

GESCHÄFTSBERICHT 2011



KENNZAHLEN

2011

FINANZKENNZAHLEN

	2011	2010
Umsatz (in Mio. EUR)	4.227,3	3.850,2
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	3.857,0	3.531,7
EBITDAR (in Mio. EUR)	425,9	619,9
EBIT (in Mio. EUR)	-247,0	-16,7
Konzernverlust (in Mio. EUR)	-271,8	-106,3
Ergebnis je Aktie (in EUR)	-3,20	-1,14
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	2.264,0	2.370,1
Mitarbeiter (31.12.)	9.113	8.900

(2010 pro forma: Die Angaben für das gesamte Vorjahr enthalten die ab 01. Juli 2010 konsolidierte österreichische NIKI Luftfahrt GmbH; Ergebnis je Aktie und Bilanzsumme wie ausgewiesen)

OPERATIVE KENNZAHLEN

	%	2011	2010
Fluggäste („Pax“)	+1,18	35.300.209	34.889.564
Zielorte/Destinationen (31.12.)	-0,6	162	163
Flugzeuge Jahresende	+0,6	170	169
Angebotene Sitz-Kilometer (Mrd.; ASK)	+1,84	62,16	61,04
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+1,76*)	78,21	76,45

(2010 pro forma: Die Angaben für das gesamte Vorjahr enthalten die ab 01. Juli 2010 konsolidierte österreichische NIKI Luftfahrt GmbH)

*) Prozentpunkte

HINWEIS

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

AIRBERLIN

INHALT

/ AN UNSERE AKTIONÄRE

- 002 Vorwort des
Chief Executive Officer
- 006 Executive Directors
- 008 Vorwort des Chairman of the Board
- 012 Non-Executive Directors

014 / DIE AKTIE

021 TURNAROUND

- 022 Shape & Size
- 026 Geschäftsmodell
- 030 Strategische Partner
- 034 oneworld®

040 / DIRECTORS' REPORT UND LAGEBERICHT

- ▶ Profil
- ▶ Strategie
- ▶ Steuerung
- ▶ Rahmenbedingungen
- ▶ Operative Entwicklung
- ▶ Ertrags-, Vermögens- und
Finanzlage
- ▶ Verantwortung
- ▶ Chancen- und Risikobericht
- ▶ Bericht zu Prognosen und
sonstigen Aussagen zur
voraussichtlichen Entwicklung
- ▶ Veränderungen im Board of
Directors
- ▶ Nachtragsbericht

089 Abschlussprüfer

090 / CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

- 096 Bericht über die
Vergütung der Directors
- 102 Versicherung der
Gesetzlichen Vertreter
- 103 Verantwortlichkeiten der
Directors
- 104 Bestätigungsvermerk des
Abschlussprüfers

106 / JAHRESABSCHLUSS

- 107 Jahresabschluss des Konzerns und
Jahresabschluss der Gesellschaft
- 116 Konzernanhang und Anhang der
Gesellschaft

SONSTIGE ANGABEN

- 172 Glossar
- 176 Impressum
- 177 Finanzkalender



„Wir haben die
VORAUSSETZUNGEN
FÜR DEN TURNAROUND
geschaffen.“

HARTMUT MEHDORN, CHIEF EXECUTIVE OFFICER DER AIR BERLIN PLC

VORWORT DES CHIEF EXECUTIVE OFFICER

SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE,

Im Rückblick war das Geschäftsjahr 2011 für airberlin ein turbulentes und wenig erfreuliches Geschäftsjahr. Bei allen Hindernissen, die uns in den vergangenen Monaten im Weg lagen, haben wir dennoch den Blick in die Zukunft nicht verloren. In diesem Sinne haben wir zahlreiche Entscheidungen getroffen und Maßnahmen eingeleitet, damit airberlin den „Turnaround“ schaffen kann.

Lassen Sie mich Ihnen einen Überblick über die wichtigsten strategisch entscheidenden Einzelmaßnahmen geben:

- ▶ Wir haben mit den neuen Kollegen Paul Gregorowitsch als Chief Commercial Officer, Helmut Himmelreich als neuem Chief Operating Officer sowie Dr. Martina Niemann als Chief Human Resources Officer das Führungsteam der airberlin schlagkräftig verstärkt. Mit dem neuen Team wurde die Organisation gestrafft und teilweise neu geordnet. Alle Geschäftsprozesse werden jetzt mit vereinten Kräften auf den Prüfstand gestellt und – wo nötig – optimiert.
- ▶ In der zweiten Jahreshälfte 2011 starteten wir das Programm Shape & Size, das wir 2012 weiter konsequent umsetzen. Damit werden wir die Ertragstärke der airberlin group umfassend verbessern und unsere Wettbewerbsfähigkeit auf der Kostenseite entscheidend stärken.
- ▶ Ende 2011 schlossen sich airberlin und Etihad Airways in einer weitreichenden strategischen Partnerschaft zusammen. Die enge Zusammenarbeit mit der nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate bietet beiden Gesellschaften attraktive neue Wachstumsmöglichkeiten. Denn ihre Streckennetze ergänzen sich ideal: Mit der Aufnahme von Flugverbindungen nach Abu Dhabi, dem internationalen Drehkreuz von Etihad Airways, eröffnen wir den Fluggästen unseres Partners Zugang zu unserem dichten europäischen Netzwerk und damit zu fast allen urbanen Zentren Europas. Umgekehrt profitieren unsere Fluggäste vom neuen airberlin Gateway Abu Dhabi nach Asien und Australien.
- ▶ Zudem hat sich Etihad Airways über eine Kapitalerhöhung substanziell an airberlin beteiligt. Hierdurch sind uns Mittel in Höhe von rund 73 Millionen Euro zugeflossen. Darüber hinaus stellt uns unser größter Einzelaktionär langfristige Finanzierungslinien von bis zu 255 Millionen US-Dollar zur Verfügung. Dies schafft einen bedeutenden finanziellen Aktionsradius, den wir konsequent für die Zukunft von airberlin nutzen werden.

- ▶ Im vergangenen Geschäftsjahr haben wir uns intensiv auf die Mitgliedschaft in der globalen Luftfahrt-Allianz **oneworld**[®] vorbereitet. Jetzt erhält airberlin die perfekte Anbindung an ein weltweites Netzwerk. Die Allianz bietet ihren Fluggästen rund 800 Destinationen in 150 Ländern an und ihre Mitglieder betreiben gut 550 Flughafen Lounges. Die Zusammenarbeit mit zahlreichen führenden internationalen Fluggesellschaften eröffnet uns weit in die Zukunft reichende strategische Wachstumsperspektiven. Auch hier profitieren wir von unserem europäischen Streckennetz. Es bietet erhebliches Potenzial für Zubringerdienste zu den Interkontinentalverbindungen der **oneworld** Partner. Außerdem ergeben sich durch die Mitgliedschaft zusätzliche Wachstumschancen für unser eigenes Langstreckenportfolio und unsere Drehkreuze in Berlin, Düsseldorf und Wien.

Wir sind davon überzeugt, dass diese Maßnahmen greifen und uns helfen werden, alsbald die Profitabilität zu steigern.

Im Geschäftsjahr 2011 waren Verluste aus verschiedenen Gründen nicht zu vermeiden. Hart getroffen haben uns zahlreiche externe Faktoren, die wir nicht beeinflussen konnten. Als größte deutsche Nordafrika-Linie traf und trifft uns die touristische Flaute nach den politischen Unruhen in Ägypten und Tunesien besonders hart. Das Gleiche gilt für die Anfang 2011 in Deutschland eingeführte Luftverkehrsabgabe. Sie führte zu gravierenden Ertragseinbußen, da eine Weitergabe der Zusatzkosten in Höhe von 165,6 Millionen Euro in Form von höheren Ticketpreisen nicht möglich war. Die Steuer wirkt sich zudem im hohem Maße wettbewerbsverzerrend zum Nachteil von airberlin aus, da sie für Passagiere, die in Deutschland umsteigen, aber nicht von einem inländischen Flughafen gestartet sind, nicht erhoben wird, und Frachtflugzeuge, die von deutschen Flughäfen starten, von der Abgabe ausgenommen sind. Entsprechend sind wir als deutsche Fluggesellschaft mit besonders dichtem Kurz- und Mittelstreckennetz von diesen negativen Einflüssen deutlich stärker betroffen als der Wettbewerb.

Nicht zuletzt macht die Luftverkehrsabgabe auch ökologisch keinen Sinn, denn sie berücksichtigt nicht den CO₂-Ausstoß. Und gerade hier hat airberlin in den letzten Jahren enorme Vorleistungen erbracht. Denn wir betreiben eine der jüngsten und modernsten Flotten in Europa. Hinsichtlich Effizienz und Emissionsreduzierung nehmen wir europaweit und innerhalb der IATA eine Spitzenposition ein. Und damit haben wir uns bestens vorbereitet auf die bevorstehende Einbindung der Luftfahrtindustrie in das europäische CO₂-Emissionshandelsystem ETS.

Für unsere Fluggäste dürfte aber wohl das wichtigste Ergebnis unserer Flotteninvestitionen sein: airberlin gehört weltweit zu den sichersten Fluggesellschaften, als einzige deutsche Luftfahrtgesellschaft sind wir im jüngsten Vergleich in die Liste der zehn Besten weltweit vorgedrungen.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, im laufenden Geschäftsjahr 2012 wollen wir mit der konsequenten Umsetzung von Shape & Size die Profitabilität steigern. Und mit unserer neuen strategischen Partnerschaft mit Etihad Airways und der 2012 beginnenden Mitgliedschaft in der **oneworld** Allianz legen wir die Grundlage für eine zukünftig nachhaltige profitable Entwicklung. airberlin ist auf einem guten Weg!

Im Zentrum unseres Handelns bleibt der Fokus auf unsere Kunden. Bei allen Kostenoptimierungen, die nötig sind, werden wir niemals an der Sicherheit oder am Service sparen, im Gegenteil: Hier werden wir unsere Anstrengungen weiter erhöhen, um den stetig steigenden Qualitätsansprüchen unserer Fluggäste noch besser gerecht zu werden.

BERLIN, IM MÄRZ 2012



HARTMUT MEHDORN

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

EXECUTIVE DIRECTORS



ULF HÜTTMEYER
CHIEF FINANCIAL OFFICER

HARTMUT MEHDORN
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

HELMUT HIMMELREICH
CHIEF OPERATING OFFICER

PAUL GREGOROWITSCH
CHIEF COMMERCIAL OFFICER

DR.-ING. E.H. HARTMUT MEHDORN**CHIEF EXECUTIVE OFFICER**

Geboren am 31. Juli 1942 in Warschau. Verheiratet, drei Kinder. Maschinenbaustudium an der TU Berlin, Diplom-Ingenieur. Ab 1965 in der Entwicklung bei Focke-Wulf; 1966 bis 1978 bei VFW, zuletzt als Produktionsleiter bei MBB; 1979 bis 1984 Mitglied der Geschäftsführung der Airbus Industrie S.A.; 1984 bis 1989 Leiter der MBB-Unternehmensgruppe Transport- und Verkehrsflugzeuge, ab 1985 zusätzlich Mitglied der Geschäftsführung von MBB; 1989 bis 1992 Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Airbus GmbH; 1992 bis 1995 Mitglied

des Vorstands der Deutschen Aerospace AG; 1995 bis 1999 Vorstandsvorsitzender der Heidelberger Druckmaschinen AG; 1997 bis 1999 zusätzlich in Personalunion Vorstandsmitglied der RWE AG; Ende 1999 bis April 2009 Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG.

Dr.-Ing. E.h. Hartmut Mehdorn ist seit 1. September 2011 CEO und war vom 1. Juli 2009 bis 31. August 2011 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

ULF HÜTTMEYER**CHIEF FINANCIAL OFFICER**

Geboren am 09. Juli 1973 in Wildeshausen. Verheiratet, zwei Kinder. Studium der Wirtschaftswissenschaften, Diplom-Kaufmann (FH). Ab 1996 Analyst im Bereich Credit and Financing bei der Commerzbank, danach verschiedene Funktionen mit Auslandsaufenthalten (Singapur), zuletzt Group Manager Corporate Clients Services in leitender Funktion in Berlin; 2005 zum Director ernannt. Seit Februar 2006 CFO der Air Berlin PLC.

PAUL GREGOROWITSCH**CHIEF COMMERCIAL OFFICER**

Geboren am 24. Mai 1956 in Gravenhage. Verheiratet, drei Kinder. Betriebswirtschaftliche Ausbildung am Institut für Tourismus in Breda. Ab 1980 bei KLM, im Verlauf Übernahme zahlreicher internationaler Funktionen und Führungsaufgaben, vorwiegend in Marketing und Vertrieb. Seit 1995 Senior VP von KLM, seit 2000 Senior VP Passenger Division. Ab 2005 Executive VP Commercial. Ab 2007 President und CEO von Martinair Holland NV. Seit 01. September 2011 CCO der Air Berlin PLC.

HELMUT HIMMELREICH**CHIEF OPERATING OFFICER**

Geboren am 15. Juli 1952 in Wallendorf. Verheiratet, ein Kind. 25 Jahre tätig bei der LTU Lufttransport-Unternehmen GmbH, zuletzt Geschäftsführer Operations, Flugbetrieb und Technik. Von 2003 bis 2007 Technischer Direktor bei Swiss International Air Lines. Danach bei SR Technics als Senior Executive VP verantwortlich für Aircraft Services und die Restrukturierung von Technik-Gesellschaften. Ab März 2010 CMO der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG. Seit 04. November 2011 COO der Air Berlin PLC.

VORWORT DES CHAIRMAN OF THE BOARD

WIRTSCHAFTLICHE SITUATION

Die Geschäftsentwicklung des Jahres 2011 war, wie schon im Vorjahr, wesentlich geprägt durch Faktoren, die außerhalb der Einflussmöglichkeiten der airberlin group standen. Hatten 2010 noch das Wetter und der Vulkan auf Island den europäischen Luftverkehr in Mitleidenschaft gezogen, so war es im zurückliegenden Geschäftsjahr im Wesentlichen die Politik, die die Branche belastet hat. Aufgrund ihrer starken Basis in Deutschland und ihrer schwerpunktmäßigen Ausrichtung auf den europäischen Luftraum und Tourismusziele in Europas angrenzenden Regionen war die Gesellschaft von der deutschen Luftverkehrsabgabe und den politischen Umwälzungen in Nordafrika besonders stark betroffen. Die wettbewerbsverzerrende deutsche Abgabe stellte sich als schwere Belastung auf der Kostenseite heraus und die so genannte Arabellion führte zu zahlreichen Flug- und damit zu massiven Umsatzausfällen.

Aus diesen Einflüssen erklärt sich die im Berichtsjahr unbefriedigende Umsatz- und Ertragsentwicklung. Trotz umfangreicher Kostensenkungsbemühungen konnten die Zusatzbelastungen nicht aufgefangen werden. Zu diesen gehörte im Geschäftsjahr 2011 auch wieder einmal ein starker Anstieg der Treibstoffpreise. Allein die Luftverkehrsabgabe und der höhere Aufwand für Treibstoff belasteten die Erfolgsrechnung insgesamt mit 394,8 Mio. EUR. Das sind 9,3 Prozent vom Umsatz, die nicht in den Ticketpreisen weitergegeben werden konnten. Daher hatten wir ein negatives Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) in Höhe von 247 Mio. EUR zu verkraften.

Die strategische Partnerschaft mit unserem neuen Großaktionär Etihad Airways eröffnet uns vielfältige Chancen. Über die sehr attraktiven Perspektiven hinaus, die sich aus den Kombinationsmöglichkeiten der beiden voll kompatiblen Streckennetze ergeben, sichern die Kapitalzuflüsse aus der Partnerschaft die finanzielle Handlungsfähigkeit der airberlin group in einer für die Gesellschaft unzweifelhaft schwierigen Zeit. So flossen der Air Berlin PLC aus der Aufstockung der Beteiligung von Etihad Airways an der Air Berlin PLC von zuvor 2,99 auf zuletzt 29,21 Prozent über die Kapitalerhöhung vom 24. Januar 2012 insgesamt 73 Mio. EUR zu.

Der Beitritt zur internationalen Luftfahrtallianz **oneworld** stellt einen weiteren bedeutenden Schritt in der Geschichte von airberlin dar. Hierzu wurden im Berichtsjahr alle notwendigen Vorbereitungen getroffen. Ab dem Frühjahr 2012 sind wir dann in der Lage, die Potenziale dieser Mitgliedschaft voll zu heben. Im Wesentlichen, indem wir unser dichtes Europeanetz für Zubringerdienste zu den Langstreckenverbindungen unserer Partner einsetzen und damit unseren Fluggästen ein globales Netz von rund 800 Zielen in 150 Ländern bereitstellen.



DR. HANS-JOACHIM KÖRBER
CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

Darüber hinaus wird die Ertragskraft von airberlin mit der Umsetzung des gruppenweiten Programms Shape & Size zur Effizienzverbesserung deutlich gestärkt.

ARBEIT DES BOARD OF DIRECTORS

Der Vorsitzende des Board of Directors führt das Gremium und stellt seine Leistungsfähigkeit und Effizienz bei der Bewältigung aller seiner Aufgaben sicher. Dies umfasst unter anderem die Kommunikation mit den Aktionären und die Sicherstellung, dass sich alle Directors in vollem Umfang an den Aktivitäten und Besprechungen des Board beteiligen. Mein Dank an dieser Stelle den Mitgliedern des Board of Directors für ihren Einsatz und ihre Arbeit.

Der Board of Directors hat im Geschäftsjahr 2011 fünfmal physisch getagt. Der Board hat in seinen Sitzungen alle wesentlichen Fragen hinsichtlich der Entwicklung der für die airberlin group relevanten Märkte, den aktuellen Geschäftsgang, die Lage der airberlin group sowie ihre Finanz-, Liquiditäts- und Risikolage intensiv beraten. Wo notwendig, wurden entsprechende Beschlüsse gefasst.

Im Berichtsjahr hat der Board of Directors die finanzielle Situation der Gesellschaft besonders intensiv geprüft und diskutiert. In diesem Zusammenhang wurden mehrere Maßnahmen bezüglich ausstehender Anleihen und Wandelanleihen beschlossen und umgesetzt. So hat airberlin im April 2011 Inhaberschuldverschreibungen mit einem Gesamtvolumen von 150 Mio. EUR und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 8,25 Prozent herausgegeben, die 2018 fällig sind. Die Einnahmen nach Transaktionskosten beliefen sich auf 144,8 Mio. EUR. Am 01. November 2011 hat airberlin Inhaberschuldverschreibungen mit einem Gesamtvolumen von 100 Mio. EUR und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 11,5 Prozent herausgegeben, die 2014 fällig sind. Die Einnahmen nach Abzug der Transaktionskosten beliefen sich auf 94,4 Mio. EUR.

Im vierten Quartal 2011 hat airberlin 1.252 Teilschuldverschreibungen der noch ausstehenden 1.360 Teilschuldverschreibungen aus der Wandelanleihe vom 11. April 2007 mit einem Nennwert von insgesamt 125,2 Mio. EUR zurückgekauft. Damit standen zum 31. Dezember 2011 noch 108 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt 10,8 Mio. EUR aus dieser Wandelanleihe aus. Ebenfalls im vierten Quartal 2011 hat airberlin alle restlichen 311 Teilschuldverschreibungen aus einer Wandelanleihe vom 20. August 2009 mit einem Nennwert

von insgesamt 15,6 Mio. EUR zurückgekauft. Zum 31. Dezember 2011 standen somit keine Teilschuldverschreibungen dieser Anleihe mehr aus.

Weiterhin hat der Board of Directors eingehend die strategischen Implikationen für die airberlin group diskutiert, die sich aus einer intensivierten Partnerschaft mit Etihad Airways ergeben würden. Ein wesentlicher Teil der Beratungen bestand aus der Diskussion der Folgen, die sich aus einem höheren Beteiligungsanteil von Etihad Airways an der Air Berlin PLC ergeben würden. Dabei waren den Vorteilen, die ein starker Partner im Zuge einer Kapitalerhöhung einbrächte, die Konsequenzen für die bisherigen Aktionäre aus der Verwässerung ihrer Anteile gegenüberzustellen. Nach eingehender Beratung ist der Board of Directors zu dem Ergebnis gekommen, dass die Mittel, die der Gesellschaft über eine Kapitalerhöhung zufließen würden, airberlin wieder das notwendige Maß an Handlungsspielraum gewähren würden, der zur zukunftsichernden Weiterentwicklung der Gesellschaft notwendig ist. Dies umso mehr, als Etihad Airways mit der Gewährung eines zusätzlichen langfristigen Finanzierungsrahmens ein weiteres starkes Bekenntnis zu airberlin zum Ausdruck brachte. Der Board of Directors hat daher das Angebot von Etihad Airways zu einem deutlich ausgedehnten Engagement in der airberlin group angenommen und begrüßt ausdrücklich die damit verbundenen Implikationen. Der Board ist davon überzeugt, dass diese für alle Aktionäre von Vorteil sein werden.

Ebenfalls Thema der Sitzungen des Board waren die Planung für das Geschäftsjahr 2012 und die strategische Positionierung der Gesellschaft in den Folgejahren. Zentrale Punkte stellten hierbei die weitere konsequente Umsetzung des Programms Shape & Size zur Wiedererlangung einer nachhaltig darstellbaren Profitabilität dar, die unmittelbar der Veröffentlichung dieses Geschäftsberichts folgende Aufnahme in die globale Luftfahrtallianz **oneworld** sowie Fortführung und Ausbau der Partnerschaft mit Etihad Airways.

PERSONALIEN

Johannes Zurnieden, bis 31. Dezember 2010 Chairman of the Board of Directors, gehört dem Board seit dem 1. Januar 2011 als Non-Executive Director an. Der Board hat mich mit Wirkung zum 1. Januar 2011 zu seinem Nachfolger gewählt. Barbara Cassani und Saad Hammad wurden mit Wirkung zum 01. Mai 2011 als Non-Executive Directors berufen. Joachim Hunold ist am 31. August 2011 von seinem Amt als Chief Executive Officer der Air Berlin PLC zurückgetreten. Er gehört seit 01. September 2011 dem Board als Non-Executive Director an. Hartmut Mehdorn, seit 01. Juli 2009 Non-Executive Director, hat am 01. September 2011 die Funktion des Chief Executive Officer übernommen. Paul Gregorowitsch wurde mit Wirkung

zum 01. September 2011 zum Executive Director berufen. Er übernahm die Aufgabe des Chief Commercial Officers (CCO). Andreas Nikolaus (Niki) Lauda wurde mit Wirkung zum 01. Dezember 2011 zum Non-Executive Director berufen. Helmut Himmelreich ist mit Wirkung zum 04. November 2011 zum Executive Director berufen worden. Er hat die Aufgabe des Chief Operating Officer (COO) übernommen. Christoph Debus ist zum 02. November 2011 aus dem Board of Directors ausgeschieden. Am 24. Januar 2012 wurden James Hogan, Chief Executive Officer von Etihad Airways, und James Rigney, Chief Financial Officer von Etihad Airways, zu Non-Executive Directors ernannt. Herr Hogan hat zusätzlich das Amt des Vice Chairman of the Board of Directors übernommen.

DANK

Auch das Jahr 2011 hat sich als herausforderndes Jahr für die Luftfahrtbranche und damit auch für airberlin dargestellt. Erneut wurde die airberlin group mit zahlreichen Widrigkeiten konfrontiert, nicht zuletzt den wettbewerbsverzerrenden fiskalischen Maßnahmen in Deutschland und den politischen Unruhen in Nordafrika, die uns aufgrund unserer dominierenden Marktposition in dieser Region besonders hart trafen. Das Management und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der airberlin group haben mit ihrem Einsatz und ihrer Leistung einen großen Teil dieser Belastungen wieder wettmachen können. Ihnen sei für diese Leistung gedankt.

Auch 2011 hat airberlin wieder Fachwelt und Reisende mit der Qualität ihres Angebots überzeugt und wurde mit entsprechenden Auszeichnungen geehrt. airberlin gehörte damit auch 2011 wieder zu den beliebtesten Fluggesellschaften. Zu den wichtigsten Botschaften gehört wohl, dass airberlin als einzige deutsche Fluggesellschaft zu den zehn sichersten der Welt gezählt wird. Dies sehen wir als Verpflichtung für die Zukunft!



DR. HANS-JOACHIM KÖRBER

CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

NON-EXECUTIVE DIRECTORS

DR. HANS-JOACHIM KÖRBER

CHAIRMAN DES BOARD OF DIRECTORS

Geboren am 09. Juli 1946 in Braunschweig. Verheiratet, ein Kind. Diplom-Braumeister und Diplom-Kaufmann. Nach mehrjährigen führenden Positionen innerhalb der R.A. Oetker Gruppe ab 1985 bei Metro SB Großmärkte, einem der Rechtsvorgänger der Metro AG; dort bis 1996 geschäftsführende Funktionen. Mit Gründung der Metro seit 1996 Mitglied des Vorstands, 1999 bis 2007 deren Vorstandsvorsitzender. Dr. Körber ist seit dem 10. Mai 2006 Non-Executive Director und seit 01. Januar 2011 Chairman.

BARBARA CASSANI

EHEMALIGE EXECUTIVE CHAIRPERSON, JURYS INN

Geboren am 22. Juli 1960 in Boston. Verheiratet, zwei Kinder. Studium an der Princeton University (Master in International Relations). Unter anderem Gründerin und CEO der Billigfluglinie Go Fly und Vorsitzende des Komitees für die Bewerbung Londons um die Olympischen Sommerspiele 2012 sowie Executive Chairperson der britisch-irischen Hotelgruppe Jurys Inn. Frau Cassani war seit 01. Mai 2011 Non-Executive Director und ist am 06. März 2012 aus dem Board of Directors zurückgetreten.

SAAD HAMMAD

MANAGING DIRECTOR GORES GROUP LLC

Geboren am 16. Oktober 1962 in Safar, Libanon. Verheiratet, zwei Kinder. Britischer und libanesischer Staatsbürger. Studium in Oxford und am INSEAD (MBA). Unterschiedliche Managementfunktionen in einer Reihe führender internationaler Unternehmen. Ab November 2005 Chief Commercial Officer bei der europäischen Billigfluglinie easyJet, seit 2009 Managing Director bei der Gores Group LLC. Herr Hammad ist Non-Executive Director seit 01. Mai 2011.

JOACHIM HUNOLD

GRÜNDER DER AIR BERLIN PLC

Geboren am 05. September 1949 in Düsseldorf. Verheiratet, vier Kinder. Jurastudium. Seit 1978 in der Luftfahrtbranche. Gründer der Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG im April 1991 und Übernahme der Air Berlin, Inc. Seitdem bis 31. August 2011 Chef der airberlin group als geschäftsführender Gesellschafter beziehungsweise, ab 01. Januar 2006, als deren CEO. Herr Hunold ist seit 01. September 2011 Mitglied des Board of Directors und war bis 31. August 2011 Chief Executive Officer der Gesellschaft.

ANDREAS NIKOLAUS (NIKI) LAUDA

**GRÜNDER UND PRÄSIDENT
DER NIKI LUFTFAHRT GMBH**

Geboren am 22. Februar 1949 in Wien. Verheiratet, vier Kinder. Niki Lauda ist eine Legende des Automobilrennsports. Er startete zwischen 1971 und 1985 in der Formel 1 und wurde dreimal Weltmeister. 1979 Gründung seiner ersten Luftfahrtgesellschaft Lauda Air. Nach Übernahme der Mehrheitsanteile an der Aero Lloyd Austria GmbH gründete er 2003 die heutige NIKI Luftfahrt GmbH. Herr Lauda ist Non-Executive Director seit 01. Dezember 2011.

PETER R. OBeregger

**EHEMALIGER PERSÖNLICH HAFTENDER
GESELLSCHAFTER DER VORWERK & CO. KG**

Geboren am 21. Januar 1966 in München. Verheiratet, zwei Kinder. BWL-Studium. Ab 1989 Sales Manager bei Hitachi Europe, von 1990 bis 1993 bei Fujitsu Germany. 1993 bis 2000 bei Nokia, zum Schluss Geschäftsführer Nokia Deutschland und General Manager Nokia Display Europe. 2001 bis 2006 President und CEO bei Vorwerk Thermomix, ab 2006 Executive VP bei der Vorwerk & Co. KG, von 2007 bis 2010 deren persönlich haftender Gesellschafter. Herr Oberegger ist Non-Executive Director seit 02. März 2010.

ALI SABANCI

**MITGLIED DES BOARD DER ESAS HOLDING UND
CHAIRMAN VON PEGASUS AIRLINES**

Geboren am 05. Mai 1969 in Adana, Türkei. Verheiratet, zwei Kinder. Politik- und VWL-Studium (MBA). In der Türkei verschiedene Positionen bei der Akbank. Ab 1997 Leiter Projekte der Sabanci Holding, seit 2001 Executive Vice President Strategie und Geschäftsentwicklung. Im März 2004 legte Sabanci seine Ämter bei der Sabanci Holding nieder und wechselte zur ESAS Holding. Ali Sabanci ist Non-Executive Director seit 08. Mai 2009.

HEINZ-PETER SCHLÜTER

**VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS
DER TRIMET ALUMINIUM AG, ESSEN**

Geboren am 16. Oktober 1949 in Rübehorst/Ruppin. Verheiratet, drei Kinder. Groß- und Außenhandelskaufmann. 1971 Karrierestart als Metallhändler bei W&O Bergmann. Ab 1979 Gesamtverantwortung für den Handelsbereich, seit 1982 Mitglied der Geschäftsführung. 1985 Gründer und Alleingesellschafter der TRIMET Metallhandelsgesellschaft, der heutigen TRIMET ALUMINIUM AG, Deutschlands größtem Aluminiumproduzenten. Heinz-Peter Schlüter ist Non-Executive Director seit 01. April 2008.

NICHOLAS TELLER

**CHIEF EXECUTIVE OFFICER
DER E.R. CAPITAL HOLDING GMBH & CIE. KG, HAMBURG**

Geboren am 16. Juni 1959 in London. Verheiratet, zwei Kinder. Bachelor of Commerce. Ab 1982 bei der Commerzbank in verschiedenen Management-Positionen. Von 2002 bis 2003 Regionalvorstand, 2003 bis 2008 Vorstand der Commerzbank AG. Seitdem CEO der E.R. Capital Holding. Mitglied des zentralen Beirats der Commerzbank AG sowie des Verwaltungsrats der Eurex Zürich AG und des Board of Directors des American Chamber of Commerce in Germany. Nicholas Teller ist Non-Executive Director seit 10. Mai 2006.

JOHANNES ZURNIEDEN

**GESCHÄFTSFÜHRENDER GESELLSCHAFTER
DER PHOENIX REISEN GMBH, BONN**

Geboren am 28. Juni 1950 in Bergisch Gladbach. Verheiratet. Nach Jura- und Psychologiestudium seit 1973 Geschäftsführer der Phoenix Reisen. Ab 1994 stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender des Deutschen Reisepreis-Sicherungsvereins und ab 1998 Vizepräsident des DRV (Deutscher Reiseverband). Mitglied der Beiräte der Europäischen Reiseversicherung AG, der Commerzbank und der Sparkasse Köln-Bonn. Johannes Zurnieden ist Non-Executive Director seit 10. Mai 2006 und war bis 31. Dezember 2010 Chairman.

DIE AIRBERLIN AKTIE

Gleich mehrere negative Einflüsse haben airberlin 2011 in besonderem Maße getroffen: Die wettbewerbsverzerrende Luftverkehrsabgabe in Deutschland gehörte ebenso dazu wie die politischen Unruhen in Nordafrika. Die airberlin Aktie hat das deutlich geschwächt.

Die airberlin Aktie und die Börse im Jahr 2011

Das Börsenjahr 2011 war geprägt von der Schuldenkrise im Euroraum und führte im Jahresvergleich zu *deutlich fallenden Aktienmärkten*. Das Erdbeben in Japan, die Kehrtwende in der EZB-Politik, die Unruhen im Nahen Osten und insbesondere der Krieg in Libyen sorgten für weitere Korrekturen am Markt. Eine sich abzeichnende globale und vor allem europäische Wachstumsverlangsamung führte zudem zur Verunsicherung der Marktteilnehmer. Vor diesem Hintergrund weist die Aktie von airberlin im Geschäftsjahr 2011 eine *unbefriedigende Entwicklung* auf, da die exogenen Belastungsfaktoren die gesamte europäische Airline-Branche getroffen haben.

LUFTVERKEHRS- STEUER FÜHRT ZU GRAVIERENDEN ERTRAGSEIN- BUSSEN

Darüber hinaus ist ein weiterer Faktor aufgetreten, dessen Ursprung im Heimatmarkt Deutschland begründet liegt und auf ordnungspolitische Entscheidungen der Politik zurückzuführen ist: Die zu Jahresanfang 2011 eingeführte *Luftverkehrssteuer* führt zu gravierenden Ertragseinbußen, da eine Weitergabe der dadurch verursachten Kosten an die Passagiere nicht in der beabsichtigten Weise möglich war. Die Steuer wirkt sich zudem in hohem Maße *wettbewerbsverzerrend* aus, da sie nur Flüge betrifft, die von deutschen Flughäfen starten.

airberlin war von diesen negativen Einflüssen *überdurchschnittlich stark betroffen*. Die Luftverkehrssteuer schlug sich aufgrund unseres dichten Kurz- und Mittelstreckennetzes am innerdeutschen und europäischen Himmel in besonderem Maße in der Ertragsrechnung nieder. Und der im Zuge der politischen Umwälzungen in Nordafrika fast vollständig zum Erliegen gekommene Tourismus in dieser Region hat den Marktführer airberlin auf diesen Destinationen ebenfalls sehr hart getroffen.

Mit einem Jahresschlusskurs von 2,50 EUR (Xetra) hat die airberlin Aktie gegenüber dem Schlusskurs des Vorjahres, als sie bei 3,71 EUR notierte, um 32,6 Prozent nachgegeben. Allerdings war 2011 auch für den deutschen Aktienmarkt insgesamt ein *Baissejahr*. So fielen der SDAX-Preisindex, dem die airberlin Aktie angehört, um 14,5 Prozent und der DAX-Preisindex um 14,7 Prozent.

AUCH 2011 WAR KEIN GUTES BÖRSENJAHR FÜR DIE AIRLINES

Der Branchenindex Dow Jones STOXX für europäische Fluggesellschaften zeigte deutlich die insgesamt *noch schwächere Entwicklung des Airline-Sektors* gegenüber dem Gesamtmarkt auf: Er korrigierte um mehr als 30 Prozent. Damit war, wie schon das Vorjahr, auch 2011 kein gutes Börsenjahr für die Airlines.

Kapitalmaßnahmen

airberlin strebt ein *ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital* an. Wichtigste Finanzierungsquelle ist der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit, wichtigstes Ziel die Aufrechterhaltung einer starken Kapitalbasis. Der Board of Directors ist der Überzeugung, dass hiermit das Vertrauen von Anlegern, Gläubigern und anderen Marktteilnehmern in die künftige Entwicklung der airberlin group am besten zu sichern ist. Der Board of Directors überwacht die Entwicklung der Eigenkapitalrendite. Sie ist definiert als das Verhältnis von Netto-Betriebsergebnis zu gesamtem Eigenkapital. Der Board strebt eine ausgewogene Relation zwischen der Erhöhung der EK-Rendite – die möglicherweise mit einer höheren Fremdkapitalaufnahme zusammenhängt – und den Vorteilen und Sicherheiten einer höheren Eigenkapitalbasis an.

KAPITALMASSNAHMEN IM GESCHÄFTSJAHR 2011

Am 19. April 2011 hat die Air Berlin PLC Schuldverschreibungen mit einem Nennbetrag von 1.000 EUR und einem Gesamtvolumen von 150 Mio. EUR ausgegeben. Sie wurden zum Nennbetrag ausgegeben, die Rückzahlung erfolgt ebenfalls zum Nennbetrag. Das Fälligkeitsdatum ist der 19. April 2018. Die Schuldverschreibungen werden mit einem Kupon von 8,25 Prozent jährlich verzinst. Die Zinszahlung erfolgt vierteljährlich nachträglich.

Am 01. November 2011 hat die Air Berlin PLC Schuldverschreibungen mit einem Nennbetrag von 1.000 EUR und einem Gesamtvolumen von 100 Mio. EUR ausgegeben. Sie wurden zum Nennbetrag ausgegeben, die Rückzahlung erfolgt ebenfalls zum Nennbetrag. Das Fälligkeitsdatum ist der 01. November 2014. Die Schuldverschreibungen werden mit einem Kupon von 11,5 Prozent jährlich verzinst. Die Zinszahlung erfolgt vierteljährlich nachträglich.

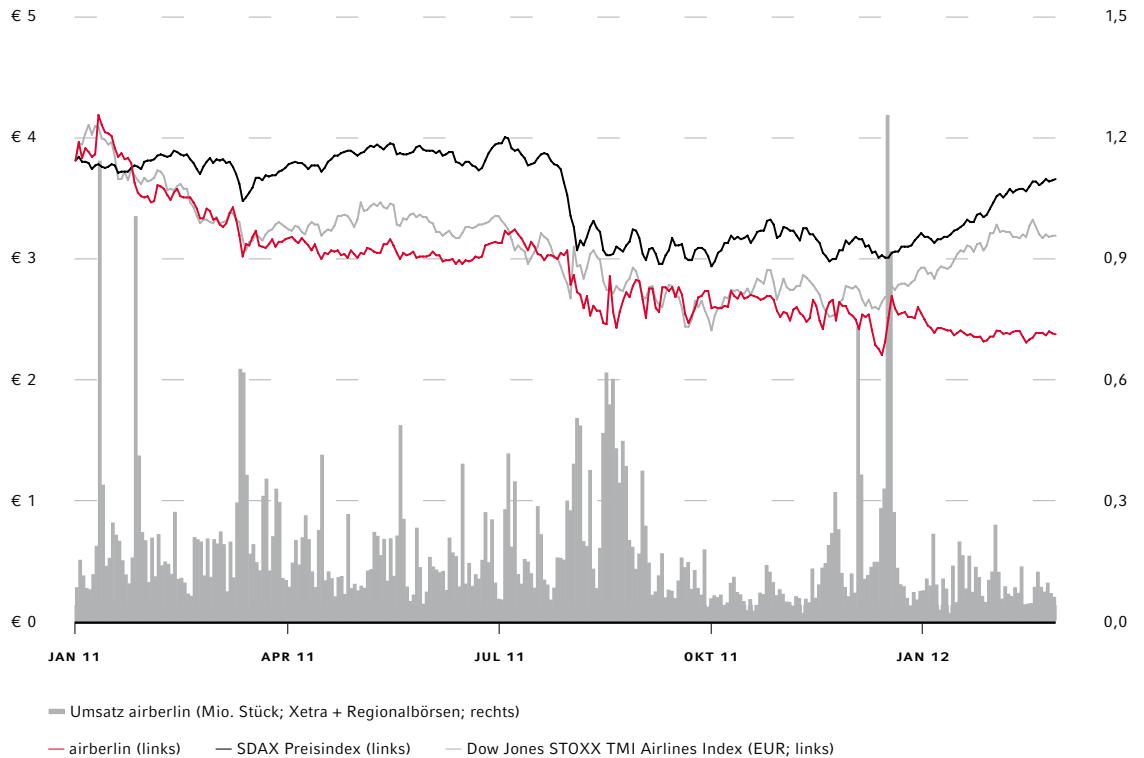
KAPITALMASSNAHMEN NACH ENDE DES GESCHÄFTSJAHRES 2011

Am 24. Januar 2012 gab die Air Berlin PLC bekannt, dass sie im Rahmen des Vollzugs der Beteiligungsvereinbarung vom 19. Dezember 2011 nach Eintritt aller vereinbarten Vollzugsbedingungen an diesem Tag durch Kapitalerhöhung 31.574.312 neue Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts der Altaktionäre zum Erwerb durch Etihad Airways auf der Basis eines festgelegten Kurses in Höhe von 2,31 EUR je Aktie ausgegeben und dafür einen Betrag von 72.936.660,72 EUR erhalten hat. Die neuen Aktien sind gleichrangig zu bereits bestehenden Aktien der Air Berlin PLC.

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. Des Weiteren hat sich Etihad Airways verpflichtet, airberlin Finanzierungsmittel in Höhe von bis zu 255 Mio. USD (195,97 Mio. EUR per 24. Januar 2012) mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2016 bereitzustellen.

**ETIHAD AIRWAYS
MIT 29,21 PROZENT
GRÖSSTER EINZEL-
AKTIONÄR DER
AIR BERLIN PLC**

RELATIVE PERFORMANCE AIRBERLIN VS. SDAX-PREISINDEX UND DOW JONES STOXX TMI AIRLINES INDEX (EUR)



Quelle: Reuters

Die Aktie der Air Berlin PLC

Daten zum 31.12.2011:

Grundkapital:	21.306.549 EUR und 50.000 GBP
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter und eingetragener Aktien:	85.226.196 Stück

Daten zum 31.01.2012:

Grundkapital:	29.200.127 EUR und 50.000 GBP
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter und eingetragener Aktien:	116.800.508 Stück

Marktdaten:

Gattung:	Registrierte Namensaktien
Nennwert:	0,25 EUR
Kürzel Bloomberg:	AB1 GY
Kürzel Reuters:	AB1.DE
ISIN:	GB00B128C026
WKN:	AB1000
Rechnungslegungs-Standard:	IAS/IFRS
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 31.12.2011:	213,07 Mio. EUR
Streubesitz (Deutsche Börse AG) zum 31.12.2011:	63,42 %
Kapitalisierung Streubesitz zum 31.12.2011:	135,13 Mio. EUR
Durchschnittlicher täglicher Handelsumsatz im Geschäftsjahr 2011 (Stück):	Xetra: 134.521 Regionalbörsen: 26.554 Gesamt: 161.075

- ▶ Die Aktie wird auf Xetra sowie an der Frankfurter Wertpapierbörse im regulierten Markt gehandelt. Handel im Freiverkehr 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 beziehungsweise europäischen Anlegern/Investoren befinden. Registerführer ist die Registrar Services GmbH, Eschborn.
- ▶ Zusätzlich sind „A shares“ ausgegeben. Näheres hierzu vgl. Anhangangabe Nr. 12 ab Seite 133.

Wesentliche Aktionäre der Air Berlin PLC zum 31.12.2011

Aktionäre	Aktien in %*
ESAS Holding A.S.	16,48
Hans-Joachim Knieps	7,51
Leibniz-Service GmbH/TUI Travel PLC	6,85
Reidun Lundgren (Metolius Foundation, Ringerike GmbH & Co. Luftfahrtbeteiligungs KG)	5,74
Werner Huehn	3,82
JP Morgan Chase & Co.	3,70
Etihad Airways	2,99
Rudolf Schulte	2,93
Severin Schulte	2,93
Joachim Hunold	2,67
Moab Investments Ltd.	2,39
Johannes Zurnieden	1,58
Heinz-Peter Schlüter	1,41
Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman Air Berlin PLC)	0,24
Hartmut Mehdorn (CEO Air Berlin PLC)	0,15

* Angaben, soweit dem Unternehmen bekannt. Nennungen unter 5 Prozent sind dem Free Float zugerechnet.

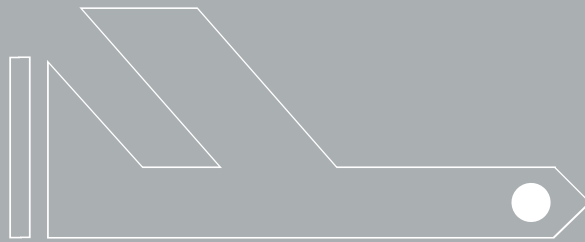
Wesentliche Aktionäre der Air Berlin PLC zum 31.01.2012 (nach der Kapitalerhöhung vom 24. Januar 2012)

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

* Angaben, soweit dem Unternehmen bekannt. Nennungen unter 5 Prozent sind dem Free Float zugerechnet.

