGEPA
- 5,48% **SEPI** (spanische Staatsholding)
- 41,05% **Anteile von Institutionen, Privatanlegern und Mitarbeitern** sowie Anteile, die außerhalb der Vertragspartnerschaft direkt vom französischen Staat gehalten werden
- 1,06% **Zurückgekaufte eigene Aktien** (Aktien ohne Stimmrecht und Dividendenanspruch)

¹ Am 4. April 2006 haben DaimlerChrysler und Lagardère SCA angekündigt, in aufeinander abgestimmten Schritten jeweils einen 7,5-Prozent-Anteil an der EADS abzugeben.

² Lagardère SCA hat am 6. Februar 2006 Mandatory Exchangeable Bonds ausgegeben. Die Anzahl der bei Fälligkeit des Bonds frei werdenden EADS-Aktien entspricht bis zu 7,5 Prozent des EADS-Kapitals. Nach Abschluss dieser Transaktion im Jahr 2009 werden die EADS-Anteile von SOGEADE und von DaimlerChrysler im Gleichgewicht sein.

³ Unabhängig von den Bewegungen im Jahr 2006 hat DaimlerChrysler am 9. Februar 2007 eine Vereinbarung mit einem Konsortium aus privaten und öffentlichen Investoren getroffen. DaimlerChrysler wird die wirtschaftlichen Rechte eines 7,5-Prozent-Anteils an der EADS abtreten, jedoch ohne dass eine Veränderung der Stimmrechte entsteht.

Das Board of Directors tagte 2006 zehn Mal und wurde regelmäßig durch Tätigkeitsberichte der CEOs auf dem Laufenden gehalten; das gilt auch für die Aktualisierung von Prognosen sowie für die strategische und operative Planung. Die durchschnittliche Anwesenheitsrate bei diesen Sitzungen betrug 95 Prozent.

Nach einer detaillierten Überprüfung des A380-Programms informierte Airbus das Board of Directors am 13. Juni 2006 darüber, dass der Zeitplan der A380-Auslieferungen für die Jahre 2006 bis 2009 überarbeitet worden war. Das Board of Directors beschloss, diesen neuen Zeitplan samt seinen finanziellen Auswirkungen umgehend zu veröffentlichen. Eine weitere Veröffentlichung folgte am 3. Oktober 2006.

Das Management wurde gleichermaßen verstärkt und verschlankt. Am 2. Juli 2006 bestellte das Board of Directors zwei neue Mitglieder des Executive Committee: Als CEO der EADS trat Louis Gallois die Nachfolge von Noël Forgeard an, Christian Streiff wurde Präsident und CEO von Airbus. Drei Monate später, nach dem Rücktritt von Christian Streiff, veränderte das Board of Directors die Führungsstruktur der EADS ganz wesentlich und übertrug Louis Gallois zusätzlich die Führung von Airbus. Alle anderen Geschäftsbereiche wurden EADS-CEO Thomas Enders unterstellt. Am 31. Oktober ernannte das Board of Directors den Chief Operating Officer (COO) für Finanzen der EADS, Hans Peter Ring, zusätzlich zum Chief Financial Officer von Airbus. Fabrice Brégier wurde neuer COO von Airbus, Lutz Bertling übernahm als CEO die Leitung von Eurocopter. Beide sind Mitglied des Executive Committee der EADS.

In seinen Sitzungen befasste sich das Board of Directors insbesondere mit folgenden Themen: Strategie (einschließlich Fusionen und Übernahmen und mit Blick auf den Erwerb der Anteile von BAE Systems an Airbus), A380 und Power8-Programm, die Entscheidung über den industriellen Programmstart der A350 und die künftige Produktstrategie von Airbus, Überprüfung der Programme hinsichtlich Unbemannter Luftfahrzeuge (UAVs) und A400M, Perspektiven von EADS Sogerma sowie Bewilligen oder Verschieben operativer Planungen. Auf der Tagesordnung standen auch Fragen der Restrukturierung, Budgets, Finanzergebnisse und -prognosen des Konzerns, finanzielle Optimierung, Einführung eines Beschwerdesystems bei ethischen Verstößen sowie Aspekte der Personalführung und -entwicklung.

