

### 1 Einführung und Überblick

Die folgenden Erläuterungen basieren auf dem geprüften Konzernabschluss der EADS für die Jahre 2002 und 2001 (gemeinsam der „Konzernabschluss“). Der Konzernabschluss wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards („IFRS“) des International Accounting Standards Board („IASB“) aufgestellt. Im Gegensatz zu dem International Accounting Standard („IAS“) 38 „Immaterielle Vermögensgegenstände“, wonach Entwicklungskosten aktiviert werden müssen, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind, erfasst die Gruppe alle intern finanzierten Entwicklungskosten zum Zeitpunkt des Anfalls als Aufwand.

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von € 29,9 Milliarden im Jahr 2002 ist die EADS das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das zweitgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört die EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2002 entfielen rund 80% der Gesamtumsätze auf den zivilen und 20% auf den militärischen Bereich. Zum 31. Dezember 2002 beschäftigte die EADS 103.967 Mitarbeiter.

Die EADS hat ihre Tätigkeit in die folgenden fünf Divisions unterteilt:

- **Airbus:** Verkehrsflugzeuge mit einer Kapazität von über 100 Sitzen;
- **Military Transport Aircraft:** militärische Transportflugzeuge und Missionsflugzeuge;
- **Aeronautics:** Hubschrauber für zivile und militärische Nutzung, militärische Kampf- und Trainingsflugzeuge, Turboprop-Flugzeuge für die regionale Luftfahrt und leichte Verkehrsflugzeuge sowie Umrüstung und Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen;
- **Defence and Civil Systems:** Lenkflugkörpersysteme, Systeme und Verteidigungselektronik, Logistik, Schulung, Tests, technische und andere, damit zusammenhängende Dienstleistungen sowie militärische und kommerzielle Telekommunikationslösungen und
- **Space:** Satelliten, orbitale Infrastrukturen, Trägerraketen sowie die Bereitstellung von Trägerdiensten.

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

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

### 2 Erläuterung zur Bilanzierung

#### 2.1 Änderungen im Konsolidierungskreis

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2001 berücksichtigte die Konsolidierung von MBD zu 50% und AMM zu 100% bis zur Gründung von MBDA am 18. Dezember. Wie in der Konzernbilanz 2001 ausgewiesen, konsolidiert die EADS seit dem 18. Dezember MBDA proportional zu 50% in der Division Defence and Civil Systems („DCS“), in Übereinstimmung mit ihrer Befähigung, die Geschäftstätigkeit zu beeinflussen. Der Anteil von Finmeccanica wurde als ein Anteil in Fremdbesitz von 12,5% dargestellt. Das Jahr 2002 ist das erste volle Jahr, in dem die EADS die Gewinn- und Verlustrechnung von MBDA im Konzernabschluss ausweist.

**Übernahme von Tesat Spacecom und Cogent:** Im Anschluss an die Übernahme von Tesat Spacecom am 30. November 2001 und Cogent Defence Systems am 1. Dezember 2001 sind die Geschäfte dieser Unternehmen im Jahr 2002 zum ersten Mal vollständig in den Konzernabschluss 2002 der EADS eingeflossen.

**Verkauf von Aircelle und EADS Matradatavision („MDTV“):** Am 6. März 2002 verkaufte die EADS für einen Veräußerungsgewinn in Höhe von €63 Millionen ihre Beteiligung an dem Aircelle Joint Venture an Snecma. Am 20. November 2002 kaufte IBM die MDTV (mit Ausnahme von zwei Tochtergesellschaften von MDTV, die separat behandelt wurden) der EADS für €12 Millionen. Vom Datum der jeweiligen Veräußerung an sind diese Geschäfte nicht mehr im Jahresabschluss enthalten.

## **2.2 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 konsolidierten Nettovermögens für die EADS überstieg. Daher vereinnahmte die EADS einmalige buchtechnische Gewinne in Höhe von €2.537 Millionen für die 20%ige verwässerte Beteiligung an Airbus und in Höhe von €257 Millionen für die 12,5%ige Beteiligung an MBD und die 62,5%ige Beteiligung an AMM, jeweils nach Abzug der mit der Transaktion verbundenen Kosten. Diese einmaligen buchtechnischen Gewinne wurden unter „Sonstige Erträge“ ausgewiesen und von der EADS als Einmalposten betrachtet. Siehe 4.1: „Betriebsergebnis – Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – Verwendung des EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten“.

## **2.3 Marktwertanpassungen**

Die Zusammenführung der Aktivitäten von ASM, Dasa und CASA, die 2000 zur Gründung der EADS führten, wurde unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert, wobei ASM als Erwerber auftritt. Dementsprechend wurde der Buchwert bestimmter Aktiva und Passiva, vor allem von Sachanlagen und Vorräten, um einen Betrag in Höhe von insgesamt €1.755 Millionen nach Abzug von Körperschaftssteuern angepasst, um einen Teil des jeweiligen Marktwertes von Dasa und CASA zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses zuzuweisen (die „Marktwertanpassungen“). Diese Wertsteigerung wird im Allgemeinen über vier bis fünfzehn Jahre für Sachanlagevermögen und über weniger als 24 Monate für Vorräte abgeschrieben. Außerdem passte die EADS im Jahr 2001 im Zusammenhang mit der Gründung von Airbus S.A.S den Buchwert des Sachanlagevermögens und der Vorräte von Airbus um einen Betrag in Höhe von insgesamt €319 Millionen nach Abzug von Körperschaftssteuern an, um den marktgerechten Wert widerzuspiegeln. Die Marktwertanpassungen werden als Abschreibung in der konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen, eingeordnet in die Umsatzkosten. Zum Zwecke der Berichterstattung des Managements über Finanzdaten behandelt die EADS diese Abschreibung als Einmalposten. Siehe 4.1: „Betriebsergebnis – Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – Verwendung des EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten“.

## **2.4 Wertminderung von Vermögenswerten**

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

Wie im Jahr 2001 führte die EADS im Jahr 2002 weitere Wertminderungstests für das Nettovermögen von Geschäftsaktivitäten in der Division Space durch, was zu einer Wertberichtigung des Goodwills in Höhe von €350 Millionen im Hinblick auf das kommerzielle Raumfahrtgeschäft führte. Siehe 4.3: „Betriebsergebnis – Ertragslage der EADS – Vergleich zwischen 2002 und 2001 – Konsolidierte Abschreibung von Goodwill und Verlusten aus Wertminderungen“ und Konzernanhang – Anmerkung 10: „Immaterielle Vermögensgegenstände“.

## **2.5 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 vertraglich 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 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter „Forschungs- und Entwicklungskosten“ ausgewiesen werden, sind die Kosten der extern finanzierten Forschung und Entwicklung als „Umsatzkosten“ ausgewiesen.

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

Im Jahr 2002 wurde die Abschreibung auf Sonderfertigungsmittel gemäß den IFRS unter den „Umsatzkosten“ ausgewiesen. In den Vorjahren wurde sie unter den „Forschung- und Entwicklungskosten“ ausgewiesen. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2001 so angepasst, dass die Abschreibung auf Sonderfertigungsmittel (€205 Millionen) unter den Umsatzkosten dargestellt ist. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 6: „Funktionskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen“.

## 2.6 IAS 39 – Bilanzierung von Währungsgeschäften (currency hedging)

Traditionell bestand das Währungssicherungsportfolio der EADS bisher aus „Micro-Hedges“ und „Macro-Hedges“. Als Ergebnis der strikten Anwendung von IAS 39 gewährleistet die EADS, dass die starken Schwankungen der Finanzerträge, die im Jahr 2000 aufgetreten sind, wesentlich reduziert werden und dass die Veränderungen im Hinblick auf den Nettogewinn stärker mit den Schwankungen der bisherigen Betriebsergebnisse übereinstimmen. In Übereinstimmung mit IAS 39 müssen ab dem 1. Januar 2001 sämtliche Derivate in der Bilanz zu ihrem Marktwert ausgewiesen werden.

**Micro-Hedges.** Sicherungsgeschäfte, die eine Bewertungseinheit mit Kundenaufträgen bilden, auf die sie ausdrücklich bezogen sind, werden gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäfte bilanziert und als Micro-Hedges bezeichnet. Erlöse aus diesen Kundenaufträgen werden zum Wechselkurs des damit verbundenen Sicherungsgeschäftes in Euro ausgewiesen, und sie wirken sich auf das Bruttoergebnis und das Betriebsergebnis zum Zeitpunkt der Umsatzrealisierung aus. Am Ende jedes Bilanzierungszeitraums wird der Wert aller offenstehenden Micro-Hedge-Geschäfte auf der Basis des zu dem Zeitpunkt gültigen Terminkurses dem aktuellen Marktwert in der Bilanz angepasst. Micro-Hedges mit einem positiven aktuellen Marktwert vor Steuerabzug werden unter sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen, während Micro-Hedges mit einem negativen aktuellen Marktwert vor Steuerabzug unter Rückstellungen für Finanzinstrumente ausgewiesen werden. Veränderungen des aktuellen Marktwertes von Micro-Hedges vor Abzug der Steuern gegenüber dem Vorjahr werden als Anpassung zum „Accumulated Other Comprehensive Income“ („AOCI“), eine Position im konsolidierten Eigenkapital, ausgewiesen. Diese Bilanzierung versteht sich abzüglich der entsprechenden Änderungen der (i) aktiven latenten Steuern (für Micro-Hedges mit negativen Marktbewertungen) und passiven latenten Steuern (für Micro-Hedges mit positiven Marktbewertungen) und (ii) Fremdanteilen (wenn ein Unternehmen Partei des Hedging-Geschäfts ist, das keine hundertprozentige Tochtergesellschaft der EADS ist, wie z. B. Airbus). Siehe 5: „Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals – Accumulated Other Comprehensive Income“.

Micro-Hedges, die ausdrücklich auf bestimmte stornierte Kundenaufträge bezogen sind, werden, soweit solche Stornierungen zu Überbesicherungen führen, für Zwecke der Rechnungslegung als beendet angesehen. Die Summe (i) der Änderungen des Marktwertes dieser Sicherungsgeschäfte seit dem 1. Januar 2002 und (ii) einer Aufhebung des AOCI im Zusammenhang mit diesen Sicherungsgeschäften vor dem 1. Januar 2002 würde in der Gewinn- und Verlustrechnung als Finanzertrag und Ertrag aus latenten Steuern ausgewiesen werden. Im Jahr 2002 wurden solche Buchungseingänge nicht verzeichnet.

Eine solche Behandlung im Rahmen der Rechnungslegung stimmt zwar mit IAS 39 überein, spiegelt jedoch nicht die tatsächliche Gelddisposition im Zusammenhang mit derartigen prolongierten Sicherungsgeschäften wider. Sicherungsgeschäfte, die prolongiert werden, werden Barmittelengängen von Kundenaufträgen zugeordnet, für die ein späterer Termin besteht, und als neue Micro-Hedges ausgewiesen, wobei der Sicherungskurs dem zu diesem Zeitpunkt aktuellen Terminkurs entspricht. Siehe 3.1: „Währungsmanagement – Prolongationen“.