GB

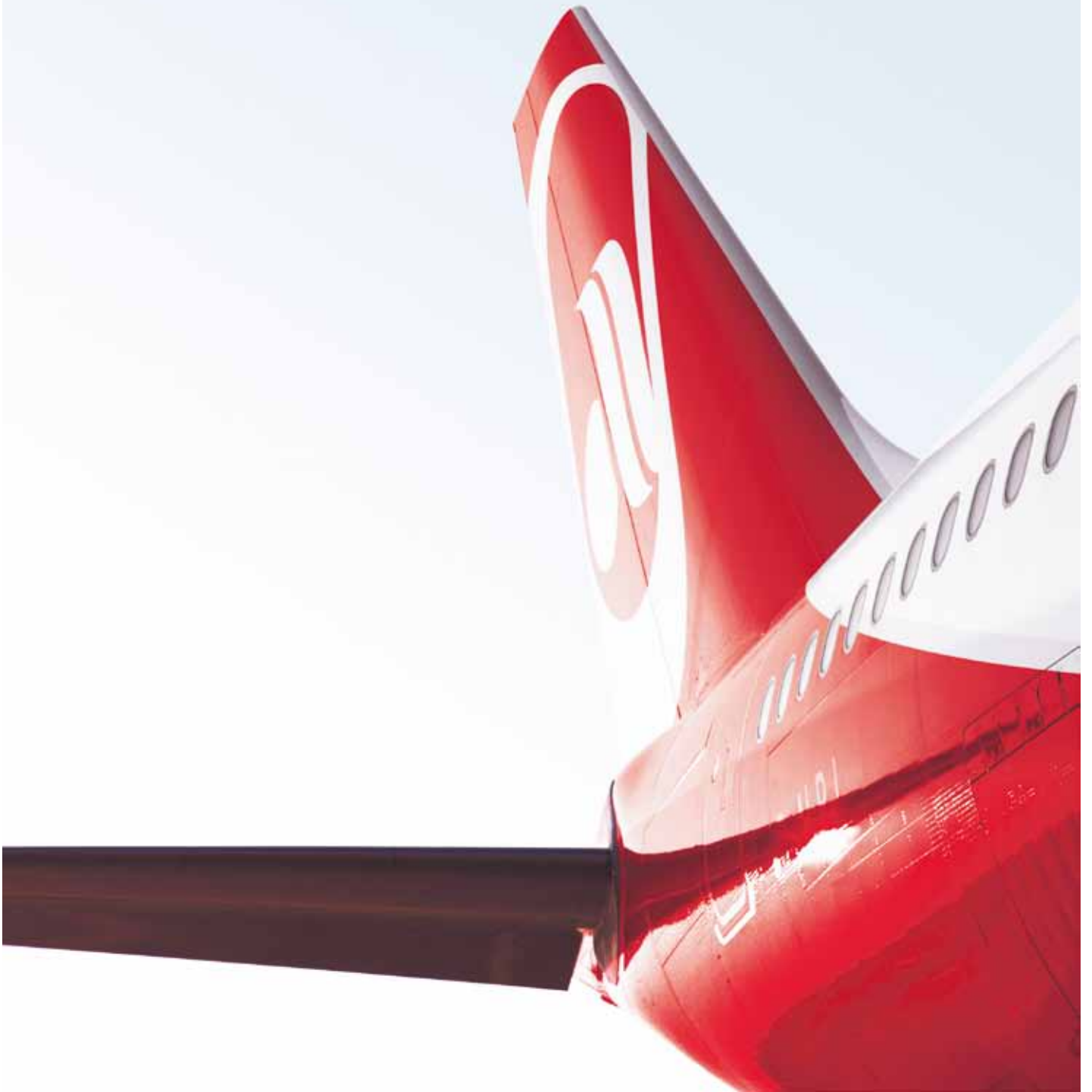
2011



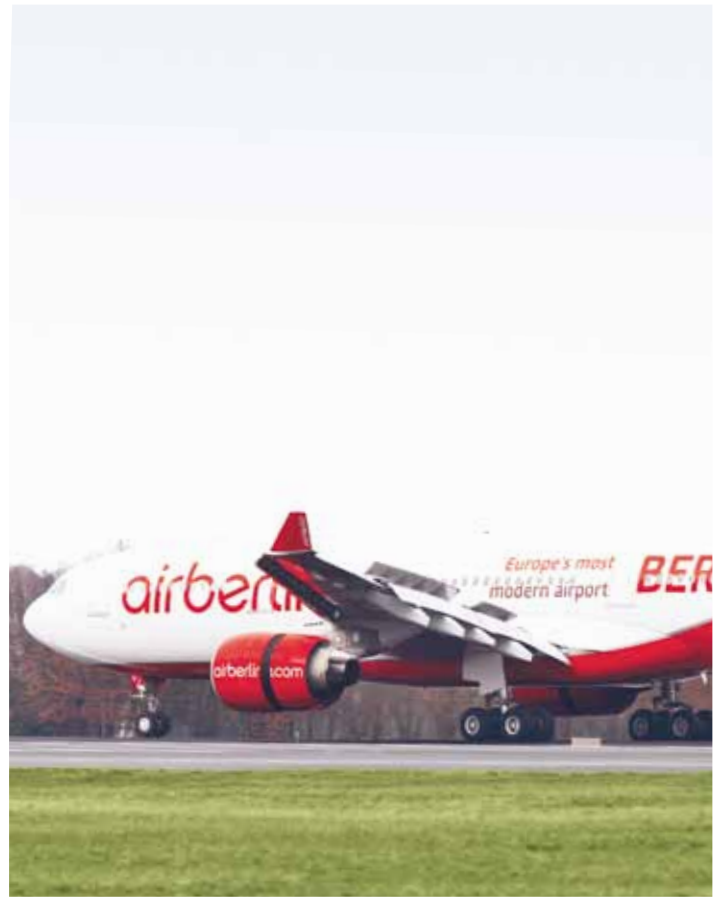
TURNAROUND

Turnaround. Ein eindeutiger Begriff in der Welt der Finanzen wie der Luftfahrt. Ein Unternehmen wieder fit machen für den Erfolg im Wettbewerb und das Erzielen von Gewinn. Ein Flugzeug wieder fit machen für den nächsten Flug. Beim Turnaround ist in beiden Welten die Zeit entscheidend. Ein Unternehmen wieder auf die Gewinnstraße zurückzubringen darf nicht zu lange dauern. Denn der Wettbewerb schläft nicht und beim Publikum geht sonst der Glaube an den Erfolg verloren. Und beim Turnaround eines Flugzeugs, also den notwendigen Arbeiten vor dem nächsten Start, muss die Zeitspanne bis dahin eingehalten werden. Sonst braucht es einen Ersatzflieger. Und damit gilt in beiden Welten: Ein langer ist auch ein teurer Turnaround. airberlin konzentriert sich voll auf ihre Turnarounds. Beim Fitmachen der Flugzeuge wie der Ertragskraft. Die vier zentralen Elemente und warum wir von unserem Erfolg überzeugt sind, präsentieren wir auf den folgenden Seiten.

SHAPE & SIZE



UNSER FITNESSPROGRAMM

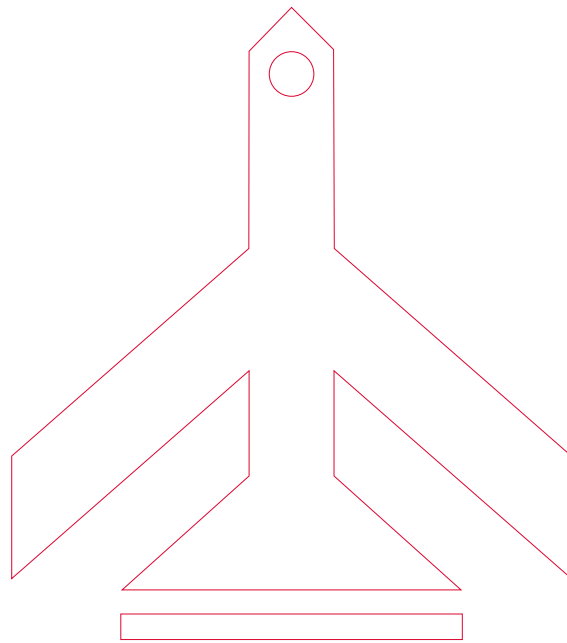


SHAPE & SIZE

UNSER FITNESSPROGRAMM –

mit Shape & Size, dem gruppenübergreifenden, umfassenden Programm zur Verbesserung der Effizienz aller betrieblichen Prozesse, zur Reduzierung der betrieblichen Komplexität, zur optimalen Nutzung unserer Kapazitäten und unserer organisatorischen Aufstellung. Weitere Ziele: Über eine vertriebliche Neuausrichtung begrenzen wir die Saisonalität des Touristikgeschäfts, mit selektiver Wachstumsausrichtung erhöhen wir die Profitabilität und mit dem Ausbau unserer Drehkreuze verbessern wir die Einbindung in unsere Kooperationsabkommen. Shape & Size steht für höhere Erlöse. Die Stichworte sind: Maximierung der positiven Netzwerkeffekte durch Kooperationen und die Mitgliedschaft bei **oneworld**, Implementierung einer State-of-the-Art-Vertriebsplattform, damit verbesserte Verfügbarkeit der Kapazitäten und ein höherer durchschnittlicher Sitzladefaktor. Shape & Size steht für geringere Kosten. Die Stichworte sind: Optimierung von Netzwerk und Flotte, Prozessen und Personaleinsatz, Einsparungen in Verwaltung und Beschaffung. Ziel ist die nachhaltige Reduzierung der Gesamtbetriebskosten. Und: insgesamt eine operative Ergebnisverbesserung in der airberlin group von EUR 200 Mio. zu erreichen.

UMFASSENDE EFFIZIENZ- VERBESSERUNG



NETZOPTIMIERUNG
OPTIMIERUNG
UNTERNEHMENSORGANISATION
KOSTENREDUKTION
REDUZIERUNG
DER KOMPLEXITÄT

EFFEKT
AUS SHAPE&SIZE

2000

MIO
EURO

GESCHÄFTSMODELL



AUF HERZ UND NIEREN GEPRÜFT



BUSINESS ODER TOURISTIK BEIDES!

AIRBERLIN SCHÄRFT IHR GESCHÄFTSMODELL –

und schafft mit der Kombination aus einem umfangreichen Angebot für anspruchsvolle Geschäftsreisende wie für entspannte Freizeit- und Shoppingflüge die ideale Verbindung. Denn Shopping- und Ferienflüge weisen stabile Erträge und überdurchschnittliche Profitabilität auf und Geschäftsreisen zusätzliche Wachstumspotenziale. Für Reiseveranstalter ist airberlin seit vielen Jahren verlässlicher Partner, wenn es um komfortable und eng geknüpfte Verteilungsnetze zum Beispiel rund ums Mittelmeer geht – ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal für airberlin. Der rund 40-prozentige Marktanteil von airberlin im innerdeutschen Geschäft und die strategische Positionierung der airberlin Hubs in der bevölkerungsreichen Region Deutschland, der Schweiz und Österreich sorgen für einen sehr hohen Bekanntheitsgrad der Marke airberlin im Wettbewerb. airberlin sichert ihre Marktstellung mit einem der dichtesten europäischen Flugnetze, die airberlin City Shuttles verbinden nahezu alle urbanen Zentren Europas. Und: Es ist die ideale Basis für Zubringerdienste zu unserem eigenen Interkontinental-Service und dem unserer Partner. Damit setzen wir Maßstäbe im internationalen Wettbewerb.

- ▷ FULL SERVICE
- ▷ DICHTES NETZWERK/PREMIUMVERKEHR
- ▷ GESCHÄFTS- UND PRIVATREISENDE
- ▷ UNTERSCHIEDLICHSTE DISTRIBUTIONSKANÄLE

BUSINESS



VORTEILE

- / VORWEGNAHME
- / KÜNFTIGER TRENDS
- / WACHSTUMSPOTENZIAL
- / PRODUKTIVITÄT

LOW COST

- ▷ NIEDRIGE PREISE
- ▷ GERINGE NEBENLEISTUNGEN
- ▷ POINT-TO-POINT-ROUTEN
- ▷ KEIN EXTRA SERVICE

TOURISTIK

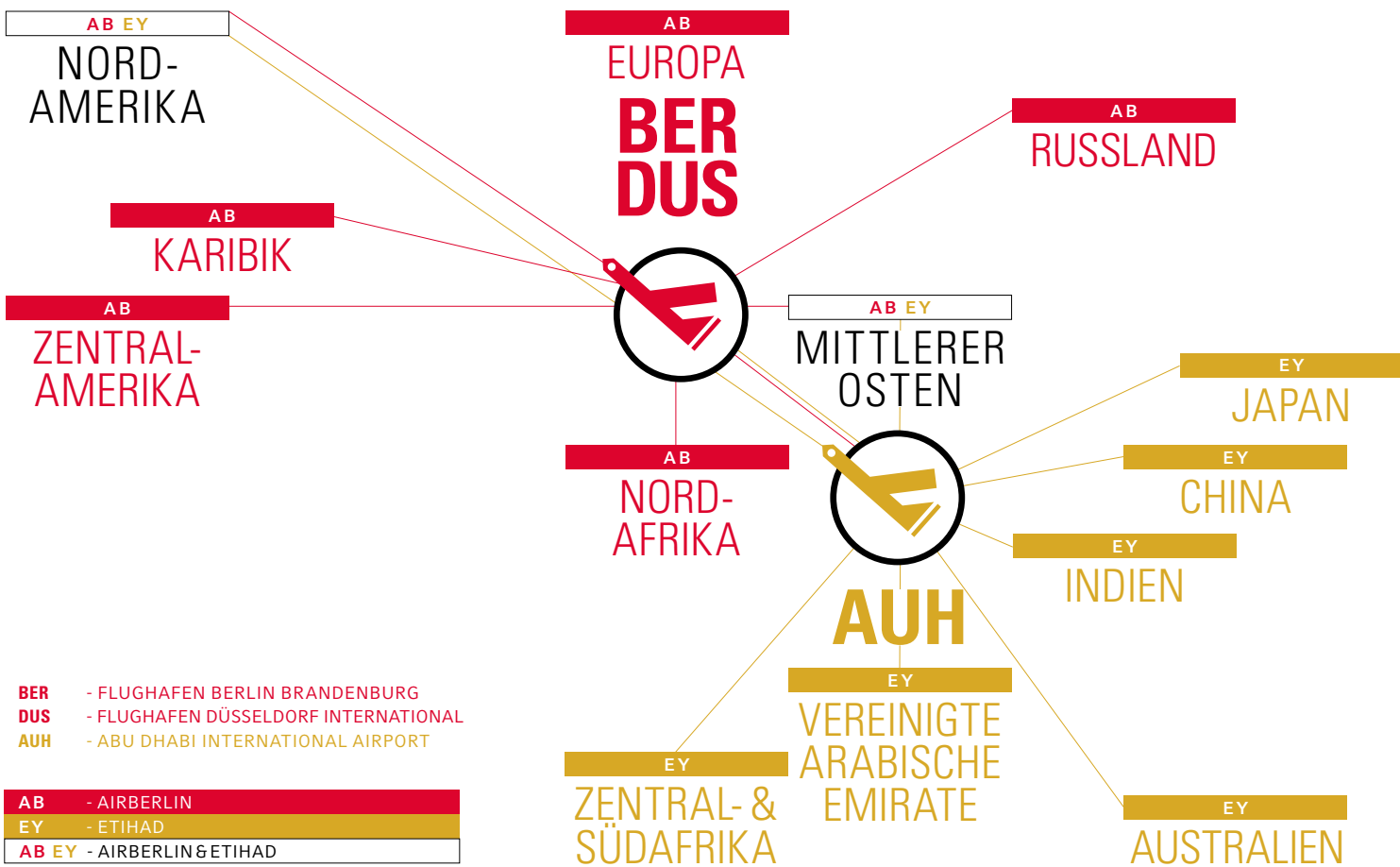
- ▷ FERIEN
- ▷ SHOPPING
- ▷ KLASSISCHE VERTRIEBSWEGE
- ▷ VERTRIEB ÜBER WEB /WEB 2.0

STRATEGISCHE PARTNER



EIN STARKES TEAM





<h1>STRATEGISCHE PARTNERSCHAFT</h1>	<h1>INVESTITIONS – VEREINBARUNG</h1>
-------------------------------------	--------------------------------------

<p>KOMPLEMENTÄRES STRECKENNETZ</p> <p>EXKLUSIVE CODESHARE-ABKOMMEN</p> <p>AIRBERLIN VERLEGT AKTIVITÄTEN IM MITTLEREN OSTEN VON DUBAI NACH ABU DHABI</p> <p>GEGENSEITIGE ANERKENNUNG DER VIELFLIEGERPROGRAMME UND WEITERE GEMEINSAME SERVICES</p>		<p>ETIHAD STOCKT BETEILIGUNG AN AIRBERLIN VIA KAPITALERHÖHUNG UM 31,57 MILLIONEN STÜCK AKTIEN AUF</p> <p>GESAMTE BETEILIGUNG VON ETIHAD NACH DER TRANSAKTION: 29,2 %</p> <p>ZUSÄTZLICHE FINANZIERUNG DURCH ETIHAD VON BIS ZU 255 MIO. USD</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ONEWORLD



READY FOR TAKE-OFF



AIRBERLIN FÜR ONEWORLD

.. DIE PERFEKTE ERGÄNZUNG IN: EUROPA

UNABHÄNGIG VON UNSERER UMFASSENDEN ZUSAMMENARBEIT MIT ETIHAD –

die Mitgliedschaft von airberlin in der globalen Allianz oneworld ist ein zusätzlicher großer Schritt bei der Verwirklichung unserer Wachstumsstrategie. Unter dem Dach von oneworld, die schon sieben Mal in Folge zur weltweit führenden Allianz gewählt wurde, versammeln sich zahlreiche namhafte internationale Airlines: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, S7, Qantas und Royal Jordanian sowie circa 20 weitere angeschlossene Mitglieder. Durch unsere Mitgliedschaft erweitern sich die Angebote für unsere Fluggäste dramatisch: 75 Gateways, rund 800 Reiseziele, 150 Länder! Unsere topbonus Kunden können ihre Prämienmeilen bei 11 oneworld Carriern sammeln und einlösen. Und: Sie genießen weltweit Zugang zu mehr als 550 Airport-Lounges. Bon voyage, bon séjour!

ONE UNITED WORLD



DIE **ONEWORLD**
ALLIANZ:

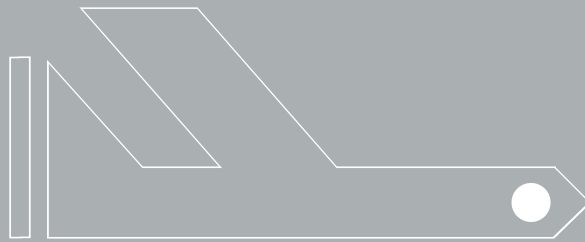
800 RUND
ZIELE
IN
150 LÄNDERN

GEMEINSAME
FLOTTE VON RUND
2.500
FLUGZEUGEN

11 AIRLINES
300MIO PASSAGIERE
PRO JAHR
550+ FLUGHAFEN-
LOUNGES

GB

038 – 089



DIRECTORS' REPORT UND LAGEBERICHT

040	—————▶	Profil
		▶ Strategie
		▶ Steuerung
		▶ Wirtschaftliches Umfeld
		▶ Operative Entwicklung
		▶ Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage
066	—————	Verantwortung
074	—————	Chancen- und Risikobericht
078	—————	Bericht zu Prognosen und sonstigen Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung
087	—————	Veränderungen im Board of Directors
088	—————	Nachtragsbericht
089	—————	Abschlussprüfer

DIRECTORS' REPORT UND LAGEBERICHT

Einerseits zahlreiche kostenträchtige Herausforderungen durch externe Einflüsse, andererseits bahnbrechende Weichenstellungen für ein schärferes Profil im Markt und eine nachhaltig profitable Zukunft: 2011 war ein Jahr mit zwei Gesichtern.

PROFIL

Unternehmensstruktur und Geschäftstätigkeit

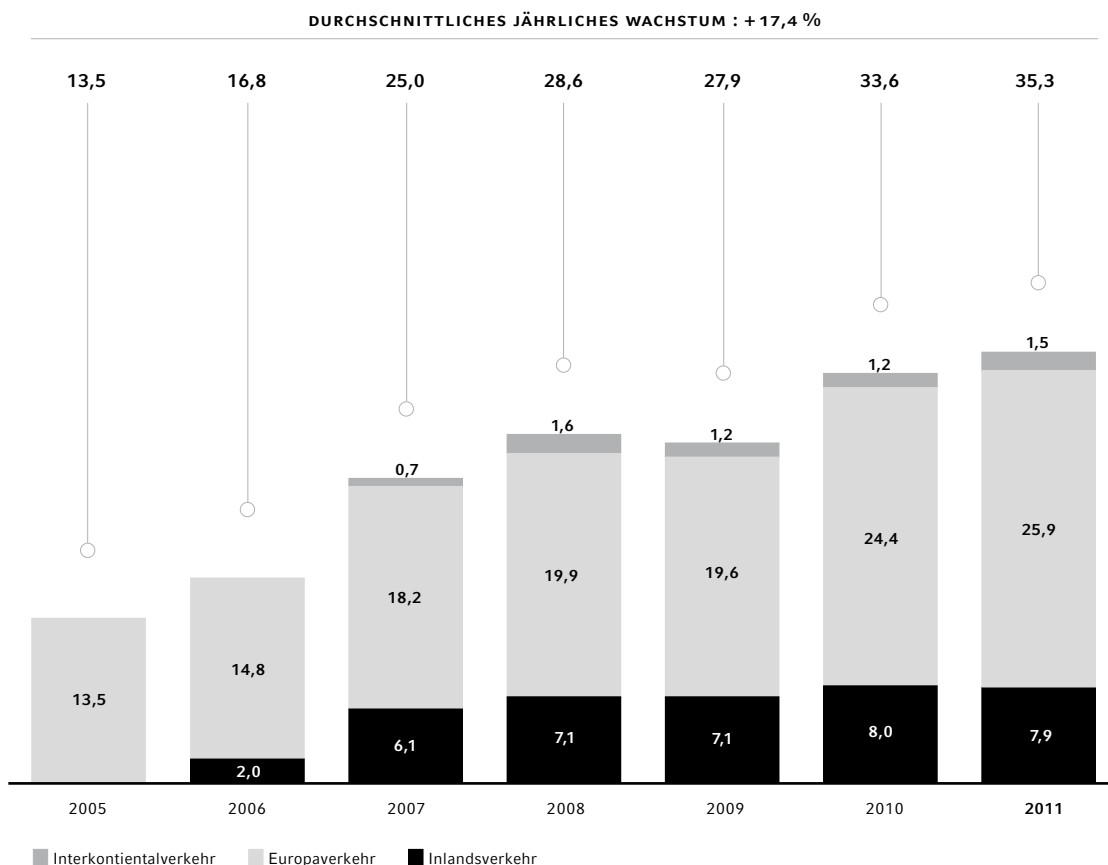
**DIE AIR BERLIN
PLC IST EINE
GESELLSCHAFT
BRITISCHEN
RECHTS UND
WIRD VON EINEM
„UNITARY BOARD“
GEFÜHRT**

Die Air Berlin PLC, juristische Obergesellschaft der airberlin group, wurde in England und Wales gegründet und hat ihren eingetragenen Hauptsitz in Rickmansworth. Sie unterliegt der Rechtsform einer „*public limited company*“ (PLC). Als PLC wird die Gesellschaft von einem „*unitary board*“ geführt, das sich aus Executive und Non-Executive Directors zusammensetzt. Die Directors während des Geschäftsjahres 2011 sind auf Seite 7, Veränderungen im Board während des Geschäftsjahres auf Seite 88 aufgeführt. Der Sitz des Managements befindet sich in Berlin.

**AIRBERLIN IST DIE
ZWEITGRÖSSTE
DEUTSCHE FLUG-
GESELLSCHAFT**

airberlin ist eine nationale und internationale Linienfluggesellschaft und seit 1997 Mitglied der International Air Transport Association (IATA). Seit Anfang 2011 gehört airberlin auch der Association of European Airlines (AEA) als deren 37. Mitglied an. Die airberlin group ist mit 9.113 Mitarbeitern, einer Flotte von 170 Flugzeugen und 35,3 Millionen Passagieren die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft (Stand Ende 2011). Im Europa-Verkehr liegt airberlin gemessen an der Anzahl der Flugreisenden an sechster Stelle.

AIRBERLIN PASSAGIERE 2005 – 2011 (MILLIONEN)

**STRATEGIE**

Die *Steigerung des Unternehmenswertes* steht bei airberlin im Zentrum der Unternehmensstrategie. Daher stellen zum einen die permanente Erhöhung der operativen Effizienz und striktes Kostenbewusstsein in der gesamten airberlin group – aktuell und mit höchster Priorität vorangetrieben durch das Programm Shape & Size (siehe Seite 55 ff) – und zum anderen eine klare Wachstumsausrichtung die zentralen Elemente der Unternehmensstrategie dar.

**OB GESCHÄFTS-
REISE ODER
FREIZEIT: DAS
AIRBERLIN
STRECKENNETZ
IST FÜR ALLE DA**

Flexibles Geschäftsmodell – klare Markenstrategie

Für airberlin stehen der *Kunde und seine Wünsche im Mittelpunkt*, Optimierung und Weiterentwicklung des Streckennetzes orientieren sich am Kundenbedarf. Und entsprechend pflegt airberlin einen *möglichst intensiven Kundenkontakt*, der alle Vertriebs- und Distributionsalternativen nutzt.

Damit bietet airberlin ihren Kunden ein Maximum an Flexibilität und Unabhängigkeit. Denn ob für die Geschäftsreise oder zur Freizeitgestaltung, airberlin eröffnet ihren Kunden *alle relevanten Zugangswege* und Kontaktmöglichkeiten: die klassischen wie den Ticketschalter, das Reisebüro oder den Urlaubsveranstalter, aber auch das persönliche Gespräch mit einem Anruf beim airberlin Call-Center, die service optimierte airberlin Website und die neuen Möglichkeiten, die das Web 2.0 für Smartphone oder Tablet bietet.

Dem bequemen Weg zur Welt der airberlin folgt der *überdurchschnittliche Service am Boden und in der Luft*. Er beginnt schon auf der kürzesten innerdeutschen Strecke: kostenlose aktuelle Tageszeitung, ein warmer Snack und ein kaltes oder warmes Getränk sind selbstverständlich. Auf der Kurz- und Mittelstrecke können die airberlin Fluggäste zusätzlich verschiedene warme Speisen vorbestellen. Die Gäste der Langstrecke genießen den umfassenden airberlin Service mit bis zu vier verschiedenen Gourmetmenüs und einer entsprechenden Getränkekarte. Auf jedem Flug sorgen „Baby-Kits“ und „Children’s Toy Package“ für *Familienfreundlichkeit*. Sweets heißen die airberlin Gäste willkommen und das legendäre airberlin Schokoladenherz wünscht eine gute Weiterreise.

Mit einem *Marktanteil von rund 40 Prozent* und einer wettbewerbsfähigen Kostenstruktur im innerdeutschen Geschäft bietet airberlin zahlreiche attraktive, weil nahe gelegene Start- und Zielpunkte für den eiligen Geschäftsreisenden wie für den entspannten Familienurlaub.

Die strategische Positionierung der airberlin Hubs in der dicht besiedelten Region Deutschland, der Schweiz und Österreich („D-A-CH“) sorgt für einen *sehr hohen Bekanntheitsgrad der Marke airberlin*. Mit einem Flugnetz, das diese Region mit hoher Dichte abdeckt, sichert airberlin ihre Marktstellung. Die airberlin City Shuttles mit ihren zahlreichen Slots in nahezu allen wichtigen europäischen urbanen Zentren sind hervorragend etabliert. Das bevölkerungsreiche D-A-CH-Einzugsgebiet stellt darüber hinaus eine ideale Basis dar für *Zubringerdienste zum Interkontinentalverkehr*. airberlin betreibt eigene Interkontinentalstrecken und leistet Feederdienste für seine strategischen Partner.

airberlin verfolgt eine *klare Markenstrategie* mit dem Ziel, den Bekanntheitsgrad der Marke zu maximieren. Über die Fokussierung sowohl auf Touristik wie auch Full Service wird die Marke airberlin bei Urlaubs- und Geschäftsreisenden, bei Familien und Einzelfluggästen positioniert. Da airberlin den Schwerpunkt ihres Geschäfts auf den europäischen Raum und damit auf die Kurz- und Mittelstrecke konzentriert, stehen kurze Wege, Komfort und Service am Boden und in der Luft und damit der Anspruch, ihren Kunden das beste Preis-Leistungs-Verhältnis am Markt zu bieten, im Zentrum des Marken-Images. Damit setzt airberlin *Maßstäbe im internationalen Wettbewerb*.

AIRBERLIN WILL IHREN KUNDEN DAS BESTE PREIS-LEISTUNGS-VERHÄLTNIS AM MARKT BIETEN

Der Slogan „airberlin. Your Airline.“ stellt *Kundenorientierung und Convenience* in den Vordergrund. Deshalb nutzt airberlin auch alle Vertriebskanäle von der klassischen Buchung über Reisebüro und Telefon bis hin zu den verschiedenen Möglichkeiten der Online-Buchung. Auch den Check-in können die airberlin Kunden auf der transparenten und servicefreundlichen airberlin Website oder über ihr Mobiltelefon vornehmen. Zu den zahlreichen Convenience-Lösungen gehört darüber hinaus ein eigenes 24/7-Service-Center mit kompetenten Ansprechpartnern. Das Serviceangebot reicht aber deutlich über die eigentlichen Leistungen rund ums Fliegen hinaus. So pflegt airberlin eine enge Zusammenarbeit mit mehreren Partnern, unter anderem aus den Bereichen Reise- und Finanzdienstleistungen sowie dem Pressewesen. Die Premium Partner bieten ihre Serviceleistungen direkt über die airberlin Website an.

airberlin legt großen Wert auf Familienfreundlichkeit: So zahlen Kinder zwischen zwei und elf Jahren nur zwei Drittel des regulären Preises.

KUNDEN-ORIENTIERUNG UND FAMILIEN-FREUNDLICHKEIT

Das Leistungsangebot von airberlin ist umfassend bei einer gleichzeitig attraktiven Preisgestaltung. Das differenzierte airberlin Vielfliegerprogramm topbonus gehört ebenso dazu wie Freigepäck und kostenlose Sitzplatzreservierung, der Priority Check-in für Premium-Reisende oder diverse kostenlose e-Services wie Web Check-in, MMS Check-in oder die SMS Sitzplatzreservierung. Selbstverständlich sind Lounges an ausgewählten, deutschen Flughäfen, Business Class auf der Langstrecke und kostenloser Bordservice in Form von Imbiss, Getränken und Zeitschriften. An Bord können Gourmetmenüs gebucht werden.

„topbonus“, das vielfach *preisgekrönte Vielfliegerprogramm* von airberlin, schafft starke Anreize, der Fluggesellschaft treu zu bleiben. Durch die selektierte und zielgruppengerechte Ansprache der rund 2,8 Mio. topbonus Teilnehmer wird das Reiseverhalten gezielt stimuliert. topbonus Teilnehmer sammeln auf Flügen mit airberlin, NIKI, Etihad Airways und mit dem oneworld Beitritt von airberlin auch bei den oneworld Airline-Partnern Statusmeilen für exklusive Vorteile wie zum Beispiel Priority Check-in, kostenlose Sitzplatzreservierung, zusätzliches Freigepäck und vieles mehr. Außerdem sammeln Teilnehmer beim

UMFASSENDES LEISTUNGS-ANGEBOT MIT DEM VIELFLIEGER-PROGRAMM „TOPBONUS“

Fliegen sowie bei zahlreichen, erstklassigen Partnerunternehmen Prämienmeilen, die für weltweite Freiflüge und Business Class Upgrades eingelöst werden können.

Systematische Optimierung des Streckennetzes

**2011 FLOG
AIRBERLIN
231
DESTINATIONEN
AN**

Das Streckennetz wird systematisch durch Kooperationen erweitert. airberlin hat ihre Codesharing-Partnerschaften in den letzten Jahren wesentlich ausgebaut. Für die airberlin Fluggäste stellen die Codeshares signifikante Erleichterungen und einen großen Komfortgewinn dar: Sie geben ihr Gepäck am Startflughafen auf und erhalten es am Zielflughafen zurück, unabhängig von Zwischenlandungen und Umstiegen. Ende 2011 gab es die folgenden Partnerschaften:

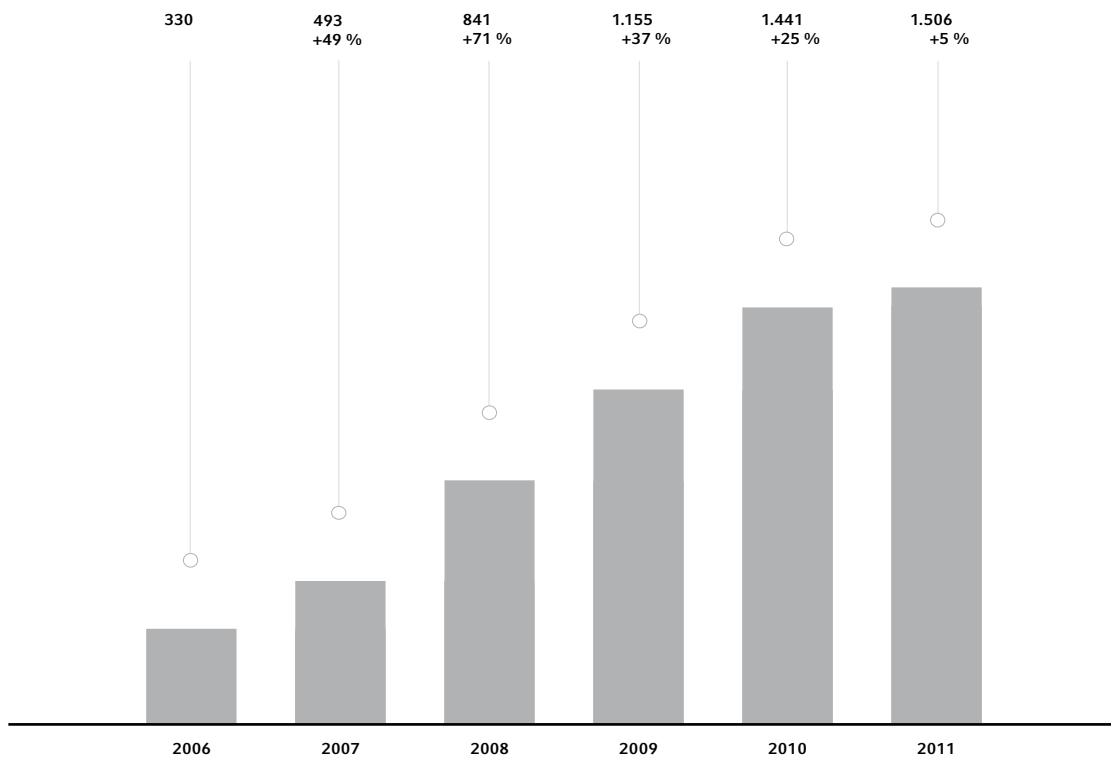
- ▶ mit dem strategischen Partner Etihad Airways
- ▶ mit der viertgrößten Fluggesellschaft Chinas, Hainan Airlines
- ▶ mit der russischen S7 Airlines
- ▶ mit Pegasus Airlines, der größten privaten Fluglinie der Türkei
- ▶ mit der thailändischen Bangkok Airways
- ▶ mit der US-amerikanischen Fluggesellschaft American Airlines
- ▶ mit British Airways
- ▶ mit der finnischen Finnair
- ▶ mit der spanischen Iberia
- ▶ mit der jordanischen Royal Jordanian
- ▶ mit der italienischen Meridiana

Vielfältige Wachstumstreiber

Unter den drei großen Zielgruppen von airberlin, den Geschäftsreisenden, Privatpersonen und Veranstaltern von Pauschalreisen, sticht das Wachstum der Gruppe der Geschäftsreisenden, insbesondere der *Unternehmenskunden*, in der airberlin group besonders hervor. Nachdem die Anzahl der Verträge mit Unternehmenskunden im Geschäftsjahr 2009 um fast 40 Prozent auf 1.155 zugenommen hatte, konnte der Bestand 2010 um knapp 25 Prozent auf 1.441 ausgeweitet werden. Im Berichtsjahr stiegen die Verträge mit Unternehmenskunden um weitere fünf Prozent auf 1.506.

STARKES WACHSTUM MIT ATTRAKTIVEN GESCHÄFTSKUNDEN

ANZAHL UNTERNEHMENSKUNDEN



DREI WACHSTUMS- TREIBER

Auch in Zukunft will airberlin ihr Unternehmenswachstum aus den Potenzialen aller drei Kundengruppen generieren. Hierzu werden zum einen zielgruppenspezifische Anreizprogramme geboten und zum anderen das Streckennetz systematisch und permanent auf den Bedarf der jeweiligen Kundengruppe hin optimiert. Diese Optimierung wird im Wesentlichen über *drei Stoßrichtungen* umgesetzt:

- ▶ über eine weitere Verdichtung der bei airberlin traditionell starken Abdeckung von europäischen Urlaubs- und City-Destinationen
- ▶ durch den gezielten Ausbau des Interkontinentalgeschäfts
- ▶ über eine wachsende Zahl von strategischen und Codesharing-Partnerschaften.

ZUSAMMEN- ARBEIT MIT AM SCHNELLSTEN WACHSENDER FLUGGESELL- SCHAFT

UMFASSENDE STRATEGISCHE ZUSAMMENARBEIT MIT ETIHAD AIRWAYS

Ein wesentlicher zusätzlicher Wachstumsschub bringt die im Dezember 2011 zwischen airberlin und Etihad Airways, der nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate, beschlossene umfassende Zusammenarbeit. Beide Gesellschaften beabsichtigen, auf der Grundlage einer im Dezember 2011 bekannt gegebenen umfassenden Kooperationsvereinbarung eng im operativen Bereich zusammenzuarbeiten. Etihad Airways nahm ihren Betrieb im Jahr 2003 auf. Von ihrem Drehkreuz am Abu Dhabi International Airport aus fliegt Etihad Airways zu 82 Städten im Mittleren Osten, in Afrika, Europa, Asien, Australien und Nordamerika. Die Fluggesellschaft hatte Ende 2011 Partnerschaften mit 34 namhaften Airlines vereinbart. Ihre Flotte besteht aus 64 Flugzeugen der Hersteller Airbus und Boeing mit einem Durchschnittsalter von 4,5 Jahren. Etihad Airways hat im Jahr 2008 insgesamt 205 Flugzeuge bestellt, darunter zehn des größten Passagierflugzeugs der Welt, den Airbus A380.

Die strategische Partnerschaft verbindet die Streckennetze und Vielflieger-Programme beider Airlines miteinander und erweitert das Flugangebot für die beiden Gesellschaften auf 239 Destinationen in 77 Ländern. Die beiden Streckennetze ergänzen sich in idealer Weise, da sie sich so gut wie nicht überlappen und damit hochgradig komplementär sind. So profitiert airberlin von den Umsteigemöglichkeiten des Etihad Hubs Abu Dhabi in Richtung Asien und Australien. Umgekehrt gewinnt Etihad Airways Zugang zum dicht geknüpften europäischen Netz von airberlin.

Die airberlin group und Etihad Airways haben ein umfangreiches Codeshare-Abkommen beschlossen, das zunächst 36 von 171 airberlin Destinationen und 24 von insgesamt 82 Destinationen der Etihad Airways umfasst. Es soll weiter ausgebaut werden. Ebenso werden die Vielflieger-Programme von Etihad Airways und airberlin, Etihad Guest und topbonus, gegenseitig anerkannt, was den Passagieren beider Fluggesellschaften ermöglicht, Meilen auf Flügen beider Fluggesellschaften zu sammeln, diese bei beiden Fluggesellschaften einzulösen und die speziellen Angebote für Vielflieger wie zum Beispiel Sammeln von Statusmeilen zu nutzen.

Die Aufnahme von airberlin Flugverbindungen zum Etihad Hub Abu Dhabi stellt für airberlin eines der zentralen Elemente der Partnerschaft dar. Im Zuge dessen hat airberlin daher zu Beginn des Geschäftsjahres 2012 ihre Aktivitäten im Mittleren Osten von Dubai nach Abu Dhabi verlegt und bietet seit Mitte Januar 2012 vier wöchentliche Flüge mit einem Airbus A330-200 zwischen Berlin und Abu Dhabi an. Ab dem Sommerflugplan fliegt airberlin ab Berlin und Düsseldorf täglich nach Abu Dhabi. Über vier deutsche Drehkreuze können europäische Fluggäste dann 29 wöchentliche Flüge nach und von Abu Dhabi nutzen. Ziel ist es, die Anzahl von Flügen pro Woche ab Mitte April 2012 auf 42 zu erhöhen.

DIREKTE ANBINDUNG ZUM ETIHAD-HUB ABU DHABI

Auch auf der Beschaffungsseite wollen beide Gesellschaften eng zusammenarbeiten. Gemeinsam werden in beiden Unternehmen Kosteneffizienzen gehoben, insbesondere in den Bereichen Flottenbeschaffung und -einsatz, Wartung, Überholung und Reparatur (MRO) sowie im allgemeinen Einkauf. Darüber hinaus soll eine bessere Koordinierung des gemeinsamen Netzwerks und der Verkaufs- sowie Marketingaktivitäten ermöglicht werden.

Globales Netzwerk oneworld

Unabhängig von der umfassenden Zusammenarbeit mit Etihad Airways stellt die bevorstehende Mitgliedschaft von airberlin in der globalen Allianz **oneworld** einen zusätzlichen großen strategischen Schritt bei der weiteren Umsetzung der Wachstumsstrategie von airberlin dar. Alle notwendigen Voraussetzungen für den Beitritt werden bis zum 20. März 2012 geschaffen sein, sodass die Mitgliedschaft an diesem Tag in Kraft tritt. Unter **oneworld** haben sich zahlreiche namhafte internationale Luftverkehrsgesellschaften zusammengeschlossen: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, Qantas, Royal Jordanian und S7 sowie circa 20 weitere angeschlossene Mitglieder, unter anderem American Eagle, Dragonair, LAN Argentina, LAN Ecuador und LAN Peru. Malév Hungarian Airlines und Mexicana sind passive Mitglieder.

Durch die Mitgliedschaft erweitern sich die Angebote für die Fluggäste von airberlin massiv: Die Zugangsmöglichkeiten zu den Gateways steigen auf 75 und die Reiseziele auf rund 800 in 150 Ländern. Die Flotte der Allianz umfasst rund 2.500 Flugzeuge, bietet rund 9.000 Flüge pro Tag und transportiert 300 Millionen Fluggäste im Jahr. Kunden des airberlin Vielfliegerprogramms topbonus können ab 20. März 2012 Status- und Prämienmeilen weltweit bei 11 Carriern von **oneworld** sammeln und einlösen. Darüber hinaus haben Vielflieger Zugang zu mehr als 550 Airport-Lounges weltweit. Die zur airberlin group gehörende österreichische Airline NIKI wird **oneworld** zur gleichen Zeit als angeschlossenes Mitglied („Affiliate“) beitreten.

Bei den World Travel Awards 2011 wurde die Allianz zum neunten Mal in Folge zur weltweit führenden Allianz gewählt.

**SICHERHEIT UND
EFFIZIENZ GEHEN
HAND IN HAND**

STEUERUNG

Sicherheit am Boden und in der Luft genießt absolute Priorität. Daher stehen alle relevanten Richtlinien an erster Stelle der *Unternehmenssteuerung*. Die operative und strategische Steuerung der airberlin group ist gleichzeitig auf strikte Kosten- und Prozesseffizienz ausgelegt. Die Schonung aller verfügbaren Ressourcen und die Verbesserung ihres Einsatzes stellen in allen Bereichen und über alle Ebenen hinweg permanente Querschnittsaufgaben dar. Sie sind von allen Verantwortlichen zu beachten. Daher weist die Organisation der Gesellschaft eine möglichst *flache und übersichtliche Struktur* auf. Übergreifende Aufgaben wie Flugbetrieb, On Board Service und Technischen Service nehmen die jeweiligen Stabsfunktionen zentral wahr. Die beiden letzten Aktivitätsbereiche sind in eigenen Tochtergesellschaften zusammengefasst.

**EBITDAR MISST
DEN FINANZIELLEN
OPERATIVEN ERFOLG**

Die *Gewinnabgrenzung EBITDAR* ist die zentrale ergebnisorientierte operative Steuergröße in der airberlin group. Sie wird in der Luftfahrtindustrie und auch von Investoren und Analysten generell als die allgemein vergleichbare *operative Erfolgskennziffer* verwendet. EBITDAR ist die Abkürzung der englischen Bezeichnung „Earnings Before Interest, Tax, Depreciation, Amortisation and Rent“, der Gewinn vor Finanzergebnis, Ertragsteuern, Abschreibungen und Amortisationen sowie Leasingkosten für Flugzeuge.

Bei Fluggesellschaften, die einen höheren Anteil ihres Fluggeräts kaufen und finanzieren, fallen in der Regel höhere Abschreibungen und möglicherweise auch höhere Zinskosten an. Gesellschaften, die mehr Flugzeuge leasen, weisen hingegen einen vergleichsweise höheren Aufwand für bezogene Leistungen auf, unter dem die Leasingkosten verbucht werden. Die Optimierung des Anteils von Flugzeugen in Eigenbesitz gegenüber geleasten Maschinen und damit die Maximierung des operativen Ergebnisses nach Finanzierung kann ebenso sinnvoll nur von der Basis einer EBITDAR-Abgrenzung ausgehen, da sie die operative Steuergröße EBIT um beide Aufwandsarten, Abschreibungen und Leasingkosten, adjustiert.

Weitere wichtige operative Steuergrößen in der Luftfahrt und damit auch bei airberlin sind der *Sitzladefaktor* als Maßstab der Flotten- beziehungsweise Flugzeugauslastung. Er ist der Quotient aus zurückgelegten Passagierkilometern (RPK) und angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK). Darüber hinaus messen die *durchschnittlichen Erlöse (Yields) je Passagier*, geflogenem Kilometer oder Passagierkilometer die spezifische Umsatzkraft. airberlin betreibt zur systematischen Erhöhung der Durchschnittserlöse ein ausgereiftes Yield Management, das permanent weiter optimiert wird.

Nichtfinanzielle Leistungs- und Steuerungsindikatoren

Über die finanzielle und organisatorische Steuerung hinaus steuert die airberlin group zu einem bedeutenden Teil auch mit den im Folgenden erläuterten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren:

▶ Human Resources Management

airberlin strebt die im internationalen Wettbewerb *beste Dienstleistung* rund ums Fliegen an. Alle Mitarbeiter sind aufgerufen, in besonderer Weise zur Erfüllung dieses anspruchsvollen Ziels beizutragen. Hierzu setzen wir ein zeitgemäßes, ethisch einwandfreies und vorausschauendes *Human Resources Management* ein, das dem langfristigen Unternehmenserfolg dient.

Als wesentliche Eckpfeiler werden hierbei *Wertschätzung, Fairness und Respekt* im Umgang miteinander, Eigenverantwortung und Chancengleichheit sowie die Berücksichtigung und Förderung der individuellen Stärken durch Aus- und Weiterbildung definiert. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen den an sie gestellten Anforderungen nicht nur gerecht werden. Ihnen werden auch individuelle Perspektiven für ihre berufliche und persönliche Weiterentwicklung eröffnet. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist selbstverständlicher Teil der Dispositionen.

▶ Integrität gegenüber allen Geschäftspartnern

Integrität stellt eine der wesentlichen Grundvoraussetzungen dar für den langjährigen Erfolg der airberlin group. Daher stehen *Verlässlichkeit und Vertrauenswürdigkeit* im Mittelpunkt der airberlin Werte. Der allgemein verbindliche airberlin Unternehmenskodex bildet den ethischen Ordnungsrahmen aller Handlungen und Entscheidungen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Werte der international organisierten airberlin group trotz aller Vielfalt und über Ländergrenzen hinweg eingehalten werden.