Der Bilanzausschuss (Audit Committee) tagte 2006 fünf Mal und prüfte die Ergebnisse für 2005, für das erste Halbjahr 2006 und für die einzelnen Quartale. Der Vergütungs- und Besetzungsausschuss (Remuneration and Nomination Committee) trat 2006 fünf Mal zusammen. Es sprach Empfehlungen an das Board of Directors zur Besetzung wichtiger Posten aus und behandelte die Vergütungspolitik, die Gehälter neuer Mitglieder im Executive Committee, die Bonuszahlungen für 2005, das Aktienoptions- (SOP) und das Aktienbeteiligungsprogramm 2006/2007 (ESOP). Die Gehälter der Mitglieder des Executive Committee für 2006 wurden geprüft.

Entsprechend der eigenen Vorgabe, seine Leistungen alle drei Jahre einer gründlicheren Beurteilung zu unterziehen als bisher, beauftragte das Board of Directors Ende 2006 eine unabhängige, international renommierte Unternehmensberatung. Im Laufe dieser Bewertung führte ein externer Berater Einzelgespräche mit allen Mitgliedern des Board of Directors der EADS (Executive und Non-Executive). Die Überprüfung würdigte die einzigartige Aktionärsstruktur des Konzerns und kam zu folgendem Schluss: Das Board agiert als geschlossene Einheit, seine Mitglieder pflegen eine offene und konstruktive Zusammenarbeit. Die Board-Mitglieder betonten, dass Entscheidungen stets zum Wohle des Unternehmens getroffen würden.

Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte der Rubrik „Corporate Governance“ unter www.eads.com



oder Buch

2



FINANZBERICHT UND
CORPORATE GOVERNANCE 2006

Teil 1 des Registrierungsdocuments

Mitglieder des Board of Directors (Stand: 5. April 2007)

Manfred Bischoff*

Chairman der EADS (bis 5. April 2007)

Rüdiger Grube*

Chairman der EADS (seit 5. April 2007)
Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG

Arnaud Lagardère

Chairman der EADS
General Partner und Chief Executive Officer von Lagardère

Thomas Enders

Chief Executive Officer der EADS
Präsident des Bundesverbandes der
Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI)

Louis Gallois

Chief Executive Officer der EADS
President und Chief Executive Officer von Airbus

Jean-Paul Gut

Chief Operating Officer der EADS für Marketing,
Strategie und weltweite Entwicklung
Mitglied des Board of Directors von Arjil Commandité-Arco

Hans Peter Ring

Chief Operating Officer der EADS für Finanzen
Chief Financial Officer von Airbus
Mitglied des Aufsichtsrats und Aktionärsausschusses der
M+W Zander – D.I.B. Facility Management GmbH

François David

Chairman und Chief Executive Officer der Coface

Juan Manuel Eguiagaray Ucelay

Director of the Service of Studies der Fundación Alternativas

Michael Rogowski

Vorsitzender des Aufsichtsrats der J.M. Voith AG

* Am 5. April 2007 berief das Board of Directors der EADS Herrn Rüdiger Grube mit sofortiger Wirkung zum Chairman des Board of Directors. Er trat mit sofortiger Wirkung die Nachfolge von Dr. Manfred Bischoff an und führt das Gremium gemeinsam mit Arnaud Lagardère. Bischoff hatte sein Mandat nach seiner Berufung zum Aufsichtsratsvorsitzenden der DaimlerChrysler AG niedergelegt.

Darüber hinaus wurden Michel Pébèreau und Bodo Uebber der EADS-Hauptversammlung am 4. Mai 2007 zur Wahl in das Board of Directors vorgeschlagen.

Geschäftsstruktur

(Stand: 5. April 2007)

Board of Directors

Chairmen

Manfred Bischoff* /
Rüdiger Grube*
Arnaud Lagardère

Thomas Enders
Louis Gallois
Jean-Paul Gut
Hans Peter Ring
François David
Juan Manuel Eguiagaray
Michael Rogowski

Chief Executive Officers

CEOs

Thomas Enders
Louis Gallois

Chief Operating Officers

Finanzen

Hans Peter Ring

Marketing,
Strategie und
weltweite Entwicklung
Jean-Paul Gut

Konzernfunktionen

EADS North America
Ralph D. Crosby Jr.