**Macro-Hedges.** Sicherungsgeschäfte, die sich nicht auf einen bestimmten Kundenauftrag beziehen, werden als Macro-Hedges bezeichnet und werden nicht unter IAS 39 als Sicherungsgeschäfte bilanziert. Bei Fälligkeit werden sie im Finanzergebnis erfasst. Sie haben keine Auswirkungen auf das Bruttoergebnis und das Betriebsergebnis, obwohl sie ursprünglich der Sicherung von Cash Flow aus Lieferungen dienen. Am Ende jedes Bilanzierungszeitraums werden alle offenen Macro-Hedge-Geschäfte auf der Basis des zu dem Zeitpunkt gültigen Terminkurses dem aktuellen Marktwert angepasst. Veränderungen des aktuellen Marktwertes vor Abzug der Steuern werden gegenüber dem vorhergehenden Bilanzierungszeitraum als Finanzergebnis ausgewiesen. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 8: „Finanzergebnis“.

Am 1. Januar 2001 wurden die meisten ausstehenden Macro-Hedges spezifischen Kundenaufträgen zugeordnet und konnten so als Sicherungsgeschäfte gemäß IAS 39 ausgewiesen werden. Diese Sicherungsgeschäfte haben einen impliziten, dem Terminkurs zwischen Euro und US-Dollar entsprechenden Wechselkurs, der dem Stand 31. Dezember 2000 entspricht.

Seit dem 31. Dezember 2002 gibt es keine ausstehenden Macro-Hedges mehr, die nicht spezifischen Kundenaufträgen zugeordnet sind.

Erträge in anderen Währungen als dem Euro, die nicht durch Finanzinstrumente abgesichert sind, werden zu dem Wechselkurs des Tages in Euro umgerechnet, an dem die zu Grunde liegende Transaktion stattfindet.

### 3 Grundsätze

#### 3.1 Währungsmanagement

Ein Großteil der Umsatzerlöse der EADS werden in US-Dollar erzielt (im Jahr 2002 ca. US\$ 20 Milliarden), wobei ca. die Hälfte dieses Währungsrisikos durch auf US-Dollar lautende Kosten „natürlich gesichert“ sind. Die restlichen Kosten fallen hauptsächlich in Euro und in einem geringeren Umfang in Pfund Sterling an. Folglich sind die Gewinne in dem Ausmaß, in dem die EADS es unterlässt, ihr Währungsrisiko vom Zeitpunkt des Auftragseingangs bis zur Auslieferung durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Marktschwankungen des Dollarwechselfurses gegenüber diesen Währungen abhängig. In Übereinstimmung mit der Politik der EADS, Gewinne vor allem aus ihren operativen Geschäften zu ziehen, nutzt die EADS Hedging-Strategien, um die Auswirkung der Volatilität des Dollarkurses auf diese Gewinne besser zu steuern.

Das Nettorisiko wird als gesamtes Währungsrisiko definiert (in US-Dollar denominated Umsatzerlöse), abzüglich des Teils, der durch in US-Dollar denominated Kosten „natürlich gesichert“ ist.

Die EADS verfolgt die Absicht, den größten Teil ihrer Risikoposition auf Basis von „firm commitments“ und „forecasted transactions“ zu sichern. Bei Produkten wie Flugzeugen sichert die EADS in der Regel prognostizierte, auf verbindlichen Verträgen beruhende Netto-Zahlungseingänge in US-Dollar für das folgende Jahr bis zum Jahr 2010. Die gesicherten Grundgeschäfte werden als die ersten künftig geplanten und mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit versehenen monatlichen Cash Flows definiert. Die Cash Flows entsprechen der Abschlusszahlung bei Auslieferung. Die Höhe der ersten Zahlungsströme wird von einem Treasury Committee festgelegt. Sie decken in der Regel bis zu 100% des Gegenwertes des Nettorisikos in US-Dollar von solchen Umsätzen ab. Im Hinblick auf die A380 folgt die EADS dem Grundsatz, 100% der Zahlungseingänge aus verbindlichen Aufträgen zu sichern.

Während des Jahres 2002 wurden Sicherungsgeschäfte fällig, die ca. US\$ 9,0 Milliarden der Umsatzerlöse der EADS in Dollar deckten. Im Jahr 2002 betrug der Wechselkurs für die Umsatzerlöse in Dollar 0,98 US-Dollar pro Euro. In den nachstehenden Tabellen sind die Nennbeträge der Sicherungsgeschäfte, die zum 31. Dezember 2002 stattfanden, sowie die auf die entsprechenden Umsätze anwendbaren US-Dollarkurse aufgeführt.

in US\$ Mrd.	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Gesamt
<b>Währungssicherungsgeschäfte insgesamt</b>	10,9	8,3	6,3	5,7	4,6	4,2	1,7	0,6	<b>42,2</b>
Euro/US-Dollar	9,1	6,8	5,2	4,8	3,8	3,5	1,4	0,5	<b>35,1</b>
Sterling/US-Dollar	1,8	1,4	1,0	1,0	0,9	0,7	0,3	0,1	<b>7,1</b>
<b>Terminkurse</b>									
Euro/US-Dollar	0,98 <sup>1</sup>	0,94	0,94	0,95	0,95	0,95	0,95	0,98	
Sterling/US-Dollar	1,53	1,53	1,47	1,46	1,46	1,46	1,46	1,49	

<sup>1</sup> Unter Berücksichtigung der Freigabe der Marktwert-Rückstellung von früheren Macro-Hedges beträgt der für das EBIT anwendbare Kurs von Euro zu US-Dollar 0,96.

**Prolongationen nach dem 11. September 2001.** Die Korrekturen für Lieferungen von Verkehrsflugzeugen nach unten auf Grund der Ereignisse des 11. September 2001 haben zu einer Inkongruenz zwischen gesicherten Positionen und dem erwarteten Cash Flow geführt. Diese inkongruente Position wird auf die folgenden Jahre prolongiert. Die Prolongation erfolgt nicht sofort bei Auftreten einer Übersicherungssituation, sondern bei Fälligkeit der inkongruenten Sicherungsgeschäfte. Die Fälligkeiten der sich ergebenden Sicherungsgeschäfte entsprechen den erwarteten neuen Zahlungseingängen von Kundenaufträgen, denen sie zugeordnet werden.

#### 3.2 Zinsmanagement

Die EADS wendet die Bilanzansatzmethode für eine weitest mögliche Begrenzung der Zinsrisiken an. Die Gesellschaft versucht, das Risikoprofil ihrer Vermögenswerte nach Möglichkeit an ihre Verbindlichkeiten anzupassen. Das Nettozinsrisiko wird mit Hilfe verschiedener Arten von Instrumenten verwaltet, um die Risiken und finanziellen Auswirkungen zu begrenzen. Daher verwendet die EADS u. U. Zinsderivate für Sicherungszwecke.

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

### 3.3. Absatzfinanzierungspolitik

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 in Bezug auf die Finanz- und Vermögenswerte eingegangene Risiko und dessen Entwicklung hinsichtlich der Qualität, der Höhe und des Bedarfs an Barmitteln. Die EADS strebt eine Strukturierung aller ihren Kunden angebotenen Finanzierungsoptionen entsprechend den Marktbedingungen für ähnlich bewertete Verbindlichkeiten an, um alle späteren Verkäufe oder die Reduzierung der entsprechenden Risiken zu erleichtern.

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.

Absatzfinanzierungstransaktionen werden im Allgemeinen durch das verkaufte Flugzeug gesichert. Darüber hinaus schützen sich Airbus und ATR durch entsprechende Sicherungsklauseln und Sicherungspakete, die vom eingegangenen Risiko und vom rechtlichen Umfeld abhängen. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“ für eine nähere Erläuterung der Absatzfinanzierungspolitik und Rechnungslegungsverfahren der EADS.

### Rechnungslegung der Absatzfinanzierungstransaktionen im Jahresabschluss

**Bilanzwirksam.** Wenn in Folge einer Finanztransaktion die Risiken und Chancen aus dem Besitz des finanzierten Flugzeugs beim Kunden liegen, wird die Transaktion als Darlehen oder Finance Lease charakterisiert. In derartigen Fällen werden die Umsatzerlöse aus dem Verkauf des Flugzeugs bei der Auslieferung ausgewiesen und die Finanzzinsen im Laufe der Zeit als Finanzergebnis. Die Restschuld ist in der Bilanz abzüglich der kumulierten Abschreibungen unter sonstigen langfristigen Finanzanlagen ausgewiesen. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 12: „Finanzanlagen“.

Wenn dagegen Airbus bzw. ATR die mit dem Besitz verbundenen Risiken tragen und ihnen die Chancen zugute kommen, wird die Transaktion als Operating Lease bilanziert. Die Unternehmenspolitik der EADS sieht vor, dass für neue Flugzeuge, die an Kunden ausgeliefert werden sollen, keine Operating Leases abgeschlossen werden. Im Zusammenhang mit der Neuvermarktung von zurückgekauften oder zurückgenommenen Flugzeugen können jedoch neue Operating Leases auftreten. Die Mieterträge aus solchen Operating Leases werden während der Leasingdauer als Umsatzerlöse ausgewiesen. Das geleaste Flugzeug wird in der Bilanz als Vermögensgegenstand zu Anschaffungskosten ausgewiesen, und die entsprechenden Abschreibungen werden unter den Umsatzkosten bilanziert. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 11: „Sachanlagen“.

Bestimmte Kaufverträge können eine Wertgarantie (Asset Value Guarantee, „AVG“) enthalten, wobei Airbus oder ATR einen Teil des Wertes eines Flugzeuges zu einem bestimmten Datum nach Auslieferung garantiert. Sofern der Barwert der AVG 10% des Verkaufspreises des Flugzeugs übersteigt, wird der Verkauf des betroffenen Flugzeugs im Jahresabschluss als Operating Lease bilanziert. Die vom Kunden bei Lieferung des Flugzeugs erhaltene Barzahlung wird in der Bilanz als passiver Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen und bis zum letzten Ausübungsdatum der AVG linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten des Flugzeugs werden als Vermögensgegenstand bilanziert und die Differenz zwischen Herstellungskosten und dem AVG-Betrag wird bis zum Ausübungsdatum der AVG abgeschrieben. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 11: „Sachanlagen“ und Anmerkung 21: „Passiver Rechnungsabgrenzungsposten“.

