A low-angle, upward-looking photograph of an Air Berlin aircraft. The tail fin, featuring the airline's red and white logo, is the central focus. To the left, the wing's leading edge is visible, catching the light. The sky is a clear, pale blue. The overall composition is dynamic and emphasizes the scale and design of the aircraft.

AIRBERLIN
HALBJAHRESFINANZBERICHT
ZUM 30. JUNI 2012

KENNZAHLEN

Q2

FINANZKENNZAHLEN

	<u>Q2 2012</u>	<u>Q2 2011</u>	<u>H1 2012</u>	<u>H1 2011</u>
Umsatz (Mio. EUR)	1.135,2	1.116,2	1.948,1	1.897,8
EBITDAR (Mio. EUR)	148,0	142,3	155,3	116,6
EBIT (Mio. EUR)	(29,4)	(32,2)	(178,7)	(220,5)
Konzernergebnis (Mio. EUR)	(66,2)	(43,9)	(169,2)	(164,5)
Ergebnis je Aktie (EUR)	(0,57)	(0,51)	(1,50)	(1,93)
Bilanzsumme (Mio. EUR) verglichen mit Geschäftsjahresende 2011	2.528,3	2.264,0	2.528,3	2.264,0
Mitarbeiter (30.06.)	9.357	9.082	9.357	9.082

HINWEIS

Die vorliegende deutsche Fassung des Halbjahresfinanzberichts der Air Berlin PLC stellt eine unverbindliche Leseübersetzung der englischen Version dar. Sollten sich in der deutschen Übersetzung Abweichungen zur englischen Version ergeben, so gilt die englische Version.

DISCLAIMER – VORBEHALT BEI ZUKUNFTSAUSSAGEN

Dieser Halbjahresfinanzbericht enthält zukunftsgerichtete Aussagen zur Geschäfts- und Ertragsentwicklung der Air Berlin PLC, die auf unseren derzeitigen Plänen, Einschätzungen, Prognosen und Erwartungen beruhen. Die Aussagen beinhalten Risiken und Unsicherheiten. Denn es gibt eine Vielzahl von Faktoren, die auf unser Geschäft einwirken und zu großen Teilen außerhalb unseres Einflussbereichs liegen. Die tatsächlichen Ergebnisse und Entwicklungen können also erheblich von unseren heute getroffenen Annahmen abweichen. Sie haben daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit. Wir übernehmen keine Verpflichtung, die zukunftsgerichteten Aussagen angesichts neuer Informationen oder unerwarteter Ereignisse zu aktualisieren.

VORWORT DES CHIEF EXECUTIVE OFFICER

SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE,

die im Vorjahr ergriffenen Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft haben während der ersten Jahreshälfte 2012 weiterhin positive Effekte gezeigt. Unser Effizienzsteigerungsprogramm „Shape & Size“, mit dem wir mit insgesamt ca. 450 Einzelmaßnahmen zur Optimierung der Abläufe und Prozesse, des Vertriebs, der Streckenführung und der Maintenance Schwerpunkte gesetzt haben, zeigt die gewünschte Wirkung. Sowohl die Aufwandspositionen als auch die Umsatzentwicklung weisen in die richtige Richtung. Tatsächlich haben wir unsere Ziele sogar leicht übertroffen: Die aus „Shape & Size“ für das zweite Quartal ursprünglich erwarteten positiven Effekte in Höhe von 45 Mio. EUR wurde um 5 Mio. EUR übertroffen. Folglich wurde das „Shape & Size“-Ziel angehoben; wir erwarten nun insgesamt aus dem Programm Effekte in Höhe von EUR 230 Mio. EUR für das Gesamtjahr 2012.

Mit „Shape & Size“ haben wir im ersten Halbjahr 2012 insbesondere bei der Performanceverbesserung wesentliche Etappenziele erreicht: Die Auslastung der Flotte konnte kontinuierlich weiter verbessert werden. Damit verzeichnet airberlin seit dem ersten Quartal 2011 eine nahezu kontinuierliche Steigerung der Auslastung. Aufgrund der uns willkürlich auferlegten Belastungen durch die Luftverkehrssteuer in Höhe von 75 Mio. EUR im ersten Halbjahr waren Kapazitätsreduzierungen notwendig, insbesondere auf innerdeutschen Strecken. Dies führte zu einer Steigerung der Yields und des Umsatzes, die damit seit Jahresbeginn kontinuierlich angestiegen sind.

Die Partnerschaft mit Eithad Airways entwickelt sich positiv. Beide Teams arbeiten zielorientiert an allen Initiativen, wie der Angleichung der Produktstandards und der geplanten Zusammenarbeit bei der Boeing 787. In den Bereichen Sales, Marketing und Ground Operations wird kontinuierlich das Angebot für unsere Gäste verbessert. Mittlerweile sind Codeshares mit Etihad Airways auf insgesamt 80 Strecken weltweit umgesetzt, seit April nun auch nach Australien. Auch die Partnerschaft mit oneworld® entwickelt sich sehr zufriedenstellend. Mit sieben der elf oneworld Partner haben wir bereits Codeshare-Vereinbarungen implementiert.

Die Eigenkapitalquote ist zuletzt gefallen. Neben den üblichen Saisoneffekten spielen hier rein stichtagsbedingte Faktoren eine große Rolle. Allein durch die im Eigenkapital zu erfassenden Bewertungsveränderungen von Sicherungsinstrumenten hat sich das Eigenkapital in den wenigen Wochen nach Halbjahresende im Juli bereits um 60 Mio. EUR verbessert. Die Veräußerung von momentan im Umlaufvermögen als zum Verkauf stehend ausgewiesenen Flugzeugen wird das Eigenkapital deutlich verbessern und die Liquidität stärken. Insgesamt erwarten wir, zum Jahresende 2012 eine bessere Eigenkapitalquote zu erreichen als Ende 2011.

Mein Fazit für das erste Halbjahr 2012 ist positiv: Die stark angestiegenen externen Kosten konnten wir durch interne Maßnahmen auffangen. Die Umsatzsteigerung zeigt, dass wir den richtigen Kurs eingeschlagen haben. Wir gehen davon aus, den positiven Trend fortsetzen zu können und halten an unserem Ziel fest, mit der konsequenten Umsetzung des Effizienzsteigerungsprogramms die Ertragskraft von airberlin nachhaltig zu stärken.

BERLIN, IM AUGUST 2012



HARTMUT MEHDORN

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

DIE AIRBERLIN AKTIE

Kursentwicklung

Die Kurse an den internationalen Aktienmärkten sind im ersten Halbjahr 2012 zunächst kräftig gestiegen. Der Aufwärtstrend während der ersten drei Monate wurde im Wesentlichen von der expansiven Politik der Europäischen Zentralbank EZB, der zunächst erfolgreich verlaufenen Restrukturierung der griechischen Staatsschulden, aber auch von positiven US-Wirtschaftsdaten getragen. Der deutsche Aktienmarkt erfuhr eine zusätzliche Stütze durch gute Unternehmensergebnisse. Im Verlauf des zweiten Quartals mussten diese Gewinne zum größten Teil aber wieder abgegeben werden. Das wenig überzeugende Krisenmanagement zur Bewältigung der europäischen Staatsschuldenkrise, sich verstärkende rezessive Tendenzen in den europäischen Problemländern und die ersten Anzeichen einer sich auch in Zentraleuropa abschwächenden Konjunktur haben die Erwartungen an den Aktienmärkten deutlich eingetrübt.

Die airberlin-Aktie weist im ersten Quartal 2012 einen Kursrückgang um 5,2 Prozent, im zweiten Quartal einen Rückgang um 24,1 Prozent auf. Gegenüber dem Jahresschlusskurs 2011 von 2,50 EUR (Xetra) notierte sie zum Halbjahresende bei 1,80 EUR bzw. um 28 Prozent niedriger. Im Vergleich dazu sind der SDAX-Preisindex im Halbjahr um 5,5 Prozent und der europäische STOXX Airlines-Branchenindex um 9,9 Prozent gestiegen. Die sehr unbefriedigende Kursentwicklung der airberlin-Aktie ist vor dem Hintergrund der schwachen Ertragsentwicklung im ersten Quartal zu sehen. Vor allem aber wird airberlin in besonderem Maße durch die wettbewerbsverzerrende Luftverkehrsabgabe und die verschobene Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) belastet, wodurch der Sommerflugplan nicht wie vorgesehen im neuen hochmodernen airberlin Terminal starten konnte.

Kapitalmaßnahmen

Am 24. Januar 2012 hat die Air Berlin PLC im Zuge einer Kapitalerhöhung 31.574.312 neue Stammaktien zu einem Aktienpreis von 2,31 EUR ausgegeben. Die Anzahl der ausstehenden Aktien hat sich damit auf 116.800.508 Stammaktien (vor Kapitalerhöhung: 85.226.196 Stammaktien) im Nominalwert von je 0,25 EUR erhöht. Die neuen Aktien wurden von der nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate, Etihad Airways, erworben, die damit zum größten Einzelaktionär der Gesellschaft wurde. Die Beteiligung von Etihad Airways an der Air Berlin PLC ist durch den Aktienwerb auf 29,21 Prozent nach zuvor 2,99 Prozent gestiegen. Etihad Airways hat sich grundsätzlich verpflichtet, die erworbenen Anteile für die Dauer von zwei Jahren zu halten, keine über 29,21 Prozent hinausgehende Beteiligung an der Air Berlin PLC zu erwerben und kein öffentliches Übernahmeangebot für die Air Berlin PLC abzugeben.

