



Information



Airbus stärkt Wettbewerbsfähigkeit durch Power8

- Pläne dem Europäischen Betriebsrat von Airbus vorgestellt
- Ziele für EBIT*- und Cash-Einsparungen bestätigt
- € 680 Mio. Rückstellung zur Reduzierung von Overhead-Kosten
- In den nächsten vier Jahren rund 10.000 Arbeitsplätze bei Airbus betroffen – keine Kündigungen



Amsterdam, 28. Februar 2007 – Die größte Tochtergesellschaft der EADS, der Flugzeugbauer Airbus, hat heute die Einzelheiten des aus neun Modulen bestehenden Restrukturierungsplans Power8 bekannt gegeben. Das Power8-Programm soll Airbus besser auf die Herausforderungen der US-Dollar-Schwäche, des erhöhten Wettbewerbsdrucks, der finanziellen Auswirkungen der A380-Verspätungen sowie des zukünftigen Investitionsbedarfs vorbereiten. Airbus wird das Programm über mehrere Jahre hinweg umsetzen.

Das Airbus-Management wird weit reichende Maßnahmen ergreifen, um Kosten zu senken und die Liquidität zu erhöhen. Sie sollen ab dem Jahr 2010 zu einem EBIT*-Beitrag von € 2,1 Mrd. führen und von 2007 bis 2010 insgesamt € 5 Mrd. zusätzlichen Cash Flow freisetzen.

Für Maßnahmen zur Reduzierung der Overhead-Kosten (indirekte Verwaltungs- und Vertriebskosten), und insbesondere im Personalbereich, werden im ersten Quartal 2007 Rückstellungen in Höhe von € 680 Mio. gebildet. Um zu gewährleisten, dass Power8 vollständig und nachhaltig umgesetzt wird, hat Airbus ein weit reichendes Kontrollsystem eingeführt, mit konkreten Kriterien hinsichtlich Kosten- und Cash-Auswirkungen bis hin zu deren Abbildung im Jahresabschluss.

„Die Ziele von Power8 sind klar: Airbus soll effizienter und wettbewerbsfähiger werden, die modernsten und wirtschaftlichsten Flugzeuge bauen und seinen Kunden in Zukunft noch besseren Service bieten“, sagten die CEOs der EADS, Tom Enders und Louis Gallois.

„Wir müssen Power8 rasch umsetzen, damit die Rentabilität von Airbus nicht deutlich unter den Branchenstandard und die berechtigten Erwartungen abfällt. Das wäre eine unhaltbare Situation. Power8 soll uns helfen, diesen Abstand zu verringern“, sagte Hans Peter Ring, CFO von EADS und Airbus.



Airbus wird sein Management straffen und die Effizienz steigern. Dieses Ziel soll durch mehrere Module des Power8-Programms angegangen werden, insbesondere durch die **Reduzierung der Overhead-Kosten** (Reduce Overhead Cost). Das Airbus-Management hat dafür eine Verringerung der Gesamtbelegschaft um 10.000 Stellen im Lauf von vier Jahren vorgeschlagen. Davon entfallen 3.700 auf Deutschland, 3.200 auf Frankreich, 1.600 auf Großbritannien, 400 auf Spanien und 1.100 auf die Airbus-Zentrale in Toulouse. 5.000 der genannten Stellen sind mit Zeitarbeitskräften oder Unterauftragnehmern an den Standorten besetzt. Hier wird die Reduzierung sofort beginnen. Die Reduzierung weiterer 5.000 Stellen betrifft die Airbus-Belegschaft. Die Anpassungen sollen durch natürliche Fluktuation, ausgehandelte Modelle für freiwilliges Ausscheiden und weitere Modelle in den betroffenen Ländern erreicht werden. Bislang sieht das Airbus-Management keine Notwendigkeit für Entlassungen.