**Nicht bilanzwirksam – Sonstige finanzielle Verpflichtungen.** Bestimmte Verkaufsfinanzierungen, wie z. B. Lease in-/Lease out-Strukturen und bestimmte AVG werden nicht in der Bilanz ausgewiesen. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

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

Sofern der tatsächliche Wert einer AVG unter der 10%-Schwelle liegt, wird die betreffende Transaktion der AVG nicht in der Konzernbilanz ausgewiesen, sondern als Verkauf bilanziert. Von AVG wird im Allgemeinen nicht erwartet, dass ihre Inanspruchnahme zu zusätzlichen Kosten für Airbus oder ATR führt. Um das mit AVG verbundene Risiko so gering wie möglich zu halten und das Risiko von deren Auftauchen auf ein Mindestmass zu reduzieren, gewähren Airbus und ATR sie mit vorsichtigen garantierten Vermögenswerten und einschränkenden Ausübungsbedingungen, einschließlich begrenzter Ausübungszeiträume.

### **Risiko aus Absatzfinanzierungsaktivitäten**

Die EADS klassifiziert die Risiken aus der Absatzfinanzierung in zwei Kategorien: (i) Finanzierungsrisiko, d. h., dass die Kreditwürdigkeit des Kunden, also seine Fähigkeit, seinen Verpflichtungen im Rahmen eines Finanzierungsabkommens nachzukommen, das Risiko bildet; und (ii) Vermögenswertrisiko, bei dem das Risiko im Wertverlust des finanzierten Flugzeugs besteht.

**Bruttorisikoposition.** Die Bruttorisikoposition aus der Finanzierung ist die Summe (i) des Nettobuchwertes von Flugzeugen unter Operating Leases, (ii) des ausstehenden Kapitals im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen oder Darlehen, (iii) der maximalen Höhe der Verpflichtungen im Rahmen von Zahlungsgarantien und (iv) bis zum 31. Dezember 2002, vorgesehenen Wertverlusten im Zusammenhang mit lease in/lease out-Strukturen (vereinbarte Beträge, die bei vorzeitiger Beendigung von steuerbegünstigten Leasing-Geschäften zu zahlen sind).

Die Bruttorisikoposition aus Operating-Lease- und Finance-Lease-Verträgen und aus Darlehen unterscheidet sich aus folgenden Gründen vom Bilanzwert der entsprechenden Vermögensgegenstände und den damit verbundenen außerbilanziellen sonstigen finanziellen Verpflichtungen: (i) Vermögensgegenstände werden in Übereinstimmung mit IFRS bilanziert, können sich jedoch auf Transaktionen mit nur begrenztem Rückgriff für Airbus oder ATR beziehen; (ii) der Wert der Vermögensgegenstände in der Konzernbilanz wird wertberichtigt oder abgeschrieben, (iii) nicht-bilanzierte Bruttorisikopositionen werden berechnet als der Barwert zukünftiger Zahlungen, wohingegen die Konzernabschlüsse die gesamten zukünftigen Zahlungen im Nominalwert ausweisen und (iv) das Risiko im Zusammenhang mit in der Bilanz als Operating-Lease-Transaktionen angesetzten AVG wird als Vermögenswertrisiko und nicht als Finanzierungsrisiko ausgewiesen.

Die Bruttorisikoposition aus Vermögenswerten ist die Summe der maximalen Verpflichtungen aus AVG und den Rückkaufverpflichtungen.

**Nettorisikoposition.** Die Nettorisikoposition ist die Differenz zwischen der Bruttorisikoposition und dem geschätzten Wert der Sicherungsgüter.

Der Wert der Sicherheiten wird mit Hilfe eines dynamischen Modells auf der Grundlage des aktuellen Barwerts der zu erwartenden zukünftigen Erträge des Flugzeugs auf dem Leasing-Markt und der potenziellen Ausfallkosten berechnet. Dieses Bewertungsmodell führt zu Ergebnissen, die in der Regel unter dem von unabhängigen Stellen geschätzten Restwert liegen, um zu berücksichtigen was das Management für eine konservative Einschätzung der Marktbedingungen hält.

Unter ihrer Rückstellungspolitik für das Risiko aus der Absatzfinanzierung bilanziert die EADS Rückstellungen, um ihre Nettorisikoposition aus Finanzierungen und Vermögensgegenständen vollständig abzudecken. Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Risiko aus der Absatzfinanzierung, unabhängig davon, ob diese bilanzwirksam gebucht werden oder nicht, werden unter Rückstellungen oder als Wertberichtigung der damit zusammenhängenden Vermögensgegenstände ausgewiesen. Vorsorgen, die als Verbindlichkeiten innerhalb der Rückstellungen ausgewiesen werden, beziehen sich hauptsächlich auf nicht-bilanzwirksame Verpflichtungen und auf AVG-Risiken. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 18c: „Sonstige Rückstellungen“. Vorsorgen werden als Abschreibungen auf die entsprechenden Vermögensgegenstände ausgewiesen, wenn sie den entsprechendem Vermögensgegenständen direkt zugewiesen werden können. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 11: „Sachanlagen“ und Anmerkung 12: „Finanzanlagen“.

## Airbus-Absatzfinanzierungsrisiko

**Airbus-Finanzierungsrisiko.** Bestimmte Konzerngesellschaften von EADS und BAE Systems haften gesamtschuldnerisch für das Risiko aus der Absatzfinanzierung von Airbus vor der Gründung von Airbus S.A.S. Das Risiko der EADS im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten von Airbus nach dem 1. Januar 2001 ist auf ihren Status als Aktionär von Airbus S.A.S., an der sie 80% der Anteile hält, begrenzt.

Das Finanzierungsrisiko von Airbus war zum 31. Dezember 2002 auf ca. 150 Flugzeuge verteilt, die zu jenem Zeitpunkt von ca. 40 Fluggesellschaften betrieben wurden; es verteilt sich auf die verschiedenen Flugzeugtypen A300/310, A320-Familie und A330/340. Daneben können auch andere auf Flugzeug bezogene Vermögensgegenstände (z. B. Ersatzteile) als Sicherheit dienen. 75% des Airbus-Finanzierungsrisikos verteilt sich auf 8 Fluggesellschaften in 7 Ländern.

Airbus konnte die Bruttoisikoposition aus der Finanzierung im Vergleich zum Spitzenwert von US\$6 Milliarden im Jahr 1998 um 32% auf US\$4,1 Milliarden (€3,9 Milliarden) zum 31. Dezember 2002 reduzieren, während sich die Flotte der in Betrieb befindlichen Airbus-Flugzeuge innerhalb des selben Zeitraums von 1.838 Flugzeugen um 64% auf 3.010 erhöhte. Das Management ist der Ansicht, dass die derzeitige Bruttoisikoposition die Fähigkeit von Airbus verbessert, ihre Kunden auf dem angespannten Markt für Flugzeugfinanzierung zu unterstützen.

Zum 31. Dezember 2002 bzw. 2001 errechnet sich das Finanzierungsrisiko von Airbus, das keine AVG umfasst, wie folgt:

in € Mio.	2002	2001
<b>Bruttofinanzierungsrisiko</b>	<b>3.904</b>	<b>4.020</b>
Anpassungen	(323)	(515)
Finanzierungsrisiko – bereinigt	3.581	3.505
Bilanzwirksam	2.690	2.269
Nicht bilanzwirksam	891	1.236
Geschätzter Sicherheitenwert	(2.061)	(1.988)
<b>Nettorisikoposition vor Rückstellungen</b>	<b>1.520</b>	<b>1.517</b>
Rückstellungen/Wertberichtigung für Kundenfinanzierung	(1.520)	(1.517)
<b>Rest-Nettorisikoposition</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Bei einer konstanten US-Dollar-Grundlage – die Währung, in der Airbus das gegenüber den Kunden bestehende Finanzierungsrisiko bilanziert – erhöhte sich das Bruttofinanzierungsrisiko von Airbus um ca. €600 Millionen.

Vor dem 1. Januar 2003 wurde das Bruttofinanzierungsrisiko im Hinblick auf lease in/lease out-Strukturen auf Basis der vereinbarten Wertverluste gemessen. Eliminierungen enthielten hauptsächlich eine Korrektur des Bruttofinanzierungsrisikos, um die Weiterführung der lease in/lease out-Strukturen bis zur Fälligkeit wiederzugeben (d. h. die Differenz zwischen den vereinbarten Wertverlusten und dem Netto-Barwert der zukünftigen Zahlungen, die dem Hauptleasinggeber geschuldet werden). Ab dem 1. Januar 2003 wird diese Korrektur nicht mehr vorgenommen, da das Bruttofinanzierungsrisiko dieser Strukturen als der Netto-Barwert der zukünftigen Zahlungen, die dem Hauptleasinggeber geschuldet werden, gemessen wird.

Der Betrag in Höhe von €2,7 Milliarden des bilanzwirksamen Kundenfinanzierungsrisikos, der in der Tabelle weiter oben aufgeführt wird, weicht von dem Buchwert in Höhe von €2,4 Milliarden der korrespondierenden Vermögensgegenstände in der Bilanz der EADS ab. Diese Differenz ist zurückzuführen (i) auf die Konsolidierung der Vermögensgegenstände gemäß IFRS ohne Rückgriff von Airbus (€0,6 Milliarden) und (ii) die Abschreibung und Wertberichtigung der damit zusammenhängenden Vermögensgegenstände (€0,9 Milliarden). Siehe Konzernanhang – Anmerkung 11: „Sachanlagen“ und Anmerkung 12: „Finanzanlagen“ bezüglich einer Beschreibung des Buchwertes im Rahmen der Kundenfinanzierung, einschließlich Airbus (€2,4 Milliarden) und 50% von ATR (€0,4 Milliarden).

Der Betrag für das außerbilanzielle Kundenfinanzierungsrisiko, der oben aufgeführt ist, spiegelt in der Hauptsache den Netto-Barwert von lease in/lease out-Strukturen abzüglich der verpfändeten Bankeinlagen wider. Der entsprechende gesamte Nominalwert der zukünftigen Zahlungen, der

dem außerbilanziellen Risiko entspricht, beträgt € 1.452 Millionen. Entsprechende Rückstellungen in Höhe von € 617 Millionen wurden in der Bilanz von EADS gebildet. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“. Der jährliche Rückgang des außerbilanziellen Risikos ist in erster Linie auf die Auswirkungen eines schwächeren US-Dollars auf das Risiko, das in Euro ausgedrückt wird, zurückzuführen.