Wesentliche Aktionäre der Air Berlin PLC zum 30. Juni 2012

Aktionäre	Aktien in %
Etihad Airways	29,21
ESAS Holding A.S.	12,02
Hans-Joachim Knieps	5,48
Leibniz-Service GmbH / TUI Travel PLC	4,40
Reidun Lundgren (Metolius Foundation, Ringerike GmbH & Co. Luftfahrtbeteiligungs KG)	3,89
Werner Huehn	2,79
JP Morgan Chase & Co.	2,70
Rudolf Schulte	2,14
Severin Schulte	2,14
Joachim Hunold	1,95
Moab Investments Ltd.	1,74
Johannes Zurnieden	1,16
Heinz-Peter Schlüter	1,03
Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman Air Berlin PLC)	0,17
Hartmut Mehdorn (CEO Air Berlin PLC)	0,11

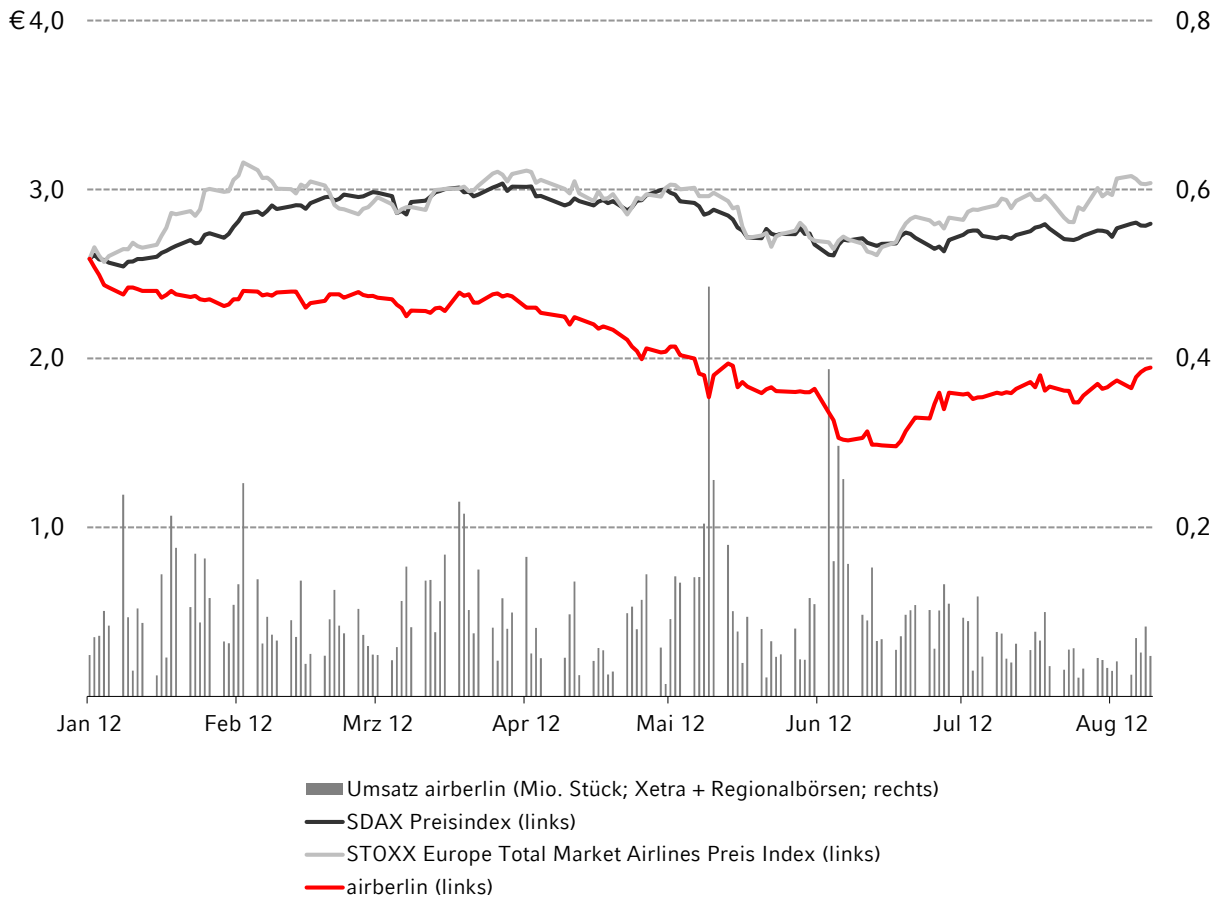
Eigentümerstruktur nach Nationalitäten zum 30. Juni 2012

Deutschland	49,01 %
Vereinigte Arabische Emirate	29,21 %
Türkei	12,02 %
Luxemburg	4,61 %
USA	1,43 %
Vereinigtes Königreich	1,41 %
Andere EU-Staaten / EWR	2,12 %
Übrige Staaten	0,19 %

Verteilung des Grundkapitals zum 30. Juni 2012

Privatpersonen	34,52 %
Investmentgesellschaften, Kreditinstitute und Versicherungen	14,18 %
Sonst. institutionelle Anleger und Unternehmen	51,30 %

**Relative Performance airberlin versus SDAX Preisindex
und STOXX Europe Total Market Airlines Preisindex (umbasiert auf airberlin)**



Quelle: Reuters

Die Aktie der Air Berlin PLC in den ersten sechs Monaten 2012

Grundkapital:	EUR 29.200.127 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter registrierter Namensaktien am 30.06.2012	116.800.508
Gattung:	Registrierte Namensaktien
Nennwert:	EUR 0,25
Kürzel Bloomberg:	(AB1 GR) / AB1 GY
Kürzel Reuters:	AB1.DE
ISIN:	GB00B128C026
WKN:	AB1000
Handelsplätze:	Frankfurt/Main, XETRA; Freiverkehr: Berlin-Bremen, Düsseldorf, Hamburg, München, Stuttgart
Rechnungslegungs-Standard:	IAS/IFRS

Marktdaten sechs Monate 2012

Handelssegment:	Regulierter Markt (Prime Standard)
Prime Branche:	Transport und Logistik
Industriegruppe:	Airlines
Indexzugehörigkeit:	SDAX, Prime All Share, Classic All Share
Designated Sponsors:	Commerzbank AG, Morgan Stanley Bank AG
Marktkapitalisierung zum 30.06.2012:	EUR 210,01 Mio.
Free Float laut Deutsche Börse AG zum 30.06.2012:	53,29 %
Kapitalisierung Free Float zum 30.06.2012:	EUR 119,91 Mio.
Durchschnittlicher Handelsumsatz Q2 2012 (XETRA / alle deutschen Handelsplätze):	92.474 / 113.454 Stück pro Tag
Durchschnittlicher Handelsumsatz H1 2012 (XETRA / alle deutschen Handelsplätze):	76.375 / 95.074 Stück pro Tag

- ▶ Die Aktie wird auf XETRA sowie an der Frankfurter Wertpapierbörse amtlich gehandelt. Der Handel im Freiverkehr erfolgt an den Börsen in Berlin-Bremen, Düsseldorf, Hamburg, München und Stuttgart.
- ▶ airberlin Aktien sind Namens-Stammaktien. Gemäß Luftverkehrsabkommen und den EU-Richtlinien bleibt durch Eintragung in ein entsprechendes Namensregister, das Auskunft über die Verteilung der Aktien nach Nationalitäten gibt, gewährleistet, dass sich die Aktienbestände mehrheitlich bei deutschen bzw. europäischen Anlegern / Investoren befinden. Registerführer ist die Registrar Services GmbH, Eschborn, Deutschland.
- ▶ Zusätzlich sind „A shares“ ausgegeben.

Über ihre laufenden Investor Relations Aktivitäten, Presse- und Adhoc-Meldungen, Investoren- und Analystenpräsentationen, sowie über alle sonstigen berichtspflichtigen Veröffentlichungen berichtet airberlin zeitnah auf ihrer Investor Relations Website ir.airberlin.com.

DIRECTORS' REPORT UND ZWISCHENLAGEBERICHT

RAHMENBEDINGUNGEN

Gesamtwirtschaft

Unsicherheiten prägten die Weltwirtschaft im ersten Halbjahr 2012. Im Vordergrund standen die Sorge um die konjunkturelle Entwicklung in der Eurozone und den Bestand der Gemeinschaftswährung. Der Internationale Währungsfond (IWF) betont das Risiko, die Probleme in der Eurozone könnten Auslöser für eine erneute Rezession der Weltwirtschaft werden. Insgesamt hat die Weltwirtschaft 2011 und im ersten Halbjahr 2012 deutlich an Schwung verloren. Insbesondere führten anhaltend hohe bzw. steigende Arbeitslosenzahlen in vielen Ländern Europas und in den USA zu Kaufzurückhaltung seitens der Verbraucher.

Darüber hinaus ist die Kreditversorgung der Wirtschaft durch die fortdauernde internationale Bankenkrise gestört. Insbesondere die US-Notenbank und die Europäische Zentralbank EZB steuern mit der Fortsetzung ihrer zum Teil extremen Niedrigzinspolitik gegen und versorgen die Kapitalmärkte mit außerordentlich hoher Liquidität. Dies hat in Ländern wie Deutschland zu historisch niedrigen Zinsen geführt und gleichzeitig die Zinsspreads gegenüber den europäischen Problemländern stark ausgeweitet.

Nachdem im ersten Quartal vor allem in Deutschland, aber auch auf globaler Ebene, ein zunächst noch besser als erwarteter Verlauf eingetreten war, war das zweite Quartal 2012 aus Sicht des IWF wieder enttäuschend. Die starken Zinsanstiege in den europäischen Peripheriestaaten und die zunehmenden Bankenprobleme in diesen Ländern behindern Investitionen, Produktion und Binnennachfrage. Entsprechend sieht der IWF die Eurozone 2012 eine rezessive Phase durchlaufen, die nur von der Stärke der Entwicklung in Deutschland abgefedert wird.

Die Nachfrageschwäche in Europa wirkt dabei zunehmend dämpfend auf die Exportdynamik anderer Länder, mit entsprechenden Auswirkungen auch auf deren Inlandsnachfrage. So haben die Auftriebskräfte in den USA und in mehreren aufstrebenden Entwicklungsländern wie Brasilien, China oder Indien ebenfalls nachgelassen.

Luftfahrtbranche

Die gute Nachfrageentwicklung im ersten Quartal 2012 hat sich, so die International Air Transport Association (IATA), im zweiten nicht fortgesetzt. Während der Sechsmonatszeitraum insgesamt ein Wachstum der verkauften Sitzkilometer (Revenue Passenger Kilometers; RPK) von 6,5 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum aufweist, lag der Zuwachs von Februar bis Juni annualisiert nur noch bei 2 Prozent und im Juni gegenüber Mai bei 0,2 Prozent. Dabei hat der internationale Luftverkehr im Halbjahresvergleich mit 7,5 Prozent gegenüber dem Inlandsverkehr (+4,8 Prozent) deutlich stärker zugelegt.

Die Fluggesellschaften haben, gemessen an den angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK), ihre Kapazitäten im ersten Halbjahr 2012 weltweit insgesamt nur um 4,9 Prozent ausgeweitet. Nach den ersten drei Monaten lag das ASK-Wachstum noch bei 5,3 Prozent. Hier zeigt sich, dass die Airlines angesichts der sich eintrübenden globalen Wirtschaftsperspektiven zunehmend vorsichtiger agieren. Der Sitzladefaktor ist im Halbjahr um 1,4 Prozentpunkte auf 78,1 Prozent gestiegen, im ersten Quartal lag der Anstieg mit 2,3 Punkten noch spürbar höher. Im Vergleich zum Vorjahresmonat wurde die Kapazität in Europa um 4,9 Prozent ausgeweitet. Der Sitzladefaktor stieg auf 82,5 Prozent.