Es werden zahlreiche Maßnahmen ergriffen mit dem Ziel, die Effizienz der **Endmontagelinien** (Final Assembly Lines) weiter zu steigern. In Toulouse werden die Endmontage-Kapazitäten im Long-Range-Bereich weiter ausgebaut, da die A350XWB dort gebaut werden und ihre Innenausstattung erhalten wird. In Hamburg wird unverzüglich eine dritte Endmontagelinie für die A320-Familie eingerichtet. Sie wird auf alle Modelle dieser Flugzeugfamilie ausgelegt sein. So können dort zukünftig auch alle weiteren A320-Flugzeuge jenseits der monatlichen Produktionsrate von 14 Flugzeugen endmontiert werden. Darüber hinaus wird die Endmontage einer neuen Single-Aisle-Familie in Hamburg erfolgen. Mit Blick auf verkürzte Zyklen sollen Teile am produktionstechnisch günstigsten Ort eingebaut werden. Deshalb wird ein Teil der Vorbereitungsarbeiten für die A380-Kabinenausstattung von Hamburg nach Toulouse verlagert. Die Kabinenausstattung verbleibt in Hamburg und die A380 wird sowohl in Hamburg als auch in Toulouse ausgeliefert werden.

Hinsichtlich Konstruktion und Fertigung wird sich Airbus auf seine **Kernaufgaben konzentrieren** (Focus on Core), welche für die Integrität und die Sicherheit der Flugzeuge oder zur technologischen und wirtschaftlichen Differenzierung unerlässlich sind.

Airbus wird seine **industrielle Struktur** (Restructure Industrial Set-up) neu ordnen und in den kommenden Jahren ein dauerhaftes Netzwerk mit starken Partnern aufbauen. Hierfür erwägt Airbus, an den Standorten in Filton, Méaulte und Nordenham industrielle Partnerschaften einzugehen. Dies soll den Standorten die Weiterentwicklung von der Metallverarbeitung hin zu Design- und Fertigungstechnologien für Verbundwerkstoffe erleichtern. Airbus hat für diese Standorte bereits unaufgefordert Angebote möglicher Investoren erhalten. Die Standorte in Laupheim, St. Nazaire-Ville und Varel haben erhebliche und langfristige Arbeitsanteile an laufenden Flugzeugprogrammen wie der A320- und der A330/A340-Familie, der A380 und der A400M. Airbus wird in den kommenden Jahren nach realisierbaren

Möglichkeiten für diese Standorte suchen. Optionen sind der Verkauf der Standorte an Hauptzulieferer, Management-Buy-Out oder die Zusammenlegung nahe gelegener Werke. Alle Möglichkeiten werden im Einzelfall geprüft. In der Zwischenzeit werden die Standorte ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern, indem schlanke Fertigungsprinzipien eingeführt und die Produktivität kontinuierlich verbessert wird.

Die A350XWB wird das erste Flugzeugprogramm sein, das von Anfang an von den Veränderungen von Power8 profitiert. In ihrem Fall wird Airbus große Arbeitspakete an Systemlieferanten vergeben, um im Gegenzug zukünftige Investitionen sowie Chancen und Risiken besser verteilen zu können. 50 Prozent der Arbeiten an der Flugzeugstruktur werden ausgelagert und so das Risiko mit Partnern geteilt (€ 1,8 Mrd. Einmalaufwendungen, € 600 Mio. Investitionsaufwand). Damit ist der Anteil von Partnern rund doppelt so groß wie in bisherigen Flugzeugprogrammen.

Weitere Module von Power8 zielen darauf ab, die Prozesse von Airbus zu vereinfachen und den Wandel des Unternehmens zu unterstützen: **Schnellere Entwicklung** (Develop Faster) – Reduzierung der Entwicklungszyklen neuer Flugzeuge von 7,5 auf sechs Jahre, **Schlanke Produktion** (Lean Manufacturing) – weitere Integration von Fertigung und dazugehöriger Konstruktion, Produktivitätssteigerung um 16 Prozent bis 2010, **Intelligent Einkaufen** (Smart Buying) – Reduzierung der Beschaffungskosten; Risiken vermehrt gemeinsam mit starken Partnern tragen, Verschlinkung der Logistik, **Optimierung der Liquidität** (Maximise Cash) – Reduzierung des Umlaufvermögens) und **Bessere Kundenbeziehungen** (Customer First) – noch umfassenderer Kundenservice; höhere Verlässlichkeit; verbesserte Qualität).