**Risikoposition aus Vermögensgegenständen von Airbus.** Ein wesentlicher Teil der Risikoposition aus Vermögensgegenständen von Airbus entsteht aus ausstehenden AVG. Das Management von Airbus hält das finanzielle Risiko im Zusammenhang mit derartigen Garantien für verwaltbar, wofür es drei Gründe anführt: (i) die Garantie beträgt nur einen Teil des geschätzten zukünftigen Werts der einzelnen Flugzeuge und ihre Höhe wird im Vergleich zum geschätzten zukünftigen Wert der einzelnen Flugzeuge als vertretbar betrachtet; (ii) das Risiko im Zusammenhang mit AVG ist auf zahlreiche Flugzeuge und Kunden verteilt und (iii) die Ausübungszeitpunkte der ausstehenden AVG erstrecken sich bis 2017, so dass jedes Jahr nur ein geringer Teil der Risikoposition fällig wird. So beträgt die durchschnittliche jährliche Brutto-Risikoposition aus Vermögenswerten aus AVG für die Jahre 2003 bis 2007 beispielsweise € 280 Millionen, was den Spitzenwert zum Ausübungsdatum der AVG im Jahr 2007 widerspiegelt. Die in US-Dollar ausgewiesene Brutto-Risikoposition aus Vermögensgegenständen blieb im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr fast unverändert. Das außenstehende Nettorisiko von AVGs zum Jahresende 2002 in Höhe von € 526 Millionen ist in der Bilanz vollständig durch Rückstellungen ausgewiesen, was zu einer Rest-Nettorisikoposition von Null führt. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 18c: „Sonstige Rückstellungen“.

Da das Ausübungsdatum für AVGs durchschnittlich im 10. Jahr nach der Auslieferung des Flugzeugs liegt, können die im Jahr 2003 gegebenen AVG im Allgemeinen nicht vor 2013 ausgeübt werden, so dass nicht mit einer Zunahme des kurzfristigen Risikos zu rechnen ist.

#### ATR-Absatzfinanzierungsrisiko

Die EADS konsolidiert ATR proportional nur zu 50% und teilt sich das Risiko mit ihrem Partner Alenia. Das Kundenrisiko von ATR verteilte sich zum 31. Dezember 2002 auf 257 Flugzeuge, 60 Fluggesellschaften und 35 Länder.

ATR (100%) konnte die Brutto-Risikoposition trotz des starken Wettbewerbs auf dem Markt für Turboprop-Flugzeuge von einem Spitzenwert von US\$ 1,8 Milliarden im Jahr 1997 um ca. 28 % auf weniger als US\$ 1,3 Milliarden zum 31. Dezember 2002 reduzieren.

In der folgenden Tabelle wird die Nettorisikoposition von ATR aus der Kundenfinanzierung zum 31. Dezember 2002 wie folgt berechnet:

in € Mio.	ATR 50%	
	2002	2001
<b>Brutto-Risikoposition aus der Finanzierung</b>	<b>610</b>	<b>828</b>
Bilanzwirksam	454	654
Nicht bilanzwirksam	156	174
Geschätzter Sicherheitenwert	(538)	(710)
<b>Nettorisikoposition vor Rückstellungen</b>	<b>72</b>	<b>118</b>
Rückstellungen	(72)	(118)
<b>Rest-Nettorisikoposition</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

**Deckungsverpflichtungen.** Es bestehen auch Verpflichtungen für die Finanzierung von Aufträgen aus dem Auftragsbestand von Airbus und ATR, die allerdings erst dann der Brutto-Risikoposition hinzugerechnet werden, wenn die Finanzierung erfolgt, also bei Auslieferung des Flugzeugs. Dies ist darauf zurückzuführen, dass (i) es nach den in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen unwahrscheinlich ist, dass sämtliche dieser vorgeschlagenen Finanzierungen tatsächlich erfolgen, (ii) Airbus bzw. ATR den Vermögensgegenstand bis zur Auslieferung des Flugzeugs besitzen und somit kein ungewöhnliches Risiko eingehen, und (iii) sich Dritte an der Finanzierung beteiligen können. Um das Risiko von Airbus und ATR im Zusammenhang mit unerwünschten Krediten zu mindern, enthalten derartige Verpflichtungen im Allgemeinen finanzielle Bedingungen, die von den Garantienehmern zu erfüllen sind, um einen Kredit zu erhalten. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

### 3.4 Cash-Management

#### Cash-Pooling und Cash-Management

Im Jahr 2002 wurden die Vorbereitungen für den technischen und rechtlichen Rahmen für ein voll automatisiertes, grenzübergreifendes Cash-Pooling-System (das Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien umfasst) abgeschlossen. Die konzernweite Implementierung des Systems wird bis zum Ende des Jahres 2003 erwartet. Das Cash-Pooling-System ermöglicht es

dem Management, sich umgehend einen zuverlässigen Überblick über die Cash-Position aller Tochtergesellschaften zu verschaffen und versetzt es in die Lage, die Mittel innerhalb der Gruppe je nach dem sich kurzfristig ändernden Bedarf optimal zuzuweisen.

Das Cash-Management-Verfahren, das dem Management einen monatlichen aktualisierten Überblick über die Aufbringung und den Verbrauch von Barmitteln durch die einzelnen Tochtergesellschaften innerhalb des nächsten 12-Monats-Zeitraums geben soll und im Jahr 2001 versuchsweise implementiert wurde, ist jetzt voll funktionsfähig.

## Finanzierung

Die EADS verfügt weiterhin über einen hohen Zahlungsmittelbestand. Im Jahr 2002 wurde eine syndizierte Garantiefazilität in Höhe von € 2,85 Milliarden eingerichtet, und es wurde eine Kreditlinie in Höhe von € 700 Millionen bei der European Investment Bank eingerichtet. Diese Fazilitäten sind zum 31. März 2003 ungenutzt. Im Februar 2003 legte die EADS ein Euro-Medium-Term-Note-Programm über € 3 Milliarden auf. Unmittelbar darauf wurde eine erste Eurobond-Anleihe in Höhe von € 1 Milliarde mit 4,625% und einer siebenjährigen Laufzeit begeben. Die Zielsetzung dieser ersten Ziehung ist die Umschuldung vorhandener Verbindlichkeiten und die Streckung des Fälligkeitsprofils der Unternehmensverbindlichkeiten. Das Management ist der Auffassung, dass derartige Finanzierungsprogramme die Präsenz und Position der EADS insgesamt in den Kapitalmärkten stärken und die Flexibilität bei sich ändernden Finanzierungsanforderungen erhöhen.

## 4 Betriebsergebnis

### 4.1 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

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

in € Mio. (ausgenommen EPS)	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2002	2001
Umsatzerlöse	29.901	30.798
Umsatzkosten	(24.465)	(25.440)
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>5.436</b>	<b>5.358</b>
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	(2.251)	(2.186)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(2.096)	(1.841)
Sonstige Erträge	248	3.024
Sonstige Aufwendungen	(241)	(375)
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	(936)	(1.466)
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	160	2.514
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>87</b>	<b>(342)</b>
Zinsergebnis	(81)	63
Übriges Finanzergebnis	21	(234)
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden</b>	<b>187</b>	<b>2.001</b>
Ertragsteuern	(453)	(646)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	(33)	17
<b>Konzernergebnis</b>	<b>(299)</b>	<b>1.372</b>
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>	<b>(0,37)</b>	<b>1,70</b>

## Verwendung des EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten

Die EADS verwendet das EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für ihre wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Einmalerträge bzw. -aufwendungen, wie z. B. die Abschreibungen von Marktwertanpassungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss zur EADS, der Gründung von Airbus S.A.S und der Gründung von MBDA sowie die Verluste aus Wertminderungen. Dieser Terminus entspricht nicht der Definition von außerordentlichen Posten gemäß IFRS.

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

in € Mio.	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2002	2001
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	160	2.514
Beteiligungsergebnis	87	(342)
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK, MBDA	0	(2.794)
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	936	1.466
Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen)	227	260
Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen)	0	315
Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte)	16	275
<b>EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten</b>	<b>1.426</b>	<b>1.694</b>

## 4.2 Segmentinformationen

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Konzernumsatzerlöse der EADS und des EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten in den letzten zwei Jahren nach Divisions.

in € Mio.	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001	
	Umsatzerlöse	EBIT PGE <sup>1</sup>	Umsatzerlöse	EBIT PGE <sup>1</sup>
Airbus	19.512	1.361	20.549	1.655
Military Transport Aircraft	524	(80)	547	1
Aeronautics	5.304	261	5.065	308
Defence and Civil Systems	3.306	40	3.345	(79)
Space	2.216	(268)	2.439	(222)
<b>Zwischensumme</b>	<b>30.862</b>	<b>1.314</b>	<b>31.945</b>	<b>1.663</b>
Zentrale/Konsolidierung <sup>2</sup>	(961)	112	(1.147)	31
<b>EADS</b>	<b>29.901</b>	<b>1.426</b>	<b>30.798</b>	<b>1.694</b>

<sup>1</sup> „EBIT PGE“ bezieht sich auf das EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten.

<sup>2</sup> In Bezug auf Umsatzerlöse gehören zu dem Posten Zentrale/Konsolidierung insbesondere Anpassungen und Eliminierungen von konzerninternen Transaktionen und Erträge aus der Vermietung von Büroräumen. In Bezug auf EBIT PGE enthält der Posten Zentrale/Konsolidierung hauptsächlich die Ergebnisse der Zentrale, die in erster Linie die Einnahmen aus den Investitionen in Dassault Aviation umfassen.

Der konsolidierte Posten EBIT PGE der EADS belief sich im Jahr 2002 auf € 1.426 Millionen und stellte einen Rückgang von € 268 Millionen im Vergleich zum Vorjahr dar. Die Umstrukturierungsbemühungen im Verteidigungssektor trugen zu einem positiven Ergebnis von € 40 Millionen in der Division Defence and Civil Systems („DCS“) bei, verglichen mit Verlusten in Höhe von € 79 Millionen im Jahr 2001. Zusätzlich zum Umschwung in der Division DCS konnten in der EADS-Zentrale nach Abbau der Arbeitsplätze um ca. 50% im Jahr 2002 erhebliche Kosteneinsparungen erzielt und somit das EBIT PGE der EADS für das Jahr 2002 gestärkt werden.

Diese positiven Punkte wurden durch die Auswirkungen von Problemen der EADS in zivilen Märkten wieder ausgeglichen. Nach der Insolvenz von Fairchild Dornier im Jahr 2002 verbuchte die Division Military Transport Aircraft („MTA“) Wertberichtigungen auf Vermögensgegenstände in Höhe von € 54 Millionen in Bezug auf das Programm Fairchild Dornier 728, an dem sie als Partner am Risiko beteiligt war.

Die Division Space verzeichnete mit € 268 Millionen im Jahr 2002 noch stärkere Verluste als im Vorjahr. Diese Verluste waren in erster Linie auf die weitere Umstrukturierung bei Astrium, die kontinuierlichen Auswirkungen eines Abschwungs im Sektor Telekommunikation (einschließlich der Stornierung für einen Satelliten), die Überschreitung der Kosten von Programmen und weitere Beteiligungsabschreibungen zurückzuführen.

Airbus und die Division Aeronautics waren vom abgeschwächten Passagieraufkommen und dem daraus folgenden Abschwung bei Lieferungen von Verkehrsflugzeugen weltweit betroffen.