▶ Weitere Kriterien

Die Reputation von airberlin an den Eigen- und Fremdkapitalmärkten entscheidet wesentlich über den *Zugang der airberlin group zu Finanzierungsmitteln* und damit nicht zuletzt über die Wettbewerbsstärke und die Möglichkeiten, die Wachstumspotenziale der airberlin group auszuschöpfen. airberlin präsentiert sich am Aktienmarkt durch eine zeitnahe, transparente und regelmäßige Berichterstattung. Häufige und ausführliche Gespräche und Präsentationen mit den Kapitalmarktteilnehmern sowie eine umfassende IR-Präsenz auf einer speziellen mehrsprachigen Investor-Relations-Website runden den Kapitalmarktauftritt ab.

RAHMENBEDINGUNGEN

Gesamtwirtschaft

SCHWÄCHERES GLOBALES WACHSTUM

FAST ÜBERALL HALBIERTE ZU- WACHSRATEN

Das Wachstum der Weltwirtschaft hat 2011 spürbar nachgelassen. Der Internationale Währungsfonds (IWF) errechnet einen Zuwachs der realen globalen Wertschöpfung von 3,8 nach 5,2 Prozent im Vorjahr. Fast überall auf der Welt haben sich die Zuwachsraten halbiert (Industrieländer: 1,6 nach 3,2 Prozent; asiatische Schwellenländer: 4,2 nach 8,4 Prozent). Auch die USA zeigten sich mit einem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 1,8 nach 3,0 Prozent deutlich schwächer und Japan fiel nach der Naturkatastrophe sogar in eine Rezession zurück. Aufgrund des anhaltenden Wachstums in Deutschland und einer leichten Belebung in Frankreich und Spanien hat sich das – allerdings schon 2010 unterdurchschnittliche – Wirtschaftswachstum in der Eurozone weniger deutlich, von 1,9 auf 1,6 Prozent, abgeschwächt.

Das deutsche BIP ist 2011 preisbereinigt um 3,0 Prozent gestiegen. Im Vorjahr wurden noch 3,6 Prozent erreicht. Damit hat die deutsche Wirtschaft ihren konjunkturellen Aufholprozess im zweiten Jahr nach der Weltwirtschaftskrise mit einer nur wenig geringeren Dynamik fortgesetzt. Tatsächlich wurde das Vorkrisenniveau des realen BIP im Jahresverlauf 2011 wieder überschritten. Allerdings fand der Aufschwung hauptsächlich im ersten Halbjahr statt, im zweiten zeigten sich, ähnlich wie im restlichen Europa, auch in Deutschland deutliche Schwächetendenzen.

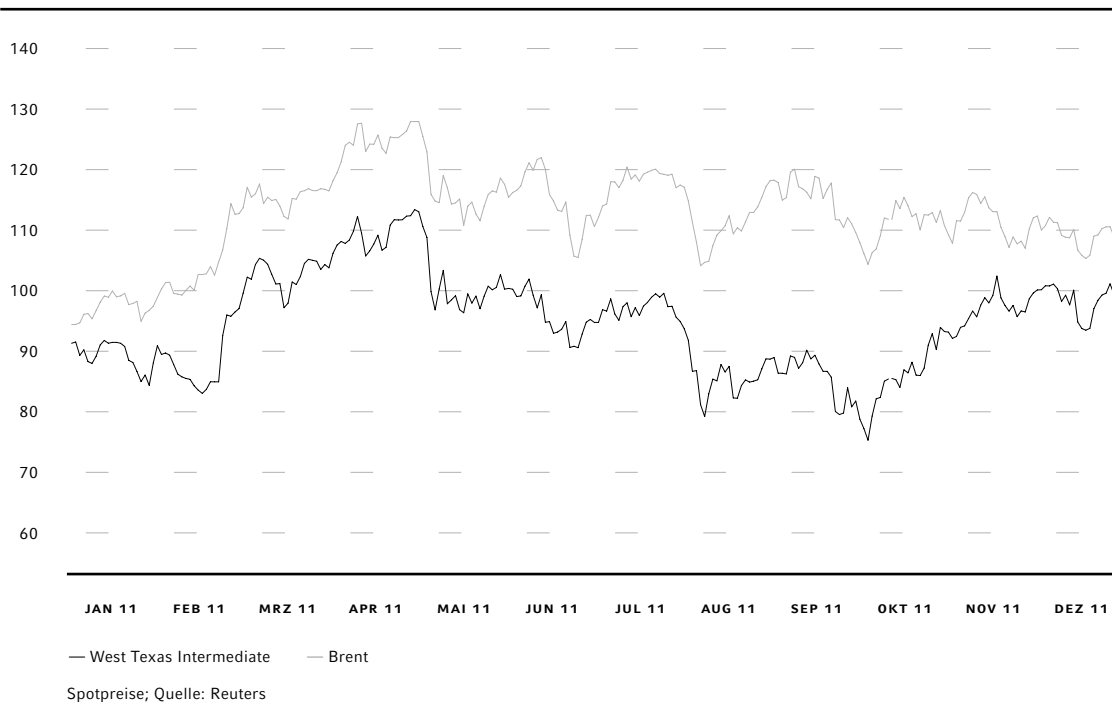
Die Impulse für die deutsche Konjunktur kamen vor allem aus dem Inland. So erwiesen sich insbesondere die privaten Konsumausgaben als Stütze. Sie legten mit real 1,5 Prozent so stark zu wie seit fünf Jahren nicht mehr. Daneben sind auch die Investitionen mit 8,3 Prozent kräftig gestiegen.

DER ÖLPREIS

Unter den Rohstoffpreisen wies einmal mehr der Ölpreis eine hohe Volatilität auf. Was in den letzten Wochen des Jahres 2010 begonnen hatte, setzte sich im gesamten Jahr 2011 fort: In großer Abweichung zur bisherigen Historie, wo sich die Preise der beiden meistgehandelten Sorten West Texas Intermediate (WTI) und Brent fast identisch bewegt hatten, führten die Preise ein deutlich ausgeprägtes Eigenleben. Der für den Treibstoffbedarf von airberlin wichtige Preis der Sorte Brent startete das Jahr mit 94,23 USD pro Barrel, um bis zum 28. April sehr schnell um 35,5 Prozent auf 127,69 USD anzusteigen. Unter deutlichen Schwankungen korrigierte das Brent-Öl bis zum 4. Oktober auf 104,14 USD. Am Jahresende stand der Preis dann wieder bei 109,19 USD. Per saldo ist der US-Dollarpreis für Brent-Öl im Jahr 2011 damit um 15,9 Prozent gestiegen, in Euro legte er deutlich stärker um 19,4 Prozent zu.

**DER ÖLPREIS
STIEG 2011 UM
FAST 20 PROZENT**

WTI UND BRENT IN USD



**REGIONAL
SEHR UNTERSCHIEDLICHE ZINS-
ENTWICKLUNG**

DIE ZINSMÄRKTE

Sehr differenziert war die Entwicklung auf den Rentenmärkten. Bedingt durch die gestiegene Risikoaversion der Anleger sackte die Rendite 10-jähriger Bundesanleihen von 2,98 Prozent Ende 2010 trotz eines zwischenzeitlichen Anstiegs auf 3,49 Prozent im April bis Ende 2011 auf 1,83 Prozent um 115 Basispunkte ab. Im Gegensatz dazu sprang die Rendite für Staatsanleihen südeuropäischer Länder zwischenzeitlich deutlich über 6 Prozent.

RENDITE 10-JÄHRIGE BUNDESANLEIHE

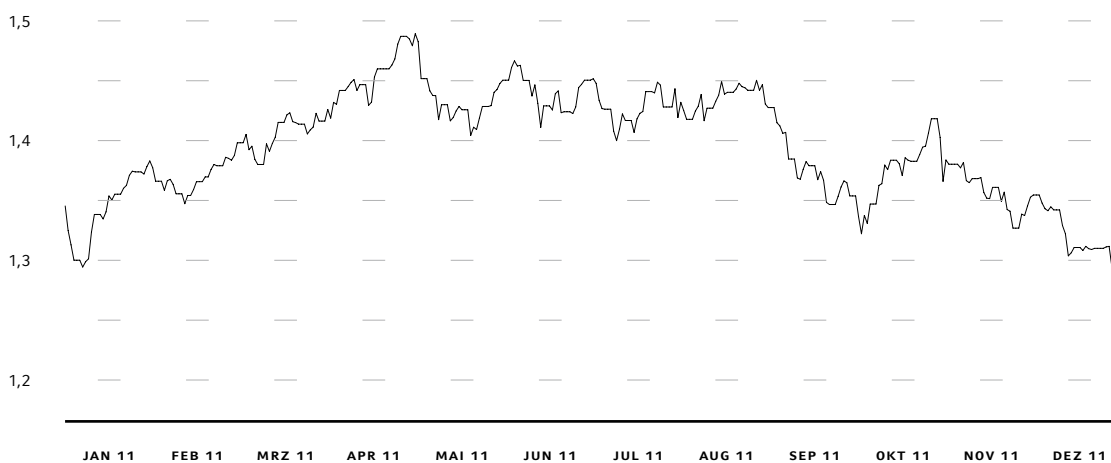


Quelle: Deutsche Bundesbank

DIE DEISENMÄRKTE

Nur auf den ersten Blick deutet die per saldo geringe Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar von 1,3362 am Jahresanfang auf 1,2939 am Jahresende auf einen ruhigen Verlauf am Devisenmarkt hin. Im Jahresverlauf hat sich der Euro aber deutlich bewegt: Bis zum 4. Mai stieg er um 11 Prozent auf seinen Jahreshöchstkurs von 1,4882, um, nach einer Seitwärtsbewegung bis Anfang September, danach deutlich abzuwerten. Der Jahresschlusskurs notierte nur wenig oberhalb seines tiefsten Kurses im Jahr 2011 von 1,2889 am Handelstag zuvor.

EUR IN USD



Quelle: Deutsche Bundesbank

Die Luftfahrtbranche im Jahr 2011

Der internationale Verband der Luftverkehrsgesellschaften IATA meldet für das Gesamtjahr 2011 einen Zuwachs der Nachfrage, gemessen in Passagierkilometern (RPK; Anzahl der Passagiere multipliziert mit den geflogenen Kilometern), um 5,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit lag das Jahr insgesamt auf dem Niveau der langjährigen Entwicklung in der Branche. Der Trend hat sich im zweiten Halbjahr allerdings abgeschwächt: Zum Halbjahr waren noch 6,5 Prozent, nach neun Monaten 6,1 und im Dezember 5,4 Prozent gegenüber der jeweiligen Vorjahresperiode erzielt worden. Zudem ist der Dezemberwert 2011 noch deutlich nach oben verzerrt, da der Vorjahresmonat in Nordamerika und Europa noch von zahlreichen winterbedingten Flugausfällen und Streiks in Europa geprägt war.

Der Zuwachs der Nachfrage lag insgesamt leicht unterhalb der Ausweitung der Kapazität, die um 6,3 stieg. Entsprechend ist die Auslastung (Sitzladefaktor) leicht um 0,2 Prozentpunkte auf 78,1 Prozent zurückgegangen.

**NACHFRAGE-
WACHSTUM 2011
IM LANGJÄHRIGEN
TREND**

Eine genauere Betrachtung deckt deutliche regionale und streckenspezifische Unterschiede auf: So nahmen die RPK im internationalen Luftverkehr mit +6,9 Prozent 2011 deutlich stärker zu als bei Inlandsflügen (+4,2 Prozent). Der schwächere Anstieg im Inlandsverkehr resultiert wesentlich aus konjunkturellen und regulatorischen Einflüssen in wichtigen Ländern. Während in Indien und China kräftige zweistellige Zuwachsraten erzielt wurden, konnte aufgrund der schwachen Inlandskonjunktur in den USA insgesamt nur ein RPK-Wachstum von 1,3 Prozent erzielt werden. Eine vergleichbare Entwicklung, noch verschärft durch die Einführung der Luftverkehrssteuer in Deutschland, ist in Europa zu beobachten.

Darüber hinaus sind in Deutschland die Wachstumsraten 2011 ebenfalls kontinuierlich zurückgegangen. Dies zeigt die Entwicklung des Passagieraufkommens der inländischen Verkehrsflughäfen. Dort wurden 198,2 Millionen Ein- und Aussteiger registriert. Das entspricht einem Zuwachs um 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der deutsche Flughafenverband ADV hatte ursprünglich erwartet, dass 2011 die 200-Millionen-Marke spürbar überschritten würde. Hauptursache für das verfehltete Wachstumsziel ist nach Ansicht des Verbands die zum Jahresanfang 2011 eingeführte Luftverkehrssteuer.

NUR GERINGES MARKTWACHSTUM IN DEUTSCHLAND

Bereinigt um statistische Basiseffekte wäre das bundesweite Marktwachstum im Passagierverkehr sogar nur um lediglich 3 Prozent gewachsen. So weisen die Aprilzahlen 2011 aufgrund des isländischen Vulkanausbruchs im Vorjahresmonat mit einem Plus von 30 Prozent ebenso einen hohen statistischen Ausreißereffekt auf wie diejenigen der Wintermonate, da im November und Dezember 2010 wetterbedingt sehr viele Flüge ausgefallen waren.

Getragen wurde die Entwicklung im Passagierverkehr auf den deutschen Flughäfen vor allem vom Europaverkehr, der um 8,3 Prozent zulegte. Der innerdeutsche Verkehr zeigte sich infolge der Luftverkehrssteuer hingegen deutlich schwächer mit einem Wachstum von lediglich 1,6 Prozent. Entsprechend traf die Steuer die kleinen und mittleren Flughäfen besonders hart, da diese vorwiegend Inlandsflüge bedienen. Zuwächse im Passagierverkehr in Deutschland konzentrierten sich somit vor allem auf die größeren Flughäfen und solche mit Drehkreuzfunktionen. Selten, so der Flughafenverband, sei durch einen staatlichen Eingriff der Wettbewerb in einer Branche derart verzerrt worden.

OPERATIVE ENTWICKLUNG

Im Folgenden wird die operative Entwicklung der airberlin group auf der Basis vergleichbarer Zahlen kommentiert (Pro-forma-Betrachtung). Die Angaben für das Vorjahr enthalten für den gesamten Zwölfmonatszeitraum die operativen Daten der österreichischen NIKI Luftfahrt GmbH, die zu Beginn des dritten Quartals 2010 konsolidiert wurde.

Passagierbeförderung und Flotte

Die airberlin group hat im Berichtsjahr *35.300.209 Fluggäste* befördert. Dies entspricht einem Anstieg um 1,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Als Marktführer auf den Routen zwischen Deutschland und Nordafrika hat sich der Einbruch der Fluggastzahlen auf den nordafrikanischen Tourismusdestinationen, insbesondere nach Ägypten und Tunesien, bei airberlin ganzjährig überdurchschnittlich stark niedergeschlagen.

35,3
MILLIONEN
FLUGGÄSTE

In diese Phase fällt der Start des Effizienzprogramms Shape & Size, das, neben zahlreichen anderen Maßnahmen, frühzeitig die Schließung nicht rentabler Destinationen und eine spürbare Rückführung der Kapazität umfasste. Dies lässt sich auch an der Entwicklung der angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK) und an der Anzahl der Flüge ablesen. Die ASK waren im ersten Halbjahr noch um 4,3 Prozent gestiegen, wurden im zweiten aber um 0,2 Prozent zurückgeführt. Insgesamt ergibt sich für das Geschäftsjahr 2011 noch eine Ausweitung der ASK um 1,8 Prozent auf 62,16 Mrd. nach 61,04 Mrd. Die Anzahl der Flüge wurde, nachdem sie im ersten Halbjahr noch leicht um 1,7 Prozent ausgeweitet worden waren, im zweiten Halbjahr um 4,1 Prozent reduziert. Insgesamt hat airberlin im Berichtsjahr 270.498 Flüge unternommen, 2010 waren es noch 274.227.

Deutlich anders stellt sich hingegen die Entwicklung der RPK dar. Nach einer Ausweitung um 17,6 Prozent im ersten Halbjahr 2011 konnten sie auch im zweiten Halbjahr spürbar um 6,0 Prozent erhöht werden. Per saldo legten die RPK im Berichtsjahr um 11,1 Prozent von 46,96 Mrd. auf 52,14 Mrd. zu. Dieser Anstieg liegt über dem europäischen Branchendurchschnitt von 9,5 Prozent, der zudem wesentlich getragen wurde von einer starken Ausweitung im Langstreckenverkehr. Bei airberlin ist, der Struktur des Streckennetzes entsprechend, die Zunahme der RPK wesentlich der Kurz- und Mittelstrecke zuzurechnen. Das Verhältnis von RPK zu ASK – neben dem Sitzladefaktor eine weitere wichtige Maßzahl für die Auslastung – lag damit am Jahresende 2011 um 9,1 Prozent über dem Vorjahreswert.

**ZWEISTELLIGER
ANSTIEG DER RPK**

Die *Kapazität* (Anzahl verfügbarer Sitzplätze) lag, ebenfalls infolge der Kapazitätsanpassungen im Rahmen von Shape & Size, im Berichtsjahr mit 45.136.999 Sitzplätzen per saldo um 1,1 Prozent unter der des Vorjahres (45.635.667). Der Sitzladefaktor stieg um 1,76 Prozentpunkte auf 78,21 Prozent.

Der *Flugumsatz pro Passagier* hat um 7,9 Prozent auf 109,26 EUR nach 101,22 EUR im Vorjahr zugelegt, der Flugumsatz je ASK nahm ebenfalls, um 7,2 Prozent, zu auf 6,20 Eurocent nach 5,79 Eurocent. Pro RPK war er allerdings um 1,7 Prozent auf 7,40 Eurocent nach 7,52 Eurocent rückläufig.

**DIE LUFTVER-
KEHRSABGABE
BELASTETE GLEICH
MEHRFACH**

Nicht nur auf der Kostenseite haben sich der deutlich höhere Aufwand für Treibstoff und die wettbewerbsverzerrende Wirkung der Luftverkehrsabgabe negativ niedergeschlagen. Insbesondere hatte die *deutsche Luftverkehrsabgabe* auch sehr negative Auswirkungen auf die Preise. Sie konnte auf den relevanten Strecken nicht auf alle Ticketpreise aufgeschlagen werden. Da zudem grenznahe ausländische Flughäfen von der Luftverkehrsabgabe nicht betroffen sind, können vor allem nicht-deutsche Wettbewerber von dort aus insbesondere auf den Kurz- und Mittelstrecken Flugverbindungen ohne diese Zusatzbelastung anbieten. Dies hat preissensitive Fluggäste in hoher Zahl veranlasst, solche grenznahen Auslandsflughäfen anzureisen. Entsprechend hat sich der *Wettbewerbsdruck* auf diesen für airberlin besonders relevanten Routen auch in Deutschland deutlich verschärft und die Durchschnittserlöse (Yields) belastet. Dies lässt sich insbesondere an der ungünstigen Entwicklung des Flugumsatzes pro RPK ablesen.

Bei um insgesamt 28,0 Prozent höheren *Aufwendungen für Treibstoff* und einer um 1,1 Prozent höheren, an der Sitzplatzanzahl gemessenen Kapazität (pro ASK: +1,8 Prozent) sind die spezifischen Treibstoffkosten kräftig gestiegen. In den Vorjahren konnten sie hingegen noch signifikant reduziert werden. Pro Sitzplatz waren sie im Berichtsjahr 26,5 Prozent (29,69 EUR nach 23,47 EUR) und je ASK um 25,7 Prozent höher (1,69 Eurocent nach 1,34 Eurocent). Pro RPK stiegen die Aufwendungen für Treibstoff um 15,3 Prozent (2,01 Eurocent nach 1,74 Eurocent).

Die operative Gewinnmarge EBITDAR je Passagier ermäßigte sich 2011 um 32,1 Prozent auf 12,07 EUR nach 17,77 EUR im Vorjahr. Pro ASK beträgt der Rückgang 32,5 Prozent und pro RPK sogar 38,1 Prozent. Damit konnten die in den Vorjahren erzielten Verbesserungen nicht fortgeführt werden.

Wesentliche Eckdaten zum Flugbetrieb (per 31.12.)

	+/- %	2011	2010
Flugzeuge	+0,6	170	169
Flüge	-1,4	270.498	274.227
Destinationsen	-0,6	162	163
Sitzplatzkapazität (Tsd.)	-1,1	45.137	45.636
Fluggäste (Tsd.; Pax)	+1,2	35.300	34.890
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+1,76	78,21	76,45
Angebote Sitz-Kilometer (Mrd.; ASK)	+1,8	62,16	61,04
Verkaufte Sitz-Kilometer (Mrd.; RPK)	+11,0	52,14	46,96
Zahl der Blockstunden	+0,2	543.660	542.720
Durchschnittliche Streckenlänge (km)	+2,9	1.377	1.338

2010 pro forma

Die *Gesamtzahl der Flugzeuge* hat sich 2010 gegenüber dem Vorjahr von 169 auf 170 Maschinen erhöht. Mit einem Durchschnittsalter von 5,3 Jahren gehört die Flotte der airberlin group weltweit auch weiterhin zu den jüngsten und damit effizientesten, was den Treibstoffverbrauch betrifft. Die Flugzeuge der in der IATA zusammengeschlossenen Airlines sind im Durchschnitt 13,8 Jahre alt. Gemessen am spezifischen Treibstoffverbrauch pro Passagierkilometer verbrauchen die Flugzeuge der IATA durchschnittlich 35 Prozent mehr Treibstoff als die von airberlin. Das Shape & Size Programm zielt auf eine weitere signifikante Einsparung des spezifischen Treibstoffverbrauchs.

**AIRBERLIN
HAT EINE DER
JÜNGSTEN UND
SPARSAMSTEN
FLOTTEN**

Die Flugzeugflotte der airberlin group

Anzahl	Ende 2011	Ende 2010
A319	11	19
A320	46	46
A321	14	11
A330-200	12	10
A330-300	2	3
B737-700	26	27
B737-800	42	38
Q400	10	10
Embraer E 190	7	5
Gesamt	170	169

2010 pro forma

Saisonalität der Auslastung (Pax/Kapazität)

		2011	2010
Q1	Pax	6.871.801	6.742.088
	Kapazität	9.472.578	9.578.873
	Auslastung in %	72,54	70,32
Q2	Pax	9.551.365	8.782.450
	Kapazität	12.346.583	11.904.246
	Auslastung in %	77,36	73,78
Q3	Pax	11.252.352	11.079.972
	Kapazität	13.372.703	13.441.988
	Auslastung in %	84,14	82,43
Q4	Pax	7.624.718	8.285.054
	Kapazität	9.945.135	10.701.560
	Auslastung in %	76,67	77,42
Gesamtjahr	Pax	35.300.236	34.889.564
	Kapazität	45.136.999	45.635.667
	Auslastung in %	78,21	76,45

2010 pro forma

ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Im folgenden Bericht zur Ertragslage wird auf der Basis vergleichbarer Zahlen argumentiert, das heißt, die Vorjahreszahlen enthalten ganzjährig die per 1. Juli 2010 konsolidierte österreichische NIKI Luftfahrt GmbH. In der Tabelle auf Seite 62 werden die Zahlen des Berichtsjahres 2011 den Vorjahreszahlen auf pro-forma-Basis sowie den ursprünglich ausgewiesenen Zahlen des Geschäftsjahres 2010 gegenübergestellt. Die Darstellung der Vermögens- und Finanzlage bezieht sich auf die jeweils ausgewiesenen Beträge.

Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2011 konnten die Umsätze von 3.850,2 Mio. EUR im Vorjahr um 9,8 Prozent auf 4.227,3 Mio. EUR gesteigert werden. Die Erlöse aus dem Verkauf von Einzelplatztickets stiegen um 13,2 Prozent auf 2.623,1 Mio. EUR nach 2.316,3 Mio. EUR. Die Erlöse aus dem *Tourismusgeschäft* waren mit 1.233,9 Mio. EUR nach 1.215,4 Mio. EUR kaum verändert. Der gesamte Flugumsatz legte damit um 9,2 Prozent auf 3.857,0 Mio. EUR nach 3.531,7 Mio. EUR im Vorjahr zu.

Die *Umsätze aus dem Bordverkauf* ermäßigten sich leicht um 1,5 Prozent auf 38,6 Mio. EUR nach 39,2 Mio. EUR. Die *Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen* legten hingegen überdurchschnittlich um 18,8 Prozent zu auf 331,7 Mio. EUR nach 279,3 Mio. EUR. Die darin enthaltenen *Technikerlöse* waren leicht rückläufig (28,9 Mio. EUR nach 31,7 Mio. EUR). Wie schon im Vorjahr wurden die eigenen Technikkapazitäten verstärkt intern genutzt und standen in entsprechend geringerem Umfang für Leistungen gegenüber Dritten zur Verfügung. Demgegenüber konnte der positive Trend des Vorjahres bei den *Frachtdienstleistungen* fortgeführt werden: Hier stiegen die Erlöse um 25,2 Prozent auf 111,9 Mio. EUR nach 89,4 Mio. EUR.

Die *sonstigen betrieblichen Erträge* gingen im Geschäftsjahr 2011 auf 10,1 Mio. EUR nach 53,6 Mio. EUR zurück. Im letzten Jahr waren hier noch Buchgewinne aus Anlagenabgängen angefallen. Die Gesamtleistung betrug damit im Berichtsjahr 4.237,4 Mio. EUR nach 3.903,8 Mio. EUR im Vorjahr.

Der Anteil des *Material- und Serviceaufwands* am Umsatz hat sich im Berichtsjahr auf 78,2 Prozent vom Umsatz ausgeweitet. Im Vorjahr lag er noch bei 72,3 Prozent. Mit 3.304,5 Mio. EUR ist er absolut um 519,7 Mio. EUR oder 18,7 Prozent über das Vorjahresniveau von 2.784,8 Mio. EUR gestiegen. Knapp die Hälfte dieser Ausweitung geht auf den *Anstieg der Treibstoffpreise* zurück. Der entsprechende Aufwand stieg stark überdurchschnittlich um 229,2 Mio. EUR beziehungsweise 28,0 Prozent auf 1.048,1 Mio. EUR nach 818,9 Mio. EUR. Den zweiten wesentlichen Kostentreiber stellt die zu Beginn des Berichtsjahres in Deutschland eingeführte *Luftverkehrsabgabe* dar. Sie schlug mit 165,6 Mio. EUR zu Buche. Damit haben sich der 2011 wieder sehr kräftig ausgefallene Ölpreisanstieg und

**DER PREISANSTIEG
BEI TREIBSTOFF
UND DIE LUFTVER-
KEHRSABGABE
ERGEBEN ZUSÄTZ-
LICHE AUFWEN-
DUNGEN VON 395
MIO. EUR**

die wettbewerbsverzerrende Luftverkehrsabgabe zu einem zusätzlichen exogen erzeugten Aufwand von insgesamt 394,8 Mio. EUR – entsprechend 9,3 Prozent vom Umsatz – addiert, dem mit internen Maßnahmen nur eingeschränkt gegengesteuert werden konnte.

Dennoch konnten auch im Geschäftsjahr 2011 wieder signifikante Erfolge bei der *Verbrauchssenkung* erzielt werden. Mithilfe dieser Maßnahmen wurde der Verbrauch unter sonst gleichen Bedingungen um 19.800 Tonnen beziehungsweise 1,5 Prozent (Vorjahr: –14.500 Tonnen beziehungsweise –1,1 Prozent) reduziert.

**AUCH 2011
WAREN DIE
ABSCHREIBUNGEN
WEITER
RÜCKLÄUFIG**

Der *operative Leasingaufwand* weist im Berichtsjahr eine Ausweitung um 9,3 Prozent auf 587,0 Mio. EUR nach 537,0 Mio. EUR im Vorjahr auf. Ein Teil dieses Anstiegs ist auf die Kursveränderung des Euro gegenüber dem US-Dollar zurückzuführen. Leasinggebühren werden in USD bezahlt. Zum Jahresende 2011 bestand die Flugzeugflotte von airberlin aus 137 geleasten Flugzeugen (Vorjahr: 135) und 33 Flugzeugen in Eigenbesitz (Vorjahr 34). Per saldo nahm die Flotte um eine Maschine zu. Die *Abschreibungen auf Sachanlagen* umfassen zum überwiegenden Teil solche auf Fluggerät. Diese gingen, im Wesentlichen der im Vorjahr auf Leasing konzentrierten Investitionspolitik entsprechend, im Berichtsjahr weiter zurück (62,9 Mio. EUR nach 67,7 Mio. EUR). Insgesamt sanken die Abschreibungen um 13,8 Prozent auf 85,9 Mio. EUR nach 99,6 Mio. EUR. Der gesamte Abschreibungs- und Leasingaufwand für Fluggerät („*Cost of Aircraft Ownership*“) ist damit um 7,5 Prozent auf 649,9 Mio. EUR nach 604,7 Mio. EUR gestiegen.

**NAHEZU
KONSTANTE
PERSONALKOSTEN**

Der Aufwand für *Navigationsdienstleistungen* war, der etwas geringeren Anzahl der Flüge entsprechend, mit 285,6 Mio. EUR nach 286,7 Mio. EUR leicht rückläufig. Die *Flughafengebühren* stiegen um 4,5 Prozent auf 916,6 Mio. EUR nach 877,5 Mio. EUR. Der *Personalaufwand* verharrte mit 475,4 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres (473,9 Mio. EUR).

Die *sonstigen betrieblichen Aufwendungen* sind im Berichtsjahr um 10,0 Prozent auf 618,5 Mio. EUR nach 562,1 Mio. EUR gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der technischen Aufwendungen und einen höheren EDV-Aufwand zurückzuführen.

Der *operative Aufwand* auf der EBITDAR-Ebene, also ohne Leasingaufwand und Abschreibungen, lag im Berichtsjahr mit 3.811,5 Mio. EUR nach 3.283,9 Mio. EUR um 16,1 Prozent über dem Niveau des Vorjahres. Ohne die extern bedingten Zusatzbelastungen aus dem Ölpreisanstieg und der Luftverkehrsabgabe wäre er hingegen nur um 4,0 Prozent höher ausgefallen bei gleichem USD.

Entsprechend hat sich die Gewinnkennziffer *EBITDAR* (Gewinn vor Finanzergebnis, Ertragsteuern, Abschreibungen, Amortisationen und Leasingaufwand) im Geschäftsjahr 2011 um 31,3 Prozent auf 425,9 Mio. EUR nach 619,9 Mio. EUR zurückgebildet. Das *Betriebsergebnis EBIT* (Gewinn vor Finanzergebnis und Steuern) betrug –247,0 Mio. EUR nach –16,7 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2010.

Das *Finanzergebnis* konnte von –135,1 Mio. EUR im Vorjahr auf –111,9 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2011 verbessert werden. Der Finanzaufwand wurde signifikant von 118,0 Mio. EUR auf 82,7 Mio. EUR reduziert, die Zinserträge stiegen von 7,0 Mio. EUR auf 9,8 Mio. EUR. Belastend war ein spürbarer Anstieg des – nicht liquiditätswirksamen – Aufwands aus Fremdwährungen und der Berechnung des Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten (39,0 Mio. EUR nach 24,0 Mio. EUR). Wesentlicher Grund für die Verbesserung des Finanzergebnisses ist der im Vorjahr ergebniswirksame Finanzaufwand aus dem teilweisen Rückkauf der Wandelanleihe aus dem Jahr 2009 in Höhe von 42,2 Mio. EUR.

Das *Ergebnis vor Steuern* stellt sich im Geschäftsjahr 2011 auf –358,8 Mio. EUR nach –150,7 Mio. EUR im Vorjahr. Nach einem Steuerertrag in Höhe von 87,0 Mio. EUR (Vorjahr ausgewiesen: 44,4 Mio. EUR) beträgt das Nettoergebnis des Berichtsjahres –271,8 Mio. EUR nach im Vorjahr ausgewiesenen –97,2 Mio. EUR.

Das Ergebnis je Aktie beträgt damit –3,20 EUR nach –1,14 EUR im Vorjahr (bezogen auf die 2011 und 2010 jahresdurchschnittlich ausstehenden 85,048 Mio. Stück Aktien; jeweils unverwässert und verwässert).

Pro-forma-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 2011/2010

in Mio. EUR	berichtet 2011	pro forma 2010	berichtet 2010
Umsatz Einzelplatzverkauf	2.623,1	2.316,3	2.245,9
Umsätze Charter, Reiseveranstalter	1.233,9	1.215,4	1.161,6
Zollfreie Waren/Bordverkauf	38,6	39,2	38,2
Bodenservice/Sonstige	331,7	279,3	277,9
Summe Umsätze	4.227,3	3.850,2	3.723,6
Sonstige betriebliche Erträge	10,1	53,6	53,8
Material- und Serviceaufwendungen*)	(3.304,5)	(2.784,8)	(2.677,5)
davon Leasingaufwand	(587,0)	(537,0)	(535,0)
Material- und Serviceaufwendungen ohne Leasing	(2.717,5)	(2.247,8)	(2.142,5)
Personalaufwendungen	(475,4)	(473,9)	(471,8)
Abschreibungen	(85,9)	(99,6)	(92,8)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(618,5)	(562,1)	(544,6)
Operativer Aufwand ohne Leasing und Abschreibungen	(3.811,5)	(3.283,9)	(3.158,9)
Operativer Aufwand	(4.484,5)	(3.920,5)	(3.786,7)
EBITDAR	425,9	619,9	618,5
EBITDA	(161,1)	82,9	83,5
EBIT	(247,0)	(16,7)	(9,3)
Finanzergebnis	(111,9)	(135,1)	(133,3)
Beteiligungsergebnis	0,1	1,1	1,1
Ergebnis vor Ertragsteuern	(358,8)	(150,7)	(141,6)
Ertragsteuern	87,0	44,5	44,4
Ergebnis nach Ertragsteuern	(271,8)	(106,3)	(97,2)

*) 2011 inkl. Luftverkehrsabgabe 165,6 Mio. EUR

Vermögenslage

Die *Bilanzsumme* der airberlin group ist im Berichtsjahr 2011 mit 2.264,0 Mio. EUR nach 2.370,1 Mio. EUR im Vorjahr um 4,5 Prozent gesunken. Das langfristige Vermögen hat sich insgesamt um 2,4 Prozent zurückgebildet. Dies resultiert im Wesentlichen aus einem Rückgang des *Sachanlagevermögens* um 7,7 Prozent auf 818,9 Mio. EUR. Hier schlagen sich zum einen Abgänge aus dem Verkauf von Flugzeugen und Triebwerken zum Restbuchwert von 130,3 Mio. EUR sowie von technischen Anlagen und Maschinen in Höhe von 12,1 Mio. EUR nieder. Die immateriellen Vermögenswerte stiegen leicht um 2,2 Prozent auf 396,0 Mio. EUR. Die langfristigen Forderungen sind um 78,5 Mio. EUR beziehungsweise 49,8 Prozent auf 79,2 Mio. EUR nach 157,7 Mio. EUR zurückgegangen.

Das langfristige Vermögen betrug zum Bilanzstichtag des Berichtsjahres 1.487,9 Mio. EUR nach 1.524,9 Mio. EUR im Vorjahr. Insgesamt hat sich damit die Kapitalintensität nur wenig verändert. Das langfristige Vermögen trug 2011 zu 65,7 Prozent nach 64,3 Prozent im Vorjahr zur Bilanzsumme bei.

Der Rückgang des *kurzfristigen Vermögens* um 8,2 Prozent auf 776,0 Mio. EUR nach 845,2 Mio. EUR resultiert vornehmlich aus der Rückbildung der Bankguthaben und Liquiditätsbestände (239,6 Mio. EUR nach 411,1 Mio. EUR). Im Gegenzug sind die kurzfristigen Forderungen von 298,6 Mio. EUR auf 375,1 Mio. EUR gestiegen. Der Anteil des kurzfristigen Vermögens an der Bilanzsumme ermäßigte sich leicht auf 34,3 Prozent nach 35,7 Prozent.

Die Struktur der Passivseite der Bilanz hat sich 2011 im Wesentlichen als Folge der unbefriedigenden Ertragsentwicklung verändert. Das *Eigenkapital* bildete sich entsprechend deutlich auf 253,7 Mio. EUR nach 505,3 Mio. EUR im Vorjahr zurück. Während Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten einen positiven Beitrag von 19,6 Mio. EUR zum Eigenkapital lieferten, ist die Gewinnrücklage von –153,2 Mio. EUR auf –405,7 Mio. EUR gesunken. Zusätzlich ist die Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe von 21,2 Mio. EUR im Vorjahr auf 1,3 Mio. EUR zurückgegangen. Im vierten Quartal 2011 hat airberlin von der in 2007 begebenen Wandelanleihe 1.252 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt 125,2 Mio. EUR zurückgekauft. Der Eigenkapitalanteil der zurückgekauften Wandelanleihen abzüglich Transaktionskosten wurde in die Gewinnrücklage umgegliedert. Zum 31. Dezember 2011 standen noch 108 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt 10,8 Mio. EUR von der in 2007 begebenen Wandelanleihe aus (siehe Anhangangabe 16). Die von der in 2009 begebenen Wandelanleihe noch ausstehenden Anleihen wurden vollständig zurückgekauft. Der *Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme* lag zum Bilanzstichtag 2011 bei 11,2 Prozent nach 21,3 Prozent im Vorjahr.

**DIE
UNBEFRIEDIGENDE
ERTRAGS-
ENTWICKLUNG
BELASTET DAS
EIGENKAPITAL**

Das *langfristige Fremdkapital* stieg um 10,7 Prozent auf 1.045,5 Mio. EUR nach 944,7 Mio. EUR. Die Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen waren um 7,3 Prozent höher (471,8 Mio. EUR nach 439,8 Mio. EUR). Hiervon hat die Hälfte eine Laufzeit von mehr als fünf Jahren. Die Finanzschulden erhöhten sich auf 470,2 Mio. EUR nach 370,9 Mio. EUR. 35 Prozent davon haben eine Laufzeit von mehr als fünf Jahren. Die langfristigen negativen Marktwerte von Derivaten (11,0 Mio. EUR nach 25,9 Mio. EUR) sowie die langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten (55,9 Mio. EUR nach 73,3 Mio. EUR) waren deutlich rückläufig.

Das *kurzfristige Fremdkapital* stieg um 4,8 Prozent auf 964,7 Mio. EUR nach 920,1 Mio. EUR. Im Wesentlichen resultiert dieser Anstieg aus höheren Finanzschulden (57,5 Mio. EUR nach 10,1 Mio. EUR) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten (423,4 Mio. EUR nach 394,6 Mio. EUR).

**DIE NETTO-
VERSCHULDUNG
IST 2011 ERTRAGS-
BEDINGT WIEDER
GESTIEGEN**

Die *Nettoverschuldung* hat nach signifikanten Rückgängen in den beiden Vorjahren 2011 ertragsbedingt wieder zugenommen. Sie betrug zum Bilanzstichtag des Berichtsjahres 813,0 Mio. EUR nach 489,3 Mio. EUR im Vorjahr und 574,1 Mio. EUR im Jahr 2009. Das *Gearing* (Nettoverschuldung in Prozent des Eigenkapitals) lag Ende 2011 bei 320,4 Prozent nach 96,9 Prozent im Vorjahr.

Finanzlage

**DER OPERATIVE
CASHFLOW SINKT
AUFGRUND DER ER-
GEBNISENTWICK-
LUNG AUF
-195,9 MIO. EUR**

Der *operative Cashflow* des Geschäftsjahres 2011 beträgt -137,4 Mio. EUR nach 42,9 Mio. EUR im Vorjahr bei Abschreibungen von 85,9 Mio. EUR (Vorjahr: 92,8 Mio. EUR) und einem operativen Ergebnis (EBIT) von -247,0 Mio. EUR (Vorjahr: -9,3 Mio. EUR). Der Lieferungs- und Leistungsbereich beeinflusste den operativen Cashflow durch eine Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 28,7 Mio. EUR; im Vorjahr sind diese noch um 5,3 Mio. EUR gesunken. Die entsprechenden Verbindlichkeiten nahmen um 31,4 Mio. EUR zu (Vorjahr 5,6 Mio. EUR). Darüber hinaus sind die sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten um 33,6 Mio. EUR (Vorjahr: 4,4 Mio. EUR) gestiegen. Die Nettoszahlungsströme aus Positionen des Net Working Capital (Zunahme/Abnahme von Vorräten und Verbindlichkeiten sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) beliefen sich zum Ende des Berichtsjahres auf 0,0 Mio. EUR nach +8,4 Mio. EUR im Vorjahr. Nach Berücksichtigung der gezahlten Ertragsteuern und netto gezahlter Zinsen von insgesamt 58,5 Mio. EUR (Vorjahr: 57,1 Mio. EUR) betrug der Netto-Cashflow aus der operativen Tätigkeit -195,9 Mio. EUR nach -14,1 Mio. EUR im Vorjahr.

Der *Cashflow aus der Investitionstätigkeit* betrug im Berichtsjahr –62,5 Mio. EUR nach 449,9 Mio. EUR im Vorjahr. Die Auszahlungen für Investitionen in langfristige Vermögenswerte sowie hierfür geleistete Anzahlungen betragen im Berichtsjahr 175,8 Mio. EUR nach 77,1 Mio. EUR im Vorjahr. Dem standen Einnahmen aus dem Verkauf langfristiger Vermögenswerte, insbesondere Flugzeugen, in Höhe von 114,2 Mio. EUR gegenüber (Vorjahr: 563,2 Mio. EUR). Im Vorjahr waren mit der Ausgabe eines Darlehens im Zusammenhang mit der Aufstockung der Beteiligung an der NIKI Luftfahrt GmbH an die Privatstiftung Lauda Mittel in Höhe von 40,5 Mio. EUR ab-, netto 4,3 Mio. EUR aus dem NIKI-Erwerb zugeflossen.

Der *Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit* ist im Berichtsjahr wesentlich geprägt von der Aufnahme verzinslicher Finanzschulden in Höhe von netto 239,2 Mio. EUR. Im Vorjahr wurden noch netto 257,4 Mio. EUR zurückgezahlt. Im Zuge des Rückkaufs von Wandelanleihen sind 140,9 Mio. EUR (Vorjahr: 136,9 Mio. EUR) abgeflossen. Damit sind per saldo im Geschäftsjahr 2011 inklusive Transaktionskosten aus der Mittelaufnahme 87,6 Mio. EUR aus dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit zugeflossen. Im Vorjahr ergab sich noch ein Mittelabfluss von 402,3 Mio. EUR, hauptsächlich zur Tilgung der Kredite für Flugzeuge.

Nach in ihrer Höhe unwesentlichen wechselkursbedingten Veränderungen von Bankguthaben sind 2011 Zahlungsmittel in Höhe von Mio. 170,8 Mio. EUR abgeflossen (Mittelzufluss im Vorjahr: 33,4 Mio. EUR). Der Bestand an Nettozahlungsmitteln betrug am Ende des Berichtsjahres 238,4 Mio. EUR nach 409,7 Mio. EUR am Anfang.

EINNAHMEN AUS DEM VERKAUF VON VERMÖGENSWERTEN DECKEN NICHT VOLLSTÄNDIG DIE INVESTITIONEN

VERANTWORTUNG

Verantwortung steht bei airberlin nicht nur auf dem Papier, sie wird gelebt. Und zwar an vorderster Stelle. Zum Beispiel beim geringsten Treibstoffverbrauch oder bei der höchsten Sicherheit. Den Kunden und Mitarbeitern gegenüber sowieso.

NACHHALTIGKEIT

airberlin hat im Jahr 2011 einen *neuen Rekord* aufgestellt. Mit 3,5 Litern auf 100 geflogene Passagierkilometer verbrauchen wir *so wenig Treibstoff wie kein anderer Netzwerk-Carrier* in Europa. Der Rekord ist Ergebnis unserer permanenten Anstrengungen, mit den Ressourcen sparsam und verantwortungsvoll umzugehen. airberlin konnte dabei die selbst gesteckten Ziele erreichen und auch im Jahr 2011 an die traditionellen Erfolge in Sachen Umweltschutz und Nachhaltigkeit anschließen.

AIRBERLIN IST HOCH MOTIVIERT FÜR MEHR NACHHALTIGKEIT

Dabei handeln wir durchaus auch im eigenen wirtschaftlichen Interesse: Zum einen senkt Sparsamkeit beim Ressourcenverbrauch nachhaltig die Kosten. Und zum anderen weist das Segment der Kunden mit hohem Umwelt- und Nachhaltigkeitsbewusstsein ein sehr hohes Wachstum auf. Diesen anspruchsvollen Kunden, insbesondere Geschäftsreisenden und Familien, ein ihnen Bedürfnissen entsprechendes Angebot zu unterbreiten, schafft *hohes Wachstumspotenzial*. Denn ökologische Entlastung stellt eine Wertschöpfung dar, auf die unsere Kunden großen Wert legen.

Es gehört zum *Grundverständnis* von Deutschlands zweitgrößter Fluggesellschaft, die Verbesserung von Produktion, Kundenbeziehungen und Mitarbeiterpflege sowie das flexible Reagieren auf Umwelteinflüsse selbst aktiv in die Hand zu nehmen. Kostenbewusstsein und gesellschaftliche Verantwortung spielen dabei ineinander und formen eine starke Überzeugungskraft: Mit den gemeinsamen Anstrengungen der Mitarbeiter zur Treibstoffreduktion nutzen wir unsere modernste Technik effektiv und sparen gleichzeitig Ressourcen und Kosten ein.

Wir verfolgen im Wesentlichen drei große Nachhaltigkeitsziele. Wir wollen Experten beim Verbraucherschutz und im Kundenservice sein, Pioniere im Klima- und Umweltschutz und wir wollen den sozialen Zusammenhalt fördern und stärken.

Experten beim Verbraucherschutz und im Kundenservice

airberlin hat sich klar positioniert als Full Service Carrier mit touristischem Angebot. Als Fluggesellschaft mit Herz bieten wir unseren Gästen einen kundenbezogenen Mehrwert, der sich durch faire Preise, das Anfliegen attraktiver Destinationen und unseren exzellenten Bordservice auszeichnet. Für unsere Passagiere stellt auch dieser Mehrwert ein wichtiges Kriterium bei ihrer Reiseplanung dar.

airberlin wird seit vielen Jahren regelmäßig und vielfach ausgezeichnet, zum Beispiel von Geschäftsreisenden für ihren guten Service, von Vielfliegern für ihr attraktives Vielfliegerprogramm topbonus, von führenden Marktforschern für ihren Service an Bord mit freien Snacks und Getränken, Zeitungen, Sitzplatzreservierung, Entertainmentsystemen und vielem mehr, für freundliches Kabinen- und Servicepersonal und – darauf ist airberlin ganz besonders stolz – als kinderfreundliche Airline. airberlin spricht Businessflieger genauso an wie Familien.