Human Resources
Jussi Itävuori

Chief Technical Officer
Jean Botti

Corporate Secretary
Laurence Dors

Legal Affairs
Peter Kleinschmidt

Corporate Communications
Christof Ehrhart

Political Affairs
Deutschland: Christoph Hoppe
Frankreich: Denis Verret
Spanien: Emiliano Mata

■ Mitglieder des Executive Committee

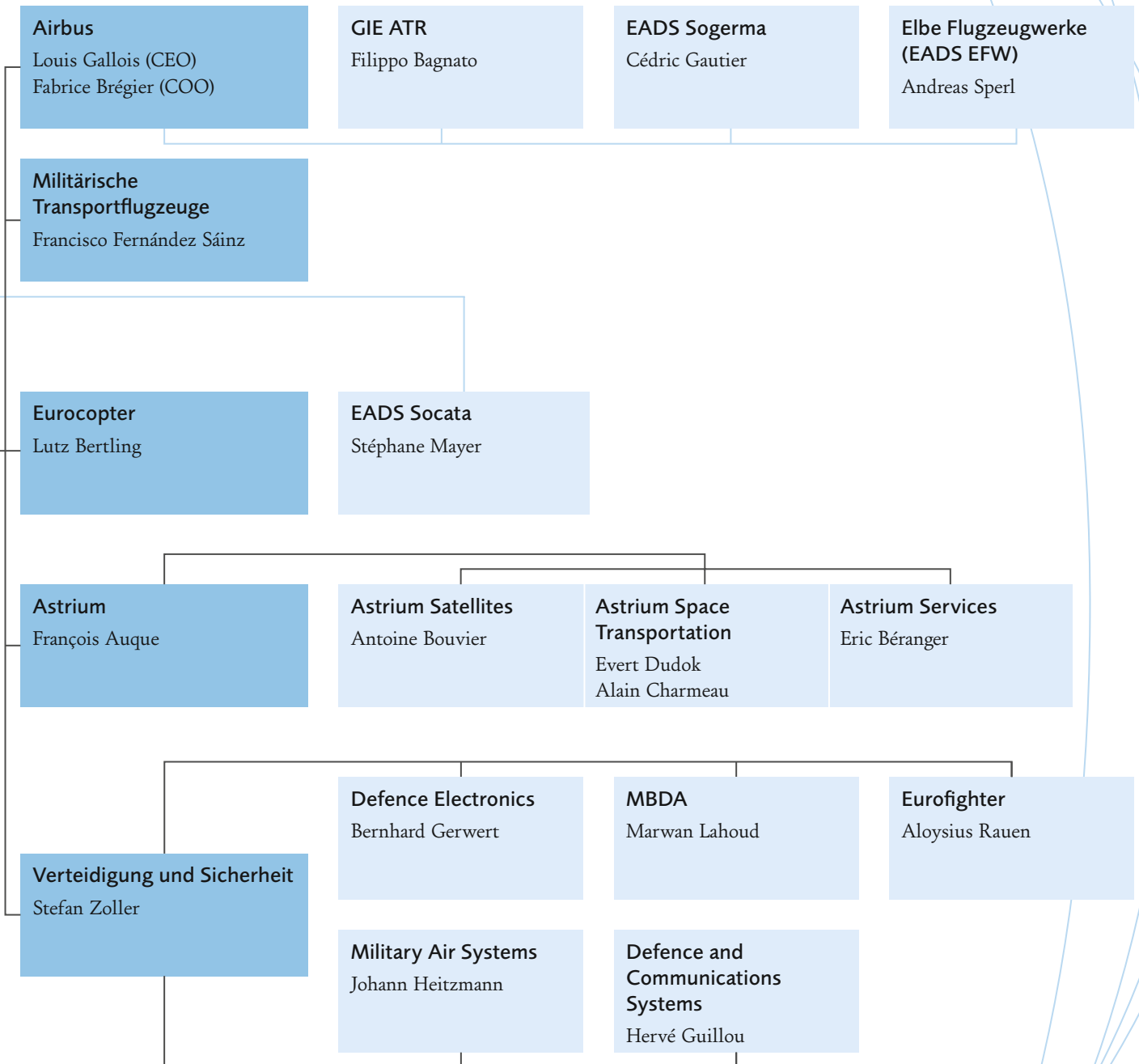
* Am 5. April 2007 berief das Board of Directors der EADS Herrn Rüdiger Grube mit sofortiger Wirkung zum Chairman des Board of Directors. Er trat mit sofortiger Wirkung die Nachfolge von Dr. Manfred Bischoff an und führt das Gremium gemeinsam mit Arnaud Lagardère. Bischoff hatte sein Mandat nach seiner Berufung zum Aufsichtsratsvorsitzenden der DaimlerChrysler AG niedergelegt.