Höhere Forschungs- und Entwicklungskosten für die A380 und ein Rückgang bei den Lieferungen von Flugzeugen haben die Rentabilität von Airbus im Jahr 2002 beeinträchtigt. Weitere Kostenreduzierungen und die eingeführte Flexibilität bei der Produktionsrate haben teilweise diese Faktoren ausgeglichen und dazu beigetragen, dass Airbus im Jahr 2002 ein EBIT PGE von € 1.361 Millionen erzielen konnte, was einem Rückgang von € 294 Millionen gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die EBIT PGE-Marge vor F & E-Kosten wurde bei Airbus von 15% im Jahr 2001 auf 15,6% im Jahr 2002 gesteigert. Das EBIT PGE in der Division Space nahm im Vergleich zum Ergebnis von € 308 Millionen im Jahr 2001 auf € 261 Millionen im Jahr 2002 leicht ab. Dieser Rückgang war hauptsächlich auf höhere F & E-Kosten, Vertriebs-, Marketing- und Funktionskosten im Militärluftfahrtsektor und auf eine reduzierte Geschäftstätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten/Wartung als Ergebnis des allgemeinen Konjunkturreinbruchs im zivilen Sektor zurückzuführen.

**Umstrukturierung.** Seit ihrer Gründung im Jahr 2000 hat die EADS eine Reihe von Umstrukturierungsprogrammen implementiert und wird dies auch weiterhin tun, um ihre Wettbewerbsposition in den stark umkämpften Märkten, in denen die Gesellschaft tätig ist, weiter zu verbessern. Die Umstrukturierungskosten von insgesamt € 161 Millionen wurden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2002 ausgewiesen. Eingeschlossen sind hierin neue Rückstellungen und innerhalb des aktuellen Jahres entstandene Aufwendungen für (i) den Abbau von Mitarbeitern, Budgetkürzungen und Problemen bei Ariane 5 in der Division Space (€ 105 Millionen), (ii) den Abbau von Mitarbeitern und Vorruhestandsregelungen in der Division DCS (€ 31 Millionen) und (iii) sonstige Umstrukturierungsrückstellungen, die auf die Zentrale und die Division Aeronautics bezogen sind.

Die damit im Zusammenhang stehenden Umstrukturierungsbelastungen werden als Rückstellungen sowie als sonstige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

**Kosteneinsparungen aus Synergien.** Das Management schätzt, dass zum Ende des Jahres 2002 ca. € 400 Millionen der angestrebten nachhaltigen Kosteneinsparungen aus Synergien im Zusammenhang mit Geschäftsaktivitäten wie Beschaffung, Flugzeugkomponenten und zentrale Verwaltung realisiert wurden. Die EADS implementiert derzeit weitere Maßnahmen zur Erzielung von zusätzlichen nachhaltigen Kosteneinsparungen in Höhe von € 200 Millionen, die ab dem Jahr 2004 erfolgen sollen. Das Team zur Umsetzung des konzernweiten Integrationsprojektes, das zum Zeitpunkt der Gründung der EADS mit dem Ziel der Implementierung und Überwachung derartiger Kosteneinsparungen eingerichtet wurde, wurde im Jahr 2002 aufgelöst, da die jeweiligen Verantwortungsbereiche direkt an die jeweiligen Geschäftseinheiten übertragen wurden; mit einer zentralisierten Rechnungslegung, die in der Unternehmenszentrale verbleibt.

#### 4.3 Ertragslage der EADS – Vergleich zwischen 2002 und 2001

Der Jahresvergleich der Ertragslage basiert auf dem Jahresabschluss.

##### Konzernumsatzerlöse

Die Konzernumsatzerlöse der EADS beliefen sich im Jahr 2002 auf € 29.901 Millionen, was eine leichte Reduzierung um 3% von € 30.798 Millionen im Jahr 2001 bedeutet.

- **Airbus.** Die konsolidierten Umsatzerlöse von Airbus beliefen sich im Jahr 2002 auf € 19,5 Milliarden, was einen Rückgang in Höhe von € 1.037 Millionen im Vergleich zum Vorjahr darstellt. Dieser Abwärtstrend war in erster Linie dem Rückgang der Flugzeugauslieferungen von 325 im Jahr 2001 auf 303 im Jahr 2002 sowie dem schwächeren Dollarkurs zuzuschreiben. Wie im Jahr 2001 wurden zum größten Teil Single-Aisle-Flugzeuge A319/A320/A321 ausgeliefert. Airbus lieferte im Jahr 2002 236 Flugzeuge dieser Typen, gegenüber 257 im Jahr 2001. Der schwankende Wechselkurs zwischen Euro-US-Dollar wirkte sich im Vergleichszeitraum auch auf die Konzernumsatzerlöse von Airbus aus (Kassamittelkurs von Euro und US-Dollar 0,95 im Jahr 2002 im Vergleich zu Euro-US-Dollar 0,90 im Vorjahr). Bei einem zum Jahr 2001 konstanten Wechselkurs wären die Umsatzerlöse von Airbus lediglich um 2,5% zurückgegangen. Eine Darstellung der Auswirkungen der Währungsschwankungen auf das Ergebnis der EADS und der Hedging-Grundsätze findet sich auch unter „Erläuterungen zur Bilanzierung – Bilanzierung von Währungskursrisikogeschäften (Currency Hedging) nach IAS 39“ und „Grundsätze – Währungsmanagement“.

- **Military Transport Aircraft.** Der konsolidierte Umsatz der Division Military Transport Aircraft („MTA“) belief sich im Jahr 2002 auf € 524 Millionen, was im Vergleich zu den im Jahr 2001 erzielten Umsatzerlösen in Höhe von € 547 Millionen einen Rückgang um € 23 Millionen bedeutet. Während sich die Lieferungen der CN-235 im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr von 4 auf 8 erhöhten (zuzüglich 2 C-212-Flugzeuge), wurden diese Gewinne durch Verzögerungen beim A310 VIP-Programm und niedrigere Absatzzahlen für das C-295 SAF-Flugzeug im Jahr 2002 vermindert.

- **Aeronautics.** Die konsolidierten Umsätze der Division Aeronautics wuchsen im Jahr 2002 um 5% auf € 5,3 Milliarden, im Vergleich zu € 5,1 Milliarden im Jahr 2001. Dieser Zuwachs ist hauptsächlich auf Steigerungen der Hubschrauber-Lieferungen im Jahr 2002 durch Eurocopter (397 im Vergleich zu 335 im Vorjahr) und der Kundendienstleistungen zurückzuführen. Diese Steigerung wurde teilweise durch die Auswirkungen der Probleme der kommerziellen Luftfahrtindustrie im Flugzeugkomponentengeschäft der Division vermindert.

- **Defence and Civil Systems.** Im Jahr 2002 erzielte die Division DCS mit € 3,3 Milliarden einen konsolidierten Umsatz annähernd in Höhe des Vorjahres. Der leichte Rückgang ist in erster Linie auf den Rückgang der Beteiligung an AMM im Anschluss an die MBDA-Transaktion Ende des Jahres 2001 zurückzuführen, gegen die (i) die volle Konsolidierung von Cogent im Jahr 2002 und (ii) eine Umsatzsteigerung von ca. 10% in allen Geschäftsbereichen mit Ausnahme von MBDA wirkt. Siehe oben 2.1: „Erläuterungen zur Bilanzierung – Änderungen im Konsolidierungskreis“.

- **Space.** Die konsolidierten Umsatzerlöse der Division Space hatten im Jahr 2002 einen Rückgang von 9% auf € 2,2 Milliarden zu verzeichnen, im Vergleich zu € 2,4 Milliarden im Jahr 2001. Dieser Rückgang ergibt sich hauptsächlich durch (i) Probleme bei zivilen Telekommunikationsprogrammen von Astrium und (ii) die langsamere Implementierung des Ariane 5-Programms bei EADS Launch Vehicles.

#### Konzernumsatzkosten

Die Konzernumsatzkosten verringerten sich von € 25.440 Millionen im Jahr 2001 um 4% auf € 24.465 Millionen im Jahr 2002. Diese Änderung spiegelt im Wesentlichen den Rückgang der Lieferungen bei Airbus sowie die erhebliche Verringerung bei der Abschreibung der Marktwertanpassungen an die Bestände wider, die sich aus der Gründung von EADS ergaben (€ 275 Millionen im Jahr 2001 verglichen mit € 16 Millionen im Jahr 2002). Siehe oben 2.3: „Erläuterungen zur Bilanzierung – Marktwertanpassungen“.

#### Konzernbruttoergebnis vom Umsatz

Im Jahr 2002 erhöhte sich das Konzernbruttoergebnis vom Umsatz von € 5.358 Millionen im Jahr 2001 um € 78 Millionen auf € 5.436 Millionen. Ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Abschreibung auf Marktwertanpassungen auf Vorräte und Sachanlagevermögen im Jahr 2001 wäre das Konzernbruttoergebnis vom Umsatz im Vergleich zum Vorjahr entsprechend dem Rückgang der Umsatzerlöse im Jahr 2002 um € 214 Millionen gesunken. Auf prozentualer Basis bleibt der Prozentsatz des Konzern-Bruttoergebnisses vor Abschreibung des Verkehrswertes im Vergleich zum Vorjahr mit 19% unverändert. Dies steht im Einklang mit den fortlaufenden Bemühungen, die Kosten zu reduzieren und den Auswirkungen von Nachfrageschwankungen mit der eingeführten Flexibilität im Fertigungsbereich entgegen zu wirken.

#### Konsolidierte Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten

Die konsolidierten Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten zogen leicht auf € 2.251 Millionen im Jahr 2002 an gegenüber € 2.186 Millionen im Vorjahr. Diese Steigerung war hauptsächlich durch Personalerhöhungen und höhere Versicherungsprämien bei Airbus und in der Division Aeronautics bedingt. Die anhaltenden Auswirkungen der Umstrukturierung der allgemeinen und verwaltungstechnischen Aktivitäten, wie z. B. die realisierten Kostenreduzierungen in der Zentrale, gleichen diesen Anstieg wieder aus.