**JEDES JAHR
ZAHLEICHE
AUSZEICHNUNGEN
FÜR QUALITÄT UND
SERVICE**

Pionier im Umwelt- und Klimaschutz

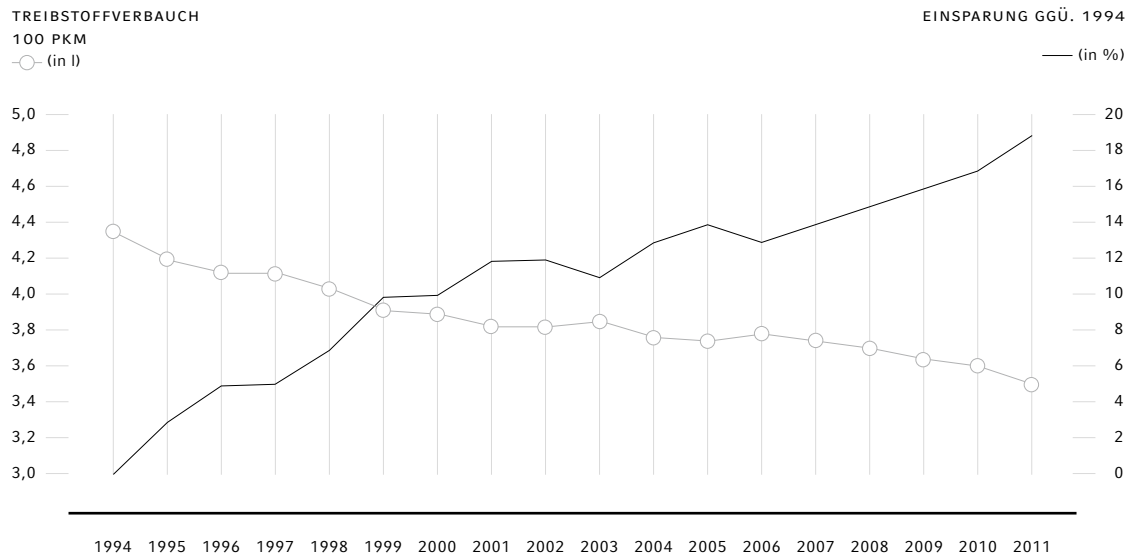
Gerade weil die Luftfahrt 2 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen verursacht und zu 14 Prozent zu den CO₂-Emissionen des globalen Verkehrswesens beiträgt, kommt ihr als energieintensiver Branche eine besondere Verantwortung zu. airberlin räumt daher dem Umweltschutz höchste Priorität ein. Umfassendes Umweltengagement ist ein fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie und gleichzeitig auch ein herausragendes Qualitätsmerkmal, das für Passagiere wie Investoren zunehmend an Bedeutung gewinnt. Die Verbesserung der Öko-Bilanz stellt bei airberlin deshalb ein permanentes Querschnittsziel dar, das es für alle Beschäftigten zu verfolgen gilt. Auch kleinste Beiträge werden mit größter Sorgfalt behandelt, können sie doch in der Summe viel bewirken.

Die Anerkennung für unsere Anstrengungen ist nicht ausgeblieben. So hat airberlin als erste Fluggesellschaft den ÖkoGlobe 2011 gewonnen. Die Umweltauszeichnung für wegweisende Innovationen zur nachhaltigen Mobilität erhielten wir für das Unternehmensprogramm „Ökoeffizientes Fliegen“. Das Programm enthält einen umfangreichen Katalog von Maßnahmen aus den Bereichen Technik, Flugbetrieb, Operations und Controlling, mit denen Kraftstoff gespart und umweltschädliche Emissionen vermieden werden. Der Maßnahmenkatalog ist das Ergebnis einer übergreifenden Koordination bei airberlin, die im Jahr 2008 implementiert wurde und inzwischen fortlaufend arbeitet. Zu den herausragenden Beispielen der Emissionsminderung gehört die Gewichtsreduktion an Bord der airberlin Flugzeuge.

**AIRBERLIN
GEWINNT ALS
ERSTE FLUGGE-
SELLSCHAFT DEN
ÖKOGLÖBE 2011**

Auch bei zahlreichen technischen Innovationen zur Verbesserung der Umweltbilanz bei Flugzeugbau und Flugbetrieb hat airberlin frühzeitig die Rolle des Pioniers übernommen. So hat die Gesellschaft als erste europäische Airline schon ab 2001 Winglets eingesetzt, und damit einen Standard in der Luftfahrt gesetzt. Die nach oben gebogenen Flügelspitzen verbessern die Aerodynamik und senken den Kerosinverbrauch um rund drei Prozent. Auch bei technischen Innovationen, wie dem Softwaresystem „SafeRoute™“ und dem satellitengestützten Anflughavigationssystem GBAS, war airberlin in Europa Vorreiter. Als erste Airline weltweit setzte airberlin bereits 2005 auf digitale Flugkarten. Seit 2011 wird bei airberlin auf die Verwendung von Papier im Flugbetrieb völlig verzichtet.

AIRBERLIN GROUP: TREIBSTOFFVERBRAUCH IN LITER PRO 100 PASSAGIERKILOMETER (SEIT 1994)



Der erste 3,5-Liter-Netzwerk-Carrier in Europa

**AIRBERLIN IST
BEST IN CLASS
BEIM TREIBSTOFF-
VERBRAUCH!**

Hat eine airberlin Maschine 1994 noch knapp 4,4 Liter Treibstoff verbraucht, um einen Passagier 100 Kilometer weit zu befördern (100 PKM), so haben wir es geschafft, durch die Kombination einer extrem jungen Flotte mit *innovativen operationellen Verfahren*, wie zum Beispiel modernsten Flugführungsmethoden, den Verbrauch im Jahre 2011 auf nur noch 3,5 Liter zu senken. airberlin hat es geschafft, allein im Jahr 2011 den spezifischen CO₂-Ausstoß um 2,5 Prozent zu senken und sich im Vergleich zu 1994 sogar um 20 Prozent zu verbessern.

Wir können stolz darauf sein, 2011 nicht nur den niedrigsten Verbrauchswert in der Geschichte von airberlin erreicht zu haben, sondern zudem deutlich umweltfreundlicher als der Wettbewerb und sogar noch energieeffizienter als das Auto unterwegs zu sein. Die IATA Linienfluggesellschaften weisen im Durchschnitt einen um 35 Prozent höheren spezifischen Verbrauchswert von etwa 4,7 Litern pro 100 PKM auf, ein Pkw liegt auslastungsbereitigt sogar bei über 5 Litern.

Mit nur 5,3 Jahren durchschnittlichem Flottenalter ist airberlin Spitze bei Modernität und Sicherheit

Ein Grund für die im Wettbewerb außerordentliche Nachhaltigkeitsbilanz von airberlin ist die Tatsache, dass wir mit einem *Durchschnittsalter von nur 5,3 Jahren* eine der jüngsten und damit effizientesten und leisesten Flotten in Europa betreiben. Der IATA-Durchschnitt liegt weltweit bei knapp 14 Jahren, in Europa bei 12 Jahren. Dabei sind junge Flugzeuge nicht nur optisch ansprechender. Sie sind auch mit der modernsten Technik ausgestattet und damit sicherer und pünktlicher.

Tatsächlich hat airberlin als einzige deutsche und zusammen mit Finnair als eine der nur zwei europäischen Luftfahrtgesellschaften im jüngsten Sicherheitscheck des Unfalluntersuchungsbüros JACDEC (Jet Airliner Crash Data Evaluation Center) vom Januar 2012 unter den weltweit 60 größten Airlines den Sprung unter die Top Ten geschafft. airberlin rangiert mit einer Sicherheitsrate von 0,007 auf Platz neun. Unser neuer strategischer Partner Etihad Airways nimmt in dieser Statistik mit einer Rate von 0,006 Rang vier ein. Spitzenreiter ist All Nippon Airways mit 0,005 Punkten.

Unterstützt wurden unsere Bemühungen, eine einzigartig junge und sichere Flotte zu betreiben, durch die im Jahr 2008 begonnene *Flottenmodernisierung von airberlin*. Damals wurden die veralteten Fokker 100 durch die verbrauchsarmen Bombardier Q400 Turbo-props ersetzt. Die Q400 arbeiten mit modernsten, sehr leisen Sechsstab-Propeller-Turbinen. Mit einer Treibstoffersparnis von 30 bis 40 Prozent gegenüber Düsenjets vergleichbarer Größe sind sie deutlich wirtschaftlicher – bei annähernd gleichen Reisezeiten. Auch wurden die Boeing 757 und 767 im Jahr 2009 ausgemustert und durch moderne Jets ersetzt. Anstelle der älteren Boeing 737 Classic kommen bei airberlin die treibstoffeffizienteren Modelle Boeing 737 Next Generation und neue Maschinen der Airbus-A320-Familie zum Einsatz. Auch im Jahr 2010 wurde die Flottenstruktur weiter bereinigt, indem bis zum Frühjahr die letzten Modelle der alten Typen Boeing 737-300 durch die modernere Version Boeing 737-700 ersetzt wurden.

airberlin trägt mit seiner sehr jungen Flotte auch zu *weniger Lärm in der Luft und am Boden* bei. Selbstverständlich erfüllen alle an airberlin gelieferten neuen Flugzeuge die höchsten Lärmschutzstandards.

**AIRBERLIN IST
DIE SICHERSTE
DEUTSCHE LUFT-
FAHRTGESELL-
SCHAFT**

**KONTINUIERLICHER
AUSTAUSCH
ÄLTEREN
FLUGGERÄTS**

Fuel Efficiency Excellence – ein Treibstoffeffizienzprogramm, das sich sehen lassen kann

airberlin betreibt ein überaus engagiertes Treibstoffeffizienzprogramm, welches sich durch alle operativen Bereiche zieht und in den letzten Jahren enorme Erfolge erzielen konnte. Allein 2011 war das Ergebnis dieser Bemühungen eine *Emissionsersparnis* von 62.400 Tonnen CO₂ – nach 45.700 Tonnen im Vorjahr. Das entspricht dem Schadstoffausstoß eines Airbus A330 auf 415 Flügen von Düsseldorf nach New York.

Treibstoffeinsparungen in den Geschäftsjahren 2008 bis 2012

in Prozent	2008	2009	2010	2011	2012e
Treibstoff in `000 Tonnen	7,9	10,9	14,5	19,8	31,7
In Prozent des Gesamtverbrauchs	0,6	0,9	1,1	1,5	2,2
CO ₂ in `000 Tonnen	24,9	34,3	45,7	62,4	100,0
Verbrauch pro 100 RPK in Liter	3,70	3,64	3,60	3,50	3,42

Lärmschutz an Flughäfen

AIRBERLIN SETZT SICH FÜR LÄRM-SCHUTZ AN FLUGHÄFEN EIN

airberlin betreibt eine der modernsten und leisesten Flugzeugflotten in ganz Europa. Alle Flugzeuge bis auf vier Airbus A321 erfüllen die heute gültige strengste Lärmnorm nach ICAO Annex III Chapter 4. Darüber hinaus engagiert sich airberlin in lokalen Fluglärmkommissionen, um gemeinsam mit der Flugsicherung und den Anwohnergemeinden an den Flughäfen, Flugrouten mit der geringsten Lärmbelastung zu entwickeln. airberlin ist Vorreiter in der Entwicklung neuartiger Anflugverfahren, die es in Zukunft ermöglichen werden, gekurvte Anflüge zu machen, um den Überflug über Städte und Gemeinden zu vermeiden und dabei sogar den CO₂-Ausstoß zu verringern.

Nachhaltigkeit am Kapitalmarkt

DER KAPITAL-MARKT BELOHNT NACHHALTIGKEIT

Überzeugende Nachhaltigkeitskonzepte werden auch am Kapitalmarkt gewürdigt: Für zahlreiche institutionelle Anleger stellt die Vernachlässigung ökologischer und sozialer Themen ein Ausschlusskriterium bei ihren Investmententscheidungen dar. Die renommierte Nachhaltigkeitsagentur oekom research AG bezeichnet airberlin bereits zum zweiten Mal als *attraktives Investment*. oekom research hat airberlin 2011 erneut *mit dem Investmentstatus „Prime“* ausgezeichnet. Ein „Prime“-Rating erhalten nur Unternehmen, die im Rahmen des oekom Corporate Responsibility Ratings zu den führenden Unternehmen ihrer Branche gehören und die Mindestanforderungen in den Bereichen Ökologie und Soziales erfüllen. Positiv bewertet hat oekom vor allem die progressive Flottenpolitik, den Fokus auf Effizienz im operativen Bereich und das Kundenmanagement von airberlin.

MITARBEITER

Nach 8.900 im Vorjahr beschäftigte die airberlin group zum 31. Dezember 2011 insgesamt 9.113 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dabei stellten die 4.729 Frauen gegenüber den 4.384 Männern die Mehrheit von 51,9 Prozent. Im Durchschnitt sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit 8,2 Jahren bei der airberlin group beschäftigt und 36,3 Jahre alt. airberlin beschäftigt insgesamt 715 Menschen im Ausland, davon 185 in Spanien, 350 in der Schweiz und 103 in Österreich.

In der airberlin group arbeiteten Ende des Berichtsjahres 2.245 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Teilzeit. Davon nutzen 595 airberlin Mitarbeiter aus dem Bereich Cockpit/Cabin ein *Arbeitszeitmodell* mit entsprechend angepasstem Gehalt, das sich „Freimonat“ nennt. Abhängig von der jeweiligen Situation an den verschiedenen Einsatzorten der airberlin wurden einer bestimmten Anzahl von Kapitänen und/oder Copiloten beziehungsweise Flugbegleitern im Kalenderjahr 2011 bis zu maximal 6 Freimonate gewährt. Die *Teilzeitquote* liegt damit bei 24,6 Prozent (Vorjahr: 23,2 Prozent).

**ZAHL DER
BESCHÄFTIGTEN
2011:**

9.113

Mitarbeiterstruktur airberlin

	31.12.2011	31.12.2010
Piloten	1.385	1.370
Kabinenpersonal	3.412	3.361
Technisches Personal	1.521	1.359
Verwaltung/Service/Sonstige	2.795	2.810
Summe	9.113	8.900

2010 pro forma

Zahlreiche Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten

Wir legen großen Wert auf die Entwicklungsmöglichkeiten jedes einzelnen unserer Beschäftigten. Daher halten wir ein vielfältiges Angebot an *Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten* vor. Auch ist es uns wichtig, jungen Menschen einen Erfolg versprechenden Start ins Berufsleben zu ermöglichen und ihnen für ihre persönliche berufliche Zukunft die optimalen Bedingungen zu bieten. Deshalb steht bei airberlin Jugendlichen ein breites Spektrum von klassischen und technisch orientierten Ausbildungsberufen zur Verfügung. Wir bilden Büro-, Tourismus- und Luftverkehrskaufleute aus sowie Kaufleute für Bürokommunikation. Technisch Interessierte können sich zudem zum Fluggerätemechaniker beziehungsweise zur Fluggerätemechanikerin (Fachrichtung Instandhaltung) ausbilden lassen oder den Weg zum Elektriker für Luftfahrttechnische Systeme wählen. Darüber hinaus bietet airberlin in Zusammenarbeit mit der Internationalen Berufsakademie Berlin (IBA) ein duales Studium der Betriebswirtschaftslehre an; mit Fachrichtung Hotel- und Tourismusmanagement.

**ZAHLREICHE KAUF-
MÄNNISCHE UND
TECHNISCHE AUS-
BILDUNGSWEGE**

**AIRBERLIN BILDET
IHRE FLUGBEGLEI-
TER SELBST AUS**

2011 starteten bei airberlin 42 junge Frauen und Männer im kaufmännischen und technischen Bereich in ihr Berufsleben. Verteilt über alle Ausbildungsjahrgänge hinweg waren Ende des Berichtsjahres 135 Auszubildende in der airberlin group beschäftigt. 33 Auszubildende haben im Kalenderjahr 2011 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und wurden in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Weiterhin stellt airberlin ein breites Angebot an Praktikumsplätzen zur Verfügung. Zum 31. Dezember 2011 wurden insgesamt 76 Praktikanten in verschiedenen Fachbereichen eingesetzt.

Im Geschäftsjahr 2011 wurden *402 Flugbegleiter ausgebildet*. Im Vorjahr waren es 665 und im Jahr davor 469. In den speziellen Fachlehrgängen werden Sicherheits- und Notfallschulung, On-Board-Service, Erste Hilfe, Kommunikations- und Ansagetraining sowie Trainingsflüge und diverse praktische Übungen angeboten. Die Schulungsdauer beträgt sechs Wochen.

**MIT DER
AIRBERLIN-
FLUGSCHULE ZUR
MULTI-CREW
PILOT LICENCE**

Die *airberlin-Flugschule* bildet in Zusammenarbeit mit der TFC (Technic Flight Consulting) seit 2007 zum Verkehrsflugzeugführer aus. Wer sich für einen Cockpit-Arbeitsplatz bei airberlin entscheidet, erhält eine, den höchsten internationalen Standards entsprechende, zweijährige Ausbildung in Theorie und Praxis. Im Februar 2009 hatte die airberlin Flugschule als erste in Deutschland die Ausbildungsgenehmigung des Luftfahrtbundesamtes für die *Multi-Crew Pilot Licence (MPL)* erhalten. Die zukunftsweisende MPL-Fluglizenz ist auf die Anforderungen moderner Fluggesellschaften optimiert und macht eine Ausbildung bei airberlin damit noch attraktiver. 2009 ging es mit den ersten vier Pilotenschülern los, 2010 kamen weitere 48 hinzu und 2011 sind weitere 30 hinzugekommen. Insgesamt befanden sich Ende des Berichtsjahres 63 Schüler in einer Pilotenausbildung. Auch 2012 bietet airberlin wieder Pilotenausbildungen an.

SOZIALES ENGAGEMENT

Das Wohlergehen, die Sicherheit und Gesundheit ihrer Mitarbeiter, Kunden und aller Menschen, mit denen die gesamte airberlin group direkt und indirekt in Berührung kommt, sind für airberlin hohe und schätzenswerte Güter. Deshalb sieht sich airberlin als *Unternehmen mit gesellschaftlicher Verantwortung* verpflichtet, die Gemeinschaft in positivem Sinne zu begleiten und zu fördern. Schließlich sind Mitarbeiter, die mit ihrem beruflichen Umfeld zufrieden sind, in unserem ureigenen Interesse. Nur zufriedene Mitarbeiter sind auch motiviert und liefern positive Beiträge zum wirtschaftlichen Erfolg von airberlin.

Integraler Bestandteil der *Unternehmenskultur* ist es, die persönliche Würde, die Privatsphäre und die Persönlichkeitsrechte der Mitarbeiter zu respektieren. airberlin fördert als Arbeitgeber die Chancengleichheit und bemüht sich, jegliche Benachteiligung aus Gründen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern und zu beseitigen. Vor dem Hintergrund des *allgemeinen Gleichbehandlungsgebots* in der Europäischen Union werden alle Kollektivregelungen und personellen Kernprozesse kontinuierlich auf mögliche Diskriminierungen hin überprüft und die Führungskräfte über die diesbezüglichen gesetzlichen Anforderungen informiert.

Gegenseitiger Respekt und gelebte Vielfalt gehen bei airberlin Hand in Hand. Als international agierendes Unternehmen schafft airberlin nicht nur Mobilität über Grenzen hinweg. Vielmehr verbindet die airberlin group *Menschen und Kulturen* auf der ganzen Welt. Auch intern leben wir diese Vielfalt. Im Geschäftsjahr 2011 beschäftigte airberlin Mitarbeiter mit 68 verschiedenen Nationalitäten.

Work-Life-Balance und die Vereinbarkeit von Arbeit und Familie

Familienfreundliche Personalpolitik ist bei airberlin eine Selbstverständlichkeit. Daher ist es ein wichtiger Bestandteil der *Personalstrategie*, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter darin zu unterstützen, das Gleichgewicht zwischen Berufs- und Privatleben zu wahren.

airberlin unterstützt ihre Mitarbeiter bei der persönlichen Absicherung im Alter mit verschiedenen Altersvorsorgemodellen. Damit wird den Anforderungen der *demografischen Entwicklung* und den Veränderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen Rechnung getragen.

CHANCENGLEICHHEIT AUS PRINZIP

**BRÜCKEN
BAUEN: AIRBERLIN
BESCHÄFTIGT
MENSCHEN AUS
68
NATIONEN**

**AIRBERLIN BIETET
IHREN MITARBEITERN
ALTERSVORSORGE
MODELLE**

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Gutes Risikomanagement geht mit Chancen und Risiken verantwortungsvoll um. Nur daraus entsteht ein nachhaltiger Nutzen, sie für die Gesellschaft erfolgreich managen zu können.

RISIKOMANAGEMENT-SYSTEM

WICHTIGSTE MAXIME: RISIKEN FRÜHZEITIG ERKENNEN UND BEHERRSCHEN

Als *international ausgerichtetes Luftfahrtunternehmen* ist airberlin in einem von vielfältigen Chancen und Risiken geprägten Umfeld tätig. Das frühzeitige Erkennen und Beherrschen dieser Risiken und die Nutzung von sich bietenden Chancen stellen einen zentralen Bestandteil der Unternehmensführung dar. Sie werden bei airberlin durch ein *umfassendes Risikomanagementsystem* unterstützt. Als integraler Bestandteil des Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses werden hier Chancen und Risiken systematisch erfasst und bewertet.

Regelmäßige Reviews in Zusammenarbeit mit den Risikoträgern stellen die Früherkennung von Potenzialen und Gefahren sicher und ermöglichen eine wirksame Steuerung. Ein wesentlicher Bestandteil der *monatlichen Executive Meetings* ist die Diskussion von Chancen und Risiken. Falls Executive Directors besondere Maßnahmen für erforderlich halten, können diese zeitnah eingeleitet werden.

Das derzeit bestehende Risikomanagementsystem ist integraler Bestandteil des gesamten Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Die erfassten Risiken werden regelmäßig über einen IT-gestützten Prozess aktualisiert. Die *Risikoberichterstattung* beinhaltet die Durchsicht und Bewertung aller Risiken der einzelnen Bereiche und Tochtergesellschaften. Daran schließen sich bei Bedarf Erfassung neuer Risiken, die Neubewertung hinsichtlich deren Eintrittswahrscheinlichkeiten beziehungsweise möglicher Schadenshöhen für bestehende Risiken sowie die Kennzeichnung von nicht mehr bestehenden Risiken an. Generell wird hierbei eine quantitative, das heißt monetäre Bewertung der Risiken durchgeführt, eine qualitative Bewertung ist nur in Ausnahmefällen zulässig.

UNTERNEHMENS- WEITES COMPLIANCE- PROGRAMM

Von großer Bedeutung für die Geschäftstätigkeit sind auch die *Regelungen der nationalen und internationalen Behörden und Institutionen*, insbesondere in Bezug auf Sicherheit. Ein unternehmensweites Compliance-Programm stellt die Erfassung von Änderungen sowie die Einhaltung und Anpassung aller Prozesse an die aktuellen Regelwerke sicher.

BRANCHENRISIKEN

Nachdem die durch die Finanzmarktkrise ausgelöste weltweite Rezession zwischenzeitlich überwunden worden war, haben sich die Risiken eines Rückfalls für mehrere Industrieländer wieder deutlich erhöht. Daher sind die *weltwirtschaftlichen Risiken* und damit auch diejenigen für die Entwicklung der Ertrags- und Finanzlage als überdurchschnittlich hoch zu bewerten, insbesondere die *Entwicklung des Rohölpreises* in Abhängigkeit zum USD.

Dies gilt besonders für die in der Luftfahrtindustrie herrschenden Imponderabilien, die sich aus den ausufernden Staatsverschuldungen und der unausgeglichene wirtschaftlichen Erholung innerhalb der wichtigen Industrie- und Schwellenländer ergeben.

Die Luftfahrtbranche zeichnet sich durch *hohe Wettbewerbsintensität* aus. Hierbei steht airberlin nicht nur in Konkurrenz mit anderen Airlines, sondern – insbesondere auf der Kurzstrecke – auch mit anderen Beförderungsmöglichkeiten am Boden. Diesem Wettbewerb stellt sich airberlin mit einem innovativen Vertriebs- und Distributionskonzept, das ihren Kunden ein Maximum an Flexibilität und damit Unabhängigkeit bietet. Es umfasst sowohl die klassischen Vertriebsformen wie den Ticketschalter, das Reisebüro oder den Urlaubsveranstalter als auch den Anruf beim airberlin Call-Center, die airberlin Website und Applikationen für Smartphone oder Tablet. Eine attraktive Palette von Zusatzleistungen und das topbonus-Kundenbindungsprogramm runden das Angebot ab.

Ein Problem für die Luftfahrtbranche kann auch in den Restriktionen der *europaweit uneinheitlichen Flugsicherung* gesehen werden. Diese Engpässe führen immer noch zu Umwegen, Verspätungen, einem erhöhten Kerosin- und Emissionsausstoß sowie zu erheblichen Wartezeiten. Dies führt nicht nur zu einer Belastung der Ergebnisse aller in Europa operierenden Fluggesellschaften, sondern auch zur Belastung der Umwelt. Dies könnte zur Folge haben, dass es dadurch zu einer Gefährdung des gesamten Wachstums des europäischen Luftverkehrs kommt. Ziel muss es daher sein, eine einheitliche Flugsicherung für ganz Europa zu schaffen.

Ein ernst zu nehmendes Problem ist auch die ab 01. Januar 2011 erhobene Luftverkehrssteuer für Starts von deutschen Flughäfen. airberlin, die zu einem überwiegenden Teil deutsche Passagiere befördert, ist stärker von der Luftverkehrsabgabe betroffen als andere Wettbewerber, denn im Fracht- und Umsteigegegeschäft wird diese Abgabe nicht erhoben.

Auf EU-Ebene wird ab 01.01.2012 durch die Einführung des Emissionshandels Einfluss auf die Markt- und Wettbewerbssituation in der Luftfahrtindustrie genommen. airberlin hat sich im Rahmen entsprechender Projekte umfassend auf diese Neuerung vorbereitet.

FINANZRISIKEN

airberlin ist als international agierendes Luftfahrtunternehmen den *Schwankungen der Treibstoffpreise, Zinsen und Wechselkurse* – hier insbesondere der Kursentwicklung des US-Dollars – ausgesetzt. Vor allem mögliche Anstiege des Treibstoffpreises können zu erhöhten Aufwandspositionen führen. Deshalb werden diese Fluktuationen durch ein permanentes Hedging umfassend abgesichert. Über eine revolvingierende Sicherung für die entsprechend definierten Zeiträume werden vorab eventuelle Risiken reduziert. Dazu werden mit namhaften Finanzdienstleistern ausschliesslich international marktübliche

**DIVERSIFIZIERTE
VETRIEBSFORMEN
SICHERN EINE
GUTE WETTBE-
WERBSPOSITION**

**AIRBERLIN IST
VON DER LUFTVER-
KEHRSABGABE
IN BESONDEREM
MASSE BETROFFEN**

Absicherungsgeschäfte abgeschlossen. Für die im Jahr 2012 von den europäischen Behörden geplante Einführung des Emissionshandels für Luftverkehrsunternehmen wurden im Rahmen der Hedgingregularien die ersten Sicherungsgeschäfte getätigt. Sämtliche von der Europäischen Union von den Luftverkehrsbetreibern für den Emissionshandel geforderten Daten wurden für das Berichterstattungsjahr 2010 entsprechend den Vorgaben der EU Richtlinien im März 2011 an die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) übermittelt. Die Emissionsdaten für das Berichterstattungsjahre 2012 werden, analog zu 2010, durch einen unabhängigen Dritten verifiziert und nach attestierter EU-Richtlinien Konformität bis 31.03.2012 an die DEHSt berichtet.

Zur systematischen Steuerung der Zins- und Währungsrisiken wird ein gruppenweites Treasury Management System innerhalb des bestehenden Risikomanagementsystems eingesetzt. Dabei erfolgt neben der Darstellung aller Grundgeschäfte und der entsprechend revolvingend abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte eine *umfassende Kalkulation der marktgerechten Bewertung* und Effektivität der eingegangenen Sicherungsbeziehungen.

Zur Steuerung der finanzwirtschaftlichen Risiken werden interne Richtlinien zur Anwendung gebracht, die einen operativen Handlungsrahmen definieren. Kernelement ist hierbei insbesondere ein solides Liquiditätsmanagement, das durch eine umfassende Finanz- und Liquiditätsplanung gewährleistet wird.

OPERATIONALE RISIKEN

Im Rahmen des Risikomanagementsystems werden auch die bei airberlin, wie bei jeder Fluggesellschaft, vorliegenden operationalen und technischen Risiken des Flugbetriebs abgedeckt. Diese werden systematisch erkannt, bewertet und durch entsprechende Maßnahmen gesteuert.

BESCHAFFUNGSRISIKEN

Die wesentlichen Faktoren für die *Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit* und die Absicherung der Zuverlässigkeit des Flugbetriebs bestehen in einer zuverlässigen Versorgung mit Treibstoff und anderen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Zugang zu attraktiven Zielflughäfen sowie in einer modernen, leistungsfähigen und verbrauchsarmen Flugzeugflotte. Zur langfristigen Minimierung der Lieferabhängigkeiten von einzelnen Treibstofflieferanten strebt die airberlin eine weitere Diversifikation ihres Lieferantenportfolios an.

MODERNSTES FLUGGERÄT MINIMIERT DIE RISIKEN DES FLIEGENS

Eine moderne Flotte verringert entscheidend die Kosten für Wartung und Reparatur. airberlin pflegt daher *langfristig angelegte Kundenbeziehungen* zu den Flugzeugherstellern Airbus, Boeing, Bombardier und Embraer sichert sich damit den Zugang zum jeweils modernsten Fluggerät. Neben bestehenden Lieferverträgen mit den Herstellern verfügt airberlin auch über Optionen zum Kauf von weiteren Flugzeugen zu fest vereinbarten

Preisen. Neben eigenen Maschinen setzt airberlin eine Flotte von geleasten Flugzeugen ein. Auch zu den Lieferanten der verschiedenen notwendigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe unterhält airberlin langfristige Beziehungen, um die Versorgungssicherheit jederzeit gewährleisten zu können. Den bedeutendsten Betriebsstoff stellt für airberlin zweifellos der Treibstoff dar. 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 Versorgungsstabilität. 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. Aber beispielsweise auch die Sicherstellung des Caterings an Bord spielt eine große Rolle, um den Kunden eine qualitativ hochwertige Leistung zu bieten. Insbesondere in diesem Bereich arbeitet airberlin mit festen Lieferverträgen.

IT-RISIKEN

Die zentralen Geschäftsprozesse von airberlin sind ohne entsprechende IT-Unterstützung nicht darstellbar. Auf dem Erkennen und Steuern daraus resultierender Risiken liegt daher auch ein besonderer Schwerpunkt des Risikomanagementsystems von airberlin. Dabei werden sowohl von außen als auch von innen kommende Gefahren berücksichtigt. Die Grundlage für den Umgang mit IT-Risiken bilden *unternehmensweite interne Sicherheitsrichtlinien*.

BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGEN AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

airberlin geht mit einem starken Partner ins neue Geschäftsjahr und wird Mitglied einer starken Gemeinschaft. Mit Etihad Airways und der globalen oneworld Allianz gehen wir neue Wege. Uns selbst macht Shape & Size fit für die Zukunft.

ENTWICKLUNG DER GESAMTWIRTSCHAFT UND DER LUFTFAHRTBRANCHE

Die Aussichten für die Weltwirtschaft bleiben unsicher

Am Jahresanfang 2012 wurden für die Weltkonjunktur noch weitere Eintrübungen befürchtet, zuletzt wiesen einige Wirtschaftsindikatoren insbesondere für Deutschland und die USA allerdings wieder gewisse Aufhellungstendenzen auf. Der *IWF geht in seinem jüngsten Ausblick* von einer deutlichen globalen Wachstumsverlangsamung im laufenden Jahr aus: Nach 3,8 Prozent im Vorjahr sollen 2012 real nur noch 3,3 Prozent Wachstum erreicht werden. Zudem erwartet der IWF in fast allen Regionen rückläufige Zuwachsraten. Die wesentliche Ursache der allgemeinen Konjunkturschwäche wird jedoch in Europa ausgemacht, da sie aufgrund ihrer geringeren Beiträge zum Welthandel auch Auswirkungen auf das Wachstum anderswo hat.

REZESSION IN EUROPA ERWARTET

So soll die Wirtschaftsleistung im Euroraum 2012 um 0,5 Prozent sinken. Als Gründe werden genannt: der allgemeine Zwang zur Konsolidierung der Staatshaushalte, die gleichzeitig steigenden Refinanzierungskosten vieler Staaten sowie wachstumshemmende Effekte aus der geringeren Bereitschaft der Banken, Kredite zu vergeben. Die Rezession wird vor allem in den wichtigen Ländern *Italien und Spanien* deutlicher ausfallen. Beide Länder sollen laut IWF um 2,2 beziehungsweise 1,7 Prozent zurückfallen. Aber auch in *Deutschland und in Frankreich* wird mit einem Plus des BIP von 0,3 beziehungsweise 0,2 Prozent nur noch nahezu Stagnation erwartet. Die Wachstumsprognose der Bundesregierung liegt mit 0,7 Prozent für Deutschland nur wenig höher. In *Großbritannien* erwartet der IWF nach 0,9 Prozent im Vorjahr 2012 nur noch 0,6 Prozent Wirtschaftswachstum. Das im Vorquartalsvergleich schwache Schlussquartal 2011 in der EU (insgesamt -0,3 Prozent; Deutschland: -0,2; Frankreich: +0,2; Großbritannien: -0,2; Italien: -0,7; Spanien -0,3) stützt diese Erwartungen.

Nach dem durch die Naturkatastrophe ausgelösten Rückschlag im letzten Jahr wird 2012 für die *japanische Wirtschaft* mit einem Anstieg des BIP um 1,7 Prozentpunkte ebenfalls keine umfassende Erholung erwartet. In den *USA* soll sich das unterdurchschnittliche Wachstum von 1,8 Prozent des Vorjahres 2012 fortsetzen.

Die internationale Luftfahrt im Jahr 2012

2012 BLEIBT FÜR DIE LUFTFAHRT EIN HERAUSFORDERNDES JAHR

Die Aussagen der IATA zur Entwicklung der Luftfahrtbranche im Jahr 2012 sind bis zuletzt zurückhaltend geblieben. Ermutigenden Nachrichten zur Wirtschaft in den USA stünde die anhaltende Krise im Euroraum gegenüber. Generell wird erwartet, dass auch das laufende Jahr herausfordernd bleibt. Hinsichtlich der Gewinnentwicklung geht der Verband von

Nettoüberschüssen in Höhe von 3,5 Mrd. USD im Jahr 2012 aus. Dies entspräche bei prognostizierten gut 600 Mrd. USD Gesamtumsätzen einer *Nettomarge von nur 0,6 Prozent*. Sollte die europäische Krise nicht nachhaltig gelöst werden können, erwartet die IATA rote Zahlen für die internationale Luftfahrtindustrie.

Wachstum sieht die Organisation, auch über das Jahr 2012 hinaus, vornehmlich im asiatisch-pazifischen Raum. Entsprechend soll deren Anteil am weltweiten Passagieraufkommen bis zum Jahr 2015 auf 37 Prozent steigen. 2010 lag er noch bei rund 33 Prozent. Demgegenüber soll der auf die USA und Europa entfallende Anteil von 31 auf 29 Prozent zurückgehen.

Der europäische Airport International Council (ACI Europe) leitet Risiken für den europäischen Luftverkehr im Jahr 2012 im Wesentlichen aus den schwierigen gesamtwirtschaftlichen Verhältnissen in der Region ab. Auch werden auf die Luftfahrtbranche zusätzliche Kostenbelastungen aus der Erhebung *nationaler Luftverkehrsabgaben* und der Einführung von *Emissionszertifikaten* zukommen.

PROGNOSEBERICHT

Ausrichtung der airberlin group in den folgenden beiden Geschäftsjahren

Für die Geschäftsjahre 2012 und 2013 sind keine grundlegenden Änderungen in der Geschäftspolitik und damit der Marktpositionierung der airberlin group vorgesehen. Die in den Kapiteln „Unternehmensprofil“, „Unternehmensstrategie“ und „Unternehmenssteuerung“ auf den Seiten 40 bis 49 dargestellten Sachverhalte werden vor diesem Hintergrund daher im Wesentlichen auch auf diesen Zeitraum zutreffen.

Die Hauptabsatzmärkte der airberlin group werden auf Sicht der nächsten beiden Geschäftsjahre voraussichtlich weiterhin die Bundesrepublik Deutschland sowie die Einzugsgebiete ihrer großen Drehkreuze außerhalb Deutschlands sein, insbesondere Palma de Mallorca und Wien. Das Geschäft im osteuropäischen Raum sowie dem Nahen Osten wird, auch mit *neuen Partnerschaften*, strategisch ausgebaut.

Das zentrale Ziel im laufenden wie auch im nächsten Geschäftsjahr stellt die Rückgewinnung einer nachhaltigen Profitabilität dar.

**ZENTRALES ZIEL:
RÜCKGEWINNUNG
NACHHALTIGER
PROFITABILITÄT**

Hierzu hat der Board of Directors eine Reihe von Maßnahmen auf den Weg gebracht. Dabei gelten die weitere Fortschreibung und Schärfung des Geschäftsmodells als essenziell. Die Strategie gründet sich auf vier Eckpfeilern:

- ▶ Die erfolgreiche Umsetzung der *strategisch wichtigen Mitgliedschaft* von airberlin in der internationalen Luftfahrtallianz **oneworld**.
- ▶ Der Ausbau der strategischen Partnerschaft mit dem *neuen Großaktionär* Etihad Airways. Hierzu gehört neben einer engen Zusammenarbeit auf allen Feldern des gemeinsamen Marktauftritts insbesondere auch die jüngst durch Etihad ermöglichte Verbesserung der Finanzausstattung der airberlin group und damit die Wiedergewinnung strategischer Freiräume.
- ▶ Die *Optimierung des airberlin Streckennetzes* für eine nutzenmaximierende Zusammenarbeit sowohl innerhalb der **oneworld** Allianz als auch mit Etihad Airways.
- ▶ Die konsequente Fortführung der Anstrengungen zur *Verbesserung aller operativen Abläufe* innerhalb der airberlin group. Hierzu wurde im Herbst 2011 das umfassende Programm Shape & Size auf den Weg gebracht.

Nach der in den letzten Jahren erfolgten Umsetzung des Programms Jump zur Verbesserung der operativen Performance in der airberlin group hatte der Board of Directors im Geschäftsjahr 2010 mit Accelerate ein weiteres Performance-Programm verabschiedet. Im zweiten Halbjahr 2011 wurde das Programm Shape & Size auf den Weg gebracht, in das Accelerate integriert wurde. Shape & Size bündelt die Anstrengungen der Vorprogramme und treibt insbesondere die *Weiterentwicklung und Schärfung* des Geschäftsmodells voran.

Shape & Size: umfassendes Programm zur Effizienzverbesserung

WEITERENTWICKLUNG UND SCHÄRFUNG DES GESCHÄFTSMODELLS MIT SHAPE & SIZE

Derzeit führt airberlin gruppenübergreifend ein umfassendes Programm zur Verbesserung der Effizienz aller betrieblichen Prozesse, zur Reduzierung der betrieblichen Komplexität, zur Verbesserung der organisatorischen Aufstellung und zur Optimierung der Kapazitäten durch. Mit der Anpassung der operativen Aufstellung an die hoch kompetitiven Marktverhältnisse und die allgemein unbefriedigende wirtschaftliche Entwicklung soll

- ▶ die Organisationsstruktur in der airberlin group optimiert
- ▶ die Saisonalität des Touristikgeschäfts über eine vertriebliche Neuausrichtung begrenzt
- ▶ die Profitabilität des Full-Service-Geschäfts mit einer selektiven Wachstumsausrichtung und dem Ausbau der Drehkreuze zur besseren Einbindung in die Kooperationsabkommen verbessert

Die Maßnahmen werden weder die *Sicherheit* noch den *Kundenservice* oder die *Qualität* des airberlin Angebots, insbesondere nicht im Full-Service-Geschäft, tangieren. Das bewährte Geschäftsmodell mit seinem Mix aus Touristik- und Linienrouten bleibt bestehen.

BESSERE ERLÖSE

Das Programm definiert mehrere konkrete Zielsetzungen zur Erlösverbesserung. So wird für bestimmte Routen eine *spürbare Verbesserung der Durchschnittserlöse/-erträge* (Yields) pro verkauftes Ticket angestrebt. Hierzu stehen neben der Erzielung und Maximierung positiver Netzwerkeffekte im Zuge von Kooperationen und der Mitgliedschaft bei **oneworld** die Erzielung und Erhöhung von Zusatzumsätzen im Mittelpunkt. Darüber hinaus werden die Vertriebsanstrengungen auf den internationalen Märkten ausgebaut.

Des Weiteren zielt Shape & Size auf bestimmten Routen auch auf eine Verbesserung des durchschnittlichen Sitzladefaktors. Neben Verbesserungen am Point of Sale wirkt auch hier die Mitgliedschaft bei **oneworld** positiv. Der Zugang zum globalen Netzwerk der Allianz erhöht die Attraktivität von airberlin insbesondere für *Geschäftsreisende*. Mit der Einführung eines neuen Passagier-Service-Systems (PSS) soll über eine verbesserte Kontrolle und Verfügbarkeit der Kapazitäten eine höhere Auslastung erreicht werden.

Zusätzlich wird – als eine der Voraussetzungen für die Mitgliedschaft bei **oneworld** – die Implementierung einer State-of-the-Art-Vertriebsplattform die vorhandenen Vertriebskanäle optimal aufstellen. Zur Verbesserung der operativen „Toolbox“ gehören auch die Umsetzung eines neuen Ertragsmanagementsystems (RMS) und eine wesentliche Verbesserung der gesamten IT-Infrastruktur.

GERINGERE KOSTEN

Shape & Size setzt einen klaren Schwerpunkt bei der *Kostendegression*. Das Programm zielt dabei auf Verbesserungen bei Netzwerk und Flotte, Einsparungen in der Verwaltung und der Beschaffung sowie die Optimierung von Prozessen und des Personaleinsatzes, insbesondere der Crews.

Mit einer durchgreifenden Verbesserung der Netzwerk- und Flottenstruktur sollen die *Gesamtbetriebskosten nachhaltig gesenkt* und damit die Produktivität der Flotte spürbar erhöht werden. Ein internes Rankingsystem, bestehend aus verschiedenen finanziellen und betrieblichen Bewertungsfaktoren, lässt eine ganzheitliche Beurteilung des Netzwerks und seiner Struktur zu.

Insbesondere die Stabilität der Netzwerkstruktur wird verbessert und ihre Komplexität reduziert. Ziele sind hier eine Reduzierung der saisonalen Unterschiede von Sommer- und Winterflugplänen sowie der Wegfall von Netzwerkelementen mit negativen Ergebnisbeiträgen beziehungsweise geringer strategischer Bedeutung.

Ebenfalls zur *Optimierung des Streckennetzes* und zur Verbesserung seiner Effizienz werden die Flugpläne der einzelnen Unternehmen der airberlin group aufeinander

**KLARER
SCHWERPUNKT
BEI DER KOSTEN-
DEGRESSION**

abgestimmt. Dies betrifft insbesondere die Hochsaison im Sommer. In diesem Zusammenhang wird zum Zwecke einer verbesserten Ressourcennutzung zusätzlich das Standortkonzept für Flugzeuge und Crews überarbeitet. Diese Maßnahmen münden insgesamt in einer kleineren Flotte und reduzierten Frequenzen.

Allerdings wird airberlin dort, wo sich zusätzliche Potenziale eröffnen, auch investieren. Dies betrifft insbesondere den Ausbau des Hubs Wien zur Drehscheibe für Umsteiger nach Süd- und Osteuropa und zur verbesserten Nutzung für Urlaubsdestinationen in der Sommerhochsaison. Darüber hinaus werden die Möglichkeiten für den Self- und E-Check-in ausgeweitet und der Online-Check-in weiter optimiert. Beim E-Check-in werden Anreize und Verbesserungen implementiert mit dem Ziel, die Selbstbedienungsrate nachhaltig über 60 Prozent zu steigern. Aber auch die Terminalnutzung wird an ausgewählten Flughäfen ausgebaut und verbessert.

Die *betrieblichen Prozesse* werden systematisch, aber unter Beibehaltung von Flexibilität und Motivation, auf Rationalisierungspotenziale durchforstet, die IT-Prozesse auf den neuesten Stand gebracht und auf der Beschaffungsseite eine durchgreifende Rationalisierung und Vereinfachung des gruppenweiten Einkaufs angestrebt. Nicht zuletzt soll mit den optimierten Prozessen die Pünktlichkeit verbessert werden.

Shape & Size zielt auch in den Bereichen Maintenance und Technik auf *nachhaltige Kostensenkungen*. Hier werden insbesondere Einsparungen bei den Maintenance-Nettostückkosten angestrebt über allgemeine Produktivitätsverbesserungen, die Reduzierung von Wartezeiten, schnellere Turn-Arounds in den Werkstätten, eine verbesserte Lieferantenkette, ein besseres Lieferantenmanagement zur Senkung der Material- und Reparaturkosten und eine straffere Organisation. Optimierte Wartungsprogramme, eine durchrationalisierte Arbeitsteilung sowie die genaue Einhaltung der Prozesse werden im Technikbereich gruppenweit zu höherer Effizienz führen. Außerdem wird die Ausweitung des Drittgeschäfts angestrebt.