Darüber hinaus wurden Michel Pébureau und Bodo Uebber der EADS-Hauptversammlung am 4. Mai 2007 zur Wahl in das Board of Directors vorgeschlagen.

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

Geschäftsbereiche

Operative Gesellschaften



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

Executive Committee

THOMAS ENDERS**CHIEF EXECUTIVE OFFICER DER EADS**

Dr. Thomas Enders kam 1991 zu MBB/Dasa. Nach mehrjähriger Tätigkeit im Marketingbereich wurde er 1995 zum Corporate Secretary der Dasa AG ernannt. Von 1996 bis 2000 leitete er den Bereich Konzernstrategie und Technologie der Dasa. Bei der Gründung der EADS im Jahr 2000 wurde er Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigungs- und Sicherheitssysteme der EADS. Im Juni 2005 folgte seine Ernennung als Chief Executive Officer des EADS-Konzerns. Dr. rer. pol. Thomas Enders besitzt Abschlüsse der Universität Bonn und der University of California, Los Angeles.

JEAN-PAUL GUT**CHIEF OPERATING OFFICER DER EADS FÜR MARKETING,
STRATEGIE UND WELTWEITE ENTWICKLUNG**

Jean-Paul Gut hatte ab 1983 bei Matra Défense und Lagardère diverse Führungspositionen im Export- und Auslandsgeschäft inne. 1998 wurde er als Leiter des Auslandsgeschäfts und des Bereichs Hochtechnologie ins Board of Management der Lagardère-Gruppe berufen. Ab 2000 leitete er EADS International, 2005 folgte die Ernennung zum Chief Operating Officer (COO) für Marketing, Strategie und Geschäftsentwicklung. Jean-Paul Gut ist Absolvent des IEP in Paris.

**FRANÇOIS AUQUE****LEITER DES GESCHÄFTSBEREICHS ASTRIUM**

François Auque kam nach Positionen bei der Suez-Gruppe und Frankreichs nationalem Rechnungshof 1991 als Chief Financial Officer zu Aerospatiale. Bei Aerospatiale und Matra nahm er verschiedene Funktionen im Topmanagement wahr, bis er Finanzdirektor von Aerospatiale Matra und dort zugleich Geschäftsführer für den Bereich Satelliten wurde. Seit dem Jahr 2000 ist er Chief Executive Officer des EADS-Geschäftsbereichs Astrium. François Auque ist Absolvent der HEC und des IEP in Paris sowie Alumnus der ENA.

**LUTZ BERTLING****LEITER DES GESCHÄFTSBEREICHS EUROCOPTER**

Seit 1988 war Dr. Lutz Bertling in verschiedenen Positionen für die Technische Universität Braunschweig und bei DaimlerChrysler Rail Systems tätig. 1999 kam er als Leiter des Werks in Augsburg und der Flugzeugkomponenten-Programme zur Dasa. Seit 2003 ist Bertling bei Eurocopter tätig und übernahm im April 2006 die Führung von Eurocopter Deutschland. Im Oktober 2006 wurde er mit der Leitung des Geschäftsbereichs Eurocopter betraut. Dr. Lutz Bertling hat an der Technischen Universität Braunschweig Maschinenbau studiert und 1993 promoviert.

**JEAN BOTTI****CHIEF TECHNICAL OFFICER**

Dr. Jean Botti begann seine Laufbahn 1978 als Produktionstechniker bei Renault. Ab 1989 arbeitete er für General Motors in den USA, bevor er Chefingenieur und anschließend Leiter des Geschäftsbereichs Antriebe bei Delphi wurde. Im Mai 2006 wurde Dr. Botti zum Chief Technical Officer der EADS berufen. Er ist Inhaber eines Diploms der INSA Toulouse sowie eines MBA der Central Michigan University und promovierte am Conservatoire des Arts et Métiers in Paris.

**FABRICE BRÉGIER****CHIEF OPERATING OFFICER VON AIRBUS**

Fabrice Brégier stieß 1993 zu Matra Défense, zunächst als Vorsitzender der wirtschaftlichen Interessensvereinigungen (GIEs) Apache MAW und Eurodrone. 1996 stieg er bei Matra BAe Dynamics (MBD) zum Leiter der Sparte Abstandswaffen auf. 1998 wurde er CEO von MBD, 2001 CEO von MBDA. Im April 2003 wurde er zum CEO von Eurocopter ernannt, ab Juni 2005 gehörte er dem Executive Committee der EADS an. Seit Oktober 2006 ist er Chief Operating Officer von Airbus. Fabrice Brégier studierte an der École Polytechnique und der École des Mines.

