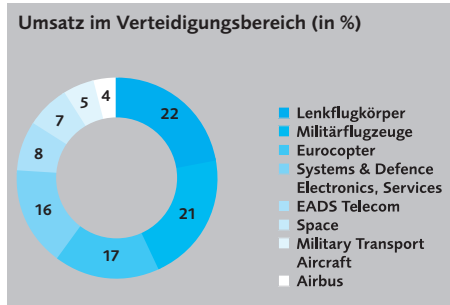
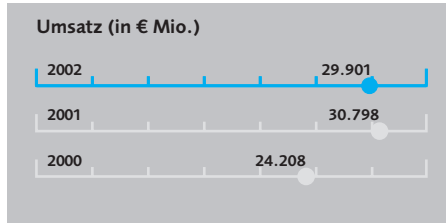
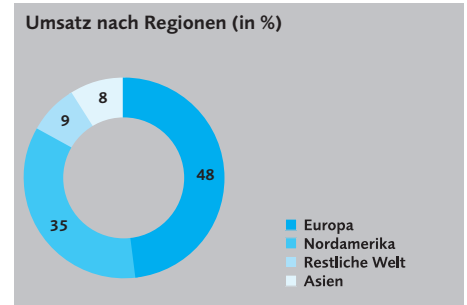


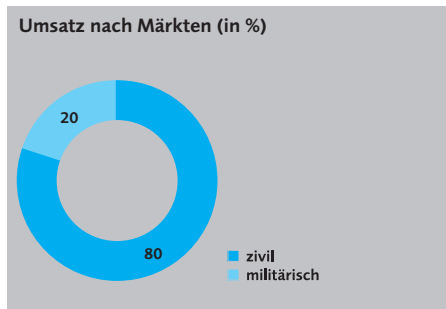
Kennzahlen 2002



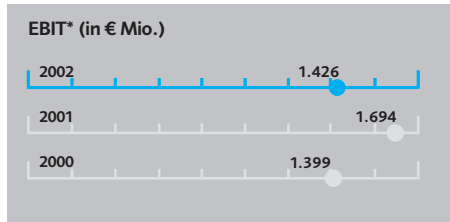
Wir haben die Herausforderungen des Marktes erfolgreich bewältigt und unser Umsatzziel für 2002 erreicht. Der Umsatz in Höhe von €29,9 Milliarden (-3% gegenüber 2001) ist wie erwartet Ausdruck der rückläufigen Airbus-Auslieferungen und der Auswirkungen des gesunkenen US-Dollarkurses. Bei gleichbleibendem Dollar/Euro-Wechselkurs hätte der Umsatz dem Vorjahresniveau entsprochen.



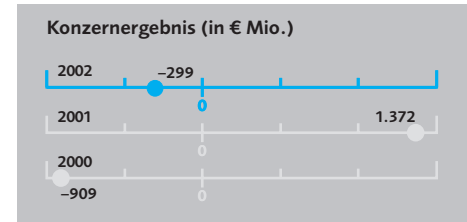
Die EADS erzielte 2002 im Verteidigungsgeschäft einen Umsatz von rund €6 Milliarden – mit militärischen Transportflugzeugen, Kampfflugzeugen, Militärhubschraubern, Lenkflugkörpern, Verteidigungselektronik, abhörsicheren Kommunikationsanlagen und militärischer Raumfahrttechnik.



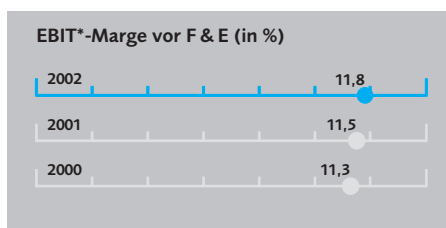
Durch Kooperationsvereinbarungen und Übernahmen marktführender Unternehmen – wie Cogent, des wichtigsten Anbieters auf dem britischen Markt für abhörsichere Kommunikationstechnik, oder Finnlands führenden Aerospace-Unternehmens Patria – erzielte die EADS regional ausgewogene Umsatzanteile. Über 50% des Umsatzes wurden außerhalb Europas erwirtschaftet. Dies unterstreicht die Wettbewerbsfähigkeit der Produkte und den globalen Geschäftsansatz der EADS.