Nächster Wachstumstreiber: oneworld

PERFEKTE AN- BINDUNG AN EIN WELTWEITES NETZWERK

Mit der Mitgliedschaft bei **oneworld** erhält airberlin die *perfekte Anbindung* an ein weltweites Netzwerk. Die Allianz bietet ihren Fluggästen rund 800 Destinationen in 150 Ländern an und ihre Mitglieder betreiben gut 550 Airport Lounges. Die enge Zusammenarbeit mit zahlreichen führenden internationalen Fluggesellschaften eröffnet der airberlin group strategische Perspektiven bis weit in die Zukunft hinein.

So bietet das dicht geknüpft airberlin Streckennetz innerhalb der Allianz erhebliches Potenzial für Zubringerdienste zu den Interkontinentalverbindungen der Partner. Damit kann die Effizienz in der airberlin group wesentlich gesteigert werden. Zusätzlich eröffnen sich mit der **oneworld** Partnerschaft auch Wachstumschancen für das eigene Langstrecken-

portfolio, insbesondere im Mittleren Osten, und für die Hubs in Berlin, Düsseldorf und Wien.

Chancen und Risiken der Prognose

Generell gelten die im Risikobericht genannten Risiken und Chancen auch im Geschäftsjahr 2012. Dies gilt insbesondere für die weitere Entwicklung der Rohstoffpreise, insbesondere des Ölpreises. Dass hier rein ökonomische Faktoren nicht unbedingt den entscheidenden Einfluss ausüben, zeigt die zuletzt wieder starke Divergenz zwischen den Preisen für die beiden weltweit wichtigsten Benchmarksorten für Rohöl, Brent und West Texas Intermediate (WTI; siehe Grafik auf Seite 51). Die Divergenz und damit die Entwicklung beider Preise dürften zu wesentlichen Teilen auf nicht prognostizierbare *Finanzmarkteinflüsse* zurückzuführen sein, die auch in Zukunft nicht auszuschließen sind. Die anhaltenden und in ihrem Ausgang ebenfalls nicht prognostizierbaren politischen Unsicherheiten in mehreren arabischen Ländern tragen einen weiteren Unsicherheitsfaktor bei.

Eine Prognose für die weitere Entwicklung des Euro gegenüber dem US-Dollar bleibt angesichts der bisher kaum gelösten Schuldenproblematik und anhaltender Rezessionsbefürchtungen im Euro-Raum mit *sehr hohen Unwägbarkeiten* verbunden. Andererseits sprechen das allgemeine wirtschaftliche Umfeld und die verhaltenen konjunkturellen Perspektiven für die Welt und insbesondere für Europa nicht für einen bevorstehenden kräftigen und nachhaltigen Zinsanstieg.

Die Refinanzierungskosten für die airberlin group dürften sich vor diesem Hintergrund auf mittlere Sicht nur wenig verändern. Darüber hinaus hat die airberlin group mit dem Eintritt des *strategischen Partners Etihad Airways* in den Kreis der Großaktionäre der Air Berlin PLC und der Gewährung von zusätzlichen Finanzierungslinien von bis zu 255 Mio. USD einen deutlich größeren Handlungsspielraum gewonnen, um die Entwicklung ihrer Flugzeugflotte und das zukünftige Netzwerkwachstum auch ohne Inanspruchnahme des Kapitalmarktes voranzutreiben.

Unverändert stellt der Preiswettbewerb am europäischen Himmel ein wesentliches Risiko für die geschäftliche Entwicklung dar. Mit der Einführung einer Luftverkehrsabgabe in Deutschland hat sich dieses Risiko verschärft. Das Geschäftsjahr 2011 hat gezeigt, dass die Luftfahrtgesellschaften diese Abgabe nicht vollständig durch Anhebung der Preise weiterbelasten konnten, wenn sie Marktanteilsverluste nicht in Kauf nehmen wollten. airberlin wird den Markt daher auch *weiterhin sehr genau beobachten* und flexibel auf die generelle Marktentwicklung beziehungsweise auf die Entwicklung der Preise für die individuellen Destinationen reagieren.

**DER ÖLPREIS
BLEIBT EIN
GROSSER
UNSICHERHEITS-
FAKTOR**

**ETIHAD AIRWAYS
BRINGT NEUEN AK-
TIONSSPIELRAUM**

Geschäftsjahr 2012

Der Jahresauftakt 2012 hat konkrete Erfolge aus dem *Effizienzsteigerungsprogramm Shape & Size* gebracht: Die Januarauslastung konnte mit 74,96 Prozent erstmals seit Beginn der Veröffentlichung der monatlichen Verkehrszahlen auf nahezu 75 Prozent gesteigert werden. Im Vergleichsmonat des Vorjahres waren noch 72,35 Prozent erreicht worden. Entsprechend den Vorgaben von Shape & Size wurde die Kapazität auf strategisch und ertragsmäßig weniger attraktiven Strecken im Monatsvergleich gezielt um insgesamt 14,4 Prozent reduziert. Die Gästezahl ging hingegen um nur 11,3 Prozent von 2.145.188 Gästen im Januar 2011 auf 1.901.779 Gäste im Januar 2012 zurück. Die Entwicklung im Februar wies in die gleiche Richtung.

KONSEQUENTE UMSETZUNG VON SHAPE & SIZE

Die weitere Umsetzung von Shape & Size stellt den zentralen operativen und strategischen Maßnahmenkatalog für das laufende Geschäftsjahr dar. Im Vordergrund steht hierbei die *weitere Optimierung* von Kapazität und Streckennetz im Jahresverlauf.

Hinsichtlich der airberlin Flotte ist vorgesehen, diese um acht Maschinen zu reduzieren und drei Maschinen neu einzusetzen. Aus der *erwarteten Produktivitätsverbesserung* soll sich ein zusätzlicher Einspareffekt von elf Maschinen ergeben, sodass die Flotte bis Sommer 2012 aus insgesamt 154 Maschinen bestehen wird. Im Sommer 2011 bestand sie noch aus 170 Flugzeugen.

Beim fliegenden Personal sind Produktivitätsfortschritte durch die weitere Optimierung und Abstimmung von Flugplänen sowie ein neues Konzept zur Stationierung der Mannschaften geplant. Hierdurch werden zwei Stationierungsstandorte eingespart.

Die bei airberlin schon seit vielen Jahren konsequent durchgeführten Anstrengungen zur *Treibstoffeinsparung* werden noch einmal intensiviert. Der Maßnahmenkatalog reicht hier vom verstärkten Einsatz leichterer Trolleys an Bord über die Verbesserung der Aerodynamik der Flugzeuge bis hin zu einem intensivierten Pilotentraining zur Optimierung von Fluggeschwindigkeiten, niedrigeren Standzeiten oder auch optimierten Taxiways auf dem Boden.

SKALENEFFEKTE IN DER BESCHAFFUNG

Weitere Maßnahmen zur Kostenreduzierung umfassen eine spürbare Rückführung von Personal unter anderem in den Stabsbereichen. Kosteneinsparungen und Performanceverbesserungen werden insbesondere auch in der *Beschaffung* angestrebt, wo verstärkt Skaleneffekte zum Beispiel über die Zusammenlegung aller Einkaufsprozesse und die Optimierung sämtlicher Zulieferverträge gehoben werden sollen. Vergleichbare Anstrengungen werden im Bereich der Material- und Reparaturkosten unternommen.

Auch in der Flotten-Maintenance, also der Instandhaltung, Überholung, Pflege und Reinigung der Maschinen, soll die Performance durch eine umfassende Ablauf- und Prozessoptimierung verbessert werden. Hierzu gehört insbesondere die Verkürzung der Liegezeiten beim aufwendigen, circa alle 15 bis 18 Monate anfallenden C-Check, der vollständigen Inspektion der Struktur eines Flugzeugs und dem umfassenden Test aller seiner Systeme. Insgesamt wird eine wesentliche Reduzierung der *Turnaround-Zeiten* in den Werkstätten angestrebt. Gleichzeitig soll das Drittgeschäft mit dieser Dienstleistung ausgebaut werden. Es versteht sich von selbst, dass bei all diesen Maßnahmen keinerlei Abstriche an der Sicherheit gemacht werden.

airberlin wird neben diesen Kosten- und Performance-Maßnahmen aber auch große Anstrengungen unternehmen, um die Attraktivität der Marke weiter zu steigern. Hier stehen selbstverständlich der Eintritt in die weltweite Allianz **oneworld** mit zahlreichen neuen Code-Share- und Vielflieger-Vereinbarungen sowie die intensive strategische Partnerschaft mit Etihad Airways im Vordergrund. Darüber hinaus wird airberlin weitere Code-Share-Partnerschaften erschließen und mit der Einführung eines neuen „*Piece-Concept*“ die Gepäckregelungen ebenso variabler gestalten wie die Ticketangebote mittels der ebenfalls neu eingeführten Revenue-Management- und Passenger-Service-Systeme.

**ATTRAKTIVITÄT
DER MARKE WIRD
WEITER GESTÄRKT**

Nicht zuletzt gehört der *Ausbau des airberlin Hubs* am Flughafen der österreichischen Hauptstadt *Wien* zur Drehscheibe für Destinationen nach Süd- und Osteuropa zum Attraktivitätsprogramm 2012.

Ziel aller Anstrengungen ist die nachhaltige Verbesserung der Durchschnittserlöse (Yields) bei einer gleichzeitig signifikanten Verringerung der Kostenbasis.

Durch Prozessoptimierung und ein verbessertes Crew-Standortkonzept sollen im Geschäftsjahr 2012 Kosten in Höhe eines zweistelligen Euro-Millionenbetrags im Vergleich zum Vorjahr eingespart werden. Die Einsparungen werden indes in keinem Fall auf Kosten des Kundenservices gehen.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns

Die airberlin group hat aus Sicht des Board of Directors *wieder an Stärke gewonnen*, die derzeitigen Herausforderungen können erfolgreich gemeistert werden. Die finanzielle Ausstattung der Gesellschaft konnte mit der Unterstützung durch den neuen Großaktionär und strategischen Partner Etihad Airways spürbar verbessert werden. Der Gesellschaft bieten sich damit neue Spielräume zur Sicherung ihrer Positionierung im unverändert hart umkämpften Markt. Mit der erfolgreichen Umsetzung des umfassenden Effizienzsteigerungsprogramms Shape & Size wird die operative Profitabilität deutlich und nachhaltig gesteigert. Auf der Basis dieser Effizienzverbesserung in der gesamten airberlin group, der strategischen Zusammenarbeit mit Etihad Airways und der Mitgliedschaft in der international führenden Luftfahrtallianz **oneworld** sieht der Board die airberlin group im internationalen Wettbewerb gut aufgestellt.

VERÄNDERUNGEN IM BOARD OF DIRECTORS

Dr. Hans-Joachim Körber, bis 31. Dezember 2010 Non-Executive Director des Board, hat mit Wirkung zum 01. Januar 2011 das Amt des Chairman of the Board of Directors übernommen.

Johannes Zurnieden, bis 31. Dezember 2010 Chairman of the Board of Directors, gehört dem Board seit dem 01. Januar 2011 als Non-Executive Director an.

Barbara Cassani und Saad Hammad wurden mit Wirkung zum 01. Mai 2011 als Non-Executive Directors berufen.

Joachim Hunold ist am 31. August 2011 von seinem Amt als Chief Executive Officer der Air Berlin PLC zurückgetreten. Er gehört seit 01. September 2011 dem Board als Non-Executive Director an.

Hartmut Mehdorn, seit 01. Juli 2009 Non-Executive Director, hat am 01. September 2011 die Funktion des Chief Executive Officer übernommen.

Paul Gregorowitsch wurde mit Wirkung zum 01. September 2011 zum Executive Director berufen. Er übernahm die Aufgabe des Chief Commercial Officers (CCO).

Andreas Nikolaus (Niki) Lauda wurde mit Wirkung zum 08. November 2011 zum Non-Executive Director berufen.

Christoph Debus hat die Gesellschaft am 02. November 2011 verlassen.

Helmut Himmelreich ist am 04. November 2011 zum Executive Director berufen worden. Er übernahm die Aufgabe des Chief Operating Officer (COO).

NACHTRAGSBERICHT

24. Januar 2012: Nach den kartellrechtlichen Freigaben durch die Behörden in Deutschland und Österreich haben Deutschlands zweitgrößte Fluggesellschaft airberlin und die nationale Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate, Etihad Airways, die am 19. Dezember 2011 mit Etihad Airways geschlossene Beteiligungsvereinbarung durch Kapitalerhöhung der Air Berlin PLC am 24. Januar 2012 vollzogen. Die Air Berlin PLC hat zum gleichen Datum für die in diesem Rahmen ausgegebenen 31.574.312 neuen Aktien auf Basis eines festgelegten Kurses von 2,31 EUR je Aktie rund 73 Mio. EUR erhalten. Etihad Airways wurde damit zum größten Einzelaktionär der Air Berlin PLC. Die Minderheitsbeteiligung von Etihad Airways setzt sich zusammen aus dem Bezug dieser neuen Aktien (27,03 Prozent) und einem bereits bestehenden Anteil von 2,99 Prozent (vor Verwässerung), der zu einem Stimmrechtsanteil von 29,21 Prozent führt.

24. Januar 2012: James Hogan, Chief Executive Officer von Etihad Airways, und James Rigney, Chief Financial Officer von Etihad Airways, werden zu Non-Executive Directors des Board of Directors der Air Berlin PLC ernannt. Herr Hogan hat zusätzlich das Amt des Vice Chairman of the Board übernommen.

02. Februar 2012: airberlin veröffentlicht den 20. März 2012 als offizielles Datum ihrer Aufnahme zum Vollmitglied in der führenden globalen Luftfahrtallianz **oneworld**.

06. März 2012: Barbara Cassani ist mit sofortiger Wirkung aus dem Board of Directors ausgetreten.

ABSCHLUSSPRÜFER

Die Directors haben über die Benennung des Wirtschaftsprüfers für das kommende Wirtschaftsjahr beraten. Der Board hat beschlossen, in der Hauptversammlung KPMG Audit PLC erneut als Abschlussprüfer der airberlin group vorzuschlagen.

ERKLÄRUNG DER DIRECTORS ÜBER DIE OFFENLEGUNG VON INFORMATIONEN GEGENÜBER DEM WIRTSCHAFTSPRÜFER.

Informationen über die Directors, die im Zeitpunkt der Genehmigung des Berichts der Directors Mitglied des Board waren, befinden sich auf den Seiten 7 und 12/13. Nach Rücksprache mit den übrigen Directors und dem Wirtschaftsprüfer erteilen sämtliche Directors die folgende Bestätigung:

- ▶ Es gibt nach bestem Wissen und Gewissen keine relevanten Informationen, von denen der Wirtschaftsprüfer keine Kenntnis hat.
- ▶ Jeder Director hat sich unter Anwendung der zu erwartenden Sorgfalt bemüht, Kenntnis über sämtliche prüfungsrelevanten Informationen zu erlangen und diese dem Wirtschaftsprüfer zur Verfügung zu stellen.

Genehmigt durch den Board und unterzeichnet in Vertretung des Board:
Berlin, 15. März 2012



HARTMUT MEHDORN

CHIEF EXECUTIVE OFFICER



ULF HÜTTMEYER

CHIEF FINANCIAL OFFICER

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Die Gesellschaft hat sich zur ordnungsgemäßen Unternehmensführung, zu geschäftlicher Integrität und Einhaltung ethischer Werte verpflichtet. Die Gesellschaft führt ihre Geschäfte in der in diesem Bericht dargestellten Art und Weise.

Am 31. Dezember 2011 bestand der Board der Gesellschaft aus zehn (10) Non-Executive Directors (einschließlich des Chairman) und vier (4) Executive Directors. Der Chairman ist für die Leitung des Board verantwortlich und sorgt dafür, dass der Board seine Aufgaben insgesamt erfolgreich durchführt, einschließlich der Kommunikation mit den Aktionären, Festlegung der Strategie des Board und der Aufforderung an alle Boardmitglieder, in umfassender Art und Weise an den Aktivitäten und Entscheidungsprozessen des Board mitzuwirken.

Non-Executive Directors verfügen über enorme Erfahrung und Kompetenz und sind für die Ausarbeitung und Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie zuständig. Der Board ist überzeugt, dass der Chairman und alle Non-Executive Directors im Jahr 2011 in ausreichendem Maße Zeit investiert haben, um ihre Aufgaben als Boardmitglieder zu erfüllen. Die wichtigsten externen Verpflichtungen des Chairman des Board, Dr. Hans-Joachim Körber, haben sich im Laufe des Jahres nicht geändert.

Es wurden ein Prüfungs-, Ernennungs-, Vergütungs- und Finanzausschuss geschaffen, die im Rahmen eigener Richtlinien regelmäßig Sitzungen abhalten.

PRÜFUNGSAUSSCHUSS

Am 31. Dezember 2011 waren Heinz-Peter Schlüter (als Vorsitzender des Prüfungsausschusses), Peter Oberegger und Nicholas Teller Mitglieder des Prüfungsausschusses. Ein Vertreter der externen Abschlussprüfer der Gesellschaft und der Chief Financial Officer der Gesellschaft nehmen an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil.

Der Prüfungsausschuss hat in 2011 insgesamt fünf Sitzungen abgehalten. Die Hauptaufgabe des Prüfungsausschusses besteht darin, den Board bei seinen Kontrollaufgaben in Bezug auf interne und externe Rechnungsprüfungen und Kontrollen zu unterstützen. Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses gehört die Überprüfung des Jahresabschlusses der Gesellschaft und sonstiger Finanzinformationen vor der Veröffentlichung, Festlegung des Umfangs der jährlichen Rechnungsprüfung und Beratung hinsichtlich der Ernennung von externen Abschlussprüfern. Außerdem ist der Prüfungsausschuss für die Überwachung der Effektivität der internen Kontrollsysteme der Gesellschaft, einschließlich der Tätigkeiten der Innenrevision, verantwortlich. Der Prüfungsausschuss überprüft den Umfang der von den Abschlussprüfern durchgeführten Tätigkeiten, die nicht mit der Rechnungsprüfung zusammenhängen, und die Vergütung für diese Tätigkeiten, um sicherzustellen, dass die Objektivität nicht beeinträchtigt ist oder beeinträchtigt wird. Die Abschlussprüfer sollen

auch Auskunft über die von ihnen getroffenen Maßnahmen geben, mit deren Hilfe Unabhängigkeit und Objektivität gewährleistet werden sollen. Darüber hinaus werden vom Prüfungsausschuss auch Empfehlungen gegenüber dem Board ausgesprochen hinsichtlich der erneuten Ernennung oder Abberufung von externen Abschlussprüfern, der Bedingungen für ihr Mandat und die Höhe der Vergütungen für Abschlussprüfer.

ERNENNUNGS-AUSSCHUSS

Am 31. Dezember 2011 bestand der Ernennungsausschuss aus folgenden Mitgliedern: Hans-Joachim Körber (als Vorsitzender des Ernennungsausschusses), Peter Oberegger und Heinz-Peter Schlüter. Die Hauptaufgabe des Ernennungsausschusses besteht darin, den Board hinsichtlich der Zusammensetzung des Board sowie des Aufbaus und der ausgewogenen Besetzung desselben zu unterstützen. Außerdem ist der Ernennungsausschuss dafür zuständig, die Struktur des Board in bestimmten Zeitabständen zu überprüfen und – falls erforderlich – auch mögliche Kandidaten für die Position eines Director zu finden.

Darüber hinaus werden vom Ernennungsausschuss die Nachfolgepläne für die Position des Chairman und des Chief Executive Officer (CEO) festgelegt. Der Ernennungsausschuss hält so viele Sitzungen ab, wie notwendig, jedoch mindestens eine Sitzung pro Jahr. Die Ernennungen der jeweiligen Non-Executive Directors sowie Executive Directors in 2011 wurde aufgrund des vom Board und von einer professionellen Beratungsgesellschaft durchgeführten Suchprozesses vorgenommen.

VERGÜTUNGS-AUSSCHUSS

Am 31. Dezember 2011 bestand der Vergütungsausschuss aus folgenden Mitgliedern: Peter Oberegger (als Vorsitzender des Vergütungsausschusses), Hans-Joachim Körber, Heinz-Peter Schlüter, Barbara Cassani, Johannes Zurnieden, Ali Sabanci und Joachim Hunold. Die Aufgabe des Vergütungsausschusses besteht darin, gegenüber dem Vorstand Empfehlungen auszusprechen bezüglich der Vergütung der Executive Directors und des Führungsstabs, und zwar einschließlich Bonuszahlungen, Pensionsansprüche (falls zutreffend) und Vergütungen in Form von Aktien. Der Vergütungsausschuss hält nach Bedarf Sitzungen ab, jedoch mindestens einmal pro Jahr. Der Vergütungsbericht auf den Seiten 96 ff enthält weitere Details über die Vergütungsrichtlinien der Gesellschaft.

FINANZAUSSCHUSS

Am 31. Dezember 2011 bestand der Finanzausschuss aus folgenden Mitgliedern: Nicholas Teller (als Vorsitzender des Finanzausschusses), Hans-Joachim Körber, Ali Sabanci und Saad Hammad. Die Aufgabe des Finanzausschusses besteht darin, den Board bei denjenigen Tätigkeiten zu unterstützen, die einen erheblichen finanziellen Einfluss auf die Gesellschaft haben könnten. Darüber hinaus ist der Finanzausschuss dafür verantwortlich, das Finanzierungsbudget

zu überwachen und den Board in Hinblick auf weitere Finanzierungsmöglichkeiten zu beraten. Der Finanzausschuss hält nach Bedarf Sitzungen ab, jedoch mindestens zweimal pro Jahr.

Soweit möglich, wird von den Directors erwartet, dass sie an allen Boardsitzungen, wichtigen Sitzungen der Ausschüsse und an der Jahreshauptversammlung teilnehmen. Die entsprechenden Informationen über die zur Diskussion anstehenden Angelegenheiten werden allen Boardmitgliedern im Voraus zugesandt. Nachstehend folgt eine Übersichtstabelle mit Details über die Sitzungen des Board und der Ausschüsse in 2011:

	Board	Prüfungs- ausschuss	Ernennungs- ausschuss	Vergütungs- ausschuss	Finanz- ausschuss
Anzahl der Sitzungen	10	5	3	3	4
Teilnahme an den Sitzungen					
Dr. Hans-Joachim Körber CHAIRMAN	10	X	3	2	4
Hartmut Mehdorn** CHIEF EXECUTIVE OFFICER	10	3	X	X	3
Ulf Hüttmeyer CHIEF FINANCIAL OFFICER	10	X	X	X	X
Christoph Debus* CHIEF COMMERCIAL OFFICER	6	X	X	X	X
Paul Gregorowitsch CHIEF COMMERCIAL OFFICER	4	X	X	X	X
Helmut Himmelreich CHIEF OPERATING OFFICER	4	X	X	X	X
Barbara Cassani INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR	9	X	X	2	X
Saad Hammad INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR	9	X	X	X	1
Joachim Hunold*** NON-EXECUTIVE DIRECTOR	9	X	3	1	X
Andreas Nikolaus Lauda INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR	1	X	X	X	X
Peter Oberegger INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR	10	5	X	2	X
Ali Sabanci NON-EXECUTIVE DIRECTOR	10	X	3	2	4
Heinz-Peter Schlüter INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR	10	2	3	3	2

Nicholas Teller					
INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR	8	2	X	1	4
Johannes Zurnieden					
INDEPENDENT NON-EXECUTIVE DIRECTOR	9	X	X	3	X

Tabelle ohne Teilnahme von Gästen

* diese Directors waren nur teilweise im Berichtsjahr als Director tätig

** dieser Director war teilweise im Berichtsjahr als Non-Executive Director und teilweise als Chief Executive Officer tätig

*** dieser Director war teilweise im Berichtsjahr als Chief Executive Officer und teilweise als Non-Executive Director tätig

Der Board hat die Verantwortung für die Entwicklung und Empfehlung der strategischen Planung an die Executive Directors delegiert, die die vom Board bereits festgelegten längerfristigen Zielsetzungen und Prioritäten wiedergeben; die Entwicklung und die Umsetzung der vom Board festgelegten Strategien und Richtlinien der Gesellschaft; Überwachung des Betriebs- und Finanzergebnisses der Gesellschaft im Vergleich zur Betriebs- und Finanzplanung; Priorisierung, Optimierung und Einteilung von Ressourcen sowie Sicherstellung der Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Regularien.

Alle Directors profitieren von Beratungs- und Unterstützungsleistungen des Company Secretary, der gegenüber dem Chairman dafür verantwortlich ist, dass die vom Board festgelegten Verfahren eingehalten werden und dass gültige Regeln und Vorschriften befolgt werden. Der Company Secretary ist verantwortlich für die Beratung und Unterstützung des Chairman und des Board in Bezug auf Angelegenheiten der Unternehmensführung und neue Entwicklungen in der Gesetzgebung sowie neue Vorschriften. Der Company Secretary sorgt dafür, dass neue Boardmitglieder mit allen wichtigen geschäftlichen Aspekten der Gesellschaft vertraut gemacht werden. Die Funktion des Company Secretary wird von Michelle Johnson ausgeübt. Die Ernennung erfolgte am 21. Februar 2007. Außerdem haben die Directors Zugang zu entsprechenden unabhängigen Beratungsleistungen, die sie gegebenenfalls zur Erfüllung ihrer Aufgaben – auf Kosten der Gesellschaft – in Anspruch nehmen können. Die Gesellschaft hat eine Haftpflichtversicherung mit ausreichender Deckung für ihre Directors und Führungskräfte abgeschlossen.

KOMMUNIKATION MIT DEN AKTIONÄREN

Im Rahmen der jährlichen Hauptversammlung (HV) haben alle Aktionäre die Möglichkeit, direkt mit dem Board zu kommunizieren, einschließlich der Vorsitzenden der jeweiligen Ausschüsse. Bei der HV wird die Anzahl der von Stimmrechtsbevollmächtigten abgegebenen Stimmen sowohl in der HV als auch in der Sitzung sowie anschließend auf der Internetseite der Gesellschaft bekannt gegeben. Jedes weitere Thema, das von entscheidender Bedeutung ist, wird als getrennter Beschlusspunkt vorgetragen.

Heinz-Peter Schlüter war als unabhängiger Non-Executive Director (Senior Independent Director) bestellt worden und stand den Aktionären als Ansprechpartner zur Verfügung, wenn der Kontakt über die normalen Kommunikationswege mit dem Chairman, dem CEO

oder dem Chief Financial Officer nicht angemessen war oder nicht zustande kam. Die Gesellschaft unterhält außerdem regelmäßig Kontakt mit den wichtigsten institutionellen Aktionären, sowohl über die Abteilung für Investor Relations als auch in Form von Meetings mit dem CEO, dem Chief Financial Officer und dem Chairman, sowie durch spezielle Investorenveranstaltungen für institutionelle Aktionäre.

Außerdem wird durch die Gesellschaft sichergestellt, dass alle Directors über die Auffassungen und Anliegen der wichtigsten Aktionäre informiert sind. Eine separate Abteilung für Investor Relations ermöglicht die Sicherstellung dieser Verpflichtung.

INTERNE KONTROLLEN UND PERFORMANCE DES BOARD

Die Directors sind für die Umsetzung und Überprüfung der Effektivität der internen Kontrollsysteme der Gesellschaft verantwortlich. Die internen Kontrollverfahren dienen lediglich dazu, in angemessener – aber nicht uneingeschränkter – Art und Weise sicherzustellen, dass die Vermögensgegenstände der Gesellschaft gegen Missbrauch oder unberechtigte Verfügung sowie in Bezug auf das Risiko wesentlicher falscher Darstellungen oder Verluste oder Nichterreichung von geschäftlichen Zielen abgesichert sind.

Obwohl der CEO die Gesamtverantwortung für die Umsetzung der Kontrollverfahren und die Leitung des Tagesgeschäfts trägt, wurden bestimmte Befugnisse an die jeweiligen verantwortlichen Abteilungsleiter übertragen. Die eingeräumten Befugnisse unterliegen jedoch bestimmten Einschränkungen; außerdem müssen bestimmte Anforderungen hinsichtlich des Reporting erfüllt werden.

Die Gesellschaft hat einen kontinuierlichen Prozess zur wirksamen Bestimmung und Handhabung von Risiken erarbeitet, wobei potenzielle Risiken erkannt, überwacht und – untergliedert nach den Hauptgeschäftsfeldern der Gesellschaft – in Form von Berichten mitgeteilt werden. Die Geschäftsleitung erhält detaillierte Berichte, in denen die identifizierten Risiken innerhalb der Gesellschaft dargestellt werden. Erhebliche Risiken werden dem gesamten Board mitgeteilt.

Die Richtlinien und Verfahren werden laufend überprüft und gegebenenfalls aktualisiert, um sicherzustellen, dass sie in Bezug auf erhebliche Risiken, Investitionsentscheidungen und Kernpunkte der Geschäftsleitung ordnungsgemäß und kontinuierlich angewandt werden.

Die internen Kontrollmechanismen werden durch die Tätigkeit der Innenrevision unterstützt, die mit der Überwachung dieser Kontrollmechanismen und insbesondere der vom Management als besonders gefahrträchtig eingestuften Unternehmensbereiche betraut ist. Die Innenrevision wird in Abstimmung mit dem genehmigten jährlichen Prüfungsplan durchgeführt. Dieser wird, sofern erforderlich, in bestimmten Abständen unterjährig angepasst.

Der Chairman trifft regelmäßig mit den Boardmitgliedern zusammen, um deren Performance, die Performance des gesamten Board und die Performance der Ausschüsse des Board, in denen die Directors Mitglieder sind, sowie sonstige Angelegenheiten zu besprechen, über die die Directors gegebenenfalls diskutieren möchten.

EINHALTUNG DES UNITED KINGDOM CORPORATE GOVERNANCE CODE

Da die Gesellschaft in Großbritannien keine börsennotierte Gesellschaft ist, besteht keine Verpflichtung zur Einhaltung der UK Listing Rules (Vorschriften für in Großbritannien börsennotierte Gesellschaften), das heißt der testierte Jahresabschluss der Gesellschaft muss nicht veröffentlicht werden noch muss der Umfang der Einhaltung der Corporate Governance Standards gemäß den Vorschriften des UK Corporate Governance Code veröffentlicht werden. Die Einhaltung der in Deutschland geltenden Corporate Governance Standards ist ebenfalls nicht erforderlich. Die Gesellschaft erfüllt freiwillig die Vorschriften des UK Corporate Governance Code (eine Kopie des UK Corporate Governance Code ist über die Website des UK Financial Reporting Council erhältlich (www.frc.org.uk)). Bestimmte Vorschriften des UK Corporate Governance Code, die laut den in Deutschland geltenden Corporate Governance Standards nicht einzuhalten sind und die auf dem deutschen Markt nicht üblich sind, erfüllt die Gesellschaft nicht.

Insbesondere haben die Arbeitsverträge der geschäftsführenden Directors Laufzeiten von mehr als einem (1) Jahr und können, neben einer einvernehmlichen Auflösung oder einer Kündigung aus wichtigem Grund, nur mit einer Kündigungsfrist von vierundzwanzig (24) Monaten gekündigt werden. Die Directors können wiedergewählt werden, und zwar für die auf dem deutschen Markt üblichen Zeiträume. Die Gesellschaft ist nach wie vor davon überzeugt, dass noch strengere Vorschriften dazu führen würden, dass die Gesellschaft hinsichtlich der Rekrutierung von Führungskräften im Nachteil wäre und die Führungskräfte nicht so leicht im Unternehmen gehalten werden können.

GOING CONCERN (UNTERNEHMENSFORTBESTAND)

Nach Durchführung der entsprechenden Anfragen ist festzustellen, dass die Directors angemessenerweise davon ausgehen können, dass die Gesellschaft über entsprechende Ressourcen verfügt, um den Betrieb für die vorhersehbare Zukunft aufrechtzuerhalten, wie dies in der Anmerkung Note 2 zum Jahresabschluss dargestellt wurde. Aus diesem Grund werden die Directors die Erstellung des Jahresabschlusses weiterhin auf der Basis des Going Concern vornehmen.

BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS

NICHT PRÜFUNGSPFLICHTIGE INFORMATIONEN

Mitgliedschaft und Aufgaben des Vergütungsausschusses

Der Vergütungsausschuss bestand aus drei (3) Non-Executive Directors. Dieser Ausschuss setzt – im Namen des Board – die Gesamtvergütungspakete für die Executive Directors, den Chairman der Gesellschaft und für den Company Secretary fest, und zwar laut den Vergütungsrichtlinien, einschließlich Bonuszahlungen, Pensionsansprüchen (falls zutreffend) und Vergütungszahlungen in Form von Aktien, wie nachstehend beschrieben.

Der Vergütungsausschuss ist verantwortlich für:

- ▶ Festlegung und Überprüfung der ständigen Angemessenheit und Bedeutung der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft
- ▶ Festsetzung und Überwachung der Performance-Kriterien für Bonusregelungen seitens der Gesellschaft
- ▶ Genehmigung der Vertragsdauer und Laufzeit der Arbeitsverträge für den Chairman, die Executive Directors, den Company Secretary und den Führungsstab sowie
- ▶ Sicherstellung, dass das Board in Bezug auf die Vergütungsrichtlinien mit den Hauptaktionären Kontakt hält

Der Vergütungsausschuss hat hinsichtlich der Festlegung einer angemessenen Vergütung für die Führungskräfte eine unabhängige Beratung eingeholt.

Vergütungsrichtlinien

EXECUTIVE DIRECTORS

Laut den Vergütungsrichtlinien der Gesellschaft gibt es Vergütungspakete in marktüblicher Höhe, durch die die erfolgreiche Performance der betreffenden Directors belohnt wird und ein Anreiz für weitere Erfolge geboten werden soll. Dementsprechend ist die Gesellschaft bestrebt, ein Vergütungspaket anzubieten, das dem Umfang der Verantwortung, dem Beitrag zum Unternehmenserfolg und dem Erfolg des betreffenden Executive Directors im Rahmen eines von Konkurrenten geprägten Marktumfelds entspricht. Das Vergütungspaket für Executive Directors im Jahr 2011 besteht aus einer Kombination von Grundgehalt, einem variablen Bonusprogramm und Sachleistungen.

Die Grundgehälter der Executive Directors im Jahr 2010 sind in der folgenden Tabelle angegeben:

Director	Grundgehalt p.a. (EUR)
Hartmut Mehdorn*	1.000.000
Joachim Hunold*	1.000.000
Ulf Hüttmeyer	500.000
Christoph Debus**	500.000
Paul Gregorowitsch*	500.000
Helmut Himmelreich*	500.000

* diese Directors waren nur teilweise im Berichtsjahr als Director tätig

** Christoph Debus trat am 2. November zurück, sein Vertrag endete am 31. Dezember.

Sofern die festgelegten Benchmarks erreicht werden, können die Executive Directors einen Jahresbonus erhalten, der vom Vergütungsausschuss festgelegt wird. Der Vergütungsausschuss bestimmt jeweils jährlich, in welcher Höhe ein Bonus gezahlt wird, wobei hinsichtlich der Entscheidung über die Gewährung solcher Bonuszahlungen die folgenden Faktoren berücksichtigt werden: EBIT, Nettogewinn, die dynamische Verschuldung und die Pünktlichkeit der Fluggesellschaft. Die variable Vergütungskomponente wird zu gleichen Teilen in bar und in Form von Aktien gezahlt. Die Aktien unterliegen einer Haltefrist von drei (3) Jahren. Aufgrund der Tatsache, dass Hartmut Mehdorn als Interims Chief Executive Officer tätig ist, wird seine variable Vergütungskomponente vom Vergütungsausschuss anhand der Profitabilität der Gesellschaft für das jeweilige Jahr festgelegt werden.

ARBEITSVERTRÄGE

Mit Ausnahme des Chief Executive Officers hat jeder Executive Director einen Arbeitsvertrag mit unbestimmter Laufzeit, der mit einer Frist von vierundzwanzig (24) Monaten gekündigt werden kann. Da der Arbeitsvertrag mit dem Chief Executive Officer Interims-Charakter hat, kann der Vertrag mit einer Frist von drei Monaten gekündigt werden.

Die Arbeitsverträge der Executive Directors können darüber hinaus aus wichtigem Grund gekündigt beziehungsweise einvernehmlich aufgehoben werden. Die Arbeitsverträge der betreffenden Executive Directors, mit Ausnahme des Chief Executive Officers, enthalten eine Klausel, wonach der betreffende Director verpflichtet ist, für die Dauer von einem (1) Jahr nach Kündigung oder Ablauf seines Arbeitsvertrags nicht für ein Konkurrenzunternehmen der Gesellschaft tätig zu werden. Aufgrund dieser Verpflichtung hat jeder Executive Director für dieses Jahr Anspruch auf 50 Prozent seiner Festvergütung.

ZUSÄTZLICHE LEISTUNGEN

Im Jahr 2007 hat die Gesellschaft einen spezifischen Pensionsplan für die Executive Directors festgelegt. Nach Erreichen des 65. Lebensjahres oder bei dauerhafter Erwerbsunfähigkeit haben die Executive Directors Anspruch auf Pensionsleistungen in Höhe von mindestens 4 Prozent (im Fall von Herrn Gregorowitsch und Herrn Himmelreich) ihres jeweiligen im Jahr 2011 gezahlten Grundgehalts pro Jahr der Betriebszugehörigkeit und mindestens 4 Prozent des im Jahr 2009 gezahlten Grundgehalts pro Jahr der Betriebszugehörigkeit im Fall von Herrn Hüttmeyer. Der Anspruch eines Executive Director auf Pensionsleistungen ist begrenzt auf 50 Prozent des 2009 gezahlten Grundgehalts dieses Beitrags. Die akkumulierten Pensionsansprüche per 31. Dezember 2011 sind auf Seite 101 angegeben.

Jeder Executive Director erhält von der Gesellschaft ein Telefon, einen Pkw und Telekommunikationsgeräte. Außerdem hat jeder Executive Director Anspruch auf ermäßigte – oder kostenfreie – Flugtickets bei Flügen, die von der Gesellschaft durchgeführt werden. Jeder Executive Director hat Versicherungsschutz im Rahmen einer Versicherungspolice für Directors und Führungskräfte und einer Unfallversicherung mit angemessenen Deckungssummen.

VERGÜTUNGSRICHTLINIEN FÜR 2012

Es wird davon ausgegangen, dass die oben genannte Richtlinie in Bezug auf die Festlegung des Grundgehalts für jeden der Executive Directors auch weiterhin angewandt wird. Es wird erwartet, dass der Vergütungsausschuss nach freiem Ermessen bei der Festlegung der Höhe eines den Executive Directors zu gewährenden Jahresbonus airberlins finanzielle und operationelle Performance, bemessen anhand von Faktoren wie airberlins konsolidiertes EBIT, Nettogewinn und dynamische Verschuldung (als Maßstab für die Nettoverschuldung gegen EBITDAR), und die Pünktlichkeit der Fluggesellschaft berücksichtigt.

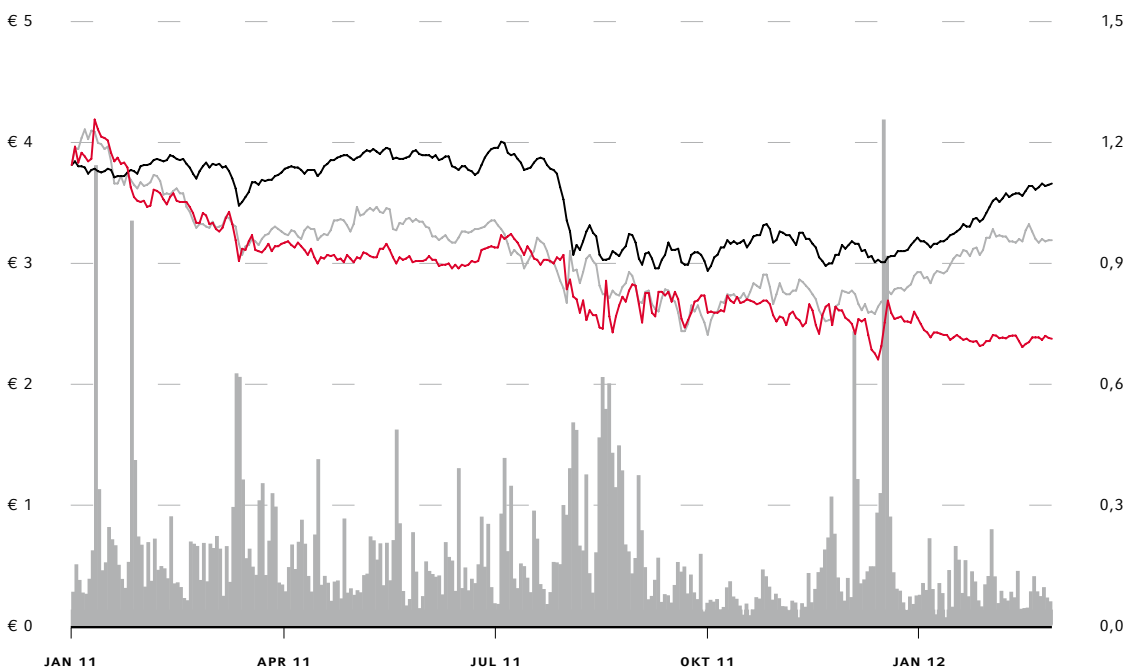
NON-EXECUTIVE DIRECTORS

Die Vergütung der Non-Executive Directors wird vom Chairman und von den Executive Directors festgelegt. Kein Director kann die Höhe seiner eigenen Vergütung mitbestimmen. Laut Satzung darf die Vergütung für Non-Executive Directors insgesamt nicht mehr als 750.000 EUR betragen.

Performance der Gesellschaft

In der nachstehenden Grafik wird die Entwicklung der Aktie der Gesellschaft im Vergleich zum SDAX und zum DJ STOXX-Index für Luftfahrtgesellschaften dargestellt. Der SDAX wurde zu Vergleichszwecken ausgewählt, weil dieser Index ein breiter Aktienindex ist, in der auch die Aktien der Gesellschaft enthalten sind. Der DJ STOXX-Index für Luftfahrtgesellschaften wurde deshalb ausgewählt, weil in diesem Index Gesellschaften enthalten sind, die in einem vergleichbaren Sektor wie die Gesellschaft geschäftlich tätig sind.

RELATIVE PERFORMANCE AIRBERLIN VS. SDAX PREISINDEX UND DOW JONES STOXX TMI AIRLINES INDEX (EUR)



— Umsatz airberlin (Mio. Stück; Xetra + Regionalbörsen; rechts)

— Air Berlin (links) — SDAX Preisindex (links) — Dow Jones STOXX TMI Airlines Index (EUR; links)

Quelle: Reuters

PRÜFUNGSPLICHTIGE ANGABEN

Vergütung der Directors

Im Berichtszeitraum erhielten die Directors folgende Vergütungen:

in T €	Grund- gehalt und Honorar	Steuerpflichtige Leistungen	Abfindungen	Gesamt 2011	Gesamt 2010
Executive Directors:					
Joachim Hunold	671	36	4.098	4.805	1.205
Ulf Hüttmeyer	507	27	0	534	648
Christoph Debus*	421	15	84	520	643
Hartmut Mehdorn	333	2	0	335	0
Paul Gregorowitsch	168	2	0	170	0
Helmut Himmelreich	82	39	0	121	0
Non-Executive Directors					
Dr. Hans-Joachim Körber	178	2	0	180	89
Hartmut Mehdorn	60	0	0	60	60
Peter R. Oberegger	65	4	0	69	50
Ali Sabanci	50	0	0	50	50
Heinz-Peter Schlüter	89	1	0	90	60
Nicholas Teller	89	2	0	91	60
Johannes Zurnieden	60	0	0	60	179
Dieter Pfundt	0	0	0	0	10
Barbara Cassani	33	0	0	33	0
Saad H. Hammad	33	0	0	33	0
Niki Lauda	4	0	0	4	0
Bezüge insgesamt:	2.843	130	4.182	7.155	3.054

* Christoph Debus trat am 2. November zurück, sein Vertrag endete am 31. Dezember.

Joachim Hunold war bis zum 31. August 2011 als Executive Director tätig. Am 01. September 2011 wurde er zum Non-Executive Director ernannt. Am 01. Oktober 2011 wurden ihm als Entschädigung für den Verlust seiner Position mindestens 4.098 TEUR gewährt (oben als Abfindungen dargestellt). Die Abfindung setzt sich aus Gehalt, Bonuszahlungen und vielfältigen anderen Leistungen zusammen. Diese Leistungen werden bis zum 30. September 2014 fällig. Darüber hinaus wurden ihm zusätzliche Pensionsansprüche eingeräumt, die zum 31. Dezember 2011 vollständig bilanziert wurden. Seine Pensionsansprüche sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Im Jahr 2007 hat die Gesellschaft einen spezifischen Pensionsplan für die Executive Directors abgeschlossen. Die Pensionsansprüche der Directors lauten wie folgt:

in T €	Akkumulierte jährlich erworbene Leistungen per 31.12.2011	Akkumulierte jährlich erworbene Leistungen per 31.12.2010	Erhöhung der akkumulierten jährlichen Leistungen im Jahr 2011
Joachim Hunold	438	234	204
Ulf Hüttmeyer	86	68	18
Christoph Debus*	36	22	14
Paul Gregorowitsch	7	0	7

* Christoph Debus trat am 2. November zurück, sein Vertrag endete am 31. Dezember.

Der Übertragungswert der von den Directors erworbenen Leistungen, der eine Verpflichtung der Gesellschaft und keinen bereits an den betreffenden Director gezahlten oder noch zu zahlenden Betrag darstellt, lautet wie folgt:

in T €	Übertragungswert per 31.12.2011	Übertragungswert per 31.12.2010	Beitrag der Directors im laufenden Jahr	Entwicklung, abzüglich Beiträge der Directors
Joachim Hunold	5.754	4.061	0	1.693
Ulf Hüttmeyer	334	262	0	72
Christoph Debus*	229	159	0	70
Paul Gregorowitsch	115	0	0	115
	6.432	4.482	0	1.950

* Christoph Debus trat am 2. November zurück, sein Vertrag endete am 31. Dezember.

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht 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 beschrieben sind.