Der europäische Flughafenverband ACI hat im ersten Halbjahr 2012 ein Passagierwachstum von 2,3 Prozent gemessen. Besonders ausgeprägt war die Nachfrageschwäche in den EU-Ländern mit nur noch +1,3 Prozent. Diese Entwicklung ist aufgrund eines positiven Einmaleffekts im Zuge der Fußball-Europameisterschaft im Juni sogar noch überzeichnet. Mit +3,4 Prozent fallen die Zuwachsraten in der Statistik des europäischen Airline-Verbandes AEA zwar leicht höher aus. Die AEA weist aber ebenfalls auf das Wachstum überzeichnende Sondereffekte hin, insbesondere die sehr niedrige Vorjahresbasis.

Die insgesamt noch positive Marktentwicklung schlägt sich allerdings nicht auf der Ertragsseite der Airlines nieder. Nach Schätzung der IATA wird die Branche weltweit 2012 nur eine Ertragsmarge von 0,5 Prozent erwirtschaften. Darüber hinaus erkennt die AEA einen wesentlichen ertragsbegrenzenden Faktor in den kaum vorhandenen Möglichkeiten, die steigende Kostenbasis in den Preisen weitergeben zu können. Die Gesellschaften reagieren mit Kostensenkungsmaßnahmen und Kapazitätsreduzierungen.

Auf der Kostenseite stellt der Ölpreis trotz des Rückgangs im zweiten Quartal eine große Belastung dar. Nachdem er im ersten Quartal 2012 von 112,22 USD am Jahresende 2011 um 10,7 Prozent auf 124,26 USD gestiegen war, ging er bis Ende Juni zwar auf 94,42 USD zurück. Während der nachfolgenden Wochen ist er jedoch wieder nahezu auf das Jahresendniveau von 2011 gestiegen. Für europäische Gesellschaften war der zwischenzeitliche Preisrückgang auch nur eingeschränkt spürbar, da sich der Euro gleichzeitig gegenüber dem US-Dollar um gut fünf Prozent abgewertet hat: Am 30. Juni 2012 notierte er bei 1,266 gegenüber dem USD, am 31. März stand er noch bei 1,334.

Zu weiteren Kosten treibenden Faktoren zählt die IATA die verbreiteten Steuer- und Abgabenerhöhungen wie im laufenden Jahr die seit April 2012 auf acht Prozent ausgeweitete Air Passenger Duty in Großbritannien und die Erhöhung der Gebühren an den beiden wichtigsten spanischen Flughäfen, Barcelona und Madrid.

Brent in USD



WICHTIGE EREIGNISSE IM ZWEITEN QUARTAL

11. April 2012: airberlin baut ihre technische Vorreiterrolle weiter aus und nimmt als erste deutsche Airline mit ihrer Boeing-Flotte in Innsbruck satellitengestützte Präzisionsanflüge nach dem RNP-Verfahren auf. RNP-AR steht für „Required Navigation Performance- Authorization Required“ und ermöglicht unter anderem die sichere Kursführung beim Anflug durch Gebirgstäler sowie Starts und Landungen bei schlechten Witterungsbedingungen. Das RNP-Verfahren verfügt darüber hinaus über großes Potenzial hinsichtlich der Minderung von Lärmemissionen, das in Deutschland bislang nicht ausgeschöpft wird. So könnten zukünftig dichtbesiedelte Gebiete in der Nähe von Flughäfen gezielt umflogen werden.

08. Mai 2012: airberlin beruft eine Task Force „Tegel“ ein, um auf die Verschiebung der auf den 3. Juni terminierten Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg (BER) zu reagieren und entsprechend das erweiterte Flugprogramm am neuen Standort auf die Gegebenheiten des auf unabsehbare Zeit weiter zu benutzenden alten Flughafens Berlin-Tegel anzupassen. Da airberlin zuvor alle Infrastrukturmaßnahmen und Flugpläne auf den neuen Flughafen, das neue airberlin Drehkreuz, ausgerichtet hatte, organisieren Experten aus den Bereichen Flugplanung, Revenue Management und Service Center die operativen Abläufe, um geplante und gebuchte Flüge ohne zusätzliche Belastungen für die Passagiere durchführen zu können.

22. Mai 2012: airberlin führt mit sofortiger Wirkung eine neue Tarifstruktur ein und bietet drei individuelle Tarife an, unter denen der Fluggast frei wählen kann. Mit „JustFly“ etabliert airberlin einen neuen Tarif, der besonders für preissensitive Gäste attraktiv ist und mit reduzierten Zusatzleistungen den günstigsten Tarif darstellt. Mit ihm sollen insbesondere auf Strecken mit starkem Preiswettbewerb neue Gäste gewonnen werden. „FlyClassic“ entspricht dem bisherigen Spar Tarif. Die von den Gästen geschätzten Zusatzleistungen wie zum Beispiel Umbuchbarkeit, Sitzplatzreservierung und Freigepäck bleiben erhalten. „FlyFlex“ ist ein Produkt primär für Geschäftsreisende. Der Tarif richtet sich an alle Gäste, die hohe Flexibilität und Komfort wünschen.

4. Juni 2012: airberlin und Etihad Airways starten eine großangelegte Partnerschaftskampagne. Im Mittelpunkt steht zum einen das Drehkreuz Abu Dhabi, über das Fluggäste schnell und bequem mit Etihad Airways zu Zielen in der ganzen Welt fliegen können, und zum anderen die gute Erreichbarkeit des Hubs von vielen deutschen Flughäfen aus mit airberlin.

GESCHÄFTSVERLAUF

Bericht zur operativen Entwicklung

In den Kennzahlen der operativen Entwicklung wurden die Auswirkungen des umfassenden laufenden Effizienzsteigerungsprogramms „Shape & Size“ schon im ersten Quartal 2012 sichtbar. Dies gilt verstärkt auch im zweiten und damit für das erste Halbjahr 2012. Im Zuge der Anpassung der Kapazität an den veränderten Bedarf wurde die Anzahl verfügbarer Sitzplätze im Halbjahr insgesamt um 7,6 Prozent auf 20.151.186 nach 21.819.161 im Vorjahreszeitraum zurückgeführt. Im Zweiten Quartal betrug die Kapazität 11.624.944 nach 12.346.583. Dies entspricht einer Reduzierung um 5,8 Prozent. Die Anzahl der Fluggäste (Pax) ist im Halbjahr um insgesamt 5,3 Prozent auf 15.557.228 nach 16.423.166 und im zweiten Quartal um den gleichen Prozentsatz auf 9.046.250 nach 9.551.365 zurückgegangen. Die Auslastung (Sitzladefaktor) konnte im Halbjahr um 1,93 Prozentpunkte auf 77,20 Prozent erhöht werden. Im zweiten Quartal stieg sie um 0,46 Prozentpunkte auf 77,82 Prozent.

Die Anzahl der Flüge wurde im ersten Halbjahr 2012 um insgesamt 7,6 Prozent auf 121.376 nach 131.420 zurückgeführt. Im zweiten Quartal gab es 6,4 Prozent weniger Starts, sie gingen von 73.982 auf 69.275 zurück. Die durchschnittliche Flugstrecke war im Halbjahr um 7,2 Prozent höher als im Vorjahreszeitraum, der Vergleich für das zweite Quartal ergibt +5,7 Prozent. Hier schlägt sich die insbesondere auf der Kurzstrecke vorgenommene Kapazitätsrückführung während des gesamten Berichtszeitraums nieder. Vor allem auf innerdeutschen Verbindungen zieht die deutsche Luftverkehrsabgabe die Rentabilität in Mitleidenschaft. Darüber hinaus hat airberlin auch Anpassungen bei strategisch nicht mehr bedeutenden anderen Kurzstreckenverbindungen vorgenommen. Die Flugstunden gingen im Halbjahr um 2,6 Prozent auf 219.695 nach 225.504 zurück. Im zweiten Quartal nahmen sie um 2,3 Prozent auf 125.461 nach 128.361 ab. Die angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK) wurden im Halbjahr um 1,0 Prozent auf 29,07 Mrd. nach 29,35 Mrd. im Vorjahreszeitraum zurückgeführt. Mit 16,52 Mrd. wurden im zweiten Quartal 0,4 Prozent weniger ASK angeboten als im Vorjahresquartal (16,59 Mrd.). Die Passagierkilometer (RPK) waren im Halbjahr um 3,7 Prozent auf 23,23 Mrd. nach 24,12 Mrd. rückläufig. Im zweiten Quartal gingen sie 5,4 Prozent auf 12,91 Mrd. nach 13,64 Mrd. im Vorjahresquartal zurück.

Der Yield pro Passagier wurde im Halbjahr mit 111,53 EUR nach 102,61 EUR im Vorjahreszeitraum um 8,7 Prozent ausgeweitet. Im zweiten Quartal lag er bei 112,84 EUR nach 105,00 EUR, ein Anstieg um 7,5 Prozent. Der Gesamtumsatz pro Pax stieg im Halbjahreszeitraum um 8,4 Prozent auf 125,22 EUR nach 115,56 EUR. Im zweiten Quartal wurde er um 7,4 Prozent auf 125,49 EUR nach 116,87 EUR ausgeweitet. Der Gesamtumsatz pro ASK stieg im Halbjahr um 3,6 Prozent auf 6,70 Eurocent nach 6,47 Eurocent, im zweiten Quartal wurde er um 2,1 Prozent auf 6,87 nach 6,73 Eurocent ausgeweitet. Der Gesamtum-

satz pro verkauften Sitzkilometer (RPK) betrug im Halbjahr 8,39 Eurocent nach 7,87 Eurocent und im zweiten Quartal 8,79 Eurocent nach 8,18 Eurocent. Er ist damit um 6,6 bzw. 7,5 Prozent gestiegen.

Der im Halbjahr um 13,5 Prozent höhere Treibstoffaufwand (Q2: +10,3 Prozent) führte zur Steigerung des Materialaufwands gegenüber der Vorjahresperiode. Ohne den Aufwand für Treibstoff sind die Aufwendungen nach Abzug der sonstigen betrieblichen Erträge auf dem EBIT-Level pro ASK im ersten Halbjahr 2012 um 2,5 Prozent auf 5,47 nach 5,61 Eurocent im Vorjahreszeitraum gesunken, insgesamt nahmen sie um 1,4 Prozent auf 7,32 nach 7,22 Eurocent zu. Im zweiten Quartal wurden die Aufwendungen pro ASK auf dem EBIT-Level vor Treibstoffaufwand um 1,0 Prozent auf 5,20 nach 5,25 Eurocent zurückgeführt. Inklusiv des Aufwands für Treibstoff nahmen sie um 1,9 Prozent auf 7,05 nach 6,92 Eurocent zu. Der Treibstoffaufwand pro angebotenen Sitzplatzkilometer ist damit im Halbjahr um 14,9 Prozent auf 1,85 nach 1,61 Eurocent und im zweiten Quartal um 10,8 Prozent auf 1,85 nach 1,67 Eurocent gestiegen. Der durchaus deutliche Rückgang des Ölpreises im Laufe des zweiten Quartals 2012 wurde von einer fast ebenso ausgeprägten Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar weitgehend kompensiert.