20% ihres Umsatzes generiert die EADS derzeit im Verteidigungsgeschäft. Dies entspricht rund €6 Milliarden – damit rangiert die EADS europaweit an zweiter Stelle. Das strategische Ziel ist es, diesen Anteil langfristig auf 30% zu erhöhen. Auf diese Weise wollen wir unser Portfolio ausgeglichener gestalten, um Schwankungen auf den zivilen Märkten zu kompensieren.



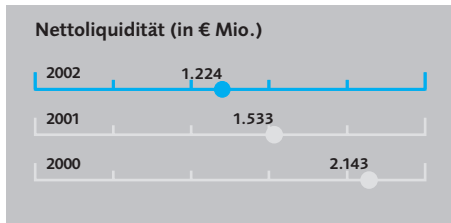
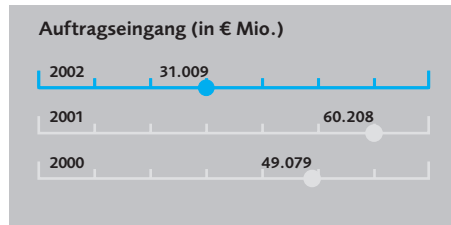
Das für 2002 gesteckte EBIT-Ziel (Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten) erreichten wir mit €1.426 Millionen (2001: 1.694 Millionen). Dieses Ergebnis spiegelt gestiegene F & E-Aufwendungen insbesondere für das Programm Airbus A380 wider. Den größten Beitrag zum EBIT steuern die Divisions Airbus und Aeronautics bei. Die Division Defence and Civil Systems schaffte den Turnaround und übertraf ihr Break-even-Ziel. Die Division Space verzeichnete – wie angekündigt – durch Bildung von Rückstellungen für Risiken und Abschreibungen einen erheblichen Verlust. Das Ergebnis der Division Military Transport Aircraft wurde durch Einmalauftwendungen infolge der Insolvenz von Fairchild Dornier beeinflusst.



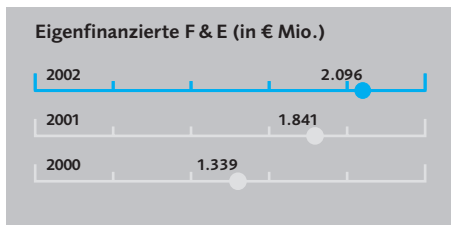
Die EBIT*-Marge vor Forschung und Entwicklung (F & E) wurde leicht verbessert – ein Beweis für erfolgreiche Kostensenkungen.

Nach Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten betrug das Konzernergebnis (Net Income) €-299 Millionen. Ergebnismindernd wirkten dabei Goodwill-Abschreibungen in Höhe von €936 Millionen, darunter €350 Millionen infolge von Werthaltigkeitsprüfungen bei der Division Space wegen der weiteren Abschwächung des Raumfahrtmarktes. Im Konzernergebnis im Jahr 2001 wirkten sich hingegen Einmaleffekte in Höhe von rund €600 Millionen aus der Gründung der Airbus SAS positiv aus.

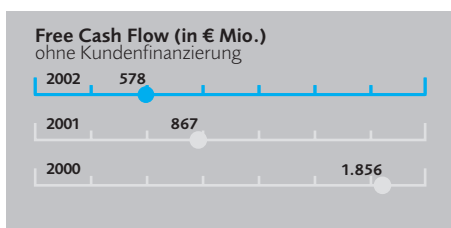
Alle Zahlen für 2000: Airbus zu 80% konsolidiert. Alle Zahlen für 2001 und 2002: Airbus zu 100% konsolidiert.
*vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten



Mit € 1,2 Milliarden Ende 2002 lag die Nettoliiquidität über den Erwartungen. Dies erreichten wir, indem wir das Kundenfinanzierungsvolumen konsequent begrenzten, unterstützt durch aktives Liquiditätsmanagement und positive Wechselkurseffekte.

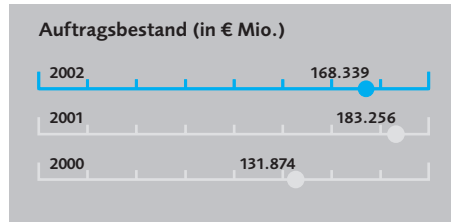


Wie erwartet stiegen die F & E-Aufwendungen auf € 2,1 Milliarden (2001: € 1,8 Milliarden), vor allem aufgrund des A380-Programms.