Berlin, 15. März 2012



HARTMUT MEHDORN

CHIEF EXECUTIVE OFFICER



ULF HÜTTMEYER

CHIEF FINANCIAL OFFICER

VERANTWORTLICHKEITEN DER DIRECTORS IN BEZUG AUF DIE AUFSTELLUNG DES GESCHÄFTSBERICHTS UND DES JAHRESABSCHLUSSES

Die Directors sind für die Erstellung des Geschäftsberichts und des Jahresabschlusses in Übereinstimmung mit dem anwendbaren Recht und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich.

Das Gesellschaftsrecht verlangt von den Directors, den Konzernabschluss und den Abschluss der Muttergesellschaft für das jeweilige Geschäftsjahr zu erstellen. Gemäß diesem Recht sind die Directors dazu verpflichtet, den Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den von der Europäischen Union angenommenen internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und den anwendbaren Gesetzen zu erstellen, und sie haben sich dazu entschieden, den Abschluss der Muttergesellschaft in Anwendung der gleichen Vorschriften zu erstellen.

Gemäß Gesellschaftsrecht dürfen die Directors die Abschlüsse nicht genehmigen, es sei denn, sie sind der Überzeugung, dass die Abschlüsse ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage vermitteln.

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses und des Abschlusses der Muttergesellschaft haben die Directors Folgendes zu beachten:

- ▶ Sie müssen geeignete Bilanzierungsrichtlinien auswählen und diese dann durchgehend anwenden.
- ▶ Sie müssen angemessene und umsichtige Einschätzungen und Beurteilungen abgeben.
- ▶ Sie müssen angeben, ob die Abschlüsse entsprechend den von der EU angenommenen IFRS-Standards erstellt worden sind.
- ▶ Sie müssen die Abschlüsse nach dem Grundsatz der Fortführung des Unternehmens erstellen, es sei denn, es kann nicht von der Annahme ausgegangen werden, dass der Konzern und die Muttergesellschaft ihre Geschäftstätigkeiten weiter betreiben.

Die Directors sind dafür verantwortlich, eine ordentliche Buchhaltung zu gewährleisten, die stets die Finanzlage der Muttergesellschaft mit angemessener Genauigkeit widerspiegelt, und die ihnen ermöglicht sicherzustellen, dass der Jahresabschluss die Bestimmungen des Companies Act 2006 erfüllt. Sie sind im Allgemeinen dafür verantwortlich, sämtliche Maßnahmen zu veranlassen, die es ihnen ermöglichen, die Vermögensgegenstände des Konzerns zu schützen sowie Betrug und andere Unregelmäßigkeiten aufzudecken.

Gemäß den anzuwendenden Rechtsgrundlagen und Regelungen sind die Directors auch für die Erstellung von Director's Report und Lagebericht, Bericht des Vergütungsausschusses, und Corporate Governance Bericht verantwortlich.

Die Directors sind dafür verantwortlich, dass die Informationen über die Gesellschaft und ihre Finanzlage auf der Unternehmenswebsite gepflegt werden und vollständig sind. Die gesetzlichen Bestimmungen in Großbritannien über die Erstellung und Veröffentlichung von Jahresabschlüssen können von der Gesetzgebung anderer Gerichtsbarkeiten abweichen.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSS-PRÜFERS AN DIE MITGLIEDER DER AIR BERLIN PLC

Wir haben den Konzernabschluss sowie den Jahresabschluss der Air Berlin PLC für das am 31. Dezember 2011 beendete Geschäftsjahr, wiedergegeben auf den Seiten 107 bis 171, geprüft. Die Abschlüsse wurden nach den geltenden rechtlichen Vorschriften und den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, erstellt. Der Jahresabschluss der Muttergesellschaft wurde auch nach den Bestimmungen des Companies Act 2006 erstellt.

Dieser Bestätigungsvermerk ist gemäß Kapitel 3, Teil 16 des Companies Act 2006 ausschließlich für die Gesellschafter bestimmt. Wir haben unsere Prüfung nur durchgeführt, um den Gesellschaftern die vorgeschriebenen Aussagen in Form eines Bestätigungsvermerks zu berichten. Der Bestätigungsvermerk dient keinem anderen Zweck.

Soweit gesetzlich zulässig, akzeptieren oder übernehmen wir keine Verantwortung gegenüber jemand anderem als der Gesellschaft oder den Gesellschaftern für unsere Prüfung, den Bestätigungsvermerk oder unsere vorgenommenen Beurteilungen.

Verantwortlichkeiten der Directors und des Abschlussprüfers

Wie auf Seite 103 im Abschnitt Verantwortlichkeiten der Directors im Detail erläutert, liegt die Erstellung der Abschlüsse in der Verantwortung der Directors. Die Directors müssen sicherstellen, dass alle Angaben in den Abschlüssen richtig und angemessen sind und ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vermitteln. Unsere Aufgabe ist es, nach den geltenden rechtlichen Vorschriften und den International Standards on Auditing (UK and Ireland), die Abschlüsse einer Prüfung zu unterziehen und zu beurteilen. Nach diesen Standards sind wir zur Einhaltung der vom Auditing Practices Board (APB's) festgelegten ethischen Standards für Abschlussprüfer verpflichtet.

Anforderungen an die Prüfung von Jahresabschlüssen

Eine Beschreibung der Anforderungen an die Prüfung von Jahresabschlüssen ist auf der Webseite des APB unter folgender Internetadresse einsehbar: www.frc.org.uk/apb/scope/private.cfm.

Stellungnahme zu den Abschlüssen

Nach unserer Überzeugung

- ▶ vermitteln die Abschlüsse ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Muttergesellschaft zum 31. Dezember 2011 sowie des negativen Konzernergebnisses für das Jahr 2011
- ▶ wurde der Konzernabschluss ordnungsgemäß unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, erstellt
- ▶ wurde der Jahresabschluss der Muttergesellschaft ordnungsgemäß unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU und gemäß den Vorschriften des Companies Act 2006 anzuwenden sind, erstellt
- ▶ wurden die Abschlüsse unter Einhaltung der Anforderungen des Companies Act 2006 und der Konzernabschluss entsprechend Artikel 4 der IAS-Verordnung erstellt

Stellungnahme, die nach den Vorschriften des Companies Act 2006 und im Rahmen unseres Prüfungsauftrags vorgeschrieben ist

Nach unserer Überzeugung

- ▶ wurde der prüfungspflichtige Teil des Berichts über die Vergütung der Directors ordnungsgemäß nach den Vorschriften des Companies Act 2006 erstellt und
- ▶ stehen die Angaben des Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr im Einklang mit den Angaben in den Abschlüssen

Angelegenheiten, über die wir verpflichtet sind zu berichten, soweit sie zutreffen

In Bezug auf die folgenden Sachverhalte haben wir nichts zu berichten:

Nach dem Companies Act 2006 und gemäß den Bedingungen unseres Prüfungsauftrags sind wir verpflichtet, Ihnen zu berichten, wenn nach unserer Überzeugung:

- ▶ die Muttergesellschaft keine ordnungsgemäße Buchführung geführt hat oder wenn die für unsere Abschlussprüfung erforderlichen, angemessenen Nachweise von Zweigniederlassungen, die wir nicht aufgesucht haben, nicht vorliegen oder
- ▶ der Jahresabschluss der Muttergesellschaft und der prüfungspflichtige Teil des Berichts über die Vergütung der Directors nicht im Einklang mit den Angaben aus der Buchführung der Muttergesellschaft und Nachweisen der Zweigniederlassungen stehen oder
- ▶ bestimmte gesetzlich vorgeschriebene Angaben über die Vergütung der Directors nicht vorliegen oder
- ▶ wir nicht alle für die Prüfung erforderlichen Informationen und Erklärungen erhalten haben.

Wayne Cox (Leitender Wirtschaftsprüfer)

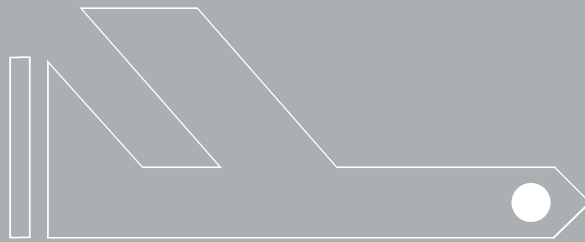
im Auftrag und im Namen von: KPMG Audit Plc, Statutory Auditor

Wirtschaftsprüfer
St. Nicholas House
Park Row
Nottingham
NG 1 6FQ
Großbritannien

Berlin, 15. März 2012

GB

106 – 176



KONZERNANHANG UND
ANHANG DER GESELLSCHAFT

116

JAHRESABSCHLUSS
AIRBERLIN KONZERN

107



112

JAHRESABSCHLUSS AIR BERLIN PLC

Air Berlin PLC

KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG
für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2011

	Anhang	31.12.2011 € 000	31.12.2010 € 000
Umsatzerlöse	20	4.227.318	3.723.578
Sonstige betriebliche Erträge	21	10.113	53.775
Materialaufwand und bezogene Leistungen	22	(3.304.535)	(2.677.515)
Personalaufwand	23	(475.444)	(471.771)
Abschreibungen	6,7	(85.943)	(92.761)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	24	(618.534)	(544.647)
Betriebliche Aufwendungen		(4.484.456)	(3.786.694)
Betriebsergebnis		(247.025)	(9.341)
Finanzaufwendungen	25	(82.715)	(115.425)
Finanzerträge	25	9.804	6.806
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	25	(39.007)	(24.720)
Finanzergebnis, netto		(111.918)	(133.339)
Erträge aus assoziierten Unternehmen, nach Steuern	26	97	1.057
Ergebnis vor Ertragsteuern		(358.846)	(141.623)
Ertragsteuern	27	87.008	44.464
Ergebnis nach Ertragsteuern – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		(271.838)	(97.159)
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	13	(3,20)	(1,14)
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	13	(3,20)	(1,14)
GESAMTERGEBNISRECHNUNG	Anhang	31.12.2011 € 000	31.12.2010 € 000
Verlust der Periode		(271.838)	(97.159)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen		1.102	1.070
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	30g	64.596	79.645
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	30g	(36.453)	(56.970)
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	27	(8.544)	(6.730)
Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern		20.701	17.015
Gesamtergebnis – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		(251.137)	(80.144)

Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ
zum 31. Dezember 2011

	Anhang	31.12.2011 € 000	31.12.2010 € 000
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	6	396.008	387.420
Sachanlagen	7	818.915	887.664
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	10	79.188	157.657
Latente Steueransprüche	27	138.306	51.283
Positiver Marktwert von Derivaten	29	0	6.448
Marktwert des Planvermögens, netto	14	2.206	0
Rechnungsabgrenzungen	11	53.112	33.997
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	8	184	405
Langfristige Vermögenswerte		1.487.919	1.524.874
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	9	45.524	42.890
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	10	375.122	298.570
Positiver Marktwert von Derivaten	29	73.187	53.662
Rechnungsabgrenzungen	11	42.598	39.030
Bankguthaben und Kassenbestände	28	239.607	411.093
Kurzfristige Vermögenswerte		776.038	845.245
Bilanzsumme		2.263.957	2.370.119

Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ
zum 31. Dezember 2011

	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
		€ 000	€ 000
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	12	21.379	21.379
Kapitalrücklage	12	373.923	373.923
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	16	1.343	21.220
Sonstige Rücklagen	12	217.056	217.056
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		(405.663)	(153.242)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern		42.762	23.163
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	12	2.939	1.837
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		253.739	505.336
Langfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	471.775	439.782
Finanzschulden	16	470.193	370.886
Rückstellungen	15	7.161	8.090
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	18	55.922	73.261
Latente Steuerverbindlichkeiten	27	29.448	26.733
Negativer Marktwert von Derivaten	29	11.021	25.913
Langfristige Verpflichtungen		1.045.520	944.665
Kurzfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	53.123	79.617
Finanzschulden	16	57.504	10.056
Ertragsteuerverbindlichkeiten		2.726	10.616
Rückstellungen	15	2.525	3.282
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	18	423.421	394.635
Negativer Marktwert von Derivaten	29	17.521	25.166
Rechnungsabgrenzungen		72.619	75.223
Erhaltene Anzahlungen	19	335.259	321.523
Kurzfristige Verpflichtungen		964.698	920.118
Bilanzsumme		2.263.957	2.370.119

Der Konzernabschluss ist genehmigt durch den Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 15. März 2012;
 unterzeichnet für den Board of Directors:



HARTMUT MEHDORN
 CHIEF EXECUTIVE OFFICER



ULF HÜTTMEYER
 CHIEF FINANCIAL OFFICER

Air Berlin PLC

KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2011

	Gezeichnetes Kapital € 000	Kapital- rücklage € 000	Eigenkapital- komponente der Wandelanleihe € 000	Sonstige Rücklagen € 000	Gewinnrücklage und Jahres- ergebnis € 000	Marktbe- wertung der Sicherungs- instrumente, nach Steuern € 000	Ausgleichs- posten aus Währungs- differenzen € 000	Eigenkapital – den Eigen- tümern der Gesell- schaft zuzu- rechnen € 000
Bilanz zum 31. Dezember 2009	21.379	374.319	51.598	217.056	(62.323)	7.218	767	610.014
Aktienorientierte Vergütung					32			32
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien, nach Steuern		(396)						(396)
Einzug von Wandelanleihen			(30.378)		6.208			(24.170)
Summe Transaktionen mit Eigentümern	0	(396)	(30.378)	0	6.240	0	0	(24.534)
Verlust der Periode					(97.159)			(97.159)
Sonstiges Ergebnis						15.945	1.070	17.015
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	0	(97.159)	15.945	1.070	(80.144)
Bilanz zum 31. Dezember 2010	21.379	373.923	21.220	217.056	(153.242)	23.163	1.837	505.336
Einzug von Wandelanleihen			(19.877)		19.417			(460)
Summe Transaktionen mit Eigentümern	0	0	(19.877)	0	19.417	0	0	(460)
Verlust der Periode					(271.838)			(271.838)
Sonstiges Ergebnis						19.599	1.102	20.701
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	0	(271.838)	19.599	1.102	(251.137)
Bilanz zum 31. Dezember 2011	21.379	373.923	1.343	217.056	(405.663)	42.762	2.939	253.739

Air Berlin PLC

KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2011

	Anhang	31.12.2011 € 000	31.12.2010 € 000
Verlust der Periode		(271.838)	(97.159)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	6, 7	85.943	92.761
Verlust (Gewinn) aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	21, 24	6.793	(25.035)
Wertminderungen auf Kredite		0	1.500
Aktienorientierte Vergütung		0	32
Ertrag aus der Neubewertung der Altanteile am erworbenen Unternehmen	5	0	(17.002)
Zunahme der Vorräte		(2.634)	(2.431)
(Zunahme) Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		(28.684)	5.270
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen		(7.491)	(2.046)
Latenter Steuerertrag	27	(92.852)	(55.513)
Abnahme der Rückstellungen		(3.892)	(10.103)
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		31.406	5.588
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten		33.606	4.443
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	25	39.007	24.720
Zinsaufwendungen	25	70.760	70.429
Zinserträge	25	(9.804)	(5.797)
Aufwand aus dem Rückkauf von Wandelanleihen	25	5.440	42.193
Ertragsteueraufwendungen	27	5.844	11.049
Anteil am Gewinn von assoziierten Unternehmen	26	(97)	(1.057)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen		1.102	1.070
Operativer Cashflow		(137.391)	42.912
Gezahlte Zinsen		(51.073)	(51.216)
Erhaltene Zinsen		3.678	2.108
Gezahlte Ertragsteuern		(11.130)	(7.945)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		(195.916)	(14.141)
Investitionen in langfristige Vermögenswerte		(142.933)	(58.605)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	10	(32.871)	(18.542)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten		114.262	563.182
Ausgabe von Darlehen		0	(40.500)
Zugang Tochterunternehmen, abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel		(969)	4.328
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		(62.511)	449.863
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden		(234.124)	(480.349)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden		473.347	222.996
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden		(10.740)	(7.534)
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	12	0	(565)
Rückkauf von Wandelanleihen	16	(140.899)	(136.872)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		87.584	(402.324)
Veränderung von Nettozahlungsmitteln		(170.843)	33.398
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode		409.673	372.010
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		(446)	4.265
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode	28	238.384	409.673
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden		(1.223)	(1.420)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		239.607	411.093

Air Berlin PLC
BILANZ DER GESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2011

	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
		€ 000	€ 000
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Beteiligungen an Tochterunternehmen	34b	720.946	470.964
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	34c	184	13
Latente Steueransprüche	34d	51.786	41.707
Positiver Marktwert von Derivaten		0	196
Darlehen an Tochterunternehmen	34e	140.000	0
Darlehen an assoziierte Unternehmen	34f	0	143
Marktwert des Planvermögens, netto	34j	723	0
Langfristige Vermögenswerte		913.639	513.023
Kurzfristige Vermögenswerte			
Darlehen an Tochterunternehmen	34e	59.234	199.802
Darlehen an assoziierte Unternehmen	34f	25	0
Forderungen gegenüber Tochterunternehmen	34g	148.714	139.850
Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen	34h	149	149
Positiver Marktwert von Derivaten		2.497	7.877
Sonstige Forderungen		493	1.989
Rechnungsabgrenzungen		1.077	629
Bankguthaben und Kassenbestände		61.798	138.956
Kurzfristige Vermögenswerte		273.987	489.252
Bilanzsumme		1.187.626	1.002.275

Air Berlin PLC
BILANZ DER GESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2011

	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
		€ 000	€ 000
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	34i	21.379	21.379
Kapitalrücklage	34i	373.923	373.923
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe		1.343	21.220
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		6.479	48.228
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		403.124	464.750
Langfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden		434.226	192.672
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k	2.000	141.476
Negativer Marktwert von Derivaten		0	67
Langfristige Verpflichtungen		436.226	334.215
Kurzfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden		6.702	2.361
Ertragsteuerverbindlichkeiten		375	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		12.434	2.054
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k, m	328.114	198.895
Negativer Marktwert von Derivaten		651	0
Kurzfristige Verpflichtungen		348.276	203.310
Bilanzsumme		1.187.626	1.002.275

Der Jahresabschluss ist genehmigt durch den Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 15. März 2012;
 unterzeichnet für den Board of Directors:



HARTMUT MEHDORN
 CHIEF EXECUTIVE OFFICER



ULF HÜTTMEYER
 CHIEF FINANCIAL OFFICER

Air Berlin PLC

EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2011

	Gezeichnetes Kapital € 000	Kapitalrücklage € 000	Eigenkapital- komponente der Wandelanleihe € 000	Gewinnrücklage und Jahresergebnis € 000	Gesamt Eigenkapital € 000
Bilanz zum 31. Dezember 2009	21.379	374.319	51.598	34.775	482.071
Aktienorientierte Vergütung				32	32
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien, nach Steuern		(396)			(396)
Einzug von Wandelanleihen			(30.378)	6.208	(24.170)
Summe Transaktionen mit Eigentümern	0	(396)	(30.378)	6.240	(24.534)
Gewinn der Periode				7.213	7.213
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	7.213	7.213
Bilanz zum 31. Dezember 2010	21.379	373.923	21.220	48.228	464.750
Einzug von Wandelanleihen			(19.877)	19.417	(460)
Summe Transaktionen mit Eigentümern	0	0	(19.877)	19.417	(460)
Verlust der Periode				(61.166)	(61.166)
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	(61.166)	(61.166)
Bilanz zum 31. Dezember 2011	21.379	373.923	1.343	6.479	403.124

Air Berlin PLC

KAPITALFLUSSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT
für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2011

	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
		€ 000	€ 000
(Verlust) Gewinn der Periode		(61.166)	7.213
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Wertminderungen auf Kredite		0	1.500
Aktienorientierte Vergütung		0	32
Zunahme von Forderungen an Tochterunternehmen		(8.510)	(48.650)
Abnahme der sonstigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		4.498	4.270
Latenter Steuerertrag	34d	(10.079)	(36.696)
Zunahme (Abnahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten		10.222	(326)
Zunahme Marktwert des Planvermögens, netto		(723)	0
Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34g	118.440	16.174
Verluste (Gewinne) aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto		6.116	(16.496)
Zinsaufwendungen		39.522	27.456
Zinserträge		(4.315)	(3.377)
Aufwand aus dem Rückkauf von Wandelanleihen		5.440	42.193
Aufwendungen (Erträge) aus Ertragsteuer		534	(420)
Anteil am Gewinn von assoziierten Unternehmen		(553)	(54)
Operativer Cashflow		99.426	(7.181)
Gezahlte Zinsen		(26.585)	(10.991)
Erhaltene Zinsen		511	1.620
Gezahlte Ertragsteuern		0	(4.394)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		73.352	(20.946)
Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen		0	(13)
Abgang von Anteilen an Tochterunternehmen		0	45
Kapitalerhöhungen bei Tochterunternehmen	34b	(249.982)	(5)
Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen		0	(13)
Ausgabe von Darlehen an Tochterunternehmen	34e	568	580
Ausgabe von Darlehen an assoziierte Unternehmen	34f	500	(50)
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		(248.914)	544
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	12	0	(565)
Rückkauf von Wandelanleihen	16	(140.899)	(136.872)
Ausgabe von Anleihen	16	250.000	200.000
Transaktionskosten aus der Ausgabe von Anleihen	16	(10.740)	(7.534)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		98.361	55.029
Veränderung von Nettozahlungsmitteln		(77.201)	34.627
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode		138.956	104.295
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		43	34
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode		61.798	138.956
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		61.798	138.956

KONZERNANHANG UND ANHANG DER GESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2011

1. EINLEITUNG

Der Konzernabschluss der „Air Berlin PLC“ (die „Gesellschaft“) zum 31. Dezember 2011 beinhaltet die Air Berlin PLC 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.

2. BEWERTUNGSGRUNDLAGEN UND AUFSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

Der Konzernabschluss und Einzelabschluss der Gesellschaft, die vom Management erstellt und genehmigt wurden, sind nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind („übernommene IFRS“). Hinsichtlich der Veröffentlichung des Einzelunternehmens zusammen mit dem Konzernabschluss wird in Anwendung der Section 408 des Companies Act 2006 auf die Präsentation der Gewinn- und Verlust-Rechnung des Einzelunternehmens verzichtet. Die betreffenden Anhangsangaben werden als Teil dieses Konzernanhangs dargestellt. Hinsichtlich der Präsentation des Jahresabschlusses der Gesellschaft wird auf die Seiten 112 bis 115 verwiesen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden in allen im Konzernabschluss präsentierten Berichtsperioden unverändert angewendet. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden von allen konsolidierten Unternehmen einheitlich angewendet. Der Konzernabschluss wurde unter Anwendung des Anschaffungskostenprinzips aufgestellt mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente und der Verbindlichkeit aus Put-Option, die mit ihren Marktwerten bilanziert sind.

Der Konzernabschluss wurde in Euro aufgestellt. Der EZB-Euro-Wechselkurs zum britischen Pfund hat am Bilanzstichtag 0,8353 GBP zum Euro betragen. Alle Finanzaufgaben wurden unter Anwendung von Rundungen zum nächsten Tausender der Währungseinheit ausgewiesen, außer Angaben zu Aktien. Der Konzernabschluss wurde vom Board of Directors genehmigt und am 15. März 2012 zur Veröffentlichung freigegeben.

Fortführungsprinzip

Die Geschäftstätigkeit der Gruppe, zusammen mit den Faktoren, die wahrscheinlich einen Einfluss auf die zukünftige Entwicklung, Durchführung und Stellung haben, sind im Bericht zu Prognosen und sonstigen Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 78 bis 86 dargestellt.

Die wirtschaftliche Situation der Gruppe, die Zahlungsströme und die Liquiditätslage sind in der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage auf den Seiten 59 bis 65 beschrieben. Einzelheiten zur Finanzierung sind in den Abschnitten 16 und 30 des Jahresabschlusses dargestellt. Des Weiteren enthalten die Abschnitte 4t und 30 des Jahresabschlusses die Zielsetzungen, Richtlinien und Prozesse zum Kapitalmanagement, zum Finanzrisikomanagement, Einzelheiten zu den Finanzinstrumenten und Hedging-Aktivitäten, und die Positionen zu Kredit- und Liquiditätsrisiken.

Die Gruppe erfüllt ihren täglichen Bedarf an Betriebskapital durch Bargeldbestände. Wie bereits im Bericht zu Prognosen und sonstigen Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 78 bis 86 dargestellt, ergeben die derzeitigen wirtschaftlichen Einflüsse eine partielle Ungewissheit bezüglich der Währungsfluktuationen, Fluktuationen bei den Kerosinpreisen, der Kundennachfrage sowie dem Yield. Für die Flugzeugauslieferungen in den nächsten zwölf Monaten sind Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Die Prognosen und Berechnungen der Gruppe – unter Berücksichtigung von bedeutenden Abweichungen der geplanten Fremdwährungskurse, des Kerosinpreises, der Kundennachfrage und des Yield – zeigt, dass die Gruppe über ausreichende Geldmittel verfügt, die sowohl aus der Mittelaufnahme, als auch aus dem operativen Cashflow resultieren, um ihren Verpflichtungen in absehbarer Zeit zu genügen. Die erwarteten Barmittelbestände sind seit dem Bilanzstichtag weiter angestiegen. Dies ist auf die Finanzierung durch Etihad zurückzuführen. Etihad hat zum einen Eigenkapital in Höhe von € 72,9 Millionen und Kreditzusagen über bis zu USD 255 Millionen bereitgestellt wie in Abschnitt 33 und im Bericht zu Prognosen und sonstigen Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 78 bis 86 dargestellt. Unter Berücksichtigung der oben dargestellten Sachverhalte sind die Directors zu dem Schluss gekommen, dass sie basierend auf fundierten Erwartungen davon ausgehen können, dass die Gruppe über ausreichende Mittel verfügt um das Fortführungsprinzip für die absehbare Zukunft aufrecht zu erhalten. Der Abschluss wurde unter der Prämisse der Unternehmensfortführung erstellt.

Schätzungen

Die Aufstellung des Jahresabschlusses nach den übernommenen IFRS erfordert die Vornahme von Beurteilungen, Schätzungen und Annahmen durch die Geschäftsleitung, die die Anwendung von Bilanzierungsregeln und bilanzierten Vermögenswerten und Schulden sowie Erträgen und Aufwendungen beeinflusst. Alle im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung zugrunde gelegten Schätzungen und Annahmen basieren auf historischen Erfahrungen und auf verschiedenen unter den gegebenen Umständen als kaufmännisch vernünftig angesehenen Faktoren, die als Ergebnis den Beurteilungen hinsichtlich der Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden zugrunde liegen, deren Werte sich nicht aus anderen Quellen offensichtlich erschließen lassen. Tatsächlich eintretende Werte können von diesen Einschätzungen abweichen.

Die Schätzungen und zugrundeliegenden Annahmen werden fortlaufend überprüft. Änderungen von Schätzungen werden in der Berichtsperiode realisiert, in der die Beurteilung überarbeitet wird, und in allen davon betroffenen zukünftigen Berichtsperioden. Beurteilungen der Geschäftsleitung bezüglich der Anwendung der übernommenen IFRS, die eine signifikante Auswirkung auf den Konzernabschluss haben, und Schätzungen, die ein signifikantes Risiko auf sich im nächsten Jahr materiell auswirkende Anpassungen beinhalten, beziehen sich hauptsächlich auf die Schätzung der Restwerte der Sachanlagen, die Wertminderung des Firmenwertes und anderer immaterieller Vermögenswerte mit unbefristeter Nutzungsdauer sowie die erwartete Nutzung der latenten Steueransprüche. Sie sind im Anhang unter 4b, 4d und 4j dargestellt.

3. KONSOLIDIERUNGSKREIS

a) Tochtergesellschaften

Der Konzernabschluss beinhaltet alle Tochtergesellschaften, die unter Beherrschung der airberlin stehen. Eine Gesellschaft steht unter Beherrschung der airberlin, wenn airberlin das Recht hat, direkt oder indirekt Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu nehmen, um aus dessen Geschäftstätigkeit Nutzen zu ziehen. Bei der Feststellung, ob eine Beherrschung vorliegt, werden auch potentielle Stimmrechte berücksichtigt, die ausgeübt werden könnten. Die Jahresabschlüsse der Tochterunternehmen sind vom Zeitpunkt der erstmaligen Beherrschung bis zur Aufgabe der Beherrschung in den Konzernabschluss einbezogen.

Unternehmenszusammenschlüsse werden basierend auf der Erwerbsmethode zum Erwerbszeitpunkt abgebildet. Der Erwerbszeitpunkt ist der Tag, an dem die Gruppe die Kontrolle erlangt.

Für Unternehmenszusammenschlüsse die am oder nach dem 1. Januar 2010 stattfinden wird der Firmenwert wie folgt ermittelt:

- ▶ Beizulegender Zeitwert des Kaufpreises; plus
- ▶ Angesetzter Wert der Minderheitenanteile am erworbenen Unternehmen; plus
- ▶ Bei einem sukzessiven Unternehmenszusammenschluss, der beizulegende Zeitwert des bestehenden Anteils am zu erwerbenden Unternehmen; abzüglich
- ▶ Nettobuchwert (normalerweise der beizulegende Zeitwert) der erworbenen identifizierten Vermögenswerte und übernommenen Verbindlichkeiten.

Alle Tochtergesellschaften, welche in Abschnitt 35 aufgelistet sind, werden in den Konzernabschluss einbezogen.

Die Jahresabschlüsse von einigen Konzerngesellschaften werden in einer anderen Währung als Euro (Schweizer Franken) erstellt. Die Vermögenswerte und Schulden dieser Tochterunternehmen werden in Euro mit den Umrechnungskursen am Bilanzstichtag umgerechnet. Die Erträge und Aufwendungen dieser Tochtergesellschaften werden mit dem Durchschnittskurs der Periode in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Wechselkursdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst. Seit dem 1. Januar 2003 (Datum, an dem die Gruppe auf IFRS umgestellt hat) werden solche Währungsdifferenzen unter dem Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen erfasst.

Von den in Abschnitt 35 aufgeführten deutschen Tochtergesellschaften werden die nachfolgend genannten Gesellschaften gemäß § 264b HGB von ihrer Pflicht, einen Jahresabschluss nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellen, befreit:

- ▶ Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG
- ▶ Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG
- ▶ Air Berlin PLC & Co. Verwaltungs KG
- ▶ Air Berlin PLC & Co. Service Center KG

b) Zweckgesellschaft

In 2006 hat die Gruppe eine Zweckgesellschaft (im Zusammenhang mit dem Mitarbeiteraktienplan) zum Rückkauf und zur Verwaltung von Aktien errichtet, welche in den Konzernabschluss einbezogen ist. Eine Zweckgesellschaft wird konsolidiert, wenn basierend auf einer Einschätzung der Substanz der Beziehung der Zweckgesellschaft zur Gruppe und den Risiken und Chancen der Zweckgesellschaft die Gruppe zu der Erkenntnis gelangt, dass sie die Zweckgesellschaft beherrscht. Eine Zweckgesellschaft steht unter der Kontrolle der Gruppe, wenn sie unter Bedingungen errichtet wurde, die dem Management der Zweckgesellschaft einen eingeschränkten Entscheidungsspielraum einräumen, was dazu führt, dass die Gruppe den Großteil aller Risiken und Nutzen aus der Geschäftstätigkeit der Zweckgesellschaft und ihrem Reinvermögen zieht.

c) Assoziierte Unternehmen

Assoziierte Unternehmen sind solche Gesellschaften, auf die die Gruppe maßgeblichen Einfluss, aber nicht die Beherrschung über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt. Der Konzernabschluss beinhaltet den Anteil der Gruppe am Erfolg des assoziierten Unternehmens anhand der Equity-Methode vom Zeitpunkt der Erlangung bis zur Aufgabe des maßgeblichen Einflusses. Entspricht oder übersteigt der Anteil der Gruppe an den Verlusten eines assoziierten Unternehmens den Wert ihres Beteiligungsanteils, wird der Buchwert auf null reduziert. Weitere Verluste des assoziierten Unternehmens werden nicht mehr erfasst, es sei denn, die Gruppe hat rechtliche oder tatsächliche Verpflichtungen übernommen oder Zahlungen für das assoziierte Unternehmen geleistet.

d) Bei der Konsolidierung eliminierte Transaktionen

Konzernforderungen und -verbindlichkeiten innerhalb der Gruppe, Konzerntransaktionen und nicht realisierte Gewinne aus Konzerntransaktionen werden bei der Aufstellung des Konzernabschlusses eliminiert. Nicht realisierte Gewinne aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen werden in Höhe des Anteils der Gruppe am assoziierten Unternehmen eliminiert. Nicht realisierte Verluste werden grundsätzlich ebenso realisiert, jedoch lediglich in dem Umfang, in dem keine Anhaltspunkte für Wertminderungen bestehen.

4. WESENTLICHE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

a) Immaterielle Vermögenswerte

Ein Geschäfts- oder Firmenwert wird erfasst, wenn die Kosten des Unternehmenszusammenschlusses die vom Erwerber angesetzten beizulegenden Nettozeitwerte der identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverpflichtungen übersteigen. Andere erworbene identifizierbare immaterielle Vermögenswerte werden mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt und nachfolgend zu Anschaffungskosten abzüglich von kumulierten Abschreibungen und Wertminderungen bewertet. Geschäfts- und Firmenwerte sowie andere immaterielle Vermögenswerte mit unbefristeter Nutzungsdauer werden nicht abgeschrieben, sondern jährlich oder häufiger, falls Veranlassung dazu besteht, einem Wertminderungstest (Impairment Test) unterzogen. Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Anschaffungskosten abzüglich der kumulierten Abschreibungen und Wertminderungen angesetzt. Die Abschreibung der immateriellen Vermögenswerte basiert auf den Konzernrichtlinien und erfolgt linear über die jeweilige Nutzungsdauer (falls anwendbar).

Die Nutzungsdauer der immateriellen Vermögenswerte beträgt wie folgt:

Software, Lizenzen	3–5 Jahre
Markenrechte	unbegrenzt
Kundenbeziehungen	4 Jahre
Landerechte (Slots)	unbegrenzt

Landerechte haben eine unbegrenzte Nutzungsdauer, da sie weder zeitlich begrenzt sind noch einer regelmäßigen Abnutzung unterliegen. airberlin beabsichtigt das Markenrecht NIKI auf unabsehbare Zeit zu nutzen und auf Grund dessen wurde eine unbegrenzte Nutzungsdauer unterstellt.

b) Sachanlagen

Sachanlagen werden mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierten Abschreibungen und aufgelaufenen Wertminderungen bewertet. Die Abschreibung erfolgt gemäß den Konzernrichtlinien linear über die jeweilige Nutzungsdauer der Sachanlagen. Beurteilungen hinsichtlich der Schätzung von Restwerten und Nutzungsdauern von Sachanlagen werden vorgenommen. Unsicherheiten bestehen in den Nutzungsdauern der Flugzeuge sowie in den Beträgen, die durch zukünftige Abgänge realisiert werden können.

— FLUGZEUGE

Die Gruppe ist Eigentümerin von Flugzeugen vom Typ Boeing 737-700 und 800, Airbus A319, A320 und A321, Bombardier Q400 sowie Embraer E190. Diese werden unter Berücksichtigung von geschätzten Restwerten über zehn Jahre abgeschrieben. Restwerte und Nutzungsdauern werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft.

Ein Teil der Anschaffungskosten der Flugzeuge wird größeren Wartungen und Überholungen der Triebwerke und der Flugzeughülle zugeordnet und separat über eine Nutzungsdauer von fünf bis sieben Jahren abgeschrieben. Am Ende dieser Nutzungsdauer werden die neuen Überholungsaufwendungen aktiviert und über ihre jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben. Der Kauf von Flugzeugen erfolgt in Etappen, mit anfänglichen und nachfolgenden Anzahlungen.

— GRUNDSTÜCKE UND GEBÄUDE

Unter den Grundstücken und Gebäuden ist ein geleastes Flughafengebäude (Vorjahr: zwei) (wie im Abschnitt 17 weiter beschrieben) ausgewiesen. Das Gebäude wird über die Laufzeit des Leasingvertrags bzw. die verbleibende Nutzungsdauer abgeschrieben, falls diese kürzer ist.

— ÜBRIGE SACHANLAGEN

Die Nutzungsdauern der übrigen Sachanlagen betragen wie folgt:

Technische Anlagen und Maschinen	8–15 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–13 Jahre

c) Nachträglicher Aufwand

Der aus dem Ersatz von Flugzeugkomponenten, Triebwerken oder anderen Ausstattungen resultierende Aufwand, zuzüglich großer Wartungen und Generalüberholungen, wird getrennt erfasst und aktiviert. Andere nachträgliche Aufwendungen werden lediglich aktiviert, wenn sie den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen des Vermögenswertes erhöhen. Alle übrigen Aufwendungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung als Aufwand berücksichtigt.

d) Wertminderungen („Impairment“)

— NICHT FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die Buchwerte der Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenstände der Gruppe werden zu jedem Bilanzstichtag auf Anhaltspunkte von Wertminderungen überprüft. Bei Anzeichen einer Wertminderung wird der erzielbare Betrag des Vermögenswertes geschätzt. Für den Firmenwert und immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmten Nutzungsdauern wird der erzielbare Betrag zu jedem Bilanzstichtag geschätzt. Eine Wertminderung wird erfasst, sobald der Buchwert eines Vermögenswertes oder seiner zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag übersteigt. Ein eventueller Wertminderungsaufwand wird in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

Der erzielbare Betrag eines Vermögenswertes ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten und dem Nutzungswert. Zur Bestimmung des Nutzungswertes wird der Barwert der zukünftigen Cashflows unter Anwendung eines Diskontierungssatzes berechnet, der die gegenwärtigen Markteinschätzungen des Zinseffektes und die speziellen Risiken des Vermögenswertes berücksichtigt. Wenn ein Vermögenswert keinen nennenswerten eigenen Zahlungsmittelzufluss erwirtschaftet, wird der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt, der er zuzuordnen ist. Wertminderungen werden zuerst dem Firmenwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit und dann pro rata den Buchwerten der anderen Vermögenswerte zugeordnet. Im Bereich der Sachanlagen wird eine Wertaufholung vorgenommen, wenn Anhaltspunkte bestehen, dass die Wertminderung nicht mehr besteht, sowie bei Änderung von Schätzungen, die der Bestimmung des erzielbaren Betrages zugrunde liegt. Eine Wertaufholung wird lediglich bis zum fortgeschriebenen Buchwert ohne Berücksichtigung der eingetretenen Wertminderung (unter Berücksichtigung der Abschreibungen) vorgenommen.

Entscheidungen sind notwendig hinsichtlich der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit sowie bei der Ermittlung des Nutzungswertes. Die operativen Margen zur Berechnung des Nutzungswertes basieren auf geplantem und operativem Wachstum. Das Handelsumfeld unterliegt sowohl regulatorischen als auch wettbewerbsbedingten Spannungen, die einen wesentlichen Einfluss auf das operative Ergebnis haben können. Der Diskontierungssatz entspricht den Einschätzungen des Managements bezüglich der peergroupbasierenden langfristigen Kosten der Kapitalbeschaffung für die zahlungsmittelgenerierende Einheit.

— FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Finanzielle Vermögenswerte werden zu jedem Bilanzstichtag dahingehend untersucht, ob Anzeichen für eine Wertminderung bestehen. Eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswertes bemisst sich aus der Differenz zwischen dem Wert der zukünftigen Zahlungsströme abgezinst mit dem Effektivzinssatz und dem Buchwert.

e) Vorräte

Vorräte werden nach dem Niederstwertprinzip bewertet. Der Posten beinhaltet Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile und bezogene Waren. Die Aufwendungen für das Vorratsvermögen werden mit den durchschnittlichen Anschaffungskosten ermittelt.

f) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert und nachfolgend mit dem Restbuchwert, welcher den beizulegenden Zeitwert darstellt, unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode und Wertminderungen bilanziert. Die Wertminderungen betreffen den Unterschied zwischen dem Buchwert und dem Wert, der sich aus den zukünftigen, mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz diskontierten Zahlungsströmen ergibt. Zweifelhafte Forderungen werden auf ihren realisierbaren Wert abgeschrieben und auf einem separaten Konto ausgewiesen. Nähere Informationen zu den Wertminderungen sind in Abschnitt 30b dargestellt. Die Wertminderungen werden so lange beibehalten, bis airberlin über die Uneinbringlichkeit der Forderung entscheidet. Forderungen werden direkt abgeschrieben, wenn erwartet wird, dass die Forderung uneinbringlich sein wird.

Erwartete zukünftige Zahlungsströme basieren auf Einschätzungen und Beurteilungen, die auf der Kreditwürdigkeit des einzelnen Kunden, der aktuellen Kundenstruktur und der Analyse historischer Forderungsausfälle beruhen.

g) Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden für Sicherungen des Kerosinpreises, der Zinssätze und zur Absicherung des Währungsrisikos aus operativen und Finanzierungsaktivitäten genutzt. Sicherungstransaktionen werden abgeschlossen, um Unsicherheiten bezüglich zukünftiger Zahlungsströme zu eliminieren. Derivate werden beim Erstansatz mit ihren Marktwerten berücksichtigt. Sämtliche Derivate, die nicht die Kriterien des Hedge Accounting erfüllen, werden als „zu Handelszwecken gehalten“ klassifiziert. Hedge Accounting wird eingestellt, wenn das Sicherungsgeschäft abläuft, verkauft, storniert oder ausgeübt wird, wenn die Gruppe die Klassifizierung als „Hedge Accounting“ zurückzieht oder wenn die Kriterien für Hedge Accounting nicht länger erfüllt werden. Dem ursprünglichen Ansatz nachfolgende Bewertungen der derivativen Finanzinstrumente erfolgen zum Marktwert. Daraus resultierende Gewinne oder Verluste werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlust-Rechnung berücksichtigt, es sei denn, das Derivat dient der Absicherung eines mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden zukünftigen Cashflows. Der effektive Anteil der Gewinne und Verluste aus der Veränderung des Marktwertes der Cashflow-Sicherungsgeschäfte wird gemäß IAS 39 in der Bilanz im Eigenkapital bilanziert und erfolgswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft Auswirkungen auf die Ergebnisse des Unternehmens hat oder zukünftige Cashflows aus dem Grundgeschäft nicht mehr als wahrscheinlich erachtet werden. Der ineffektive Anteil eines Cashflow-Sicherungsgeschäftes wird unmittelbar erfolgswirksam erfasst. Um Wechselkursrisiken zu minimieren, werden Devisentermingeschäfte abgeschlossen. Zur Begrenzung des Kerosinpreisesrisikos werden Kerosin-Swaps und -Optionen genutzt. Die Gruppe nutzt kombinierte Zins- und Währungs-Swaps, um variabel verzinsliche Fremdwährungsverbindlichkeiten in Festwertpositionen der funktionalen Währung zu konvertieren. Nähere Informationen sind im Abschnitt 30h weiter beschrieben.

h) Bankguthaben und Kassenbestände

Bankguthaben und Kassenbestände umfassen Barguthaben und kurzfristige Geldanlagen mit einer Fälligkeit von bis zu drei Monaten. Die Bankguthaben und Kassenbestände werden zu Anschaffungskosten bewertet. Überziehungskredite, die zur Finanzierung genutzt werden, sind in die Kassen- und Bankbestände für die Darstellung in der Kapitalflussrechnung einbezogen. Bankguthaben und Kassenbestände beinhalten gesperrte Bankbestände, die in Abschnitt 28 dargestellt sind.

i) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der Air Berlin PLC besteht aus Stammaktien und einziehbaren „Class-A-Aktien“. Zusätzlich werden Eigenaktien gehalten.

— STAMMAKTIEN

Direkt mit der Ausgabe von Stammaktien in Zusammenhang stehende Aufwendungen werden in der Bilanz als Abzugsposten im Eigenkapital gezeigt.

— EINZIEHBARE „CLASS A“-VORZUGSAKTIEN

Class-A-Aktien werden als Eigenkapital ausgewiesen, da sie lediglich durch airberlin eingezogen werden können und Dividendenzahlungen im Ermessen des Unternehmens stehen. Dividenden werden als Ausschüttungen im Eigenkapitalteil der Bilanz berichtet.

— EIGENE AKTIEN

Zurückgekaufte Aktien werden als Eigene Aktien im Eigenkapital als Abzugsposten ausgewiesen. Der Rückkaufpreis der Aktien zusammen mit direkt zuordenbaren Aufwendungen wird in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

j) Ertragsteuern

Ertragsteuern in der Gewinn- und Verlust-Rechnung sowie als Positionen im Eigenkapital beinhalten Steuern der Berichtsperiode und latente Steuern. Ertragsteuern werden erfolgswirksam ausgewiesen, es sei denn, sie stehen in Zusammenhang mit

Positionen, die direkt im Eigenkapital des Unternehmens Berücksichtigung finden. In diesem Fall werden die Ertragsteuern im Eigenkapitalteil der Bilanz berichtet.

Steuern des laufenden Geschäftsjahres beinhalten die auf das zu versteuernde Einkommen der Periode zu erwartende Steuer, berechnet unter Berücksichtigung der zum Stichtag geltenden oder zukünftig geltenden Steuersätze, die sich am Ende des Gesetzgebungsverfahrens befinden, und eventuell bestehenden Anpassungen der Steuerverbindlichkeiten aus Vorperioden. Latente Ertragsteuern werden gemäß IAS 12 auf temporäre Differenzen zwischen dem Steuerbilanzwert eines Vermögenswertes oder einer Schuld des individuellen Unternehmens und seinem jeweiligen IFRS-Buchwert gebildet. Auf den erstmaligen Ansatz eines Goodwill, der aus einem Unternehmenszusammenschluss resultiert, wird keine latente Steuer gebildet. Latente Steueransprüche aufgrund von Verlustvorträgen und anderen temporären Differenzen, die zu einem zukünftigen Steuervorteil führen können, werden in dem Umfang bilanziert, in dem es wahrscheinlich erscheint, dass zukünftig zu versteuerndes Einkommen zur Verfügung stehen wird, das zur Realisierung der Verlustvorträge benötigt wird. Die Bewertung der latenten Steuern basiert auf steuerlichen Konsequenzen, die sich aus der Art und Weise ergeben, in der das Unternehmen erwartungsgemäß den Buchwert seiner Vermögenswerte realisiert oder den Buchwert seiner Schulden erfüllt, sowie aus gesetzlich geltenden Steuersätzen oder mit bereits zum Bilanzstichtag im Wesentlichen gesetzlich verabschiedeten Steuersätzen. Beurteilungen hinsichtlich der Schätzung der Wahrscheinlichkeit der Realisierung der latenten Steueransprüche werden vorgenommen; Unsicherheiten bestehen hinsichtlich des Betrags und des Zeitpunkts von zukünftigen zu versteuernden Einkommen.

k) Rückstellungen

Gegenwärtige rechtliche Verpflichtungen oder ungewisse Verbindlichkeiten, die durch ein Ereignis in der Vergangenheit begründet wurden, führen in der Bilanz der Gruppe zur Rückstellungsbildung, wenn es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtungen zu einem direkten Abfluss von wirtschaftlichen Nutzen enthaltenden Ressourcen führt und die Höhe der Verpflichtung geschätzt werden kann. Die Rückstellungen werden bei wesentlichen Auswirkungen mit abgezinsten zukünftigen Cashflows bewertet, wobei der zugrunde gelegte Diskontierungszins mit einem Zinssatz vor Steuern festgelegt wird, der der gegenwärtigen Markteinschätzung entspricht, und falls angemessen, das spezifische Risiko der Verpflichtung widerspiegelt.

l) Verzinsliche Finanzschulden

Verzinsliche Finanzschulden werden beim Erstansatz mit ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich zuordenbaren Transaktionskosten angesetzt. In der Folgebewertung werden sie zum Restbuchwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode bilanziert.