Operative Kennzahlen Q2 2012

	+/- %	Q2 2012	Q2 2011
Flugzeuge (Stand 30.06.)	-9,5	152	168
Flüge	-6,4	69.275	73.982
Destinationen	0	170	170
Fluggäste	-5,3	9.046.250	9.551.365
Angebote Sitzplätze (Kapazität)	-5,8	11.624.944	12.346.583
Angebote Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	-0,5	16.519	16.594
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	-5,3	12.913	13.641
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+0,46 %-Pkte.	77,82	77,36
Zahl der Blockstunden	-2,7	143.237	147.270

Operative Kennzahlen H1 2012

	+/- %	H1 2012	H1 2011
Flugzeuge (Stand 30.06.)	-9,5	152	168
Flüge	-7,6	121.376	131.420
Destinationen	0	170	170
Fluggäste	-5,3	15.557.228	16.423.166
Angebote Sitzplätze (Kapazität)	-7,6	20.151.186	21.819.161
Angebote Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	-1,0	29.067	29.353
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	-3,7	23.233	24.117
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+1,93 %-Pkte.	77,20	75,27
Zahl der Blockstunden	-3,2	250.955	259.162

Die Flugzeugflotte der airberlin group

Anzahl	30. 06. 2012	30. 06. 2011
A319	7	13
A320	40	47
A321	16	14
A330-200	12	10
A330-300	2	3
B737-700	24	26
B737-800	34	38
Q400	10	10
E-190	7	7
Total	152	168

Bericht zur Ertragslage

Der Konzernumsatz hat im ersten Halbjahr 2012 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,7 Prozent auf 1.948,1 Mio. EUR nach 1.897,8 Mio. EUR zugelegt. Der Flugumsatz ging leicht um 2,0 Prozent auf 1.696,7 Mio. EUR nach 1.731,9 Mio. EUR zurück. Die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen waren um 59,3 Prozent höher. Sie stiegen von 148,0 Mio. EUR auf 235,8 Mio. EUR. Die Umsätze aus dem Bordverkauf gingen um 12,3 Prozent auf 15,7 Mio. EUR nach 17,9 Mio. EUR zurück. Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich deutlich von 4,3 Mio. EUR auf 39,1 Mio. EUR erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Veräußerung von langfristigen Vermögenswerten (20,3 Mio. EUR). Die Gesamtleistung (Konzernumsatz zuzüglich sonstige betriebliche Erträge) im ersten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres wurde damit um 4,5 Prozent auf 1.987,2 Mio. EUR nach 1.902,1 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum erhöht.

Im zweiten Quartal stieg der Konzernumsatz um 1,7 Prozent auf 1.135,2 Mio. EUR nach 1.116,2 Mio. EUR. Der Flugumsatz war um 4,5 Prozent niedriger (981,5 Mio. EUR nach 1.028,3 Mio. EUR). Die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen waren mit 145,0 Mio. EUR nach 77,7 Mio. EUR um 86,7 Prozent höher. Der Bordverkauf ging um 16,5 Prozent auf 8,6 Mio. EUR nach 10,3 Mio. EUR zurück. Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich auch im zweiten Quartal deutlich von 2,6 Mio. EUR auf 15,2 Mio. EUR erhöht. Hier resultiert der Anstieg im Wesentlichen aus sonstigen Positionen. Die Gesamtleistung stieg im Quartal um 2,8 Prozent auf 1.150,4 Mio. EUR nach 1.118,8 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Die Umsetzung des Effizienzsteigerungsprogramms „Shape & Size“ wird in den Materialaufwendungen sichtbar: Ohne die nicht beeinflussbaren Treibstoffkosten lagen sie im ersten Halbjahr 2012 um 3,0 Prozent unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Aufgrund der Optimierung des Streckennetzes konnten die Flughafengebühren um 5,4 Prozent, der Navigationsaufwand um 9,5 Prozent und die Aufwendungen für Catering und Bordverkauf um 6,1 Prozent zurückgeführt. Neben dem um 13,5 Prozent auf 536,4 Mio. EUR gestiegenen Aufwand für Treibstoff zählen zu den höheren Aufwandspositionen der operative Leasing-Aufwand aufgrund der im Berichtszeitraum per Saldo ungünstigen Währungsentwicklung – Leasing-Gebühren fallen in USD an. Im ersten Halbjahr 2012 waren 74,8 Mio. EUR Luftverkehrssteuer abzuführen. Im Vorjahreszeitraum erreichte die Steuer ein Volumen von 74,4 Mio. Bezogen auf den Flugumsatz ist die Aufwandsquote für Treibstoff im Halbjahresvergleich von 27,3 Prozent im Vorjahr auf zuletzt 31,6 Prozent gestiegen. Sie hätte ohne die Erfolge des Programms „Shape & Size“ noch spürbar höher gelegen. Treibstoff stellt den mit Abstand wichtigsten Materialaufwandsfaktor dar.

Insgesamt ergeben sich im Halbjahr ein Anstieg des Materialaufwands um 2,0 Prozent auf 1.580,2 Mio. EUR nach 1.548,5 Mio. EUR und eine Ausweitung der gesamten betrieblichen Aufwendungen um ebenfalls 2,0 Prozent auf 2.165,8 Mio. EUR nach 2.122,6 Mio. EUR. Einem Anstieg des Personalaufwands um 5,1 Prozent auf 242,8 Mio. EUR stand ein Rückgang der Abschreibungen um 11,3 Prozent auf 37,7 Mio. EUR gegenüber. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen um 1,5 Prozent auf 305,2 Mio. EUR zu. Zu diesem Anstieg trug im Wesentlichen ein höherer EDV-Aufwand im Zusammenhang mit den Systemmigrationen der neuen Revenue Management und Passenger Service Systeme bei.

Bei einem Anstieg der Aufwendungen für Treibstoff um 10,3 Prozent auf 305,7 Mio. EUR nahmen die betrieblichen Aufwendungen im zweiten Quartal 2012 um insgesamt 2,5 Prozent auf 1.179,8 Mio. EUR nach 1.151,0 Mio. EUR zu. Ohne Treibstoff sind sie nur leicht auf 874,2 Mio. EUR nach 873,8 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum gestiegen.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen und Leasingaufwand (EBITDAR) konnte aufgrund der erreichten Kostensenkungen und trotz der deutlich höheren Aufwendungen für Treibstoff im ersten Halbjahr 2012 um 38,7 Mio. EUR verbessert werden. Es stieg um 33,2 Prozent auf 155,3 Mio. EUR nach 116,6 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Das Ergebnis nach Leasingaufwendungen (EBITDA) betrug -141,0 Mio. EUR nach -178,0 Mio. EUR. Das Betriebsergebnis (EBIT) betrug im Halbjahr -178,7 Mio. EUR nach -220,5 Mio. EUR. Im zweiten Quartal erreichte das EBITDAR 148,0 Mio. EUR nach 142,3 Mio. EUR, das EBITDA betrug -10,4 Mio. EUR nach -10,7 Mio. EUR und der Verlust auf dem Niveau des EBIT wurde von -32,2 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum auf -29,4 Mio. EUR verringert.

Das Finanzergebnis des ersten Halbjahres 2012 weist mit -55,8 Mio. EUR einen höheren Fehlbetrag als im Vorjahreszeitraum auf (-32,7 Mio. EUR). Der Zinsaufwand für Finanzschulden stieg saldiert mit den entsprechenden Erträgen von -26,9 Mio. EUR auf -36,3 Mio. EUR. Die Verluste aus den regelmäßig volatilen Effekten der Fair-Value-Bewertung von Derivativen und aus Währungseffekten erhöhten sich von -5,8 Mio. EUR im Vorjahr auf zuletzt -19,5 Mio. EUR. Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag damit – nach Aufwendungen aus assoziierten Unternehmen von -0,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,1 Mio. EUR Ertrag) – im Halbjahr bei -235,0 Mio. EUR nach -253,1 Mio. EUR. Das Periodenergebnis des ersten Halbjahres 2012 beträgt nach Steuererträgen von 65,8 Mio. EUR bzw. 88,7 Mio. EUR im Vorjahr -169,2 Mio. EUR nach -164,5 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Im zweiten Quartal betrug das Finanzergebnis -52,2 Mio. EUR nach -47,3 Mio. EUR im Vorjahresquartal. Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag bei -82,1 Mio. EUR nach -79,4 Mio. EUR. Nach Steuererträgen von 15,9 Mio. EUR bzw. 35,6 Mio. EUR ergibt sich im Berichtsquartal 2012 ein Periodenergebnis von -66,2 Mio. EUR nach -43,9 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Das Ergebnis je Aktie für das erste Halbjahr 2012 lautet verwässert und unverwässert -1,50 EUR nach verwässert und unverwässert -1,93 EUR im Vorjahr. Im zweiten Quartal steht das Ergebnis je Aktie bei -0,57 EUR nach -0,51 EUR.

Bericht zur Vermögens- und Finanzlage, zu Investitionen und Finanzierung

In der folgenden Darstellung werden die zu den Stichtagen 30. Juni 2012 und 31. Dezember 2011 ausgewiesenen Bilanzansätze diskutiert. Beide weisen den gleichen Konsolidierungskreis auf.

Die Konzernbilanz zum Ende der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 2012 hat sich gegenüber dem Bilanzstichtag per 31.12.2011 um 11,7 Prozent auf 2.528,3 Mio. EUR erhöht. Dabei hat sich die Summe der langfristigen Vermögenswerte im Wesentlichen aufgrund eines Rückgangs der Sachanlagen um knapp 25 Prozent (614,4 Mio. EUR nach 818,9 Mio. EUR) um 6,9 Prozent auf 1.385,0 Mio. EUR nach 1.487,9 Mio. EUR reduziert. Gestiegen sind die immateriellen Vermögenswerte (+3,4 Prozent auf 409,5 Mio. EUR) und die latenten Steueransprüche (+68,2 Prozent auf 232,6 Mio. EUR). Die kurzfristigen Vermögenswerte sind um 47,3 Prozent auf 1.143,3 Mio. EUR gestiegen. Dies liegt zum einen an höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+29,7 Prozent auf 486,5 Mio. EUR) sowie zum anderen – den Rückgang der Sachanlagen widerspiegelnd – an zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten (172,2 Mio. EUR). Eine derartige Position hatte die Jahresabschlussbilanz 2011 nicht aufgewiesen. Im zweiten Quartal 2012 hat sich airberlin im Rahmen von „Shape & Size“ dazu entschlossen, acht Flugzeuge aus dem Bestand zu veräußern. Zum 30. Juni 2012 waren die Transaktionen noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus wurde die Liquiditätsposition durch Mittelzuflüsse aus der Bereitstellung einer Kreditlinie seitens des Großaktionärs Etihad Airways („shareholder loan“) gestärkt.