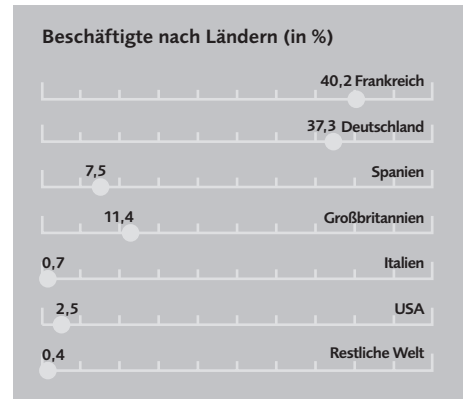


Der Free Cash Flow ohne Kundenfinanzierung blieb trotz hoher Investitionsausgaben insbesondere für die A380 im positiven Bereich. Dies beweist die Fähigkeit des Unternehmens, dieses Programm selbst zu finanzieren.

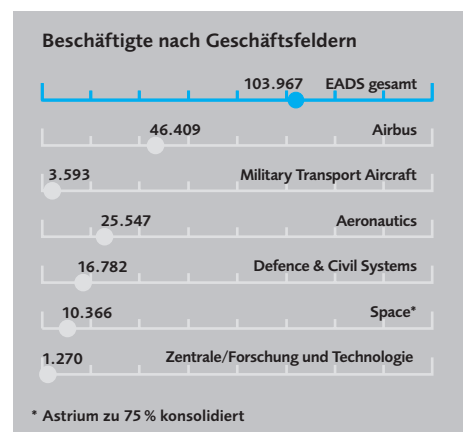
Mit € 31 Milliarden lag der Auftragseingang erneut über dem Umsatz. Dies gelang trotz eines schwachen Marktes für Zivilflugzeuge und der verzögerten Auftragsbestätigung für das militärische Transportflugzeug A400M, die nunmehr für 2003 erwartet wird. Airbus verzeichnete einen Netto-Auftragseingang über 233 Flugzeuge, gegenüber 274 im Jahr 2001. Im Auftragseingang 2002 sind Stornierungen und der Festauftrag von easyJet über 120 Maschinen berücksichtigt. Wertmäßig bezifferte sich der Airbus-Auftragseingang auf € 19,7 Milliarden. Im Vorjahr waren es dank 85 Aufträgen für die im obersten Preissegment angesiedelte A380 insgesamt € 50,3 Milliarden. Durch das militärische Trägerraketen-Geschäft und den spanischen Telekommunikationssatelliten Amazonas ist der Auftragseingang der Division Space massiv angestiegen. Auch die Division Defence and Civil Systems verzeichnete eine starke Zunahme ihres Bestelleingangs, was auf ihre Erfolge bei den Lenkflugkörperprogrammen Meteor und Taurus sowie in der Verteidigungselektronik zurückzuführen ist.



Der Auftragsbestand der EADS blieb mit knapp € 170 Milliarden auf einem hohen Niveau, jedoch musste das Auftragsbuch für den Airbus neu bewertet werden: Auf der Basis des US-Dollar/Euro-Wechselkurses, der zum Jahresende auf 1,05 gesunken war, errechnete sich ein Abwertungsbeitrag von rund € 14 Milliarden. Der EADS-Auftragsbestand umfasst unter anderem mehr als 1.500 Airbus-Flugzeuge und 723 Hubschrauber. Er entspricht weiterhin dem Umsatz von mehr als fünf Jahren und ist in der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie weltweit unerreicht.



Die EADS beschäftigt Mitarbeiter in allen Ländern der Welt. Rund 11% der Gesamt-Belegschaft sind an Standorten in Großbritannien tätig. Dies unterstreicht die wachsende Bedeutung dieses Marktes für die EADS. Die Divisions Airbus und Space beschäftigen jeweils 17% ihrer Belegschaft in Großbritannien, bei DCS sind es 12%. In den USA ist die Division Aeronautics von allen EADS-Einheiten mit 1.525 Mitarbeitern (6%) am stärksten vertreten.



Zum Jahresende 2002 beschäftigte die EADS 103.967 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2001: 102.967). Der Anstieg ist auf den Programmhochlauf von A380 (rund 3.000 neue Mitarbeiter), NH90, Tiger und Eurofighter zurückzuführen. Dies wurde teilweise kompensiert durch Anpassungen an die niedrigere Produktionsrate bei Airbus und einen Rückgang in anderen Divisions sowie der Zentrale.