#### Konsolidierte Forschungs- und Entwicklungskosten

Die konsolidierten Forschungs- und Entwicklungskosten der EADS stiegen im Vergleich zu € 1.841 Millionen im Jahr 2001 um 14% auf € 2.096 Millionen im Jahr 2002 an, was hauptsächlich auf laufende Programme bei Airbus (€ 1,7 Milliarden im Jahr 2002) zurückzuführen war. Die bei Airbus im Zusammenhang mit dem A380-Programm angefallenen Kosten beliefen sich im Jahr 2002 auf € 819 Millionen, ein Anstieg um € 435 Millionen im Vergleich zum Vorjahr. Seit dem Jahr 2001 belaufen sich die F & E-Kosten für das A380-Programm insgesamt auf € 1,3 Milliarden. Für den Zeitraum von 2003 bis 2005 werden weitere F & E-Kosten in Höhe von € 3 Milliarden prognostiziert. Auch wenn die F & E-Kosten im Vergleich zum Jahr 2001 um € 130 Millionen

niedriger lagen, machten die Kosten für die im Dezember 2002 erhaltene Flugzulassung des A340-500/600-Programms (€ 248 Millionen im Jahr 2002) sowie für weitere Verbesserungen bestehender Programme einen großen Anteil an den F & E-Kosten für das gesamte Jahr aus. Mit Ausnahme der gestiegenen F & E-Kosten in der Division Aeronautics, die in erster Linie auf das A380-Programm entfielen, blieben die konsolidierten F & E-Kosten in anderen Bereichen als Airbus im Vergleich zum Jahr 2001 relativ unverändert. Mit Ausnahme von Airbus geben die anderen Divisions der EADS jährlich € 400 Millionen für laufende Geschäftstätigkeiten innerhalb der konsolidierten F & E-Kosten aus.

## Konsolidierte Sonstige Erträge und Sonstige Aufwendungen

Die konsolidierten Sonstigen Erträge und Sonstigen Aufwendungen stellen hauptsächlich Gewinne und Verluste aus Veräußerungen und Mieteinnahmen dar. Im Jahr 2002 verringerte sich der Nettobetrag der Sonstigen Erträge und Sonstigen Aufwendungen von € 2.649 Millionen im Vorjahr auf € 7 Millionen. Einmalige buchtechnische Gewinne aus der Gründung von Airbus S.A.S. (€ 2.537 Millionen) und MBDA (€ 257 Millionen) waren in den Sonstigen Erträgen im Jahr 2001 enthalten. Siehe oben 2.2: „Erläuterungen zur Bilanzierung – Einmalige buchtechnische Gewinne“. Ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der einmaligen buchtechnischen Gewinne im Jahr 2001 verzeichneten die Sonstigen Erträge (netto) einen Anstieg von € 152 Millionen und spiegelten somit die Veräußerung der 50%igen Aircelle-Beteiligung an Snecma (€ 63 Millionen), den Verkauf von MDTV an IBM und die niedrigeren Aufwendungen für die Unternehmenszentrale im Jahr 2002 wider.

## Konsolidierte Abschreibung von Goodwill und Verlusten aus Wertminderungen

Die konsolidierte Abschreibung von Goodwill und Verlusten aus Wertminderungen verringerte sich von € 1.466 Millionen im Jahr 2001 um 36 % auf € 936 Millionen im Jahr 2002. Ohne Berücksichtigung der Verluste aus Wertminderungen sank die konsolidierte Goodwill-Abschreibung von € 676 Millionen im Jahr 2001 um € 90 Millionen auf € 586 im Jahr 2002. Diese Änderung ist auf die Verringerung des Goodwill-Nettobuchwertes zurückzuführen, die sich aus den Wertberichtigungen im Jahr 2001 ergab. Siehe oben 2.4: „Erläuterungen zur Bilanzierung – Wertminderung von Vermögenswerten“. Der Goodwill in der Division Space erlebte im Jahr 2002 eine weitere Wertminderung, die sich in Kosten in Höhe von € 350 Millionen niederschlug.

in € Mio.	2002		2001	
	Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen	Davon Wertminderung von Goodwill	Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen	Davon Wertminderung von Goodwill
Airbus	373	–	372	–
MTA	–	–	–	–
Aeronautics	54	–	51	–
DCS	107	–	739	580
Space	397	350	255	210
Zentrale	5	–	49	–
<b>EADS</b>	<b>936</b>	<b>350</b>	<b>1.466</b>	<b>790</b>

## Konzernbeteiligungsergebnis

Das Konzernbeteiligungsergebnis umfasst in erster Linie Ergebnisse von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, sowie die Ergebnisse nicht konsolidierter Unternehmen (z. B. Wertberichtigungen, erhaltene Dividenden). Im Jahr 2002 wies die EADS einen Konzernbeteiligungsertrag in Höhe von € 87 Millionen aus (verglichen mit einem konsolidierten Verlust in Höhe von € 342 Millionen im Jahr 2001). Diese Veränderung spiegelt hauptsächlich die Wertberichtigungen von € 315 Millionen wider, die sich im Jahr 2001 aus Beteiligungen an zivilen Telekommunikationsprogrammen ergaben (Nortel Joint Ventures, seit dem 1. Oktober 2001 zu Anschaffungskosten bilanziert), sowie eine Wertberichtigung in Höhe von € 63 Millionen für zivile Raumfahrtprojekte (Nahuelsat). Wie im Jahr 2001 bilanzierte die EADS im Jahr 2002 eine weitere Wertberichtigung in Höhe von € 29 Millionen der Beteiligung an Arianespace. Diese Beteiligung hat nun einen Buchwert von Null.

Die 46%ige Beteiligung der EADS an Dassault Aviation, die nach der Equity-Methode konsolidiert ist, machte im Jahr 2002 € 111 Millionen der Beteiligungserträge aus (nach Abzug der € 25,6 Millionen an Goodwill-Abschreibung). Da für 2002 noch keine Finanzdaten von Dassault Aviation vorlagen, wurde das Nettoergebnis des Vorjahres als Grundlage für die Bilanzierung des aktuellen Nettoergebnisses aus dieser Equity-Beteiligung verwendet.

### Konsolidiertes Zinsergebnis

Das konsolidierte Zinsergebnis spiegelt die Nettozinserträge und -aufwendungen wider, die sich aus Finanzanlagen oder Finanzverbindlichkeiten ergeben. Im Jahr 2002 wies die EADS konsolidierte Nettozinsaufwendungen von € 81 Millionen aus (im Vergleich zu konsolidierten Nettozinserträgen von € 63 Millionen im Jahr 2001). Diese Änderung ist in erster Linie zurückzuführen auf (i) höhere Zinsaufwendungen für rückzahlbare Zuschüsse europäischer Regierungen im Jahr 2002 (Anstieg der Aufwendungen von € 45 Millionen, hauptsächlich im Zusammenhang mit dem A380-Programm), (ii) eine höhere Zinsdifferenz zwischen der Vergütung von Bareinlagen und den Kosten für Verschuldungen und (iii) einen geringeren durchschnittlichen Nettobarbestand im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr.

### Übriges konsolidiertes Finanzergebnis

Das übrige konsolidierte Finanzergebnis stieg von € (234) Millionen im Jahr 2001 auf € 21 Millionen im Jahr 2002 an. Diese Änderung resultiert im Wesentlichen aus Erträgen in Höhe von € 117 Millionen, bedingt durch die Marktbewertung und die Einlösung fälliger Macro-Hedges im Jahr 2002 (im Vergleich zu einem Aufwand von € 153 Millionen im Hinblick auf diese Sicherungsgeschäfte im Jahr 2001). Da es zum 1. Januar 2003 keine verbleibenden Macro-Hedges mehr gibt, sollte die Marktbewertung und Fälligkeit derartiger Sicherungsgeschäfte nicht länger eine Auswirkung auf das konsolidierte übrige Finanzergebnis haben.

### Konsolidierte Ertragsteuern

Siehe Konzernanhang – Anmerkung 9: „Ertragsteuern“.

### Konzernergebnis

Auf Grund der oben beschriebenen Faktoren wies die EADS im Jahr 2002 einen Verlust in Höhe von € 299 Millionen aus, gegenüber einem Konzernnettoergebnis in Höhe von € 1.372 Millionen im Jahr 2001.

### Ergebnis je Aktie (EPS)

Das Ergebnis je Aktie ging im Jahr 2002 um € 2,07 auf € (0,37) je Aktie zurück (Vorjahresstand: € 1.70 je Aktie). Zum 31. Dezember 2002 betrug die Anzahl der ausstehenden Aktien 800.957.248. Der in EPS verwendete gemeinsame Nenner war die durchschnittliche Anzahl ausgegebener Aktien von 804.116.877. Der Rückgang im Vergleich zum Jahr 2001 ist auf den Rückkauf von 10.241.252 Aktien zurückzuführen, der zum Teil ausgeglichen wurde durch die Ausgabe von 2.022.939 Aktien, die im Oktober 2002 im Rahmen eines Mitarbeiterbeteiligungsprogramms angeboten wurden.

## 5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für den Zeitraum vom 1. Januar 2002 bis zum 31. Dezember 2002.

in € Mio.

<b>Stand zum 1. Januar 2002</b>	<b>9.877</b>
Kapitalerhöhung	16
Nettoverlust	(299)
Dividendenzahlungen	(403)
Erwerb eigener Aktien	(156)
ACOI	3.730
<b>Stand am 31. Dezember 2002</b>	<b>12.765</b>

Das konsolidierte Eigenkapital belief sich am 31. Dezember 2002 auf € 12.765 Millionen und wies somit eine Steigerung von € 2.888 Millionen gegenüber seinem Wert von € 9.877 Millionen zum Stand 31. Dezember 2001 auf. Diese Steigerung war in erster Linie auf die stärkeren Wechselkurse zwischen Euro und U.S. Dollar im Jahr 2002 (Euro-US-Dollar 1,05) im Vergleich zum Jahr 2001 (Euro-US-Dollar 0,88) zurückzuführen, was erhebliche Auswirkungen auf das AOCI hatte. Dieser positive Effekt wurde teilweise durch den konsolidierten Nettoverlust, die Ausschüttung von Dividenden und den Rückkauf von eigenen Aktien durch die EADS ausgeglichen.

## Kapitalerhöhung

Im Zusammenhang mit dem aktienorientierten Vergütungsprogramm im Jahr 2002 gab die EADS 2.022.939 Aktien aus und erhöhte das Kapital um ca. € 16 Millionen.

## Dividendenzahlungen

Am 17. Mai 2002 beschloss die Hauptversammlung eine Bardividende für das Geschäftsjahr 2001 von €0,50 je Aktie zu zahlen. Die Dividende über insgesamt €403 Millionen wurde am 28. Juni 2002 ausgezahlt.

## Erwerb eigener Aktien

Im Jahr 2002 erwarb die EADS 10.241.252 eigene Aktien für insgesamt € 156 Millionen. Zum 31. Dezember 2002 betrug die Anzahl der ausstehenden Aktien 800.957.248.

## Accumulated Other Comprehensive Income

Im Jahr 2002 stieg das Accumulated Other Comprehensive Income („AOCI“) um €3.730 Millionen. Die Veränderungen des AOCI waren zurückzuführen auf (i) die aktuelle Marktbewertung des Teils des EADS-Sicherungsportfolios zum Jahresende, das gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäft ausgewiesen wird (€2,7 Milliarden) und (ii) Währungsumrechnungsdifferenzen, die durch die Konsolidierung der nicht in Euro bilanzierenden Tochtergesellschaften erzeugt werden (€ 1,0 Milliarden).