Das Eigenkapital hat sich zum Stichtag 30. Juni 2012 im Wesentlichen aufgrund der vor allem im ersten Geschäftsjahresquartal saisonbedingt traditionell schwachen Ertragslage auf 101,3 Mio. EUR nach 253,7 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 2011 zurückgebildet. Darüber hinaus hat die im Eigenkapital erfasste und notorisch hochvolatile Marktbewertung von Sicherungsinstrumenten mit -10,2 Mio. EUR nach 42,8 Mio. EUR rein stichtagsbedingt ins Minus gedreht. Allein durch Bewertungsveränderungen bis Ende Juli 2012 hat sich das Eigenkapital bereits wieder um 60 Mio. EUR verbessert. Die Eigenkapitalquote lag zum Halbjahresstichtag 2012 bei 4,0 Prozent nach 11,2 Prozent zum Geschäftsjahresende 2011. Mit der Veräußerung der im Abschluss zum 30. Juni 2012 noch als „zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten“ bilanzierten Flugzeuge wird sich die

Bilanz um den entsprechenden Betrag verkürzen. Darüber hinaus ist aus dem Verkauf ein Gewinn zu erwarten. Eigenkapitalquote und Liquidität werden von dieser Transaktion spürbar positiv beeinflusst werden.

Die langfristigen Verpflichtungen sind gegenüber dem Jahresende 2011 um 2,6 Prozent auf 1.018,2 Mio. EUR nach 1.045,5 Mio. EUR zurückgegangen. Unter diesen sind die langfristigen Finanzschulden aufgrund des shareholder loans um 28,6 Prozent auf 604,6 Mio. EUR gestiegen. Die Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen waren hingegen um 32,5 Prozent auf 318,4 Mio. EUR rückläufig, da im Zusammenhang mit dem zum Halbjahresende noch nicht abgeschlossenen Verkauf von Flugzeugen ein großer Teil in den kurzfristigen Teil umgebucht wurde. Die kurzfristigen Verpflichtungen haben sich aus diesem Grund sowie, dem Anstieg der Vorbestellungen für die Urlaubssaison entsprechend, um insgesamt 46,0 Prozent ausgeweitet. Die erhaltenen Anzahlungen sind gegenüber dem Jahresende 2011 um 67,8 Prozent von 335,3 Mio. EUR auf 562,6 Mio. EUR gestiegen. Die kurzfristigen Finanzschulden wurden um 60,4 Prozent auf 22,8 Mio. EUR nach 57,5 Mio. EUR zurückgeführt, die kurzfristigen Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen erhöhten sich aus den genannten Gründen von 53,1 Mio. EUR auf 180,9 Mio. EUR. Mit dem Abschluss des Verkaufs der betreffenden Flugzeuge wird sich diese Position wieder deutlich einer Größenordnung ähnlich der zum Jahresende 2011 annähern. Die Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen wurden im Halbjahr insgesamt um 4,9 Prozent auf 499,3 Mio. EUR nach 524,9 Mio. EUR zurückgeführt. Die Finanzschulden stiegen um 18,9 Prozent auf 627,4 Mio. EUR nach 527,7 Mio. EUR. Die gesamten kurzfristigen Verbindlichkeiten betragen inklusive der kurzfristigen Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen nach den ersten sechs Monaten des laufenden Geschäftsjahres 1.408,8 Mio. EUR nach 964,7 Mio. EUR am Bilanzstichtag 2011.

Der Netto-Cashflow aus der operativen Geschäftstätigkeit nach gezahlten/erhaltenen Zinsen und Steuern in Höhe von 47,3 Mio. EUR betrug nach dem ersten Halbjahr -63,8 Mio. EUR (Vorjahr: -37,8 Mio. EUR). Die Investitionen waren im Berichtszeitraum niedrig, da die Kapazität im Rahmen des Programms „Shape & Size“ verkleinert wurde, Neuanschaffungen damit nur im betriebsnotwendigen Maße vorgenommen wurden. Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug -19,6 Mio. EUR. Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit lag bei 155,9 Mio. EUR. Der Saldo aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzschulden betrug 88,5 Mio. EUR. Dieser Mittelzufluss resultiert im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme der von Etihad Airways gewährten Darlehenszusage. Der Mittelzufluss aus der Kapitalerhöhung vom 24. Januar 2012 in Höhe von brutto 72,9 Mio. EUR betrug nach Transaktionskosten (5,5 Mio. EUR) 67,4 Mio. EUR. Der bilanzielle Bestand an Nettoszahlungsmitteln hat sich zum 30. Juni 2012 gegenüber dem Geschäftsjahresende 2011 deutlich erhöht. Er betrug 313,9 Mio. EUR nach 238,4 Mio. EUR.

MITARBEITER

Die airberlin group beschäftigte nach den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2012 insgesamt 9.357 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen verglichen mit 9.082 zum Ende des entsprechenden Vorjahresquartals bzw. 9.113 zum Geschäftsjahresende 2011. Davon waren 4.451 Beschäftigte (Ende 2011: 4.316) als Bodenpersonal eingestellt und 4.906 (Ende 2011: 4.797) Frauen und Männer zählten zum fliegenden Personal. Die Flugzeugbesatzung setzte sich aus 3.526 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Kabine und 1.380 im Cockpit zusammen (Ende 2011: 3.412 bzw. 1.385). Zum 30. Juni 2012 befanden sich 132 junge Menschen bei airberlin in Ausbildung (Ende 2011: 135).

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Branchenrisiken

Grundsätzlich sind die im Risikobericht des Geschäftsberichts für das vorangegangene Geschäftsjahr 2011 genannten Risiken in der Luftfahrtindustrie und damit auch für airberlin weiterhin relevant.

Nachdem die von der Finanzmarktkrise hervorgerufene weltweite Rezession zwischenzeitlich überwunden war, haben sich inzwischen jedoch die Risiken eines Rückfalls in die Rezession insbesondere in zahlreichen Industrieländern wieder deutlich erhöht. De facto befindet sich die Eurozone aufgrund der ausgeprägten Wirtschaftskrise in einigen ihrer Mittelmeerstaaten aktuell in der Rezession. Davon sind auch für airberlin wichtige Länder Europas, insbesondere Spanien, betroffen. Trotz der hohen Liquiditätsversorgung der Finanzmärkte und den zinsgünstigen Refinanzierungsaktionen durch die EZB bleiben die weltwirtschaftlichen Risiken, insbesondere die Staatsschuldenkrise und die hohe Arbeitslosigkeit, die einhergeht mit Verunsicherung bei Verbrauchern und Unternehmen, und damit auch diejenigen für die Entwicklung der Ertrags- und Finanzlage der Luftfahrtindustrie und airberlin virulent.

Dem kräftigen Anstieg der Rohstoffpreise im ersten Quartal 2012 folgte eine spürbare Preisberuhigung auf hohem Niveau im zweiten Quartal. Die hohe Volatilität stellt eine Belastung für die Weltwirtschaft und insbesondere für die Luftfahrtindustrie dar. So bedeutet ein steigender Ölpreis eine zweifache Belastung für die Airlines: zum einen über seine Wirkung als direkter Kostenfaktor des Flugbetriebs und zum anderen für die Privathaushalte, deren Konsumverhalten und damit ihre Neigung, Flugreisen zu buchen, negativ tangiert wird. Darüber hinaus ist ein Großteil des jüngsten Rückgangs des in USD notierten Ölpreises durch die gleichzeitige Abwertung des EUR gegenüber dem USD wieder kompensiert worden. Auch hat der Ölpreis nach Ende des zweiten Quartals 2012 wieder deutlich zugelegt und das Jahresendniveau 2011 fast wieder erreicht.

Zwar ist die konjunkturelle Entwicklung im für airberlin wichtigen deutschen Markt im internationalen Vergleich während des ersten Halbjahres 2012 insgesamt gut geblieben. Die Anzeichen einer konjunkturellen Abschwächung nehmen allerdings auch in Deutschland zu. Denn die meisten wichtigen Exportmärkte, insbesondere in den Ländern Europas, leiden unter der weltweiten Wachstumsschwäche. Diese Entwicklung wird von airberlin entsprechend aufmerksam beobachtet. Eine erfreuliche Ausnahme bleibt die in ihrer Bedeutung für das Geschäft von airberlin wichtige Türkei. Hier ist das Inlandswachstum anhaltend robust.

Über die konjunkturellen Risiken hinaus haben sich die Ertragsrisiken aus der Luftverkehrsabgabe bestätigt. Diese kann aufgrund des auf dem deutschen Markt sehr harten Wettbewerbs und der ungleichen Verteilung auf die Marktteilnehmer auch weiterhin nicht vollständig auf die Ticketpreise umgelegt werden. Grundsätzlich gilt dies auch für den starken Anstieg der Treibstoffpreise. Hier sind der Weitergabe steigender Kosten ebenfalls enge Grenzen gesetzt.

airberlin war trotz der schon im Vorjahr reduzierten Netzdichte ihres Nordafrika-Angebots auch im ersten Halbjahr 2012 aufgrund der dort fortwährenden politischen Unsicherheiten in ihrer Geschäftsentwicklung beeinflusst. Dies betraf unverändert insbesondere die Buchungen nach Ägypten.

Finanzrisiken

Die im Geschäftsbericht 2011 aufgeführten Finanzrisiken gelten im Wesentlichen auch für das laufende Geschäftsjahr. airberlin nutzt unverändert die dort beschriebenen Instrumente zum effizienten Management dieser Risiken. Zu den wesentlichen Finanzrisiken gehört weiterhin in hohem Maße das Fremdwährungsrisiko, das insbesondere bei der Treibstoffbeschaffung zu beachten ist, da die Preise für Flugbenzin eine hohe Korrelation mit dem in US-Dollar notierten Rohölpreis aufweisen. airberlin sichert den mehrheitlichen Teil des Währungsrisikos auf rollierender Basis auf einen Zwölfmonatszeitraum bezogen ab. Dem Risiko der grundsätzlich wenig kalkulierbaren Preisschwankungen bei der Beschaffung des Treibstoffs begegnet airberlin mit umfangreichen Absicherungsgeschäften. Dies geschieht auch weiterhin.