Zur Umsetzung von Power8 und eines neuen Geschäftsmodells wird Airbus seine Organisationsstruktur vollständig integrieren und länderübergreifend ausrichten. Dies wird Kosteneinsparungen ermöglichen und die Führung vereinfachen: Verantwortungen werden eindeutig zugeordnet, Entscheidungsprozesse verkürzt und der Informationsaustausch vereinfacht. Dazu wird Airbus die derzeit acht national strukturierten Kompetenzzentren (Centres of Excellence) durch vier transnationale Kompetenzzentren ersetzen: Fuselage & Cabin (Flugzeugrumpf und -kabine; mit Sitz in Deutschland), Wing (Flügel, mit Sitz in Großbritannien), Rear End (Heck; mit Sitz in Spanien) und Aerostructures (Flugzeugstruktur; mit Sitz in Frankreich). Das letztgenannte umfasst auch die Vormontage von Rümpfen und Aufgaben im Bereich der Innenausstattung.

In den Zentralfunktionen, wie etwa im Finanz- und im Personalwesen, ist die Integration von Airbus und der EADS in vollem Gange. Wo es sinnvoll ist, soll auf EADS-Konzernfunktionen zurückgegriffen werden. Dies ist ein weiterer Hebel für mehr Effizienz in Verwaltungsprozessen, für optimierten Einsatz von Ressourcen und für die Senkung der Overhead-Kosten.

Aufteilung der Power8-Beiträge zu EBIT*⁽¹⁾ (nach Modulen):

	EBIT*
Develop Faster	6%
Smart Buying	31%
Lean Manufacturing	16%
Reduce Overhead Cost	32%
Maximise Cash	-
Restructure Industrial Set up/Focus on Core	12%
Final Assembly Line	3%
Gesamt	100%

Aufteilung der Power8-Beiträge zu EBIT*⁽¹⁾ und Cash⁽²⁾ (nach Jahren):

	EBIT*	Cash
2008	~ 20%	> 20%
2009	~ 50%	> 50%
2010	100%	100%

⁽¹⁾ EBIT*-Beitrag von € 2,1 Mrd. ab 2010

⁽²⁾ zusätzliche € 5 Mrd. kumulierter Cash-Flow in den Jahren 2007 bis 2010

Die EADS ist ein weltweit führendes Unternehmen der Luft- und Raumfahrt, im Verteidigungsgeschäft und den dazugehörigen Dienstleistungen. Zur EADS gehören der Flugzeughersteller Airbus, das weltweit größte Hubschrauber-Unternehmen Eurocopter und EADS Astrium, die europäische Nummer 1 im Raumfahrtgeschäft mit Programmen wie Ariane und Galileo. Die EADS ist der größte Partner im Eurofighter-Konsortium, entwickelt das militärische Transportflugzeug A400M und ist beteiligt an MBDA, dem international führenden Lenkflugkörperhersteller.

* Die EADS verwendet das **EBIT vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten** als Schlüsselindikator für die wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Sachverhalte, wie Aufwendungen aus Abschreibungen der aufgedeckten stillen Reserven aus der Gründung der EADS, dem Airbus-Unternehmenszusammenschluss, der Gründung der MBDA sowie in diesem Zusammenhang stehende Abschreibungen aufgrund von Werthaltigkeitstests.

EADS Corporate Communications:

Michael Hauger +49 89 60 73 42 35
 Isabelle Desmet +33 1 42 24 20 63
 Miguel Sanchez +34 91 5 85 77 88

Weitere Informationen zur EADS – Foto-, Bild- und Audiomaterial sowie Hintergrundinformationen – stehen unter www.medianewsnet.com Verfügung.