Zum 31. Dezember 2002 beliefen sich die Nennbeträge des ausstehenden Portfolios von Sicherungsgeschäften, die gemäß IAS 39 als solche ausgewiesen werden können, auf ca. US\$ 42 Milliarden. Die Sicherung erfolgte gegen den Euro und das Pfund Sterling. Die Erhöhung der Nennbeträge des Sicherungsportfolios von US\$ 35,3 Milliarden zum 31. Dezember 2001 ist darauf zurückzuführen, dass das Board of Directors der EADS die Erweiterung des Sicherungsportfolios bis zum Jahr 2010 als Reaktion auf Änderungen des Auftragsbestandes im Jahr 2002, einschließlich der Festaufträge für die A380, gebilligt hat. Die aktuelle Marktbewertung des EADS-Sicherungsportfolios zum Jahresende, das gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäft ausgewiesen werden kann, führte zum 31. Dezember 2001 zu einer positiven Änderung der Bewertung in Höhe von € 5.224 Millionen, und zwar basierend auf einem Schlusskurs von Euro zum US-Dollar von 1,05.

Auf Grund dieser positiven Veränderung der Marktbewertung des Micro-Hedge-Portfolios wurden die auf AOCI bezogenen Rückstellungen im Jahr 2001 in Höhe von € 2.405 Millionen reduziert, und die auf AOCI bezogenen sonstigen Vermögensgegenstände stiegen auf € 2.819 Millionen. Nach Berücksichtigung der entsprechenden Steuern und Abgaben von € 1.879 Millionen verringerten sich die im Jahr 2001 ausgewiesenen, auf das AOCI bezogenen aktiven latenten Steuern in Höhe von € 828 Millionen und erhöhten sich die auf das AOCI bezogenen passiven latenten Steuern zum 31. Dezember 2002 auf € 1.051 Millionen.

Es wurde eine Anpassung der Anteile im Fremdbesitz in Höhe von € 632 Millionen ausgewiesen, und zwar in erster Linie, um die 20%ige Beteiligung von BAE Systems an der positiven Marktbewertungsänderung des Sicherungsportfolios nach Abzug von Steuern widerzuspiegeln. Als Ergebnis dieser Anpassung beliefen sich die auf das AOCI bezogenen Anteile im Fremdbesitz zum 31. Dezember 2002 auf € 416 Millionen, verglichen mit € (216) Millionen zum 31. Dezember 2001.

Diese Steigerung des AOCI in Höhe von € 2.713 Millionen zum 31. Dezember 2002, die Änderungen des Marktwertes von Hedging-Instrumenten zuzuschreiben ist, stellt die Netto-Marktbewertungsänderung des Sicherungsportfolios der EADS dar, und zwar nach Bilanzierung der latenten Steuern und Anteile im Fremdbesitz. Siehe oben 2.6: „Erläuterung zur Bilanzierung – IAS 39-Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (Currency Hedging)“ und 3.1: „Grundsätze – Währungsmanagement“.

Die Währungsumrechnungsanpassungen im AOCI im Jahr 2002 beliefen sich auf einen positiven Betrag in Höhe von € 1.027 Millionen, was aus einem stärkeren Euro-Wechselkurs im Vergleich zu anderen Währungen zum 31. Dezember 2002 resultiert.

## 6 Veränderungen der Netto-Cash-Position

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

Die folgende Tabelle zeigt die Veränderung der konsolidierten Netto-Cash-Position der EADS über die angegebenen Zeiträume. Siehe auch „Konzern-Kapitalflussrechnung“.

in € Mio.	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2002	2001
<b>Konsolidierte Netto-Cash-Position zum 1. Januar</b>	<b>1.533</b>	<b>2.143</b>
Erste Konsolidierung Airbus UK/GIE 20%	–	(838)
<b>Netto-Cash am Anfang des Berichtszeitraum</b>	<b>1.533</b>	<b>1.305</b>
Brutto-Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.862	2.654
Veränderungen im Geschäftskapital	804	2
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(2.953)	(1.882)
davon industrielle Investitionen	(2.093)	(1.311)
davon Kundenfinanzierung	(865)	(93)
davon Sonstiges	5	(478)
<b>Freier Cash Flow<sup>1</sup></b>	<b>(287)</b>	<b>774</b>
davon freier Cash Flow vor Kundenfinanzierung	578	867
Erwerb eigener Anteile	(156)	0
An Aktionäre ausgeschüttete Dividenden	(403)	(404)
Kapitalerhöhung	16	21
Sonstige Änderungen der Finanzlage	521	(163)
<b>Konsolidierte Netto-Cash-Position zum 31. Dezember</b>	<b>1.224</b>	<b>1.533</b>

<sup>1</sup> Spiegelt nicht Investitionen in „available-for-sale“-Wertpapiere wider (€ 264 Millionen im Jahr 2002; € 390 Millionen im Jahr 2001), die als Barmittel und nicht als Investitionen klassifiziert sind.

Im Jahr 2002 ging die konsolidierte Netto-Cash-Position zum 31. Dezember um 20 % auf € 1.224 Millionen zurück. Die EADS berechnet ihre konsolidierte Netto-Cash-Position als die Differenz zwischen (i) Zahlungsmitteln, zahlungsmittelähnlichen Mitteln und Wertpapieren und (ii) Finanzverbindlichkeiten (die in der Konzernbilanz ausgewiesen sind). Den Bestrebungen von Airbus, das Wachstum des Kundenfinanzierungsrisikos zu begrenzen, dem konzernweiten Fokus auf Cash-Management in Kombination mit den neuen rückzahlbaren Zuschüssen europäischer Regierungen (hauptsächlich für das A380-Programm) sowie dem gleichbleibenden Niveau an Zahlungen von Airbus-Kunden vor Auslieferung und dem positiven Effekt eines schwächeren US-Dollars auf das in Dollar lautende Verbindlichkeitenportfolio der EADS wirkten erhebliche Investitionen in Anlagevermögen, der Verbrauch von Rückstellungen für ehemalige Macro-Hedges, die in Micro-Hedges umklassifiziert wurden, sowie Dividendenausschüttungen im Jahr 2002 entgegen.

### Brutto-Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit

Im Jahr 2002 war der wichtigste Faktor, der zu dem Brutto-Cash-Flow in Höhe von € 1,9 Milliarden aus der Geschäftstätigkeit beitrug, das Auslaufen einiger Hedges mit ungünstigen US-Dollar-Kursen. Dieser negative Cash-Effekt wurde im operativen Ergebnis ausgeglichen durch den Verbrauch von Rückstellungen, die am 31. Dezember 2000 im Hinblick auf neubewertete Macro-Hedges gebildet wurden, die zu diesem Zeitpunkt unter Verwendung der damals gültigen Terminwechselkurse neu als Micro-Hedges klassifiziert wurden. Siehe oben 2.6: „Erläuterungen zur Bilanzierung – IAS 39 – Bilanzierung von Währungssicherungsgeschäften (Currency Hedging)“. Der Verbrauch derartiger Rückstellungen belief sich im Jahr 2002 auf ca. € 1 Milliarden. Die restlichen Rückstellungen für solche Sicherungsgeschäfte, die im Verlauf der nächsten zwei Jahre voraussichtlich vollständig verbraucht sein werden, belaufen sich auf ca. € 300 Millionen. Nach deren Verbrauch werden keine weiteren Auswirkungen dieser Rückstellungen auf den Brutto-Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit mehr erwartet. Die Abschreibungen auf das Anlagevermögen ohne Marktwertanpassungen beliefen sich im Jahr 2002 auf € 1,6 Milliarden, waren also geringfügig höher als im Vorjahr mit € 1,5 Milliarden.

## Veränderungen im Working Capital

Das Working Capital setzt sich aus der Summe der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Nettovorräten, sonstigen Vermögensgegenständen und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten abzüglich der Summe der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstigen Verbindlichkeiten und passiven Rechnungsabgrenzungsposten zusammen. Die Veränderungen im Working Capital hatten im Jahr 2002 eine positive Auswirkung in Höhe von €804 Millionen auf die Netto-Cash-Position. Die Hauptfaktoren der positiven Entwicklung beim Working Capital waren eine Steigerung der auf das A380-Programm bezogenen rückzahlbaren Zuschüsse europäischer Regierungen, die unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ bilanziert wurden, sowie eine Reduzierung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Grund des verstärkten Fokus der EADS auf das Cash-Management. Diese Entwicklung wurde teilweise durch höhere Vorräte im Wert von ca. €500 Millionen in allen Divisions mit Ausnahme von Airbus ausgeglichen. Zum 31. Dezember 2002 beliefen sich die rückzahlbaren Zuschüsse europäischer Regierungen, die in der Bilanz unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen sind, auf €4,3 Milliarden. Davon sind €2,6 Milliarden Langstreckenflugzeugen von Airbus, €1,1 Milliarden dem A380-Programm und der Rest anderen Programmen zuzurechnen. Im Jahr 2002 beliefen sich die Eingänge bei rückzahlbaren Zuschüssen europäischer Regierungen insgesamt auf €980 Millionen und die Rückerstattungen rückzahlbarer Zuschüsse europäischer Regierungen insgesamt auf €250 Millionen. Die in diesem Zusammenhang aufgelaufenen Zinsen von €170 Millionen wurden 2002 in der Bilanz unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

Im Jahr 2002 beliefen sich die von Kunden erhaltenen Anzahlungen insgesamt auf €13,7 Milliarden im Vergleich zu dem Vorjahreswert (Stand: 31. Dezember 2001) von €14,7 Milliarden. Diese Veränderungen zum Vorjahr spiegeln in erster Linie die Fremdwährungseffekte eines schwächeren US-Dollars wider. Bei einem konstanten US-Dollar-Wechselkurs wäre der Stand der bis zum Ende des Jahres 2002 erhaltenen Anzahlungen im Vergleich zum Vorjahr relativ unverändert geblieben. Anzahlungen in Höhe von €9,5 Milliarden wurden zum 31. Dezember gegen die Vorräte aufgerechnet, was zu einem Restbetrag von €3,6 Milliarden für erhaltene Anzahlungen führte, der in der Bilanz unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen wurde. Außerdem wurden €600 Millionen als Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verbucht.

## Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

Das Management teilt den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in drei Kategorien auf: (i) industrielle Investitionen, (ii) Kundenfinanzierung und (iii) Nettobeteiligungen an Tochtergesellschaften.