Beschaffungsrisiken

Neben der Auswahl der Treibstofflieferanten nach kaufmännischen Kriterien unterzieht airberlin bei der Beschaffung von Treibstoff sämtliche an einem Flughafen vertretenen Treibstofflieferanten einer Überprüfung hinsichtlich ihrer Versorgungssicherheit. Zudem kontrolliert airberlin die Einhaltung der Qualitätsstandards bei der Lagerung sowie der Into-Plane-Betankung von Treibstoff gemäß den Vorgaben des IATA Fuel Quality Pools.

BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGEN AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Gesamtwirtschaftliches und Branchenumfeld

Die rezessive Entwicklung in der Eurozone – gepaart mit der europäischen Staatsschuldenkrise – und ihre möglichen Auswirkungen auf den Rest der Welt, nicht zuletzt aber auch die lahmende US-Wirtschaft, stellen die wesentlichen Ursachen für die insgesamt sehr verhaltenen Konjunkturprognosen dar. Darüber hinaus haben sowohl Investoren als auch Wirtschaftsfachleute das Vertrauen in die Fähigkeit zur Lösung der finanzwirtschaftlichen Probleme seitens der Politik weitgehend verloren. Entsprechend nehmen die Befürchtungen zu, die Eurozone könnte die gesamte Weltwirtschaft in eine erneute Rezession mitreißen. Dies signalisieren weltweit die vorausblickenden Stimmungsindikatoren.

Dennoch hat der IWF angesichts einer zum Jahresauftakt 2012 noch überraschend positiven Entwicklung in seinem Ausblick vom April 2012 die Erwartung für das globale Wachstum leicht von 3,3 Prozent auf 3,5 Prozent angehoben und diese Anpassung in seinem Update vom Juli 2012 beibehalten. Die Organisation geht weiterhin davon aus, dass der Tiefpunkt der wirtschaftlichen Dynamik im ersten Quartal 2012 erreicht wurde und die Lage sich im weiteren Jahresverlauf sukzessive verbessert. Allerdings betont der IWF auch die hohen Risiken für die Weltwirtschaft, insbesondere für Europa. Tatsächlich beruht der etwas größere Optimismus des IWF insbesondere auf der Hoffnung auf besseres Wachstum in den USA und Japan und einer anhaltend positiven Entwicklung in den Emerging Markets.

Für die Eurozone geht der IWF dagegen von einer Rezession in 2012 aus, auch wenn, nach zuvor -0,5 Prozent, nur noch mit -0,3 Prozent gerechnet wird. Für Deutschland und Frankreich sieht der IWF inzwischen deutlich reduzierte, aber weiterhin positive Wachstumsraten von 1,0 bzw. 0,3 Prozent. Demgegenüber werden für die südeuropäischen Länder durchweg negative Wachstumsraten erwartet: von -1,5 Prozent für Spanien bis hin zu -4,7 Prozent für Griechenland. Dort geht der IWF erst ab 2013 von einer verhaltenen Erholung aus. Für die Eurozone als Ganzes soll die Rezession bereits in der zweiten Jahreshälfte 2012 überwunden sein.

Für die IATA bleibt das ökonomische Umfeld für die internationale Luftfahrtbranche schwierig. Zwar sei die Entspannung beim Ölpreis eine gute Nachricht, dem stünden aber die rezessiven Tendenzen in Europa und das fallende Verbrauchervertrauen gegenüber. Die Organisation hatte ihre Jahresprognose bezüglich der Gewinnentwicklung in der Branche schon im Frühjahr nach unten angepasst. Sie erwartet einen Gewinn der Luftfahrtgesellschaften von weltweit nur noch drei Mrd. USD. Dies entspräche einer Nettomarge von 0,5 Prozent. Bei den Kapazitäten wird für 2012 von einer Zunahme um 3,2 Prozent, bei der Nachfrage von einem Wachstum um insgesamt 3,6 Prozent, im Passagierverkehr um 4,2 Prozent ausgegangen. Allerdings basieren diese Annahmen auf einer günstigeren Entwicklung in den USA und im asiatisch pazifischen Raum. Die europäischen Carrier sehen sich aus Sicht der IATA mit dem im internationalen Vergleich am stärksten herausfordernden Marktumfeld konfrontiert. Es werden für 2012 unverändert Verluste in Höhe von 0,6 Mrd. USD erwartet. Neben den Rezessionen in zahlreichen europäischen Ländern belasten darüber hinaus die Luftverkehrssteuern in mehreren Ländern sowie die CO₂-Abgabe.

Geschäftliche Entwicklung

Das Effizienzsteigerungsprogramm „Shape & Size“ hat im ersten Halbjahr 2012 sowohl die Aufwandspositionen als auch die Umsatzentwicklung positiv beeinflusst. Tatsächlich ist auf der Ertragsseite sogar eine leicht besser als geplante Entwicklung eingetreten: Die für das zweite Quartal erwarteten positiven Effekte in Höhe von 45 Mio. EUR wurden um 5 Mio. EUR übertroffen. Entsprechend hat das airberlin Management die im Laufe des ersten Halbjahres für das Geschäftsjahr 2012 erwarteten positiven Effekte durch „Shape & Size“ von ursprünglich 200 Mio. EUR auf 230 Mio. EUR erhöht. Mit der Umsetzung von „Shape & Size“ wurden im ersten Halbjahr 2012 insbesondere wesentliche Etappenziele zur Performanceverbesserung erreicht. So konnte die Auslastung der Flotte verbessert werden. Sie stieg in den ersten sieben Monaten um 1,5 Prozentpunkte auf 78,35 Prozent. Damit verzeichnet airberlin seit dem ersten Quartal 2011 eine nahezu kontinuierliche Steigerung der Auslastung. Angesichts der Kapazitätsreduzierung um 7,6 Prozent und einem gleichzeitig höheren Umsatz wurden auch die Yields pro Passagier im ersten Halbjahr 2012 mit einem Anstieg um 8,7 Prozent weiter ausgeweitet. Sie sind damit seit Jahresbeginn kontinuierlich angestiegen. airberlin geht davon aus, diesen Trend auch im weiteren Jahresverlauf fortsetzen zu können und hält damit an dem Ziel fest, mit der konsequenten Umsetzung des Effizienzsteigerungsprogramms „Shape & Size“ die Ertragskraft zu stärken.

Die Eigenkapitalquote ist zum Stichtag 30. Juni zwar gefallen. Dies hat, neben Saisoneffekten, zu großen Teilen eine rein stichtagsbedingte Ursache, nämlich die hochvolatile Bewertung von Sicherungsinstrumenten. Allein durch die Bewertungsveränderungen in den Wochen nach Halbjahresende hatte sich das Eigenkapital Ende Juli bereits wieder um 60 Mio. EUR verbessert. Darüber hinaus werden sowohl die Eigenkapitalquote als auch die Liquidität mit der schlussendlichen Gewinn bringenden Veräußerung der im Abschluss zum 30. Juni 2012 noch im Umlaufvermögen erfassten Flugzeuge spürbar positiv beeinflusst werden. Insgesamt erwartet airberlin zum Jahresende 2012 eine höhere Eigenkapitalquote als Ende 2012.

EREIGNISSE NACH ENDE DES BERICHTSZEITRAUMS

Nach Ende des Berichtszeitraums sind keine für die Entwicklung der Gesellschaft wesentlichen Ereignisse eingetreten.

BOARD OF DIRECTORS

Der Board of Directors der Air Berlin PLC setzt sich folgendermaßen zusammen:

Executive Directors

Hartmut Mehdorn, Chief Executive Officer
Paul Gregorowitsch, Chief Commercial Officer
Ulf Hüttmeyer, Chief Financial Officer
Helmut Himmelreich, Chief Operating Officer

Non-Executive Directors

Dr. Hans-Joachim Körber, Chairman of the Board of Directors
Saad Hammad
Joachim Hunold
James Hogan
Andreas Nikolaus (Niki) Lauda
Peter Oberegger
James Rigney
Ali Sabanci
Heinz-Peter Schlüter
Nicolas Teller
Johannes Zurnieden

Freigegeben von den Directors am 14. August 2012

HARTMUT MEHDORN

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

ULF HÜTTMEYER

CHIEF FINANCIAL OFFICER

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER NACH § 37W WPHG UND DEN „DISCLOSURE AND TRANSPARENCY RULES“ DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHES

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind und dass der Konzernzwischenlagebericht eine den tatsächlichen Verhältnissen entsprechende Bewertung der gemäß DTR 4.2.8R erforderlichen Informationen (Veröffentlichung von Transaktionen mit nahestehenden Personen und Veränderungen diesbezüglich) enthält.

Berlin, 14. August 2012

gez. Mehdorn

gez. Hüttmeyer

Air Berlin PLC

KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2012

	1/12-6/12	1/11-6/11	4/12-6/12	4/11-6/11
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Umsatzerlöse	1.948.114	1.897.817	1.135.225	1.116.239
Sonstige betriebliche Erträge	39.077	4.315	15.202	2.583
Materialaufwand und bezogene Leistungen	(1.580.178)	(1.548.491)	(878.867)	(860.916)
Personalaufwand	(242.775)	(230.958)	(123.105)	(117.918)
Abschreibungen	(37.667)	(42.484)	(18.975)	(21.521)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(305.225)	(300.664)	(158.870)	(150.660)
Betriebliche Aufwendungen	(2.165.845)	(2.122.597)	(1.179.817)	(1.151.015)
Betriebsergebnis	(178.654)	(220.465)	(29.390)	(32.193)
Finanzaufwendungen	(37.007)	(32.208)	(18.618)	(16.871)
Finanzerträge	718	5.288	271	2.686
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(19.522)	(5.825)	(33.825)	(33.164)
Finanzergebnis, netto	(55.811)	(32.745)	(52.172)	(47.349)
Erträge (Aufwendungen) aus assoziierten Unternehmen, nach Steuern	(534)	97	(534)	97
Ergebnis vor Ertragsteuern	(234.999)	(253.113)	(82.096)	(79.445)
Ertragsteuern	65.837	88.652	15.853	35.555
Ergebnis nach Ertragsteuern – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	(169.162)	(164.461)	(66.243)	(43.890)
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	(1,50)	(1,93)	(0,57)	(0,51)
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	(1,50)	(1,93)	(0,57)	(0,51)

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**(NICHT TESTIERT)**

	<u>1/12-6/12</u>	<u>1/11-6/11</u>	<u>4/12-6/12</u>	<u>4/11-6/11</u>
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Verlust der Periode	(169.162)	(164.461)	(66.243)	(43.890)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	639	1.346	497	1.068
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	(40.296)	(25.781)	(42.679)	(27.215)
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	(35.030)	(22.466)	(17.440)	(9.321)
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	22.343	14.390	17.756	10.953
Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern	(52.344)	(32.511)	(41.866)	(24.515)
Gesamtergebnis – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	(221.506)	(196.972)	(108.109)	(68.405)

Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)
zum 30. Juni 2012

	30/06/2012	31/12/2011
	€ 000	€ 000
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte		
Immaterielle Vermögenswerte	409.519	396.008
Sachanlagen	614.447	818.915
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	74.116	79.188
Latente Steueransprüche	232.610	138.306
Positiver Marktwert von Derivaten	716	0
Marktwert des Planvermögens, netto	3.026	2.206
Rechnungsabgrenzungen	50.397	53.112
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	184	184
Langfristige Vermögenswerte	1.385.015	1.487.919
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	51.081	45.524
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	486.451	375.122
Positiver Marktwert von Derivaten	58.588	73.187
Rechnungsabgrenzungen	60.149	42.598
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	172.228	0
Bankguthaben und Kassenbestände	314.786	239.607
Kurzfristige Vermögenswerte	1.143.283	776.038
Bilanzsumme	2.528.298	2.263.957

Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)
zum 30. Juni 2012

	30/06/2012	31/12/2011
	€ 000	€ 000
Passiva		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	29.273	21.379
Kapitalrücklage	435.085	373.923
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	597	1.343
Sonstige Rücklagen	217.056	217.056
Gewinnrücklage und Jahresergebnis	(574.079)	(405.663)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern	(10.221)	42.762
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	3.578	2.939
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	101.289	253.739
Langfristige Verpflichtungen		
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	318.435	471.775
Finanzschulden	604.574	470.193
Rückstellungen	6.801	7.161
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	63.670	55.922
Latente Steuerverbindlichkeiten	21.583	29.448
Negativer Marktwert von Derivaten	3.124	11.021
Langfristige Verpflichtungen	1.018.187	1.045.520
Kurzfristige Verpflichtungen		
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	180.892	53.123
Finanzschulden	22.794	57.504
Ertragsteuerverbindlichkeiten	1.865	2.726
Rückstellungen	2.093	2.525
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	496.780	423.421
Negativer Marktwert von Derivaten	86.508	17.521
Rechnungsabgrenzungen	55.325	72.619
Erhaltene Anzahlungen	562.565	335.259
Kurzfristige Verpflichtungen	1.408.822	964.698
Bilanzsumme	2.528.298	2.263.957

Air Berlin PLC

KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2012

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Eigenkapital- komponente der Wandel- anleihe	Sonstige Rücklagen	Gewinnrück- lage und Jahres- ergebnis	Markt- bewertung der Sicherungs- instrumente, nach Steuern	Ausgleichs- posten aus Währungs- differenzen	Eigenkapital – den Eigen- tümern der Gesellschaft zuzurechnen
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Bilanz zum								
31. Dezember 2010	21.379	373.923	21.220	217.056	(153.242)	23.163	1.837	505.336
Summe Transaktionen mit Eigentümern	0	0	0	0	0	0	0	0
Verlust der Periode					(164.461)			(164.461)
Sonstiges Ergebnis						(33.857)	1.346	(32.511)
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	0	(164.461)	(33.857)	1.346	(196.972)
Bilanz zum								
30. Juni 2011	21.379	373.923	21.220	217.056	(317.703)	(10.694)	3.183	308.364
Bilanz zum								
31. Dezember 2011	21.379	373.923	1.343	217.056	(405.663)	42.762	2.939	253.739
Ausgabe von neuen Stammaktien	7.894	65.043						72.937
Transaktionskosten aus der Ausgabe vom neuen Stammaktien, nach Steuern		(3.881)						(3.881)
Einzug von Wandelanleihen			(746)		746			0
Summe Transaktionen mit Eigentümern	7.894	61.162	(746)	0	746	0	0	69.056
Verlust der Periode					(169.162)			(169.162)
Sonstiges Ergebnis						(52.983)	639	(52.344)
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	0	(169.162)	(52.983)	639	(221.506)
Bilanz zum								
30. Juni 2012	29.273	435.085	597	217.056	(574.079)	(10.221)	3.578	101.289

Air Berlin PLC

KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2012

	30/06/2012	30/06/2011
	€ 000	€ 000
Verlust der Periode	(169.162)	(164.461)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:		
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	37.667	42.484
(Gewinn) Verlust aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	(20.370)	6.045
Zunahme der Vorräte	(5.557)	(1.891)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(82.717)	(46.467)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen	(55.484)	(70.249)
Latenter Steuerertrag	(78.161)	(90.187)
Abnahme der Rückstellungen	(1.612)	(2.712)
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	96.341	71.023
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten	194.142	207.052
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	19.522	9.250
Zinsaufwendungen	36.151	32.193
Zinserträge	(718)	(1.563)
Ertragsteueraufwendungen	12.324	1.536
Anteil am Verlust (Gewinn) von assoziierten Unternehmen	534	(97)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen	639	1.346
Operativer Cashflow	(16.461)	(6.698)
Gezahlte Zinsen	(33.629)	(23.521)
Erhaltene Zinsen	672	1.806
Gezahlte Ertragsteuern	(14.367)	(9.346)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit	(63.785)	(37.759)
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	(15.015)	(125.182)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	(5.040)	(8.997)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten	472	52.779
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	(19.583)	(81.400)
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden	(64.955)	(111.222)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	159.607	263.724
Einzug von Wandelanleihen	(6.162)	0
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden	0	(5.115)
Ausgabe von neuen Stammaktien	72.937	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	(5.546)	0
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	155.881	147.387
Veränderung von Nettozahlungsmitteln	72.513	28.228
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode	238.384	409.673
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben	3.002	(4.425)
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode	313.899	433.476
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(887)	(1.225)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz	314.786	434.701

KONZERN-ANHANG ZUM 30. JUNI 2012

(sämtliche Angaben in tausend Euro, mit Ausnahme der Angaben zu Aktien)

1. BERICHTSUNTERNEHMEN

Der konsolidierte Quartalsabschluss der Air Berlin PLC (die „Gesellschaft“) für die sechs Monate endend zum 30. Juni 2012 beinhaltet die Gesellschaft und ihre Tochterunternehmen (im folgenden „airberlin“ oder „Gruppe“) sowie die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen. Air Berlin PLC ist eine in England und Wales gegründete „public limited company“ mit eingetragener Hauptniederlassung in London. Der Sitz der Geschäftsleitung der airberlin ist Berlin. Die Aktien der Gesellschaft werden an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

Der Konzernabschluss der Gruppe zum 31. Dezember 2011 wurde angefertigt in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, sowie den Teilen des „Companies Act 2006“, die von Unternehmen, die nach IFRS berichten, anzuwenden sind. Er ist einzusehen beim Unternehmensregister und unter der Webseite: ir.airberlin.com abrufbar.

Der gesetzlich festgelegte Abschluss für 2011 wurde fristgerecht an das Unternehmensregister für Gesellschaften in England und Wales weitergegeben. Die Abschlussprüfer haben über diesen Abschluss berichtet und ihr Report (i) war uneingeschränkt, (ii) enthielt keinen Bezug zu Anhaltspunkten, die Anlass geben, den Bericht einzuschränken, und (iii) beinhaltet kein Statement wie unter Sektion 408 des „Companies Act 2006“ beschrieben.

2. ÜBEREINSTIMMUNGSERKLÄRUNG

Dieser konsolidierte Quartalsabschluss ist in Übereinstimmung mit dem International Financial Reporting Standard (IFRS) IAS 34 „Interim Financial Reporting“, wie er in der EU anzuwenden ist, erstellt worden. Der Quartalsabschluss wurde nicht reviewed und nicht geprüft und enthält nicht alle Informationen, die für einen Jahresabschluss erforderlich sind. Er sollte in Verbindung mit dem Konzernabschluss der Gruppe zum 31. Dezember 2011 gelesen werden.

Diese verdichtete Darstellung des Abschlusses wurde von den Directors am 14. August 2012 freigegeben.

3. BILANZIERUNGSRICHTLINIEN UND ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNG

Dieser Quartalsabschluss zum 30. Juni 2012 ist in Übereinstimmung mit den Regeln des IAS 34 unter Einhaltung der Standards und Interpretationen, die zum 1. Januar 2012 gültig waren und in der EU anzuwenden sind, erstellt worden. Die Gruppe hat dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2011 angewandt.

4. SCHÄTZUNGSGRUNDLAGEN

Die Erstellung des Quartalsabschlusses erfordert Beurteilungen, Schätzungen und Annahmen des Managements die die Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der angegebenen Beträge der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen beeinflusst. Aktuelle Erkenntnisse können von diesen Schätzungen abweichen. Bei der Erstellung dieses Quartalsabschlusses wurden die gleichen Schätzungsgrundlagen und Parameter in Bezug auf die Rechnungslegungsgrundsätze angewandt, die auch bei der Erstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2011 zur Anwendung kamen.

5. SAISONALITÄT

Die Luftfahrtbranche unterliegt saisonalen Schwankungen. Die höchsten Umsätze aus Ticketverkäufen erfolgen aufgrund der Ferienreisenden generell in den Sommermonaten. Die Gruppe versucht, durch Erhöhung der Anzahl der Businessreisenden den saisonalen Schwankungen entgegenzuwirken. In den zwölf Monaten bis zum 30. Juni 2012 hat die Gruppe Umsätze in Höhe von € 4.277.615 (Vorjahr: € 4.053.483) und ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von € -276.539 (Vorjahr: € -111.146) erzielt. Weiterhin betrug das EBIT in den zwölf Monaten bis zum 30. Juni 2012 € -205.214 (Vorjahr: € -102.912).

6. LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

Während der sechs Monate bis zum 30. Juni 2012 belief sich die Summe der Zugänge bei den langfristigen Vermögenswerten auf € 38.481 (Vorjahr: € 143.223). Ausgebucht wurden Vermögenswerte mit einem Restbuchwert von € 19.543 (Vorjahr: € 76.882).

Das Bestellobligo für Sachanlagen beträgt 4,7 Mrd. USD (Vorjahr: 5,6 Mrd. USD).

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Im zweiten Quartal hat sich airberlin dazu entschlossen acht der im Bestand befindlichen Flugzeuge zu veräußern. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Abschlusses sind die Transaktionen noch nicht abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der zu veräußernden Flugzeuge abzüglich der Veräußerungskosten übersteigt den Buchwert.

Langfristige Verbindlichkeiten aus Flugzeugfinanzierungen, die für die Finanzierung der zu verkaufenden Flugzeuge verwendet wurden, wurden in den Kurzfristbereich umgegliedert. Diese Verbindlichkeiten werden im Zuge des Verkaufs getilgt.

7. GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital ist in Bezug auf die 116.800.508 Stammaktien (vor Kapitalerhöhung: 85.226.196 Stammaktien) im Nominalwert von je € 0,25 und 50.000 A Shares im Nominalwert von je £ 1,00 gezeichnet und voll eingezahlt. Darin enthalten sind 177.600 Eigenaktien, die von der Gesellschaft (über den Air Berlin Employee Share Trust) gehalten werden.