Hinweis an die Redaktionen:

Airbus-Pressekonferenz: Live-Übertragung im Internet

Sie können die **Airbus-Pressekonferenz** (heute, Mittwoch, 28. Februar 2007, ab 15.00 Uhr) auf der Airbus-Website www.airbus.com verfolgen.

Bitte klicken Sie dazu auf den Banner auf der Startseite.

Telefonkonferenz für Analysten: Live-Übertragung im Internet

Sie können die **Telefonkonferenz für Analysten** mit dem CEO von EADS und Airbus, Louis Gallois, und dem CFO von EADS und Airbus, Hans Peter Ring, und der COO von Airbus, Fabrice Brégier (heute, Mittwoch, 28. Februar 2007, um 17.45 Uhr) auf der EADS-Website www.eads.com verfolgen.

Bitte klicken Sie dazu auf den Banner auf der Startseite.

**Sicherheitshinweis zu den Prognosen über die Geschäftsentwicklung
(Safe Harbour Statement):**

Bestimmte Aussagen dieser Pressemitteilung geben keine historischen Fakten wieder, sondern sind vorausschauende Aussagen und Erwartungen, die sich auf die Überzeugungen der Geschäftsleitung stützen. Diese Aussagen entsprechen den zum Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung aktuellen Ansichten und Einschätzungen der EADS. Sie unterliegen bekannten und unbekanntem Risiken und Unsicherheiten, die dazu führen können, dass tatsächliche Ergebnisse, Leistungsdaten oder Ereignisse von den in solchen Mitteilungen explizit oder implizit ausgewiesenen maßgeblich abweichen können.

In dieser Pressemitteilung sind vorausschauende Aussagen durch Formulierungen wie „rechnen mit“, „glauben“, „schätzen“, „erwarten“, „beabsichtigen“, „planen“ oder „möglicherweise“ gekennzeichnet.

Zu den Prämissen, auf denen diese vorausschauenden Angaben beruhen, zählen unter anderem, aber nicht ausschließlich: Erwartungen zur Nachfrage, zu gegenwärtigen oder künftigen Absatzmärkten für die Produkte und Dienstleistungen der EADS, zur internen Performance, zu Kundenfinanzierungen, zur Performance von Kunden, Zulieferern und Unterauftragnehmern, zu Vertragsverhandlungen oder zu den positiven Ergebnissen bestimmter laufender Vertriebskampagnen.

Vorausschauende Aussagen bergen Unsicherheiten, und die tatsächlichen Ergebnisse und Trends können deutlich von ihnen abweichen – unter anderem, jedoch nicht ausschließlich, aus folgenden Gründen: allgemeine wirtschaftliche und arbeitsmarkttechnische Umstände, wie besonders die konjunkturelle Lage in Europa, Nordamerika und Asien; rechtliche, finanzielle und zwischenstaatliche Risiken im Zusammenhang mit internationalen Geschäftsabschlüssen; die Konjunkturabhängigkeit einzelner Geschäftseinheiten der EADS; die Volatilität der Märkte für bestimmte Produkte und Dienstleistungen; Risiken im Zusammenhang mit den Leistungen unserer Produkte; Arbeitskämpfe im Rahmen von Tarifverhandlungen; Faktoren, die eine dauerhafte, signifikante Einschränkung des weltweiten Luftverkehrs bedingen; der Ausgang politischer und rechtlicher Prozesse, einschließlich der nicht gesicherten staatlichen Finanzierung bestimmter Programme; die Konsolidierung des Wettbewerbs in der Luft- und Raumfahrtindustrie; Entwicklungskosten für neue Produkte und deren Vertriebs Erfolg; Wechselkurs- und Zinsschwankungen zwischen Euro, US-Dollar und anderen Währungen; Rechtsstreitigkeiten sowie andere wirtschaftliche, politische und technologische Risiken und Unsicherheiten.

Weiterführende Informationen zu diesen Faktoren können dem Registrierungsdocument des Unternehmens vom 26. April 2006 entnommen werden.