**Industrielle Investitionen.** Industrielle Investitionen (Investitionen in Sachanlagen) beliefen sich im Jahr 2002 auf €2,1 Milliarden im Vergleich zu €1,3 Milliarden im Vorjahr. Auf das A380-Programm bezogene Investitionsausgaben betragen im Jahr 2002 €910 Millionen im Vergleich zu €300 Millionen im Jahr 2001. Die EADS schätzt die gesamten Investitionsausgaben für das A380-Programm ab dem Jahr 2003 auf insgesamt ca. €2,5 Milliarden. Der verbleibende Anteil an den Ausgaben für weitere Integrationsmaßnahmen, beläuft sich bei Airbus auf €650 Millionen (Fertigungsanlagen und gemeinsame Informationstechnologiesysteme). Zusätzliche Programme in den anderen Divisions machen €530 Millionen aus. Mit Ausnahme von Airbus geben die anderen Divisions der EADS jährlich rund €500 Millionen für Investitionen in laufende Geschäftstätigkeiten aus. Investitionen in Flugzeug-Leasinggeschäfte sind unter Kundenfinanzierung, nicht unter industriellen Investitionen verbucht, obwohl die zugrunde liegenden Vermögensgegenstände als Sachanlagen ausgewiesen sind.

Für den Zeitraum von 2003 bis 2005 wird angenommen, dass die Investitionsausgaben der EADS zum größten Teil im Zusammenhang mit dem Airbus-Geschäft anfallen werden, wie etwa die laufende Einrichtung und Erweiterung von Produktionsstätten für Airbus-Flugzeuge. Insbesondere das Entwicklungsprojekt für das Großraumflugzeug A380 wird erhebliche Investitionsausgaben erfordern.

**Kundenfinanzierung.** Entsprechend dem Zuwachs der Kundenfinanzierung belief sich der Konzern-Cash-Flow im Jahr 2002 auf €865 Millionen und beinhaltet eine positive Auswirkung (netto) in Höhe von €29 Millionen von ATR. Der Bruttozuwachs der Kundenfinanzierung bei Airbus betrug 2002 €1,8 Milliarden. Diese Steigerung ist in erster Linie auf neue Finance-Lease-Verträge und Darlehen zurückzuführen. Die EADS reduzierte die Risikoposition aus Kundenfinanzierung im Jahr 2002 um ca. €900 Millionen; diese Zahlen beinhalten neue Risikopositionen in Höhe von €400 Millionen, die 2002 hauptsächlich durch Darlehen an UAL generiert wurden. Zum 31. Dezember 2002 gab es keine verbleibenden Risikopositionen im Hinblick auf UAL. Die EADS strebt eine entsprechende Strukturierung der gesamten Finanzierung an, um die zukünftige Weiterveräußerung oder Reduzierung der Risikoposition zu erleichtern.

Nicht enthalten in dem Nettozuwachs der Kundenfinanzierung von ATR und Airbus im Jahr 2002 sind Amortisationen von vorhandenen Risikopositionen (hauptsächlich Amortisationen von in Betrieb befindlichen geleasteten Flugzeugen) in Höhe von ca. €200 Millionen. Diese Amortisationen werden unter dem Posten „Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit“ bilanziert. Abzüglich dieser Amortisierung entspricht der Zuwachs der Kundenfinanzierung der Steigerung der Brutto-Risikoposition bei einem konstanten US-Dollar-Wechselkurs. Siehe oben 3.3: „Grundsätze – Absatzfinanzierungspolitik“ und Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

Als Antwort auf eine erhöhte Nachfrage nach einer Finanzierung durch die Kunden erwartet EADS, dass weitere Investitionsausgaben im Zusammenhang mit der Kundenfinanzierung von Verkehrsflugzeugen im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen und Darlehen anfallen werden. Das von der EADS in Hinblick auf zusätzliche Kundenfinanzierung angestrebte Ziel ist für das Jahr 2003 niedriger als im Vorjahr angesetzt, und die EADS beabsichtigt, weiterhin eine restriktive Politik dahingehend zu verfolgen, den Nettozuwachs auf einem möglichst geringen Niveau zu halten. Siehe oben 3.3: „Grundsätze – Absatzfinanzierungspolitik“.

**Sonstige.** Im Jahr 2001 wurde das Netto-Ergebnis aus Beteiligungen an Tochtergesellschaften hauptsächlich durch die Übernahme von Tesat Spacecom, Cogent und die erhöhte Beteiligung an Dornier im Wert von ca. €400 Millionen beeinflusst. Im Jahr 2002 trugen die Erlöse aus dem Verkauf von Aircelle und MDTV zum positiven Netto-Ergebnis aus Beteiligungen an Tochtergesellschaften bei. Siehe oben 2.1: „Erläuterungen zur Bilanzierung – Änderungen im Konsolidierungskreis“.

#### **Freier Cash Flow**

Auf Grund der oben dargelegten Faktoren belief sich der negative freie Cash Flow im Jahr 2002 auf €287 Millionen im Vergleich zu einem positiven Wert von €774 Millionen im Jahr 2001. Der positive freie Cash Flow vor Kundenfinanzierungen betrug im Jahr 2002 €578 Millionen im Vergleich zu €867 Millionen im Vorjahr.

#### **Sonstige Änderungen der Finanzlage**

Sonstige Änderungen der Finanzlage spiegeln in erster Linie Änderungen der Wechselkursbewertung für Zahlungsmittel und Verbindlichkeiten sowie die Bewegungen von Zahlungsmitteln und/oder Finanzverbindlichkeiten als Ergebnis der Änderungen des Umfangs des Konsolidierungskreises wider. Die Aufstellung für 2001 enthielt hauptsächlich (i) eine Erhöhung der Verbindlichkeiten in Höhe von €838 Millionen im Zusammenhang mit der 100 %igen Konsolidierung der Verbindlichkeiten der ehemaligen Airbus GIE zum 1. Januar 2001 (die für diese Erläuterung separat in der Eröffnungs-Cash-Position dargestellt wurde) und (ii) eine negative Änderung der Bewertung der in US-Dollar ausgewiesenen Verbindlichkeiten der EADS (€335 Millionen). Für das Jahr 2002 waren die Hauptfaktoren, die sich auf die sonstigen Änderungen der Finanzlage auswirkten, die positive Änderung der Bewertung der in US-Dollar ausgewiesenen Verbindlichkeiten von ca. €782 Millionen, die durch die an Minderheitsgesellschafter ausgeschütteten Dividenden (hauptsächlich €125 Millionen an BAE Systems in Hinblick auf Airbus) und die Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel in Höhe von ca. €80 Millionen ausgeglichen wurden.

## 7 Konzernverbindlichkeiten

Die zum Bilanzstichtag offenen Finanzverbindlichkeiten beliefen sich auf €4.976 Millionen im Jahr 2002 gegenüber €6.500 Millionen im Jahr 2001. Der Nettorückgang der Konzern-Finanzverbindlichkeiten in Höhe von €742 Millionen im Vergleich zum Vorjahr (bei einem konstanten US-Dollarwechsellkurs) resultiert hauptsächlich aus der Abgeltung von Schuldverschreibungen und die Begleichung von Verbindlichkeiten gegenüber Finanzinstituten. Eine Anpassung in Höhe von €782 Millionen spiegelte die Währungsumrechnungsdifferenz des schwächeren US-Dollars bei in Dollar ausgewiesenen Finanzverbindlichkeiten wider.

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten der EADS, einschließlich der kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten, zum 31. Dezember 2002 und 2001:

in € Mio.	Ausstehender Betrag	
	2002	2001
Finance Lease	1.566	1.746
Anleihen	253	621
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.569	1.827
Darlehen	1.048	1.754
Sonstige	540	552
<b>Finanzverbindlichkeiten insgesamt</b>	<b>4.976</b>	<b>6.500</b>

Die Finanzverbindlichkeiten insgesamt enthalten die vollständige Konsolidierung der Finanzschulden von Airbus in Höhe von €4.162 Millionen. Die EADS haftet entsprechend ihrer Beteiligung an Airbus jedoch nur für 80% dieser Verbindlichkeiten, die nach dem 1. Januar 2001 aufgelaufen sind. Siehe oben 3.3: „Grundsätze – Absatzfinanzierungspolitik – Airbus-Absatzfinanzierungsrisiko“.

Die gesamten konsolidierten Finanzverbindlichkeiten der EADS in Höhe von €4.976 Millionen werden wie folgt fällig:

in € Mio.	2003	2004	2005	2006	2007	Danach
	1.185	193	325	393	715	2.165

Die EADS bilanziert flüssige Mittel in einem Cash-Pooling-System, das auch Finanzmittel von Joint Venture-Partnern und nicht konsolidierten Unternehmen beinhaltet. Diese flüssigen Mittel werden als kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen. Solange diese Abkommen über die Cash-Pooling-Systeme in Kraft sind, bleiben diese Barmittel weiterhin bei der EADS hinterlegt und werden nicht zur sofortigen Rückerstattung fällig. Im Jahr 2003 enthielt das Laufzeitenprofil derartige kurzfristige Verbindlichkeiten in Höhe von €540 Millionen, die sich vor allem auf MBDA und Astrium beziehen.

Mehr als 75% der Finanzverbindlichkeiten von insgesamt €4.976 Millionen zum 31. Dezember 2002 stammen aus dem Funding der Absatzfinanzierung durch die EADS; sie sind langfristig und werden planmäßig zurückgezahlt. Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung stehen:

in € Mio.	Kapitalbetrag	
	2002	2001
Finance Lease	1.566	1.746
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.266	1.425
Darlehen	958	1.526
<b>Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten insgesamt</b>	<b>3.790</b>	<b>4.697</b>

Von den Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt € 3.790 Millionen entfallen € 747 Millionen auf Verbindlichkeiten mit begrenztem Zugriff, wobei die Rückzahlungsverpflichtung der EADS auf Eingänge von Transaktionskontrahenten begrenzt ist. € 1.146 Millionen werden durch verpfändete Bankeinlagen gesichert, die in der Bilanz als Finanzanlagen ausgewiesen sind. Des Weiteren besteht ein bedeutender Teil dieser Finanzanlagen in nicht stornierbaren Kundenverpflichtungen, deren Fälligkeiten zeitlich denen der ihnen zu Grunde liegenden Finanzverbindlichkeiten entsprechen. Leasing- und Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten werden in der Regel durch das verkaufte Flugzeug gesichert. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

Das Management ist der Ansicht, dass das Laufzeitenprofil der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten umsichtig ist und mit der Struktur der konsolidierten Vermögensgegenstände und des Cash Flows der EADS übereinstimmt.

### **8** *Liquide Mittel*

Zum 31. Dezember 2002 beliefen sich die Liquiden Mittel auf € 6.200 Millionen (einschließlich € 4.497 Millionen in Wertpapieren) gegenüber € 8.033 Millionen (einschließlich € 5.341 Millionen in Wertpapieren) zum 31. Dezember 2001.

Die Gesamtsumme der Liquiden Mittel umfasst die vollständige Konsolidierung von Zahlungsmitteln bei Airbus in Höhe von € 1.612 Millionen. Der EADS Anteil daran beträgt jedoch nur 80%. Die EADS hat ebenso nur einen Anteil von 37,5% an den Zahlungsmitteln von MBDA von € 1.332 Millionen aus der 50%igen Konsolidierung.