LOUIS GALLOIS**CHIEF EXECUTIVE OFFICER DER EADS UND LEITER DES GESCHÄFTSBEREICHS AIRBUS**

Ab 1972 arbeitete Louis Gallois in diversen Positionen für verschiedene französische Ministerien, bevor er erst Chairman und Chief Executive Officer der SNECMA, 1992 dann Chairman und Chief Executive Officer von Aerospatiale wurde. Seit 1996 führte er die französischen Staatsbahnen SNCF. 2006 wurde er Chief Executive Officer der EADS wie auch von Airbus. Louis Gallois hat einen Abschluss der HEC in Paris und ist Absolvent der ENA.

HANS PETER RING**CHIEF OPERATING OFFICER DER EADS FÜR FINANZEN
UND CHIEF FINANCIAL OFFICER VON AIRBUS**

Die Laufbahn von Hans Peter Ring begann 1977 bei MBB, wo er ab 1987 das Controlling im Bereich Lenkflugkörper leitete. 1992 wurde er Chief Financial Officer (CFO) von Dornier Luftfahrt und Mitglied der Geschäftsführung. 1996 stieg er zum Senior Vice President Controlling der Dasa AG und anschließend des EADS-Konzerns auf. 2002 folgte seine Ernennung zum CFO der EADS, 2005 die zum Chief Operating Officer (COO) für Finanzen. 2007 wurde er zusätzlich CFO von Airbus. Hans Peter Ring ist Diplom-Betriebswirt.

STEFAN ZOLLER**LEITER DES GESCHÄFTSBEREICHS VERTEIDIGUNG UND SICHERHEIT**

Dr. Stefan Zoller stieß 1996 zur Dasa als Leiter des Hauptsekretariats des Vorstandsvorsitzenden. Zuvor hatte er Positionen im Management bei DaimlerChrysler, Dornier und Senstar/Canada inne. Nachdem er seit dem Jahr 2000 höchste Führungsfunktionen im Verteidigungsgeschäft der EADS erfüllte, folgte 2005 seine Ernennung zum Leiter des Geschäftsbereichs Verteidigung und Sicherheit. Dr. Stefan Zoller studierte an der Universität Tübingen und promovierte 1989 in Gesellschaftsrecht.

JUSSI ITÄVUORI**LEITER HUMAN RESOURCES**

Jussi Itävuori kam 2001 als Leiter Human Resources zur EADS. Zuvor hatte er seit 1982 für die KONE Corporation gearbeitet, ab 1989 als Personaldirektor und Mitglied des Executive Committee von KONE Elevators. 1995 folgte seine Ernennung zum Leiter Human Resources und Mitglied des Executive Committee der KONE Corporation. Jussi Itävuori diente in der finnischen Luftwaffe als Pilot und Offizier und absolvierte die finnische Vaasa School of Economics.

FRANCISCO FERNÁNDEZ SÁINZ**LEITER DES GESCHÄFTSBEREICHS MILITÄRISCHE TRANSPORTFLUGZEUGE**

Francisco Fernández Sáinz trat 1971 als Konstruktionsingenieur in die CASA ein, der er von 1975 bis 2002 in verschiedenen Positionen diente, etwa als technischer Entwicklungsleiter, Vice President Engineering, Executive Vice President Programmes und schließlich Geschäftsführer von Airbus España. Seit 2002 leitet er den EADS-Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge. Fernández Sáinz ist ein erfahrener Luftfahrtingenieur und hat einen Abschluss in Betriebswirtschaft der ICADE-Universität in Madrid.

RALPH D. CROSBY JR.**LEITER VON EADS NORTH AMERICA**

Ralph D. Crosby Jr. ist seit 2002 Chairman und Chief Executive Officer von EADS North America. Er ist der ranghöchste EADS-Manager in den USA und führt sämtliche Tochtergesellschaften des Konzerns in den Vereinigten Staaten. Zuvor hatte er bei der Northrop Grumman Corporation den Bereich Integrated Systems geleitet. Ralph D. Crosby Jr. ist Inhaber von Abschlüssen der US-Militärakademie, des Graduate Institute of International Studies in Genf und der Harvard-Universität.