Am 24. Januar 2012 hat die Gesellschaft 31.574.312 neue Stammaktien zu einem Aktienpreis von € 2,31 ausgegeben. Die Bruttoerlöse aus der Ausgabe der neuen Aktien belaufen sich auf € 72.936.661. In diesem Zusammenhang sind Transaktionskosten in Höhe von € 5.545.694 angefallen. Die Zustimmung zum Handel an der deutschen Börse steht noch aus.

8. UMSATZERLÖSE

in T €	1/12-6/12	1/11-6/11	4/12-6/12	4/11-6/11
Fluumsatz	1.696.662	1.731.873	981.540	1.028.266
Groundservices und sonstige Leistungen	235.799	147.995	145.039	77.673
Bordverkauf	15.653	17.949	8.646	10.300
	1.948.114	1.897.817	1.135.225	1.116.239

Die Ticketverkäufe werden erst bei Erbringung der Leistung erfolgswirksam vereinnahmt. Noch nicht am Stichtag erbrachte Rückflugleistungen (für Ticketverkäufe, die eine Hin- und Rückflugleistung beinhalten) werden als passive Rechnungsabgrenzung erfasst und erst bei Leistungserbringung erfolgswirksam vereinnahmt.

Segmentberichterstattung

airberlin wird vom Board of Directors als eine Geschäftseinheit in einem geografischen Segment mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen, die dem Board of Directors zur Verfügung gestellt werden, sind: Betriebsergebnis, Nettoverschuldung, Umsatzerlöse, Passagiere und Yield sowie Blockstunden. Die primären Steuerungsgrößen leiten sich aus den IFRS-Zahlen ab, wie im Abschluss dargestellt. Über die Ressourcenallokation wird basierend auf dem gesamten Streckennetz und dem Einsatz der gesamten Flotte entschieden. Die Umsatzerlöse werden fast ausschließlich durch die Tätigkeit als Fluggesellschaft erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus Ticketverkäufen, Kommissionen, Bordverkäufen und damit verbundenen Leistungen, die in Europa generiert werden. Da airberlins Flugzeugflotte je nach Nachfrage auf dem gesamten Streckennetz zum Einsatz kommt, hat das Board entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen mehreren Kundengruppen oder geografischen Segmenten, die außerhalb Europas liegen, zuzuordnen.

9. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in T €	1/12-6/12	1/11-6/11	4/12-6/12	4/11-6/11
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	20.280	0	(1.604)	0
Erträge aus Versicherungsansprüchen	868	738	651	196
Übrige	17.929	3.577	16.155	2.387
	39.077	4.315	15.202	2.583

10. MATERIALAUFWAND UND BEZOGENE LEISTUNGEN

in T €	1/12-6/12	1/11-6/11	4/12-6/12	4/11-6/11
Treibstoff	536.391	472.706	305.651	277.181
Flughafengebühren und Handling	409.046	432.313	229.302	233.337
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	296.246	294.574	158.458	152.995
Navigationsaufwand	125.974	139.142	72.461	79.603
Luftverkehrsabgabe	74.761	74.431	40.547	44.450
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	62.673	66.726	34.627	38.430
Übrige	75.087	68.599	37.821	34.920
	1.580.178	1.548.491	878.867	860.916

Im Materialaufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von € 61.277 (Vorjahr: € 59.064) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.

11. PERSONALAUFWAND

in T €	1/12-6/12	1/11-6/11	4/12-6/12	4/11-6/11
Löhne und Gehälter	200.349	190.891	101.619	98.230
Sozialversicherungsabgaben	20.651	19.864	9.833	9.414
Aufwand für Altersversorgung	21.775	20.203	11.653	10.274
	242.775	230.958	123.105	117.918

12. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in T €	1/12-6/12	1/11-6/11	4/12-6/12	4/11-6/11
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	110.318	110.743	59.582	57.634
EDV-Aufwand	43.379	35.666	22.819	16.480
Werbung	34.215	34.190	14.711	13.200
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	18.892	17.951	9.555	9.355
Reisekosten Crew	15.202	13.726	8.530	7.504
Bankgebühren	14.329	12.998	8.305	7.939
Verkaufsprovisionen an Agenturen	12.880	11.871	6.754	7.095
Training und sonstige Personalaufwendungen	8.722	8.610	4.252	4.669
Versicherung	8.542	10.352	3.759	5.089
Prüfung und Beratung	7.921	9.378	4.984	5.472
Telefon und Porto	3.423	2.694	1.633	1.201
Ausbuchungen von Forderungen	1.198	654	742	201
Verlust aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	0	5.743	0	4.234
Übrige	26.204	26.088	13.244	10.587
	305.225	300.664	158.870	150.660

13. FINANZERGEBNIS

in T €	1/12-6/12	1/11-6/11	4/12-6/12	4/11-6/11
Zinsaufwand für Finanzschulden	(36.151)	(28.928)	(18.164)	(15.224)
Bewertung der Verbindlichkeit aus Put-Option zum beizulegenden Zeitwert	0	(3.265)	0	(1.632)
Sonstiger Finanzaufwand	(856)	(15)	(454)	(15)
Finanzaufwendungen	(37.007)	(32.208)	(18.618)	(16.871)
Zinserträge aus Festgeldkonten	291	1.001	117	565
Sonstige Zinserträge	427	4.287	154	2.121
Finanzerträge	718	5.288	271	2.686
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(19.522)	(5.825)	(33.825)	(33.164)
Finanzergebnis	(55.811)	(32.745)	(52.172)	(47.349)

Währungsgewinne (-verluste) resultieren aus Kursdifferenzen zum Abrechnungstag oder aus der Umbewertung von Finanzschulden, Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten in Fremdwährung zum Bilanzstichtag sowie Veränderungen in der Marktbewertung der derivativen Finanzinstrumente. Bewertungsunterschiede, die nicht aus Wechselkursdifferenzen von verzinslichen Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten resultieren, werden den einzelnen Erträgen und Aufwendungen aus dem operativen Geschäft zugerechnet, aus denen sie resultieren.

14. ERTRAGSTEUERN UND LATENTE STEUERN

Der Verlust vor Steuern ist im Wesentlichen dem Inland zurechenbar. Die Steuererträge setzen sich wie folgt zusammen:

in T €	1/12-6/12	1/11-6/11	4/12-6/12	4/11-6/11
Laufende Ertragsteuern	(12.324)	(1.536)	(1.675)	172
Latente Ertragsteuern	78.161	90.188	17.528	35.383
Ertragsteuerertrag	65.837	88.652	15.853	35.555

15. KAPITALFLUSSRECHNUNG

in T €	30/06/2012	30/06/2011
Kassenbestände	347	510
Bankguthaben	99.090	101.683
Bankeinlagen mit fester Laufzeit	215.349	332.508
Bankguthaben und Kassenbestände	314.786	434.701
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	(887)	(1.225)
Bankguthaben und Kassenbestände laut Kapitalflussrechnung	313.899	433.476

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 30. Juni 2012 Bankguthaben mit Verfügungsbeschränkung in Höhe von € 160.148 (Vorjahr: € 110.195).

16. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Directors und assoziierten Unternehmen.

Die Mitglieder des Board of Directors halten 4,42% der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (Vorjahr: 5,62%).

Darin ist ein Non-Executive Director enthalten, der gleichzeitig der Hauptgesellschafter der Phoenix Reisen GmbH ist. Die Gruppe hat in den ersten sechs Monaten 2012 Erträge aus dem Ticketverkauf mit der Phoenix Reisen GmbH in Höhe von

€ 6.356 (Vorjahr: € 6.825) erwirtschaftet. Zum 30. Juni 2012 belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf € 283 (Vorjahr Verbindlichkeiten: € 905).

Darüber hinaus hat die Gruppe von einem Großaktionär – Etihad Airways – gesicherte Darlehen, die als Finanzschulden ausgewiesen werden, über € 162.896 erhalten. Hierfür wurden Zinsaufwendungen in Höhe von € 2.381 in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Etihad Airways und airberlin kooperieren des Weiteren in diversen operativen Bereichen, wie z.B. Einkauf, Wartung und Kundenbindungsprogramme. Mit Etihad Airways wurde darüber hinaus ein Code-Share-Abkommen geschlossen. Aus diesem führte airberlin Provisionen in Höhe von € 155 an Etihad Airways ab.

Die Lieferungen und Leistungen mit assoziierten Unternehmen jeweils zum 30. Juni 2012 und 2011 stellen sich wie folgt dar:

in T €	2012	2011
THBG BBI GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	1.547	1.996
Zinserträge	55	55
Binoli GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	525	682
Zinserträge	0	15
Umsatzerlöse	179	245
E190 Flugzeugvermietung GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	5.188	6.922
Leasingaufwand	3.065	2.697

Transaktionen mit assoziierten Unternehmen werden mit zwischen fremden Dritten üblichen Preisen abgerechnet.

17. EXECUTIVE DIRECTORS

Hartmut Mehdorn	Chief Executive Officer
Paul Gregorowitsch	Chief Commercial Officer
Ulf Hüttmeyer	Chief Financial Officer
Helmut Himmelreich	Chief Operating Officer

FINANZKALENDER 2012

06. September 2012	Verkehrszahlen August 2012
05. Oktober 2012	Verkehrszahlen September 2012
06. November 2012	Verkehrszahlen Oktober 2012
15. November 2012	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. September 2012 (Q3) Analysten & Investoren Conference Call
06. Dezember 2012	Verkehrszahlen November 2012

IMPRESSUM

EINGETRAGENER SITZ

DER GESELLSCHAFT

The Hour House, 32 High Street,
Rickmansworth, WD3 1ER Herts,
Großbritannien

INVESTOR RELATIONS-KONTAKT

Dr. Ingolf T. Hegner
Senior Vice President Investor Relations
Saatwinkler Damm 42-43
13627 Berlin, Deutschland
E-Mail: ingolf.hegner@airberlin.com

EXTERNE BERATER

Registrar

Registrar Services GmbH
Postfach 60630
Frankfurt am Main
Büro: Frankfurter Straße 84-90a,
65760 Eschborn, Deutschland

Wirtschaftsprüfer

KPMG Audit Plc
St. Nicholas House
Park Row
Nottingham NG 1 6FQ
Großbritannien

Rechtsvertreter

Freshfields Bruckhaus Deringer
Bockenheimer Anlage 44
60322 Frankfurt, Deutschland

www.airberlin.com

KONZEPT UND GESTALTUNG

Strichpunkt GmbH, Stuttgart/Berlin
www.strichpunkt-desgin.de

TEXT

Frenzel & Co. GmbH, Oberursel
www.frenzelco.de