Die Gruppe hat eine neue Bilanzposition „Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen“ eingeführt. Im Zuge dessen wurde die Bilanzposition „Verbindlichkeiten aus forfeitierten Leasingraten“ gestrichen. Im Konzernabschluss der Gruppe zum 31. Dezember 2010 wurden „Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen“ in den Bilanzpositionen „Verbindlichkeiten aus forfeitierten Leasingraten“ und „Finanzschulden“ dargestellt. Die neue Gliederung stellt den Adressaten verbesserte Informationen zur Zusammensetzung und Entwicklung der Finanzschulden zur Verfügung.

Die Effekte aus der Änderung der Gliederung sind wie folgt:

in T €	31.12.2010 berichtet	31.12.2010 Anpassung	31.12.2010 angepasst
Langfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	0	439.782	439.782
Verbindlichkeiten aus forfeitierten Leasingraten	244.770	(244.770)	0
Finanzschulden	565.898	(195.012)	370.886
Kurzfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	0	79.617	79.617
Verbindlichkeiten aus forfeitierten Leasingraten	56.533	(56.533)	0
Finanzschulden	33.140	(23.084)	10.056

m) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

Im Erstansatz werden Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt, danach zum Restbuchwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode bilanziert, der dem beizulegenden Zeitwert entspricht.

n) Fremdwährungen

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurs in die funktionale Währung der Konzernunternehmen umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Verpflichtungen in Fremdwährungen werden zum Kurswert am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Währungsdifferenzen werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlust-Rechnung verbucht. Weitere Informationen zu den Währungsrisiken werden in Abschnitt 30d dargestellt.

Bewertungsunterschiede aus Wechselkursdifferenzen von verzinslichen Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten – sowie unrealisierte Wechselkursdifferenzen, die aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente resultieren und sonstige unrealisierte Fremdwährungsgewinne und -verluste – werden als Teil der Finanzierungskosten ausgewiesen. Sämtliche anderen Wechselkursdifferenzen werden den einzelnen Erträgen und Aufwendungen aus dem operativen Geschäft zugerechnet, aus denen sie resultieren.

o) Realisation von Erträgen und Aufwendungen

Umsätze resultieren hauptsächlich aus erbrachten Flugleistungen und Bordverkäufen. Die Umsätze aus Einzelplatzverkäufen werden zum Zeitpunkt der Durchführung des Fluges realisiert wohingegen Rückflüge abgegrenzt werden bis der Rückflug durchgeführt wurde. Umsätze aus dem Charterbereich werden zum Zeitpunkt der Durchführung des Fluges realisiert. Alle weiteren Umsätze und anderen Erträge aus operativer Geschäftstätigkeit werden mit Leistungserbringung realisiert (zum Beispiel Flugleistungen) oder mit Nutzen- und Lastenübergang im Rahmen des Eigentumswechsels (zum Beispiel Bordverkäufe). Umsätze werden bewertet mit dem Marktwert der Gegenleistung unter Berücksichtigung sämtlicher Preisreduzierungen (z. B. Passagierabgaben, Umsatzsteuer und Rabatte). Rabatte und andere Preisnachlässe werden den zugehörigen Umsätzen zugeordnet und zu dem Zeitpunkt der Durchführung des Fluges erfasst. Aufwendungen werden realisiert, wenn sie anfallen, was grundsätzlich mit dem Zeitpunkt der Realisierung der mit ihnen in Zusammenhang stehenden Erträge korrespondiert.

p) Rechnungsabgrenzungen

Die aktiven Rechnungsabgrenzungen in der Bilanz beziehen sich überwiegend auf Vorauszahlungen. Sie beinhalten Flugzeug-leasingraten, Versicherungen und sonstige Vorauszahlungen sowie abgegrenzte Verluste aus Flugzeug-Sale-and-leaseback-Transaktionen.

Die passiven Rechnungsabgrenzungen resultieren hauptsächlich aus dem Ticketverkauf und airberlins Vielfliegerprogramm. airberlin realisiert Umsätze aus dem Ticketverkauf im Zeitpunkt der Erbringung der Transportleistung. Wird der Ticketpreis jedoch für Hin- und Rückflug entrichtet und findet der Rückflug erst nach dem Bilanzstichtag statt, wird der auf den Rückflug entfallende Umsatz in der Bilanz unter den Rechnungsabgrenzungen bis zur Leistungserbringung abgegrenzt. Umsätze auf nicht geltend gemachte Tickets werden realisiert, wenn die Gültigkeit des Tickets abgelaufen ist.

— VIELFLIEGERPROGRAMM

Die Gruppe verfügt über ein Vielfliegerprogramm, das den Kunden ermöglicht, durch Flüge, Geschäftsbeziehungen mit airberlins Partnern (Hotels, Mietwagenfirmen, Versicherungen und Finanzdienstleistern) oder durch Einkäufe Bonusmeilen zu sammeln.

Im Rahmen des Vielfliegerprogramms werden die ausgegebenen Meilen gemäß IFRIC 13 nach der Deferred-Income-Methode zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

q) Leasing

Die Gruppe least Flugzeuge als Operating-Lease-Verhältnisse, die airberlin zur Wartung verpflichten. Die Leasingraten enthalten keine Wartungs- und Überholungsaufwendungen. Für die Mehrzahl der geleasten Flugzeuge werden Zahlungen an den Leasinggeber für zukünftige Wartungen geleistet und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Diese basieren auf den geschätzten Kosten der Flugzeug- und Triebwerkschecks und werden berechnet anhand der tatsächlichen Flugstunden oder Flugzyklen. Die Gruppe erhält nach der Durchführung der Wartungen die bereits bezahlten Beträge erstattet.

Zahlungen aufgrund eines Operating-Lease-Verhältnisses werden als Aufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses realisiert.

Gemäß IAS 17 aktiviert die Gruppe Sachanlagevermögen aus Finanzierungs-Lease-Verhältnissen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum verbunden sind, auf die Gruppe übergehen. Im Zeitpunkt der Anschaffung wird das geleaste Sachanlagevermögen mit dem niedrigeren Wert aus beizulegendem Zeitwert oder dem Barwert der Mindestleasingraten bewertet. Die Vermögenswerte werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Die entsprechenden Verpflichtungen werden unter der Position Finanzschulden in Höhe der abgezinsten Mindestleasingraten abzüglich der bereits gezahlten Raten ausgewiesen.

Leasingerträge aus Operating-Lease-Verhältnissen werden über die Dauer des Leasingverhältnisses in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung realisiert.

Die Gruppe tätigt Sale-and-leaseback-Transaktionen. Gemäß IAS 17 wird bei Sale-and-leaseback-Transaktionen, die zu Operating-Lease-Verhältnissen führen und die zum beizulegenden Zeitwert getätigt werden, der Gewinn oder Verlust sofort in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Wenn der Verlust durch künftige, unter dem Marktpreis liegende Leasingzahlungen ausgeglichen wird, wird dieser Verlust abgegrenzt und im Verhältnis der Leasingzahlungen zur Leasingdauer des Vermögenswertes erfolgswirksam verteilt (siehe Abschnitt 4p).

r) Pensionen

Leistungsorientierte Pensionspläne sind Verpflichtungen für Pensionen und Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses, die nicht als beitragsorientiert klassifiziert wurden. Beitragsorientierte Pensionspläne sind Verpflichtungen für Pensionen und Leistungen, bei denen gleichbleibende Beiträge in einen separaten Pensionsplan bei einer eigenständigen Gesellschaft eingezahlt werden, der keine rechtlichen oder vertraglichen Verpflichtungen für spätere Auszahlungen begründet.

Die Nettoverpflichtungen oder -ansprüche von airberlin im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Versorgungsplänen werden für jeden Versorgungsplan separat ermittelt. Der Betrag der zukünftigen Versorgungsleistungen, die die Mitarbeiter als Gegenleistung für ihre Dienste in aktuellen und früheren Perioden erworben haben, wird geschätzt und auf den Barwert abgezinst. Der Abzinsungssatz basiert auf AA-Kredit-Anleihen mit einer Laufzeit, die den Laufzeiten der Pensionspläne und den sich daraus ergebenden Verpflichtungen entspricht. Die Berechnung erfolgt durch einen qualifizierten Versicherungsmathematiker mit Hilfe der Projected-Unit-Credit-Methode. Der Marktwert des Planvermögens zum Stichtag wird mit der Verpflichtung verrechnet.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in der Periode erfolgswirksam erfasst, in welcher sie anfallen.

Verpflichtungen aus Beiträgen an beitragsorientierten Pensionsplänen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in der Periode aufwandswirksam erfasst, in der sie fällig sind.

s) Neue nicht angewandte Rechnungslegungsstandards und Interpretationen

Einige neue Standards, Anpassungen von Standards und Interpretationen sind für Geschäftsjahre die am oder nach dem 1. Januar 2012 beginnen verabschiedet und von der EU übernommen worden, wurden jedoch von der Gruppe in diesem Konzernabschluss nicht angewendet. Keine davon werden signifikante Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Gruppe haben, mit Ausnahme von IFRS 9, Finanzinstrumente, der verpflichtend anzuwenden ist für den Konzernabschluss des Jahres 2013. Der Standard könnte sich auf die Klassifizierung und Bewertung der finanziellen Vermögenswerte auswirken. Die Gruppe beabsichtigt nicht diesen Standard vorzeitig anzuwenden und demzufolge wurden diesbezügliche Auswirkungen nicht ermittelt.

t) Finanzrisikomanagement

Die Gruppe ist den folgenden Risiken ausgesetzt:

- ▶ Kreditrisiko
- ▶ Liquiditätsrisiko
- ▶ Marktrisiko

An dieser Stelle werden sowohl die Konzernbelastung durch jedes der oben genannten Risiken als auch die Konzernziele, Richtlinien und Prozesse der Risikomessung und -steuerung sowie das Kapitalmanagement dargestellt. Weitere quantitative Angaben befinden sich an den entsprechenden Stellen des Jahresabschlusses.

Der Board of Directors zeichnet verantwortlich für den Aufbau und die Kontrolle des Konzernrisikomanagements. Es existiert ein etabliertes Risikomanagementsystem, welches die Richtlinien des Risikomanagements überwacht und wodurch alle signifikanten Risiken an den Board kommuniziert werden.

Das Risikoberichtswesen enthält die Darstellung und Bewertung aller Risiken der einzelnen Abteilungen. Dies beinhaltet die Erfassung neuer Risiken ebenso wie die Neubewertung existenter Risiken bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und des potenziellen Ergebniseffekts. Hierbei wird ein quantitativer Ansatz zur Risikobewertung vorgenommen. Die erfassten Risiken werden fortlaufend mithilfe von geeigneten IT-Tools aktualisiert.

Ein umfangreiches Risikoberichtswesen, welches Informationen zu derzeitigen Risiken und Bewertungen, zu Bewertungsanpassungen und adäquaten Einschätzungen enthält, wird quartalsweise an den Board kommuniziert.

Seit der letzten Berichtsperiode sind keine Änderungen bezüglich der Risikobelastung des Konzerns oder der Ziele, Richtlinien und Prozesse zur Risikoidentifizierung, -messung und -management eingetreten.

Kreditrisiko

Einzelplatztickets werden mittels Vorkasse verkauft. Das Kreditrisiko ist als sehr gering einzustufen und begrenzt auf Zahlungen aus überzogenen Bankkonten kurz vor Flugbeginn. Das Kreditrisiko beim Verkauf von Gruppentickets an Charter- und Pauschalreiseveranstalter ist ebenfalls begrenzt, da die Reiseveranstalter im laufenden Reisemonat auf Basis der erwarteten monatlichen Umsätze regelmäßige Vorauszahlungen leisten.

Der Verkauf von Passagierbeförderungs- und Frachtpapieren wird über Veranstalter und über Internet innerhalb der Richtlinien der Internationalen Flug-Transport-Vereinigung (IATA) durchgeführt. Die Agenturen sind mit länderspezifischen Abrechnungsstellen für die Verrechnung von Passagierbeförderungs- oder Frachtverkäufen verbunden. Einzelne Agenten werden durch die jeweiligen Abrechnungsstellen geprüft. Das Kreditrisiko im Fall eines einzelnen Verkaufsagenten ist aufgrund der weltweiten Verteilung verhältnismäßig gering. Soweit in der zugrunde liegenden Vereinbarung nicht ausdrücklich anders geregelt, werden Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Fluggesellschaften grundsätzlich auf bilateraler Ebene oder über die Verrechnungsstelle der IATA beglichen. Die Verrechnung findet durch die Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in monatlichen Intervallen statt, was auch zu einer erheblichen Verringerung des Ausfallrisikos führt. Bei anderen Transaktionen kann eine separate Sicherheitenstellung in den einzelnen Zahlungsvereinbarungen gefordert sein.

Für alle anderen Zahlungsbeziehungen werden in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Zahlung Sicherheiten vereinbart oder eine Bonitätsauskunft/Kreditreferenz eingeholt. Historische Daten aus der Geschäftsbeziehung, speziell in Bezug auf das Zahlungsverhalten, können genutzt werden, um ein Ausfallrisiko zu vermeiden. Erkennbaren Risiken wird durch Wertberichtigungen auf Forderungen Rechnung getragen.

Das Kreditrisiko aus Anlagen und derivativen Finanzinstrumenten besteht auf Grund des Ausfallrisikos des Vertragspartners. Da die Transaktionen mit Vertragspartnern höchstmöglicher Bonität abgeschlossen werden, stellt sich das Ausfallrisiko als außerordentlich gering dar. Bankguthaben werden ausschließlich bei Banken mit höchstmöglicher Bonität gehalten. Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsparteien mit höchstem Credit-Grade oder bei einer nachgewiesenen guten historischen Verlässlichkeit gehalten werden. Die Gruppe überprüft ihre Nettopositionen basierend auf dem Ausfallrisiko bei Bankguthaben und positiven Marktwerten von derivativen Finanzinstrumenten.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko für die Gruppe besteht darin, finanziellen Verpflichtungen bei Fälligkeiten nicht nachkommen zu können. Die Liquidität der airberlin ist sowohl durch eine entsprechende Liquiditätsplanung als auch durch Etablierung einer adäquaten Finanzierungsstruktur gesichert.

Das Ziel der Steuerung des Liquiditätsrisikos ist die Sicherstellung einer ausreichenden Liquidität, um die Zahlungsfähigkeit der Gruppe jederzeit zu gewährleisten, sowohl unter regulären als auch unter angespannten Bedingungen, ohne dass nicht akzeptable Verluste oder eine Schädigung der Reputation von airberlin eintreten.

Ein konzernweites Treasury-Management-System ist implementiert. Dieses System bildet sämtliche zins- und devisenrelevanten Parameter ab. Alle wesentlichen airberlin Gesellschaften sind vollständig in das Treasury-Management-System der Gruppe eingebunden. Des Weiteren hat die Gruppe ihr Liquiditätsmanagement durch den Aufbau eines Liquiditäts-Management-Tools erweitert, in welches die operativen, finanziellen und investiven Zahlungsströme auf Wochenbasis einfließen. Der Fokus liegt hierbei auf der ausreichenden Liquidität, basierend auf der umfangreichen Finanz- und Liquiditätsplanung.

Im Treasury-Management-System werden die gemäß IAS 39 für das Hedge-Accounting notwendigen Hedge-Relationen und die jeweiligen Effektivitätsberechnungen ausgewiesen. Dabei werden alle Grundgeschäfte und die entsprechend abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte berücksichtigt. Alle eingegangenen Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich ihrer Effektivität permanent überwacht und bei Notwendigkeit angepasst.

Marktrisiko

Das Marktrisiko besteht aus Marktpreisveränderungen, beispielsweise Änderungen von Wechselkursen, Zinssätzen oder Rohstoffpreisen. Marktpreisänderungen können das Konzernergebnis und auch den Wert der im Besitz von airberlin befindlichen Finanzinstrumente beeinträchtigen.

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit als Fluggesellschaft ist airberlin einerseits Wechselkurs-, Zinsänderungs- und Treibstoffrisiken und andererseits Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Um diese Risiken zu begrenzen, setzt airberlin derivative Finanzinstrumente ein. Eine detaillierte Darstellung der Abhängigkeit des Konzerns vom Marktrisiko und der Hedge-Accounting Aktivitäten zur Begrenzung der Risiken ist im Abschnitt 30 beschrieben.

Kapitaldienst

Kapital wird als Anleihen, Eigenkapital (ohne Marktbewertung der Sicherungsinstrumente und Ausgleichsposten aus Währungs-differenzen), klassische Bankfinanzierungen sowie Finanzierungsleasing von der Gruppe definiert.

Der Board beabsichtigt die Aufrechterhaltung einer starken Kapitalbasis, um das Vertrauen von Anlegern, Gläubigern und anderen Marktteilnehmern in die künftige Entwicklung des Unternehmens zu sichern. Der Board of Directors überwacht die Rendite auf das eingesetzte Kapital, die sich ermittelt aus dem Netto-Betriebsergebnis dividiert durch das gesamte Eigenkapital. Vom Board wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Erhöhung der Rendite, die möglicherweise mit höheren Kreditaufnahmen zusammenhängt, und den Vorteilen und Sicherheiten für eine solide Kapitalbasis angestrebt. Insbesondere in Bezug auf die Unternehmensfinanzierung werden vom Board, mit Blick auf die Eigenkapitalrendite, eine Vielzahl von Finanzierungsoptionen einschließlich der Ausgabe von Aktien, der Ausgabe von Anleihen und traditionellen Bankfinanzierungen abgewogen.

Die airberlin group hat keine von den Kapitalmärkten auferlegten Anforderungen zu erfüllen.

u) Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind alle Verträge, die dazu führen, einen finanziellen Vermögenswert, eine finanzielle Verbindlichkeit oder ein Eigenkapitalinstrument darzustellen. Die finanziellen Vermögenswerte der Gruppe beinhalten im Wesentlichen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Darlehensforderungen und derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert. Die finanziellen Verbindlichkeiten umfassen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasing, Verbindlichkeiten aus der Put-Option und derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert. Finanzinstrumente werden in der Bilanz erfasst, sobald airberlin einen Vertrag bezüglich eines Finanzinstruments abschließt.

Folgende Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden bei airberlin dargestellt:

- ▶ Darlehen und Forderungen,
- ▶ finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß IAS 39 bilanziert werden (derivative Finanzinstrumente),
- ▶ finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß IAS 39 bilanziert – und beim erstmaligen Ansatz als solche eingestuft werden (Verbindlichkeit aus der Put-Option) – und zu Handelszwecken gehalten werden (derivative Finanzinstrumente),
- ▶ finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die als Hedging-Instrument zum beizulegenden Zeitwert gemäß IAS 39 bilanziert werden (derivative Finanzinstrumente),
- ▶ finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden (eingeschlossen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten und verzinsliche Finanzschulden).

Die Kategorien der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 30h dargestellt.

airberlin hat folgende Klassen von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten definiert:

- ▶ Darlehen und Forderungen,
- ▶ derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden,
- ▶ derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden,
- ▶ finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden (eingeschlossen verzinsliche Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten),
- ▶ finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (beinhaltet Verbindlichkeit aus der Put-Option),
- ▶ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente,
- ▶ Finanzierungsleasing.

5. UNTERNEHMENSERWERBE

NIKI

Am 5. Juli 2010 ist der Anteil der Gruppe an der NIKI Luftfahrt GmbH, Wien, Österreich, (NIKI) durch den Erwerb weiterer Anteile in Höhe von 25,9 % auf 49,9 % gestiegen. Zusätzlich erfüllte die Gruppe die Voraussetzungen von IAS 27.13a und konsolidierte demzufolge die Nettovermögenswerte und Ergebnisse der NIKI. Darüber hinaus hat die Gruppe dem Anteilseigner der NIKI ein Darlehen über € 40.500 gewährt. Der Darlehensnehmer hatte das Recht das Darlehen bei Fälligkeit zurückzuzahlen oder die restlichen Anteile an NIKI an die Gruppe zu übertragen.

Am 15. November 2011 wurden die verbleibenden Anteile des Gläubigers an der NIKI an eine österreichische Stiftung übertragen und damit das zugehörige Darlehen ausgeglichen. Die Gruppe übt Kontrolle über die NIKI gemäß IAS 27.13c aus.

Durch die Aufstockung der Anteile an NIKI wurden die bisherige umfangreiche Zusammenarbeit mit NIKI unter dem Dach der Gruppe vereinigt und Synergien realisiert. Die Marktpräsenz der Gruppe in Österreich wurde enorm gestärkt und Wien entwickelt sich zu einem weiteren Hub der Gruppe. Darüber hinaus werden durch die Präsenz der NIKI in Osteuropa und insbesondere den ehemaligen Kronstaaten weitere Wachstumsmöglichkeiten realisiert.

In den sechs Monaten bis zum 31. Dezember 2010 trug die NIKI mit € 173.169 zu den Umsatzerlösen der Gruppe bei. Das Management geht davon aus, dass die konsolidierten Umsatzerlöse der Gruppe € 3.850.187 betragen würden, wenn die Transaktion bereits zum 1. Januar 2010 stattgefunden hätte. Bei der Bestimmung dieser Werte geht das Management von der Prämisse aus, dass die Fair Value Anpassungen zum Erwerbszeitpunkt auch zum 1. Januar 2010 in gleicher Höhe vorgelegen hätten.

Kaufpreis

Der komplette Kaufpreis in Höhe von € 21.000 wurde in liquiden Mitteln zum Erwerbszeitpunkt beglichen.

Identifizierte erworbene Vermögenswerte und übernommene Verbindlichkeiten

In T €	
Immaterielle Vermögenswerte	66.606
Sachanlagen	243.886
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	52.037
Positiver Marktwert von Derivaten	5.957
Andere Vermögenswerte	3.640
Bankguthaben und Kassenbestände	25.328
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	(197.781)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	(90.638)
Negativer Marktwert von Derivaten	(4.717)
Latente Steuerverbindlichkeiten	(20.060)
Andere Schulden	(4.154)
Identifizierbare Vermögenswerte, netto	80.104

Firmenwert

Der Goodwill wurde als Ergebnis des Unternehmenserwerbs wie folgt bilanziert:

In T €	
Kaufpreis	21.000
Beizulegender Zeitwert der Put-Option	40.500
Beizulegender Zeitwert der Altanteile am erworbenen Unternehmen	19.421
Abzüglich identifizierbare Vermögenswerte, netto	(80.104)
Firmenwert	817

Die Neubewertung des 24 prozentigen Altanteils am erstkonsolidierten Unternehmen zum beizulegenden Zeitwert führte zu einem Ertrag in Höhe von € 17.002, der in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen wurde (vgl. Abschnitt 21).

Der Firmenwert resultiert aus einer Vielzahl von Faktoren, insbesondere aus den Synergien aus den Flugnetzen und erwarteten Kostenersparnissen. Für ertragsteuerliche Zwecke ist der Firmenwert nicht berücksichtigbar.

Die Gruppe hat Kosten für den Kauf der Anteile in Höhe von € 1.702 im Vorjahr getragen. Diese entfielen auf Rechts- und Beratungs- sowie Due-Diligence-Leistungen externer Berater. Sie wurden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen.

ATMS

Am 31. Dezember 2011 hat die Gruppe 100,0 % der Anteile an der Air Travel Marketing Services Inc., Aventura, Florida, USA, (ATMS) erworben. Infolge dessen sind die Nettovermögenswerte und Ergebnisse der ATMS zu konsolidieren. Aus der Transaktion ergibt sich ein Firmenwert in Höhe von € 975. Da die Transaktion für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der airberlin von untergeordneter Bedeutung ist wird sie nicht ausführlicher dargestellt.

6. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

In T €	Software, Lizenzen	Firmenwert	Landrechte	Markenrechte	Kunden- beziehungen	Gesamt
Anschaffungskosten						
Bestand 1. Januar 2010	25.819	194.668	118.249	0	3.036	341.772
Zugänge	8.640	0	0	0	0	8.640
Zugänge durch Erstkonsolidierung	106	817	58.000	8.500	0	67.423
Abgänge	(1.032)	0	0	0	0	(1.032)
Bestand 31. Dezember 2010	33.533	195.485	176.249	8.500	3.036	416.803
Zugänge	12.427	0	0	0	0	12.427
Zugänge durch Erstkonsolidierung	0	975	0	0	0	975
Abgänge	(3.338)	0	0	0	(3.036)	(6.374)
Bestand 31. Dezember 2011	42.622	196.460	176.249	8.500	0	423.831
Abschreibung						
Bestand 1. Januar 2010	21.878	0	0	0	1.834	23.712
Abschreibungen des Jahres	5.894	0	0	0	759	6.653
Abgänge	(982)	0	0	0	0	(982)
Bestand 31. Dezember 2010	26.790	0	0	0	2.593	29.383
Abschreibungen des Jahres	4.370	0	0	0	443	4.813
Abgänge	(3.337)	0	0	0	(3.036)	(6.373)
Bestand 31. Dezember 2011	27.823	0	0	0	0	27.823
Buchwert						
1. Januar 2010	3.941	194.668	118.249	0	1.202	318.060
31. Dezember 2010	6.743	195.485	176.249	8.500	443	387.420
31. Dezember 2011	14.799	196.460	176.249	8.500	0	396.008

Im Rahmen der Erstkonsolidierung NIKI im Vorjahr (vgl. Abschnitt 5) wurden Land- und Markenrechte zu ihrem Marktwert im Zeitpunkt des Erwerbs angesetzt. Die Bewertung der Landrechte ist auf Marktwertbasis erfolgt und basiert auf den durchschnittlichen Zahlungsströmen der Marktteilnehmer regulierter Flughäfen unter Berücksichtigung eines Knappheitsfaktors. Als wesentliche Annahmen sind der Bewertung ein Abzinsungssatz von 10,55 % und Cashflow-Planungen für jede Strecke pro Landrecht zugrunde gelegt worden. Die Bewertung des Markennamens NIKI wurde auf Basis der Lizenzpreisanalogiemethode durchgeführt. Bei einer angenommenen unbestimmten Nutzungsdauer wurden der Bewertung die mit dem Markennamen assoziierten Umsatzerlöse zu Grunde gelegt, mit einer aus Vergleichstransaktionen abgeleiteten Lizenzrate multipliziert und mit einem Diskontierungszinssatz in Höhe von 10,55 % abgezinst.

Die Gruppe hat im vierten Quartal 2011 eine Werthaltigkeitsprüfung basierend auf diversen Annahmen für die Landrechte, den Firmenwert und die Markenrechte vorgenommen mit dem Ergebnis, dass, weil die Schätzung des erzielbaren Betrags den Buchwert der entsprechenden Vermögenswerte übersteigt, keine Notwendigkeit zu einer Wertminderung vorliegt. Der erzielbare Betrag wurde in Bezug auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelt, die die Landrechte, den Firmenwert und die Markenrechte nutzt.

Die Gruppe hat drei zahlungsmittelgenerierende Einheiten zum Zwecke des Impairmenttests und zu verteilenden Firmenwerts wie folgt ermittelt:

in T €	Fracht	Technik	Flugbetrieb	Gesamt
Firmenwert	31.000	0	165.460	196.460
Landerechte	0	0	176.249	176.249
Markenrechte	0	0	8.500	8.500

Flugbetrieb ist die wichtigste zahlungsmittelgenerierende Einheit, der die wichtigsten immateriellen Vermögenswerte zugeordnet sind. Zur Ermittlung des Nutzungswertes des Flugbetriebs wurden die zukünftigen Zahlungsströme aus der aktuellen, vom Management erstellten, 5-Jahresplanung, für die bestehende Flugzeugflotte, extrapoliert mit einer Wachstumsrate von 0,5 % p.a. (2010: identisch), abgezinst. Der auf einer Peergroup basierende Kapitalkostenzinssatz vor Steuern beträgt 9,51 % (2010: 9,01 %). Der Planung liegt ein Passagieraufkommen von 36–40 Mio. Passagieren (2010: 36–43 Mio. Passagiere) zugrunde. Die Berechnung des Nutzungswertes ist maßgeblich beeinflusst durch die Annahmen hinsichtlich des Abzinsungssatzes sowie der Passagiere. Die operativen Margen zur Berechnung des Nutzungswertes basieren auf Unternehmensplanungen und -wachstum, unabhängig vom Wachstum durch Erwerb von zusätzlichen Sachanlagen, aber einschließlich Wartungsaufwendungen und Reparaturen. Der erzielbare Betrag überschreitet den Buchwert signifikant. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Flugbetrieb wird gleich dem Buchwert, wenn der Kapitalkostenzinssatz um mehr als sechs Prozentpunkte (2010: mehr als zehn Prozentpunkte) steigt oder wenn das Passagieraufkommen um ca. 13 Prozentpunkte (2010: ca. 13 Prozentpunkte) sinkt. Das Geschäftsumfeld unterliegt sowohl regulatorischen, als auch wettbewerblichen Einflüssen, die eine materielle Auswirkung auf die operative Entwicklung des Geschäfts haben können. Der Diskontierungssatz entspricht nach Einschätzung des Managements dem peergroupbasierenden langfristigen Zinssatz für die Kapitalbeschaffung für die zahlungsmittelgenerierende Einheit.

7. SACHANLAGEN

in T €	Grundstücke und Gebäude	Flugzeuge und Triebwerke	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Anschaffungskosten					
Bestand 1. Januar 2010	40.072	1.501.886	106.652	14.764	1.663.374
Zugänge	429	34.190	34.020	3.186	71.825
Zugänge durch Erstkonsolidierung	24	239.518	4.117	227	243.886
Abgänge	(110)	(748.189)	(34.285)	(3.213)	(785.797)
Bestand 31. Dezember 2010	40.415	1.027.405	110.504	14.964	1.193.288
Zugänge	963	138.540	11.340	4.294	155.137
Zugänge durch Erstkonsolidierung	9	0	7	73	82
Abgänge	(6.518)	(172.348)	(16.038)	(5.183)	(200.087)
Bestand 31. Dezember 2011	34.869	993.597	105.806	14.148	1.148.420
Abschreibung					
Bestand 1. Januar 2010	15.310	403.309	29.393	5.619	453.631
Abschreibungen des Jahres	3.978	67.691	10.772	3.667	86.108
Fremdwährungsbewertung	0	0	(7)	0	(7)
Abgänge	(175)	(217.892)	(13.623)	(2.418)	(234.108)
Bestand 31. Dezember 2010	19.113	253.108	26.535	6.868	305.624
Abschreibungen des Jahres	3.544	62.867	9.758	4.961	81.130
Abgänge	(6.485)	(42.090)	(3.933)	(4.741)	(57.249)
Bestand 31. Dezember 2011	16.172	273.885	32.360	7.088	329.505
Buchwert					
1. Januar 2010	24.762	1.098.577	77.259	9.145	1.209.743
31. Dezember 2010	21.302	774.297	83.969	8.096	887.664
31. Dezember 2011	18.697	719.712	73.446	7.060	818.915

Die Flugzeuge sind als Sicherheiten für Kreditgeber im Zusammenhang mit den Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen eingestuft.

Das Bestellobligo für Sachanlagen beträgt 5,2 Mrd. USD (2010: 6,4 Mrd. USD).

Sachanlagen beinhalten auch Grundstücke und Gebäude, Flugzeuge sowie technische Ausstattung und Maschinen, die aufgrund von Finanzierungs- Lease-Vereinbarungen aktiviert wurden.

Der Buchwert von Sachanlagen, die aufgrund von Finance-Lease-Vereinbarungen aktiviert wurden, beträgt:

in T €	2011	2010
Grundstücke und Gebäude	15.707	18.380
Flugzeuge	42.926	45.012
Technische Ausstattung und Maschinen	1.796	2.011
	60.429	65.403

Weitere Details zu den Finanzierungs- Lease-Vereinbarungen befinden sich in Abschnitt 17.

8. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

in T €	2011	2010
Anschaffungskosten		
Bestand 1. Januar	405	3.183
Zugänge	0	13
Veräußerungen	(392)	(716)
Gewinnanteile	171	344
Zugang zum Konsolidierungskreis	0	(2.419)
Bestand 31. Dezember	184	405

9. VORRÄTE

Die Vorräte setzen sich aus Hilfs- und Betriebsstoffen, Ersatzteilen und bezogenen Waren wie folgt zusammen:

in T €	2011	2010
Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile	44.356	41.712
Bezogene Waren	1.168	1.178
	45.524	42.890

Die Vorräte werden nach dem Niederstwertprinzip und zum Restbuchwert bewertet. In 2011 wurde die Wertberichtigung auf Vorräte um € 5.715 reduziert (2010: € 553). Der zu den Vorräten gehörende Aufwand des Berichtsjahres ist in Abschnitt 22 dargestellt (Treibstoff, Catering).

10. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

in T €	2011			2010		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	125.197	0	125.197	96.418	0	96.418
Forderungen gegen nahestehende Personen	6.653	2.076	8.729	7.830	4.112	11.942
Darlehensforderungen aus Anteilserwerb NIKI	0	0	0	0	43.538	43.538
Abgegrenzte Forderungen	394	0	394	506	0	506
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten	22.994	32.769	55.763	20.638	33.370	54.008
Forderungen aus Boni und Rückerstattungen	39.267	0	39.267	30.770	0	30.770
Sonstige Forderungen	23.769	76	23.845	15.394	76	15.470
Darlehen und Forderungen	218.274	34.921	253.195	171.556	81.096	252.652
Forderungen an Steuerbehörden	7.156	0	7.156	6.476	0	6.476
Geleistete Anzahlungen	113.618	44.267	157.885	86.800	61.298	148.098
Sonstige Vermögenswerte	36.074	0	36.074	33.738	15.263	49.001
	375.122	79.188	454.310	298.570	157.657	456.227

Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten beziehen sich im Wesentlichen auf Beträge, die auf Vertragsvereinbarungen mit Lieferanten zurückzuführen sind und die nach Erfüllung aller Auflagen zurückgezahlt werden. Die Beträge werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Sonstige Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen debitorische Kreditoren (2011: € 30.627 und 2010: € 35.940). Geleistete Anzahlungen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen, Leistungen und Bereitstellungsprovisionen, die bei Vertragsabschluss der airberlin Gruppe bei Flugzeugkäufen vereinbart wurden. Im Berichtsjahr wurden Nettoanzahlungen in Höhe von € 32.871 (2010: € 18.542) geleistet, € 23.084 wurden aktiviert (2010: € 6.899). Belastungen der Gruppe aus Krediten, Währungsrisiken und Wertberichtigungen, die die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen betreffen, werden in Abschnitt 30 erläutert.

11. AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGEN

in T €	2011			2010		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Vorauszahlungen Leasingraten	17.878	1.127	19.005	13.323	271	13.594
Verlustabgrenzungen aus Sale-and-Leaseback und Glättung Leasingraten	10.634	40.755	51.389	8.775	26.505	35.280
Übrige	14.086	11.230	25.316	16.932	7.221	24.153
	42.598	53.112	95.710	39.030	33.997	73.027

In der Position Übrige sind Vorauszahlungen der laufenden Geschäftstätigkeit enthalten sowie eine Teilnahmegebühr an einem Umlaufteilepool für Flugzeugersatzteile.

12. GEZEICHNETES KAPITAL UND RÜCKLAGEN

Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital ist in Bezug auf die 85.226.196 Stammaktien im Nominalwert von je € 0,25 und die 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) im Zusammenhang mit einem ausgelaufenen Mitarbeiterbeteiligungsplan gehalten werden. Die Stammaktien berechtigen zum Dividendenbezug, soweit eine Gewinnausschüttung beschlossen wird, und sind mit einem Stimmrecht pro Aktie in Gesellschafterversammlungen ausgestattet.

Hinsichtlich der A-Shares hat airberlin das Recht auf Einzug der Aktien. Die A-Shares sind Vorzugsaktien ohne Berechtigung zur Partizipation am Gewinn und Verlust der Gesellschaft. Bei Auflösung oder einer sonstigen Kapitalrückzahlung erhalten die Inhaber der A-Shares bevorzugt vor den Inhabern der Stammaktien den jeder Aktie (A-Share) entsprechenden Teil des eingezahlten Kapitals oder des Kapitals, der als eingezahlt gilt.

In 2010 sind Transaktionskosten in Höhe von T€ 565 angefallen, die sich auf Kapitalerhöhungen aus dem Jahre 2009 beziehen.

Sonstige Kapitalrücklagen

Die sonstigen Kapitalrücklagen setzen sich zusammen aus Komplementär- und Kommanditeinlagen von konsolidierten Personengesellschaften sowie gezeichnetem Kapital von konsolidierten Unternehmen, das aufgrund des umgekehrten Unternehmenserwerbs in 2005 zu sonstigen Kapitalrücklagen umklassifiziert wurde.

Eigenanteile

Im Zusammenhang mit einem ausgelaufenen Mitarbeiterbeteiligungsprogramm hat das Unternehmen das wirtschaftliche Eigentum an 177.600 eigenen Aktien erworben (alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen rechtlichen Aspekte wie Stimmrechte sind begrenzt). Der Kaufpreis hat € 0,25 pro Aktie (Nominalwert) betragen, was in Höhe von € 45 zu einer Verminderung der Gewinnrücklage führte.

Rücklage für die Marktbewertung von Sicherungsinstrumenten

Die Rücklage für die erfolgsneutrale Marktbewertung von Sicherungsinstrumenten aufgrund des „Hedge Accounting“ beinhaltet den effektiven Anteil der kumulierten Nettoveränderung im Marktwert der derivativen Cashflow-Sicherungsinstrumente, nach Steuern.

Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen

Der Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen berücksichtigt sämtliche Währungsdifferenzen aus der Umrechnung der Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften.

Dividenden

In der Berichtsperiode sind keine Dividenden, weder in Bezug auf Stammaktien noch in Bezug auf A-Shares, beschlossen oder gezahlt worden.

13. ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte (und verwässerte) Ergebnis je Aktie wird bestimmt, indem das Ergebnis der Periode durch die im Geschäftsjahr gewichtete Durchschnittszahl der ausgegebenen Stammaktien dividiert wird.

in T € und T Aktien, außer EPS	2011	2010
Verlust der Periode	(271.838)	(97.159)
Auf Class A-Vorzugs-Aktien beschlossene Dividende	0	0
Auf die Stammaktien entfallendes Ergebnis (verwässert und unverwässert)	(271.838)	(97.159)
Ausgegebene Stammaktien am 1. Januar	85.226	85.226
Effekt der gehaltenen Eigenaktien	(178)	(178)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (unverwässert)	85.048	85.048
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	85.048	85.048
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in €)	(3,20)	(1,14)
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in €)	(3,20)	(1,14)

Die 50.000 Class-A-Aktien berechtigen nicht dazu, am Gewinn oder Verlust der airberlin beteiligt zu werden. Dividenden stehen im Ermessen der airberlin. Diese Aktien sind deshalb nicht in der Berechnung der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der Aktien berücksichtigt worden.

Der Effekt aus der Umwandlung der Wandelanleihen wurde in die Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie nicht einbezogen, da dies zu einer Erhöhung des Ergebnisses je Aktie geführt hätte („antidilutive“).

14. PENSIONSVERPFLICHTUNGEN/LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

Die Gruppe hat Rückstellungen für folgende Leistungen an Arbeitnehmer zum 31. Dezember 2011 bilanziert:

in T €	2011	2010
Jubiläumsrückstellungen	7.247	7.491
Altersteilzeitrückstellungen	425	1.404
Pensionsrückstellungen	90	108
Gesamt Leistungen an Arbeitnehmer	7.762	9.003

Die Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen werden unter Abschnitt 15 beschrieben.

Leistungsorientierte Pensionspläne

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan für die Executive Directors abgeschlossen. Zudem gewährt die Gruppe einen leistungsorientierten Pensionsplan für bestimmte AB Finance II GmbH (ehemalige dba) Mitarbeiter. Beide Pensionspläne werden durch Beiträge bei qualifizierenden Pensionsversicherungen finanziert.

Die Verpflichtung aus leistungsorientierten Pensionsplänen der Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

in T €	2011	2010
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	16.437	14.378
Marktwert des Planvermögens	(18.553)	(16.591)
Finanzierungsstatus	(2.116)	(2.213)
Nicht nach IAS 19.58 b) anerkannter Betrag	0	2.321
Pensionsrückstellung	90	108
Marktwert des Planvermögens, netto	(2.206)	0

Der Barwert der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen entwickelte sich während der Periode wie folgt:

in T €	2011	2010
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	14.378	11.594
Dienstzeitaufwand der Periode	386	344
Ausgezahlte Leistungen	(671)	(152)
Verzinsung der Verpflichtung	702	618
Versicherungsmathematische Verluste	1.642	1.974
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	16.437	14.378

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

in T €	2011	2010
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	16.591	13.562
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	2.578	3.496
Ausgezahlte Leistungen	(671)	(152)
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	771	684
Versicherungsmathematische Verluste	(716)	(999)
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	18.553	16.591

Das Planvermögen beinhaltet ausschließlich externe Verträge mit Versicherungsgesellschaften in Deutschland. Diese können gegebenenfalls Aktien der Air Berlin PLC enthalten. Allerdings wären die an airberlin gehaltenen Aktien – aufgrund der strengen Vorschriften, denen Versicherungsgesellschaften in Deutschland unterliegen – unwesentlich.

Im Berichtsjahr wurde ein Ertrag aus Planvermögen in Höhe von € 55 realisiert (2010: Aufwand € 315). Es wurden keine Anpassungen auf Erfahrungswerte während der Periode vorgenommen.

Der unter Pensionsaufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung realisierte Aufwand setzt sich wie folgt zusammen:

in T €	2011	2010
Dienstzeitaufwand der Periode	386	344
Verzinsung der Verpflichtung	702	618
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	(771)	(684)
Versicherungsmathematische Verluste	2.507	2.973
Effekt aus der Beschränkung gemäß IAS 19.58 b)	(17)	829
	2.807	4.080

In 2012 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne (Beiträge) in Höhe von € 2.558 geleistet.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen am Bilanzstichtag stellen sich wie folgt dar:

in %	2011	2010
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	4,63	4,65
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen am 1. Januar	4,00–4,30	4,00–4,30
Zukünftige Gehaltssteigerungen	0,00–2,00	0,00–2,00
Zukünftige Pensionssteigerungen	1,00	1,00

Annahmen, die sich auf Lebenserwartungen beziehen, basieren auf veröffentlichten Statistiken und Sterbetafeln („Richttafeln 2005 G“ veröffentlicht durch Heubeck-Richttafeln-GmbH). Die durchschnittliche Lebenserwartung eines Pensionärs im Alter von 65 Jahren beträgt danach 20 Jahre, die einer Pensionärin im Alter von 65 Jahren 25 Jahre.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Im Rahmen des Erwerbs der AB Finance II GmbH (ehemalige dba) in 2006 hat die Gruppe einen beitragsorientierten Pensionsplan für alle Mitarbeiter der AB Finance II GmbH (ehemalige dba) übernommen, in den die Gruppe Einzahlungen leistet. Darüber hinaus wurde mit den Piloten und dem Kabinenpersonal der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG ein beitragsorientierter Pensionsplan abgeschlossen. In 2011 betrug der in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesene Nettoaufwand für die beitragsorientierten Pensionspläne € 6.578 (in 2010: € 1.670).

Da Arbeitnehmer in Deutschland der Sozialversicherungspflicht unterliegen, hat airberlin am Bilanzstichtag keine weiteren Versorgungspläne für ihre Mitarbeiter abgeschlossen. Die Gruppe leistete in 2011 Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von € 29.541 (2010: € 27.709).

15. RÜCKSTELLUNGEN

in T €	Bestand am 1.1.2011	Zuführung	Verbrauch	Verrechnung	Bestand am 31.12.2011
Jubiläumsrückstellungen	7.491	447	(691)	0	7.247
Altersteilzeitrückstellungen	1.404	905	(683)	(1.201)	425
Rückstellungen für Abfindungen	2.369	1.924	(2.369)	0	1.924
Pensionsrückstellungen	108	2.209	(150)	(2.077)	90
	11.372	5.485	(3.893)	(3.278)	9.686

Davon wurden zum 31. Dezember 2011 € 7.162 bezogen auf die Pensions-, Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen als langfristig ausgewiesen (in 2010: € 8.090).

Älteren Arbeitnehmern (ab Vollendung des 55. Lebensjahres) bietet airberlin die Möglichkeit, eine Altersteilzeitvereinbarung abzuschließen. Mit dieser Vereinbarung arbeiten die Mitarbeiter in Vollzeit während der ersten Jahre der Vertragslaufzeit und in Teilzeit in den folgenden Jahren der Vertragslaufzeit bis zum offiziellen Erreichen des Renteneintritts. Zum Bilanzstichtag haben 62 (2010: 69) Mitarbeiter eine Altersteilzeitvereinbarung abgeschlossen. Für die Berechnung wurden ein Zinssatz (zur Bewertung der Versorgungsverpflichtungen) von 3,4 % (2010: 3,5 %) und ein Gehaltstrend von 2,0 % (2010: 2,0 %) zugrunde gelegt. Unsicherheiten existieren bezüglich der Lebenserwartung und des zukünftigen Gehalts während der Laufzeit der Altersteilzeitvereinbarung. Die Rückstellung wurde mit einem Sicherungsguthaben in Höhe von € 4.686 (2010: 3.485) verrechnet. Die Jubiläumsrückstellung wurde mit einem Zinssatz von 4,8 % (2010: 4,8 %) und einem Gehaltstrend von 2,0 % (2010: 2,0 %) ermittelt. Unsicherheiten bestehen in der Wahrscheinlichkeit, dass Mitarbeiter so lange bei der Gruppe bleiben, bis sie einen Anspruch auf Jubiläumsgeld erworben haben, und in Bezug auf deren Gehälter zum Anspruchszeitpunkt. Die Rückstellung wurde gemäß IAS 19 ermittelt.

Die Rückstellung für Abfindungen bezieht sich auf Abfindungen aus dem normalen Geschäftsverlauf.

16. FINANZSCHULDEN UND FINANZSCHULDEN AUS FLUGZEUGFINANZIERUNGEN

Dieser Abschnitt stellt Informationen bezüglich der Zinssätze und den sonstigen Konditionen der Finanzschulden der Gruppe, bemessen zum Restbuchwert, dar. Umfassende Informationen zum Zins-, Währungs- und Liquiditätsrisiko der Gruppe werden in Abschnitt 30 dargestellt.

Finanzschulden

Die Gruppe hat verschiedene Finanzschulden abgeschlossen. Die Buchwerte für die Jahre 2011 und 2010 sind wie folgt:

in T €	Gesichert/Ungesichert	Währung	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2011	Buchwert 31.12.2010
Anleihe I	Ungesichert	Euro	2015	196.518	195.033
Anleihe II	Ungesichert	Euro	2018	147.745	0
Anleihe III	Ungesichert	Euro	2014	96.665	0
Wandelanleihe I	Ungesichert	Euro	2012*	10.781	129.518
Wandelanleihe II	Ungesichert	Euro		0	9.958
Finanzierungs- Lease-Verbindlichkeiten	Gesichert	Euro	2012–2022	41.307	45.013
Darlehen	Ungesichert	USD	2012	33.458	0
Kontokorrent	Ungesichert	Euro		1.223	1.420
				527.697	380.942

* Erstopton zur Einlösung der Bonds

In Höhe von € 57.504 (2010: € 10.056) sind die Verbindlichkeiten in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die Kontokorrente sind jeweils im Folgejahr fällig. Die Finanzierungs- Lease-Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 17 dargestellt.

Die Fälligkeiten der oben beschriebenen Finanzschulden stellen sich wie folgt dar:

in T €	2011	2010
Bis zu einem Jahr	57.504	10.056
Zwischen einem und fünf Jahren	306.850	350.246
Mehr als fünf Jahre	163.343	20.640
	527.697	380.942

ANLEIHE I

Am 10. November 2010 hat die Gruppe € 200.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2015 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 200.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 8,5 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 200.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 7.534 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

ANLEIHE II

Am 19. April 2011 hat die Gruppe € 150.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2018 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 150.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 8,25 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 150.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 5.188 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

ANLEIHE III

Am 1. November 2011 hat die Gruppe € 100.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2014 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 100.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 11,5 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 100.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 5.552 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

WANDELANLEIHE I

Am 11. April 2007 hat die Gruppe € 220.000 Wandelanleihen herausgegeben, die 2027 fällig sind. Die Wandelanleihe ist in 2.200 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 100 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 1,5 % eingeteilt. Der Wandlungspreis je Aktie wurde zunächst auf € 22,47 festgelegt, daraus ergibt sich ein Wandlungsverhältnis von 4.450 Stammaktien pro Anleihe. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe belaufen sich auf € 220.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 6.391 an.

Die Wandelanleihe wurde gemäß IAS 32 in Eigenkapital- und Schuldenkomponenten aufgeteilt. Die Eigenkapitalkomponente, abzüglich Transaktionskosten und nach Steuern, wird als eigene Position innerhalb des Eigenkapitals ausgewiesen.

Nach einem Rückkauf von 840 Teilschuldverschreibungen in 2009 standen zum 31. Dezember 2010 noch 1.360 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt € 136.000 aus.

Im vierten Quartal 2011 hat die Gruppe 1.252 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt € 125.200 zurückgekauft. Die Ausgaben für den Rückkauf beliefen sich auf € 125.061. Aus dem Rückkauf ergab sich insgesamt ein Aufwand von € 1.149, der unter den Finanzaufwendungen in der Gewinn- und Verlust-Rechnung ausgewiesen wurde. Der Eigenkapitalanteil der zurückgekauften Wandelanleihen abzüglich der Transaktionskosten wurde in die Gewinnrücklage umgegliedert.

Zum 31. Dezember 2011 standen somit noch 108 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt € 10.800 aus. Die in der Bilanz ausgewiesene Eigenkapitalkomponente beträgt € 1.343 (2010: € 16.904).

Die Anleihen können zu jeder Zeit – beginnend 40 Tage nach deren Ausgabe und endend 14 Tage vor Fälligkeit (vom 21. Mai 2007 bis zum 25. März 2027) – von den Anleiheninhabern in jeweils 4.450 Aktien je Anleihe umgewandelt werden. Zudem wurde den Anleihengläubigern die Option einer vorzeitigen Kündigung der Anleihe zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung jeweils am 11. April 2012, 2017 und 2022 oder bei einem Eigentümerwechsel eingeräumt. Die Gesellschaft hat die Möglichkeit, zu jeder Zeit beginnend ab dem 30. April 2014 die Wandelanleihe in ihrer Gesamtheit zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung zurückzukaufen, sofern der Börsenkurs der airberlin Aktie eine Schwelle von 150 % des Wandlungspreises übersteigt.

WANDELANLEIHE II

Am 20. August 2009 hat die Gruppe € 125.000 Wandelanleihen herausgegeben, die in 2014 fällig sind. Die Anleihe ist in 2.500 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 50 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 9 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Der Wandlungspreis je Aktie wurde auf € 4,01 festgelegt. Es ergibt sich ein Wandlungsverhältnis von 12.469 Stammaktien pro Anleihe. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe belaufen sich auf € 125.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 6.338 an.

Die Wandelanleihe wurde gemäß IAS 32 in Eigenkapital- und Schuldenkomponenten aufgeteilt. Die Eigenkapitalkomponente, abzüglich Transaktionskosten und nach Steuern, wird als eigene Position innerhalb des Eigenkapitals ausgewiesen.

Im vierten Quartal 2010 hat die Gruppe 2.189 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt € 109.450 zurückgekauft. Die Ausgaben für den Rückkauf beliefen sich auf € 136.872. Aus dem Rückkauf ergab sich insgesamt ein Aufwand von € 66.363, davon wurden € 42.193 unter den Finanzaufwendungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen und € 24.170 im Eigenkapital innerhalb der Gewinnrücklagen. Der auf den Rückkauf entfallende Eigenkapitalanteil der zurückgekauften Wandelanleihen abzüglich der Transaktionskosten wurde in die Gewinnrücklage umgegliedert.

Im vierten Quartal 2011 hat die Gruppe die restlichen 311 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt € 15.550 zurückgekauft. Die Ausgaben für den Rückkauf beliefen sich auf € 15.838. Aus dem Rückkauf ergab sich insgesamt ein Aufwand von € 5.043, davon wurden € 4.291 unter den Finanzaufwendungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen und € 752 im Eigenkapital innerhalb der Gewinnrücklagen. Der Eigenkapitalanteil der zurückgekauften Wandelanleihen abzüglich der Transaktionskosten wurde in die Gewinnrücklage umgegliedert. Zum 31. Dezember 2011 standen somit keine Teilschuldverschreibungen dieser Anleihe mehr aus.

Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen

Die Gruppe hat verschiedene Vereinbarungen mit Banken abgeschlossen, die der Finanzierung der Flugzeuge dienen und mit diesen besichert sind. Die Buchwerte für die Jahre 2011 und 2010 sind wie folgt:

in T €	Gesichert/Ungesichert	Währung	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2011	Buchwert 31.12.2010
Zinssatz					
Variabler Zinssatz	Gesichert	Euro	2012–2023	82.392	71.559
Variabler Zinssatz	Gesichert	USD	2012–2021	311.520	346.865
Fester Zinssatz	Gesichert	Euro	2012–2021	24.543	27.195
Fester Zinssatz	Gesichert	USD	2012–2023	69.694	33.670
Finance-Lease-Verbindlichkeiten	Gesichert	USD	2012–2018	36.749	40.110
				524.898	519.399

Von diesen Verbindlichkeiten wurden € 53.123 (2010: € 79.617) in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die Finance-Lease-Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 17 dargestellt.

Die Fälligkeiten der oben beschriebenen Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen stellen sich wie folgt dar:

in T €	2011	2010
Bis zu einem Jahr	53.123	79.617
Zwischen einem und fünf Jahren	238.769	200.364
Mehr als fünf Jahre	233.006	239.418
	524.898	519.399

17. LEASINGVERHÄLTNISSE

Operating-Lease-Verhältnisse

Die Gruppe least verschiedene Flugzeuge, Triebwerke, einige Lager- und Büroräumlichkeiten und sonstiges Vermögen. Die Vereinbarungen wurden als Operating-Lease-Verhältnisse eingestuft. Die Leasingverträge verfügen über eine Laufzeit bis zu 22 Jahren und enden grundsätzlich mit Ablauf der Vertragslaufzeit. Das Ende der Laufzeit dieser Verträge liegt zwischen 2012 und 2034 mit Verlängerungsoption. Aus den Leasingverträgen ergeben sich keine Beschränkungen für den Leasingnehmer.

Aus unkündbaren Leasingverhältnissen ergeben sich die folgenden künftigen Mindestleasingraten:

in T €	2011	2010
Bis zu einem Jahr	446.300	423.605
Zwischen einem und fünf Jahren	1.162.312	1.113.630
Mehr als fünf Jahre	617.804	611.481
	2.226.416	2.148.716

Es sind in der Berichtsperiode keine bedingten Leasingzahlungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden.

Während des Berichtszeitraumes, endend am 31. Dezember 2011, sind Zahlungen aus Operating-Lease-Verhältnissen in Höhe von € 497.428 (2010: € 464.588) als Aufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden.

Zudem verleast die Gruppe Vermögensgegenstände als Leasinggeber unter Vereinbarungen, die als Operating-Leasing-Verhältnisse einzustufen sind. Das Ende der Laufzeit der Verträge liegt in 2014.

Die künftigen Mindestleasingeinnahmen ergeben sich wie folgt:

in T €	2011	2010
Bis zu einem Jahr	3.977	8.436
Zwischen einem und fünf Jahren	6.845	5.662
	10.822	14.098

Finanzierungsleasing

Die Gruppe least bestimmte technische Anlagen und Ausrüstungsgegenstände unter Vereinbarungen, die als Finanzierungs-Lease-Verhältnissen einzustufen sind. Das Finanzierungsleasing betrifft technische Geräte für Flugzeuge. Die Vereinbarungen laufen bis ins Jahr 2015.

Zudem least die Gruppe zwei Flugzeuge unter Vereinbarungen, die als Finanzierungsleasing einzustufen sind. Die Vereinbarungen sind über elf Jahre abgeschlossen und laufen in 2018 aus. Die Vereinbarungen enthalten verschiedene Kauf- und Verkaufsoptionen bezüglich des Rechts des Leasingnehmers, die Flugzeuge zu kaufen bzw. das Recht des Leasinggebers, den Leasingnehmer zum Kauf der Flugzeuge zu verpflichten, jeweils zu festen Terminen und zu den im Vertrag festgelegten Preisen und Konditionen. Zudem darf der Leasinggeber am Ende des Leasingverhältnisses den Leasingnehmer dazu verpflichten, einen Käufer für die Flugzeuge zu fixen Preisen (garantierten Restwerten) zu finden. Die Leasingraten sind in USD und variieren aufgrund von Veränderungen des zugrunde liegenden Zinssatzes. Der Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen wurde daher anhand der erwarteten Leasingzahlungen ermittelt, basierend auf dem im Vertrag genannten vorläufigen Zinssatz. Des Weiteren least die Gruppe ein (2010: zwei) Flughafengebäude im Rahmen eines Finanzierungsleasings. Die Vereinbarung läuft in 2022 aus.

Der Restbuchwert der Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing wird in Abschnitt 7 dargestellt.

In 2011 sind keine bedingten Leasingzahlungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden (2010: keine).

Die künftigen Mindestleasingraten aus Finanzierungsleasing ergeben sich wie folgt:

in T €	Zum 31. Dezember 2011		Zum 31. Dezember 2010	
	Zukünftige Mindestleasingraten	Diskontiert (Barwert)	Zukünftige Mindestleasingraten	Diskontiert (Barwert)
Bis zu einem Jahr	11.802	11.480	13.577	13.049
Zwischen einem und fünf Jahren	35.323	29.247	37.961	31.722
Mehr als fünf Jahre	58.774	37.329	66.217	40.352
	105.899	78.056	117.755	85.123

18. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

in T €	2011			2010		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	118.886	0	118.886	110.505	0	110.505
Verbindlichkeiten aus der Put-Option	0	0	0	0	43.538	43.538
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	10.535	0	10.535	1.928	0	1.928
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	129.421	0	129.421	112.433	43.538	155.971
Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen	265.819	55.922	321.741	270.303	29.723	300.026
Kreditorische Debitoren	3.179	0	3.179	1.211	0	1.211
Lohnsteuer-Verbindlichkeiten	5.937	0	5.937	6.071	0	6.071
Umsatzsteuerverbindlichkeiten	15.231	0	15.231	870	0	870
Sozialversicherungsabgaben	907	0	907	1.668	0	1.668
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	2.927	0	2.927	2.079	0	2.079
	423.421	55.922	479.343	394.635	73.261	467.896

Die Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen beinhalten Aufwendungen für erbrachte Leistungen bzw. erhaltene Waren, die am Bilanzstichtag noch nicht berechnet wurden, Gutschriften und Kommissionen an Reisebüros im Zusammenhang mit dem Ticket-Verkauf, Urlaubsverpflichtungen und Verbindlichkeiten für ausstehende Gehaltsbestandteile sowie Verbindlichkeiten für die Abgrenzung von Wartungskosten und Überholungen von Flugzeugen und Triebwerken. Informationen über die Währungs- und Liquiditätsrisiken der Gruppe in Bezug auf Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 30 dargestellt.

19. ERHALTENE ANZAHLUNGEN

Die Position betrifft überwiegend erhaltene Anzahlungen im Zusammenhang mit Tickets aus Einzelplatzverkäufen, wobei der gebuchte Flug erst nach dem Bilanzstichtag erfolgt und für die in der Berichtsperiode kein Umsatz realisiert wurde.

20. UMSATZERLÖSE

in T €	2011	2010
Umsatz aus Einzelplatzverkäufen	2.623.146	2.245.948
Charterumsätze und Umsätze mit Reiseveranstaltern	1.233.876	1.161.568
Groundservices und sonstige Leistungen	331.704	277.858
Bordverkauf	38.592	38.204
	4.227.318	3.723.578

Groundservices und sonstige Leistungen beinhalten überwiegend Fracht, technische Dienstleistungen und Zusatzleistungen. Die Erlöse aus der Luftverkehrsabgabe sind in den Umsätzen aus Einzelplatzverkäufen und Charterumsätzen und Umsätzen mit Reiseveranstaltern enthalten.

Segmentberichterstattung

Die Gruppe wird vom Board of Directors als eine Geschäftseinheit in einem geografischen Segment mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen, die dem Board of Directors der Gruppe 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 der 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.

21. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in T €	2011	2010
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	0	24.857
Beizulegender Zeitwert der Altanteile an NIKI	0	17.002
Erträge aus Untervermietung	2.386	2.468
Erträge aus Versicherungsansprüchen	1.906	1.104
Übrige	5.821	8.344
	10.113	53.775

22. MATERIALAUFWENDUNGEN UND BEZOGENE LEISTUNGEN

in T €	2011	2010
Treibstoff	1.048.134	787.449
Flughafengebühren und Handling	916.597	837.510
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	587.002	535.028
Navigationsaufwand	285.648	275.166
Luftverkehrsabgabe	165.639	0
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	143.326	131.344
Übrige	158.189	111.018
	3.304.535	2.677.515

Im Aufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von € 120.771 (2010: € 124.101) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.

23. PERSONALAUFWENDUNGEN UND MITARBEITERANZAHL

Die Personalaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

in T €	2011	2010
Löhne und Gehälter	396.899	392.627
Aufwand für Altersversorgung	38.926	33.459
Sozialversicherungsabgaben	39.619	45.685
	475.444	471.771

Der Aufwand für Altersversorgung im Berichtszeitraum steht im Zusammenhang mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der Directors und leitenden Angestellten in Höhe von € 2.607 (2010: € 3.177), mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der AB Finance II GmbH (ehemalige dba) in Höhe von € 200 (2010: € 903), mit Leistungen an beitragsorientierte Pensionspläne in Höhe von € 6.578 (2010: € 1.670) und mit Beitragsleistungen an Sozialversicherungssysteme in Höhe von € 29.541 (2010: € 27.709). Weitere Angaben zu den Pensionsplänen befinden sich unter Abschnitt 14.

Die Vergütung der Directors setzen sich wie folgt zusammen:

in T €	2011	2010
Jahresgehälter	2.182	2.018
Bonus	0	425
Sonstiges	4.303	53
	6.485	2.496

Die höchste Vergütung eines Directors beträgt in 2011 € 4.805 (2010: € 1.205). Weitere Angaben zur Vergütung der Directors werden im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 96 bis 101 dargestellt.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter der Gruppe in den verschiedenen Bereichen (inklusive Directors) sowie die Anzahl der Mitarbeiter zum Stichtag (auf Vollzeitbasis) ergeben sich wie folgt:

Arbeitnehmer	Jahresdurchschnitt	Jahresdurchschnitt	31. Dezember 2011	31. Dezember 2010
	2011	2010		
Flugpersonal	4.808	4.707	4.797	4.731
Verkauf, Betrieb, Verwaltung	4.256	4.015	4.316	4.169
	9.064	8.722	9.113	8.900

24. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in T €	2011	2010
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	234.106	195.640
EDV-Aufwand	71.050	60.835
Werbung	67.017	62.213
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	36.655	34.549
Reisekosten Crew	31.060	31.304
Bankgebühren	29.157	24.977
Verkaufsprovisionen an Agenturen	24.971	23.038
Versicherung	19.833	19.433
Beratungskosten	20.103	15.732
Training und sonstige Personalaufwendungen	16.616	12.755
Verlust aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	6.574	0
Telefon und Porto	5.760	5.457
Ausbuchungen von Forderungen	1.811	2.161
Vergütung des Wirtschaftsprüfers	1.775	1.966
Übrige	52.046	54.587
	618.534	544.647

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers setzt sich wie folgt zusammen:

in T €	2011	2010
Jahresabschlussprüfung	137	118
Prüfung der Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften	866	971
Prüfungsnahе Dienstleistungen	281	267
Andere Dienstleistungen aufgrund gesetzlicher Vorschriften	40	34
Dienstleistungen betreffend Steuern	151	149
Sonstige Dienstleistungen	300	427
	1.775	1.966

25. FINANZERGEBNIS

in T €	2011	2010
Zinsaufwand für Finanzschulden	(65.046)	(67.391)
Bewertung der Verbindlichkeit aus Put-Option zum beizulegenden Zeitwert	(5.714)	(3.038)
Aufwand aus dem Rückkauf von Wandelanleihen	(5.440)	(42.193)
Sonstiger Finanzaufwand	(6.515)	(2.803)
Finanzaufwendungen	(82.715)	(115.425)
Zinserträge aus Festgeldkonten	1.967	1.107
Zinserträge aus Krediten und Forderungen	283	150
Sonstige Zinserträge	7.554	5.549
Finanzerträge	9.804	6.806
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(39.007)	(24.720)
Finanzergebnis	(111.918)	(133.339)

Wie unter Abschnitt 4n beschrieben, werden Wechselkursdifferenzen, die nicht aus Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten stammen, den einzelnen Posten der betrieblichen Aufwendungen/Erträgen zugeordnet.

Die im Finanzergebnis ausgewiesenen Währungsverluste leiten sich aus den gesamten Währungsgewinnen (-verlusten) wie folgt ab:

in T €	2011	2010
Summe Währungsgewinne, ergebniswirksam	(49.387)	55.721
davon in den betrieblichen Aufwendungen/Erträgen erfasst	38.130	(69.784)
Währungsverluste im Finanzergebnis	(11.257)	(14.063)

26. ERTRÄGE AUS ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

in T €	2011	2010
Niki Luftfahrt GmbH*	0	137
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH**	0	1.110
E190 Flugzeugvermietung GmbH	0	(17)
Follow Me Entertainment GmbH	(38)	0
Binoli GmbH	591	54
THBG BBI GmbH	(456)	(227)
	97	1.057

* Die Gesellschaft wird seit 5. Juli 2010 vollkonsolidiert (vgl. hierzu Abschnitt 5)

** Veräußerung im zweiten Quartal 2011

27. ERTRAGSTEUERN UND LATENTE STEUERN

Der Verlust vor Steuern ist im Wesentlichen Deutschland und Österreich zurechenbar.

Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

in T €	2011	2010
Laufender Ertragsteueraufwand	(5.844)	(11.049)
Latenter Ertragsteuerertrag	92.852	55.513
Ertragsteuerertrag	87.008	44.464

Die laufenden Ertragsteuern der Gruppe umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer, die Gewerbesteuer sowie ausländische Ertragsteuern. Von dem laufenden Steueraufwand in Höhe von € 5.844 (2010: € 11.049) entfallen € 1.799 auf Steuerzahlungen für Vorjahre (2010: € 127).

Der angewandte Steuersatz der Gruppe beträgt 30,18 % (2010: 30,18 %). Er setzt sich zusammen aus 15,83 % Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag und 14,35 % Gewerbesteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteuerertrag beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Einige Konzerngesellschaften, insbesondere ausländische, unterliegen Gesamtsteuersätzen, die von dem der airberlin group abweichen. Die Unterschiede zum Gesamtsteuersatz der Gruppe werden in der steuerlichen Überleitungsrechnung als „Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen“ in Höhe von € (6.889) (2010: € 4.261) ausgewiesen.

Die Abweichung zwischen dem auf der Basis des Ergebnisses der Periode erwarteten Steuerertrag und dem tatsächlich ausgewiesenen Steuerertrag lässt sich wie folgt darstellen:

in T €	2011	2010
Verlust vor Steuern	(358.846)	(141.623)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,18 % (in 2010: 30,18 %)	108.300	42.742
Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen	(6.889)	4.261
Veränderungen in latenten Steueransprüchen auf steuerliche Verlustvorträge	(17.062)	(11.069)
Nichtansatz von Verlustvorträgen aufgrund von Änderungen der Konzernstruktur	0	(7.945)
Steuerfreie Einnahmen und nichtabziehbare Aufwendungen	(14.328)	5.063
Latenter Steuerertrag für vorangegangene Geschäftsjahre	16.197	2.449
Laufender Steueraufwand für vorangegangene Geschäftsjahre	(1.799)	(127)
Auswirkungen des Rückkaufs von Wandelanleihen	(381)	7.542
Sonstige	2.970	1.548
Summe Ertragsteuerertrag	87.008	44.464

Aufgrund der im Jahr 2011 vorgenommenen Veränderung der Konzernstruktur sind die Verlustvorträge in Höhe von € 489.418 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 819.255 für körperschaftsteuerliche Zwecke endgültig entfallen. Für diese Verlustvorträge waren zum überwiegenden Teil keine latenten Steueransprüche aktiviert. Zum 31. Dezember 2011 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von € 320.515 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 391.558 für körperschaftsteuerliche Zwecke (2010: € 362.023 und € 313.264). Die latenten Steueransprüche können im Rahmen geplanter zukünftiger steuerpflichtiger Ergebnisse genutzt werden. Daneben bestehen zum 31. Dezember 2011 weitere Verlustvorträge in Höhe von € 234.170 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 150.620 für körperschaftsteuerliche Zwecke (2010: € 188.676 und € 195.596), für die keine latenten Steueransprüche angesetzt werden.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten sind den folgenden Vermögenswerten und Schulden zugeordnet worden:

in T €	2011	2010
Latente Steueransprüche:		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und Rechnungsabgrenzung	15.671	18.996
Fremdwährungsforderungen und Derivate	4.861	7.396
Technische Anlagen	18	0
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	82.560	0
Steuerliche Verlustvorträge	105.449	98.575
	208.559	124.967
Latente Steuerverpflichtungen:		
Flugzeuge und damit verbundene Verbindlichkeiten	(42.176)	(42.219)
Grundstücke und Bauten	(4.740)	(5.739)
Immaterielle Vermögenswerte	(30.135)	(31.684)
Technische Anlagen	0	(115)
Mietereinbauten	(79)	(83)
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	0	(3.513)
Wandelanleihen, Anleihen	(4.779)	(6.309)
Fremdwährungsverbindlichkeiten und Derivate	(17.792)	(10.755)
	(99.701)	(100.417)
Verrechnung	208.559	124.967
Latente Steueransprüche, netto	108.858	24.550
Latente (Steuerverpflichtungen) Ansprüche, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	24.550	(4.327)
Veränderung der latenten Steuer	84.308	28.877
Davon aus Kaufpreisallokation NIKI	0	20.060
Davon aus Cashflow-Sicherungen und Eigenkapitalpositionen	8.544	6.576
Latenter Steuerertrag	92.852	55.513

Die latenten Steueransprüche aus den steuerlichen Verlustvorträgen wurden unter Berücksichtigung der erwarteten zukünftigen steuerlichen Gewinne gebildet.

Der bilanzielle Ausweis stellt sich wie folgt dar:

in T €	2011	2010
Latente Steueransprüche	138.306	51.283
Latente Steuerverbindlichkeiten	(29.448)	(26.733)
	108.858	24.550

Eine Saldierung ist nicht möglich, da Ansprüche und Verbindlichkeiten nicht derselben Jurisdiktion unterliegen. Die Verbindlichkeit besteht im Verhältnis zu Österreich.

Berücksichtigung von Ertragsteuern im Eigenkapital

in T €	2011			2010		
	vor Steuer	Steuerertrag	Nach Steuer	vor Steuer	Steuerertrag	Nach Steuer
Transaktionskosten auf die Ausgabe neuer Aktien	0	0	0	(565)	169	(396)
	0	0	0	(565)	169	(396)

Berücksichtigung von Ertragsteuern im sonstigen Ergebnis

in T €	2011			2010		
	vor Steuer	Steueraufwand	Nach Steuer	vor Steuer	Steueraufwand	Nach Steuer
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	1.102	0	1.102	1.070	0	1.070
Marktwertveränderung von Sicherungsinstrumenten	28.143	(8.544)	19.599	22.675	(6.730)	15.945
	29.245	(8.544)	20.701	23.745	(6.730)	17.015

28. KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Darstellung der Kapitalflussrechnung der airberlin group erfolgt nach der indirekten Methode. Bankguthaben und Kassenbestände beinhalten Kassenbestände und Bankkonten sowie Festgelder bei Banken mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

in T €	2011	2010
Kassenbestand	258	390
Bankguthaben	104.055	95.116
Bankeinlagen mit fester Laufzeit	135.294	315.587
Bankguthaben und Kassenbestände	239.607	411.093
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	(1.223)	(1.420)
Bankguthaben und Kassenbestände laut Kapitalflussrechnung	238.384	409.673

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 31. Dezember 2011 gesperrte Guthaben in Höhe von € 98.536 (2010: € 90.951).

29. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente mit positivem und negativem Marktwert setzen sich wie folgt zusammen:

in T €	2011			2010		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:						
Devisentermingeschäfte	4.220	0	4.220	3.830	398	4.228
Währungsoptionen	35	0	35	466	996	1.462
Kerosin-Optionen	0	0	0	2.150	0	2.150
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	891	0	891	2.179	2.501	4.680
Summe derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	5.146	0	5.146	8.625	3.895	12.520
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:						
Devisentermingeschäfte	42.298	0	42.298	7.639	2.553	10.192
Währungsoptionen	20.421	0	20.421	5.895	0	5.895
Kerosin-Swaps	4.776	0	4.776	21.661	0	21.661
Kerosin-Optionen	546	0	546	9.842	0	9.842
Summe derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	68.041	0	68.041	45.037	2.553	47.590
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	73.187	0	73.187	53.662	6.448	60.110
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:						
Devisentermingeschäfte	4.973	0	4.973	3.724	230	3.954
Währungsoptionen	487	485	972	0	0	0
Kerosin-Optionen	1.660	0	1.660	0	0	0
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	1.631	10.536	12.167	1.820	24.628	26.448
Summe derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	8.751	11.021	19.772	5.544	24.858	30.402
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:						
Devisentermingeschäfte	5.875	0	5.875	14.366	1.055	15.421
Währungsoptionen	24	0	24	5.256	0	5.256
Kerosin-Swaps	2.330	0	2.330	0	0	0
Kerosin-Optionen	541	0	541	0	0	0
Summe derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	8.770	0	8.770	19.622	1.055	20.677
Summe derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	17.521	11.021	28.542	25.166	25.913	51.079

Hedge Accounting wird in Abschnitt 30g erläutert.

30. FINANZIELLES RISIKOMANAGEMENT

a) Ausfallrisiken

Der Buchwert der finanziellen Vermögenswerte stellt das maximale Ausfallrisiko dar.

Das maximale Ausfallrisiko zum Bilanzstichtag stellt sich wie folgt dar:

in T €	Anhang	2011	2010
Darlehen und Forderungen	10	253.195	252.652
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	29	5.146	12.520
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	29	68.041	47.590
Bankguthaben und Kassenbestände	28	239.607	411.093
		565.989	723.855

Das maximale Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sortiert nach Kundenart zum Bilanzstichtag ergibt sich wie folgt:

in T €	2011	2010
Forderungen aus Einzelplatzverkauf	25.715	4.287
Forderungen aus Charterumsätzen	19.416	11.736
Forderungen an Kreditkartenfirmen	6.703	19.521
Forderungen aus IATA Clearing House (BSP-Reisebüros)	26.724	19.729
Sonstige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	46.639	41.145
	125.197	96.418

Sonstige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beziehen sich hauptsächlich auf Forderungen an andere Fluggesellschaften für technische Dienstleistungen (2011: € 6.807, 2010: € 6.288) und auf Forderungen aus Frachtdienstleistungen (2011: € 18.064, 2010: € 16.612).

b) Wertberichtigungen

— FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Altersstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum Bilanzstichtag ergibt sich wie folgt:

in T €	2011		2010	
	Bruttoforderung	Wertberichtigung	Bruttoforderung	Wertberichtigung
Nicht überfällig	92.489	0	66.701	2
Zwischen 1 und 30 Tage überfällig	18.306	131	11.968	0
Zwischen 31 und 120 Tage überfällig	12.546	902	10.269	479
Zwischen 121 und 365 Tage überfällig	3.715	2.240	6.528	2.118
Mehr als ein Jahr überfällig	12.564	11.150	12.304	8.753
	139.620	14.423	107.770	11.352

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden basierend auf historischen Daten zu Wertminderungsverlusten, wie nachstehend erläutert, auf mögliche Wertminderungsverluste hin analysiert. Forderungen, die nicht überfällig sind, gelten normalerweise auf Grundlage der Erfahrungen aus der Vergangenheit als nur mit einem geringen Wertminderungsrisiko behaftet, genauso wie Forderungen, die zwischen 1 und 30 Tage überfällig sind.

Die Entwicklung der Wertberichtigungen stellt sich wie folgt dar:

in T €	2011	2010
Bestand 1. Januar	11.352	12.003
Zuführung zu Wertberichtigungen	4.882	1.510
Auflösung von Wertberichtigungen	(1.811)	(2.161)
Bestand 31. Dezember	14.423	11.352

Wertberichtigungen dienen dazu, Wertminderungsverluste zu erfassen, bis die Gruppe entscheidet, dass der finanzielle Vermögenswert ausgebucht werden soll.

Wertberichtigungen basieren auf Schätzwerten und Beurteilungen hinsichtlich der Kreditwürdigkeit von einzelnen Forderungen, der tatsächlichen Kundenstruktur und einer Analyse vergangener Wertminderungsverluste. Ein Mahnwesen ist im Unternehmen installiert. Die dritte Mahnung ergeht zusammen mit einem gerichtlichen Mahnbescheid und zeitgleich wird auf die Forderung eine Wertberichtigung in Höhe von 60 % vorgenommen. Dieser Prozentsatz spiegelt die Wahrscheinlichkeit des Wertminderungsverlusts aufgrund von Erfahrungen in der Vergangenheit wider. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Wertberichtigungen auf insgesamt € 14.423 (2010: € 11.352).

— SONSTIGE KREDITE UND FORDERUNGEN

Die sonstigen Kredite und Forderungen waren mit Stand zum 31. Dezember 2011 nicht überfällig (2010: keine), und es erfolgten während des Berichtszeitraums keine Neuverhandlungen von Zahlungsbedingungen, die ansonsten zu überfälligen Forderungen geführt hätten. Es wurden keine Wertminderungsverluste in Bezug auf andere finanzielle Vermögenswerte verzeichnet (2010: € 1.500).

Diese Forderungen beziehen sich hauptsächlich auf fällige Beträge von Lieferanten (Sicherheiten, Boni und Ansprüche). Da die Gruppe nur Verträge mit erstklassigen Lieferanten abschließt, ist das Wertminderungsrisiko bezüglich dieser Beträge unbedeutend. Forderungen gegen nahestehende Personen resultieren hauptsächlich aus Verrechnungskonten gegenüber der E190 Flugzeugvermietung GmbH. Da die Forderungen nicht überfällig sind und Zahlungen in der Vergangenheit pünktlich erfolgten, erachtet die Gruppe eine Wertminderung als nicht erforderlich.

— ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE SOWIE POSITIVE MARKTWERTE VON DERIVATEN

Es wurde keine Wertminderung auf Bankguthaben oder positive Marktwerte von Derivaten verzeichnet, da die Transaktionen nur mit Parteien von höchster Bonität oder, im Falle von derivativen Finanzinstrumenten, mit Parteien durchgeführt werden, die auf Grundlage der in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen (vergangenes Kundenverhalten bezüglich der pünktlichen Zahlung von fälligen Beträgen) als zuverlässig bekannt sind. Die Gruppe überprüft ihre Nettopositionen unter der Prämisse von Wertberichtigungsrisiken bei Bankguthaben und positiven Marktwerten von derivativen Finanzinstrumenten.

c) Liquiditätsrisiken

Die vertraglichen, nicht-diskontierten Fälligkeiten der finanziellen Verbindlichkeiten einschließlich der geschätzten Zinszahlungen und ausschließlich der Auswirkung von Netting-Vereinbarungen stellen sich zum 31. Dezember 2011 wie folgt dar:

in T €	Buchwert	Vertragliche Zahlungsströme	Unter 6 Monaten	7–12 Monate	1–2 Jahre	2–5 Jahre	Mehr als 5 Jahre
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	524.898	602.815	34.783	33.744	89.961	188.720	255.607
Finanzierungsleasing- verbindlichkeiten	41.307	56.090	2.681	2.656	5.362	16.303	29.088
Anleihen	440.928	625.814	20.438	20.438	40.875	375.500	168.563
Wandelanleihen – Schulden-Komponente	10.781	10.962	10.962	0	0	0	0
Darlehen	33.458	34.242	19.672	14.570	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lie- ferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	129.421	129.421	129.421	0	0	0	0
Kontokorrent	1.223	1.223	1.223	0	0	0	0
Summe finanzielle Ver- bindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	1.182.016	1.460.567	219.180	71.408	136.198	580.523	453.258
Verpflichtungen aus derivativen Finanzinstrumenten							
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:							
Devisentermingeschäfte	5.875	5.880	5.876	4	0	0	0
Zahlungsabfluss		141.981	131.408	10.573	0	0	0
Zahlungszufluss		(136.101)	(125.532)	(10.569)	0	0	0
Währungsoptions- geschäfte	24	(832)	(832)	0	0	0	0
Zahlungsabfluss		6.897	6.897	0	0	0	0
Zahlungszufluss		(7.729)	(7.729)	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden:							
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	12.167	12.740	3.340	2.431	5.761	1.208	0
Zahlungsabfluss		135.028	26.713	10.859	69.685	27.771	0
Zahlungszufluss		(122.288)	(23.373)	(8.428)	(63.924)	(26.563)	0
Devisentermingeschäfte	4.973	4.974	4.974	0	0	0	0
Zahlungsabfluss		83.917	83.917	0	0	0	0
Zahlungszufluss		(78.943)	(78.943)	0	0	0	0
Währungsoptionsgeschäfte	972	(250)	(736)	0	0	486	0
Zahlungsabfluss		7.479	6.993	0	0	486	0
Zahlungszufluss		(7.729)	(7.729)	0	0	0	0
	1.206.027	1.483.079	231.802	73.843	141.959	582.217	453.258

Zum 31. Dezember 2010 waren die Fälligkeiten wie folgt:

in T €	Buchwert	Vertragliche Zahlungsströme	Unter 6 Monaten	7–12 Monate	1–2 Jahre	2–5 Jahre	Mehr als 5 Jahre
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	519.399	570.025	37.061	50.204	78.393	146.403	257.963
Finanzierungsleasing- verbindlichkeiten	45.013	62.421	3.334	2.998	5.337	16.429	34.324
Anleihen	195.033	285.000	8.500	8.500	17.000	251.000	0
Wandelanleihen – Schulden-Komponente	139.476	160.879	2.740	700	139.440	17.999	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistun- gen und sonstige finanzia- elle Verbindlichkeiten	155.971	112.422	112.422	0	0	0	0
Kontokorrent	1.420	1.420	1.420	0	0	0	0
Summe finanzielle Ver- bindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	1.056.312	1.192.167	165.477	62.402	240.170	431.831	292.287
Verpflichtungen aus derivativen Finanzinstrumenten							
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:							
Devisentermingeschäfte	15.421	15.834	11.373	3.330	1.131	0	0
Zahlungsabfluss		388.084	243.000	132.727	12.357	0	0
Zahlungszufluss		(372.250)	(231.627)	(129.397)	(11.226)	0	0
Währungsoptions- geschäfte	5.256	7.338	6.531	807	0	0	0
Zahlungsabfluss		119.597	96.338	23.259	0	0	0
Zahlungszufluss		(112.259)	(89.807)	(22.452)	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden:							
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	26.448	29.326	5.320	5.743	9.807	8.456	0
Zahlungsabfluss		287.890	20.400	51.006	79.113	137.371	0
Zahlungszufluss		(258.564)	(15.080)	(45.263)	(69.306)	(128.915)	0
Devisentermingeschäfte	3.954	4.034	3.838	0	196	0	0
Zahlungsabfluss		52.820	45.336	0	7.484	0	0
Zahlungszufluss		(48.786)	(41.498)	0	(7.288)	0	0
	1.107.391	1.248.699	192.539	72.282	251.304	440.287	292.287

Die in der Fälligkeitsanalyse offengelegten Beträge sind die vertraglichen, nicht-diskontierten Zahlungsströme, einschließlich zukünftiger Zinszahlungen. Die Beträge in USD sind zum jeweiligen Wechselkurs am Jahresende umgerechnet, die variablen Zinszahlungen wurden unter Verwendung des Basiszinssatzes zum Jahresende errechnet.

Die Gruppe beabsichtigt, die Verbindlichkeiten hauptsächlich durch bestehende Bankbestände und Mittelzuflüsse aus der operativen Geschäftstätigkeit und, bezogen auf den Kauf von Flugzeugen (oben nicht dargestellt), durch neue Finanzierungen zu bedienen, welche bereits für Flugzeuglieferungen in 2012 und Anfang 2013 abgeschlossen wurden.

d) Währungsrisiken

Die Gruppe wickelt einen erheblichen Teil der Transaktionen in USD und einen kleineren Teil in GBP und CHF ab. airberlin tätigt Devisentermin- und Optionsgeschäfte in USD, um funktionelle Währungsrisiken, die sich aus den laufenden operativen Kosten in USD ergeben (z. B. Zahlungen in Bezug auf Flugzeugfinanzierung und -leasing, Treibstoff, Wartung etc.), zu steuern. airberlin sichert grundsätzlich mindestens 75 % des erwarteten Cashflows auf einer 1 bis 3 Monate revolvierenden Basis und mindestens 35 % des erwarteten Cashflows auf einer 4–12 Monate revolvierenden Basis ab (2010: bis zu 75 % des erwarteten Cashflows auf einer 6 bis 18 Monate revolvierenden Basis).

Das Währungsrisiko der Gruppe, basierend auf den Fremdwährungsbeträgen am Jahresende, stellt sich wie folgt dar:

In T Währungseinheiten	2011			2010		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Darlehen und Forderungen	67.178	635	1.283	85.405	1.189	13.776
Bankguthaben und Kassenbestände	66.370	1.735	6.894	93.570	431	2.804
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	(540.802)	0	0	(562.064)	0	0
Finanzschulden	(43.292)	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(166.731)	(1.181)	(8.398)	(19.727)	(329)	(3.884)
Summe Risiko aus Bilanzpositionen	(617.277)	1.189	(221)	(402.816)	1.291	12.696
Erwartete zukünftige Einkäufe	(2.111.500)	0	(101.400)	(2.004.000)	0	0
Gesamtrisiko	(2.728.777)	1.189	(101.621)	(2.406.816)	1.291	12.696
Devisentermingeschäfte (abgesicherte Volumen in USD)	842.919	0	0	934.800	0	0
Währungsoptionsgeschäfte (abgesicherte Volumen in USD)	350.000	0	0	376.000	0	0
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps (abgesicherte Volumen in USD)	184.171	0	0	492.738	0	0
Netto Währungsrisiko	(1.351.687)	1.189	(101.621)	(603.278)	1.291	12.696

Die oben ausgewiesenen geschätzten Käufe beziehen sich auf einen Zeitraum von zwölf Monaten. Das Volumen, welches durch Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen abgesichert ist, bezieht sich auf geschätzte Käufe für bis zu zwei Jahre. Das Volumen, das durch kombinierte Zins- und Währungs-Swaps abgesichert ist, ist der Nennwert der Finanzverbindlichkeiten in USD.

Die folgenden Wechselkurse galten während des Jahres:

Währungseinheiten zum €	Jahresdurchschnitt		Kurs zum Stichtag	
	2011	2010	2011	2010
USD	1,3920	1,3257	1,2939	1,3362
GBP	0,8679	0,8578	0,8353	0,8608
CHF	1,2326	1,3803	1,2156	1,2504

— SENSITIVITÄTSANALYSE

Für die zum Jahresende existierenden finanziellen Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie für den Marktwert der zum Jahresende existierenden derivativen Finanzinstrumente wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Die in der Kalkulation des Währungsrisikos zugrunde gelegten Annahmen sind die gleichen wie im vorangegangenen Jahr. Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Zinssätze, konstant bleiben, hätte eine Stärkung des Euro gegenüber den folgenden Währungen um 10 % am 31. Dezember das Eigenkapital und den Gewinn oder Verlust um die folgenden Beträge erhöht/(vermindert):

Effekt in T €	2011			2010		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	30.212	(129)	46	648	(11)	103
Eigenkapital	(59.797)	0	0	(77.015)	0	0

Eine Schwächung des Euro gegenüber den folgenden Währungen am 31. Dezember um 10 % hätte das Eigenkapital oder den Gewinn bzw. Verlust um die folgenden Beträge erhöht/(vermindert):

Effekt in T €	2011			2010		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	(39.942)	158	(15)	(878)	13	(96)
Eigenkapital	74.642	0	0	91.080	0	0

e) Zinsrisiken

Die verzinslichen Finanzinstrumente der Gruppe setzen sich wie folgt zusammen:

In T €	Buchwert	
	2011	2010
Festverzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	2.076	47.649
Finanzielle Verbindlichkeiten	(624.002)	(480.497)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(11.276)	(21.768)
	(633.202)	(454.616)
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	(428.594)	(419.844)
	(428.594)	(419.844)

Das Zinsrisiko der Gruppe auf Basis der Nominalwerte der Finanzinstrumente setzt sich wie folgt zusammen:

In T €	2011	2010
Variabel verzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten abzüglich Nominalwerte der Zins- und Währungs-Swaps	(286.255)	(166.348)
	(286.255)	(166.348)

Die variabel verzinslichen Verbindlichkeiten sowie die Verbindlichkeiten aus Flugzeugfinanzierungen, die vornehmlich auf USD lauten, setzten die Gruppe sowohl Zinszahlungsschwankungen, die auf Veränderungen der Zinssätze zurückzuführen sind, als auch Währungsrisiken aus. Das Zinsrisiko ergibt sich aus der Sensitivität der finanziellen Vermögenswerte und -verbindlichkeiten mit variablen Zinssätzen gegenüber Änderungen des Marktzinssatzes. airberlin sichert diese Risiken mit kombinierten Zins- und Währungs-Swaps ab. Die Swaps werden als Cashflow-Sicherungsgeschäft von ihrem Beginn an bis zur Erfassung der entsprechenden Kredite in der Bilanz angesetzt. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt die Klassifizierung der Zins- und Währungs-Swaps als „zu Handelszwecken gehalten“, zukünftige Änderungen des Marktwerts werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

— MARKTWERT-SENSITIVITÄTSANALYSE

Die Gruppe weist keine festverzinslichen finanziellen Vermögenswerte oder finanziellen Verbindlichkeiten als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert („fair value option“) aus. Keine der derivativen Finanzinstrumente (Zinsswaps) werden als Fair-Value-Hedge eingestuft. Deshalb würde eine Zinsänderung zum Bilanzstichtag (es sei denn, sie führt zur Ineffektivität einer Hedge-Beziehung) den Gewinn oder Verlust nur in dem Maße betreffen, wie er den Marktwert der nicht als Cashflow-Sicherungsgeschäft klassifizierten (zu Handelszwecken gehaltenen) Zinsswaps betrifft. Bezogen auf einen Ein-Jahres-Zeitraum hätte eine Zinsänderung um +/-100 Basispunkte das Eigenkapital um € 0 (2010: € 0) und den Gewinn oder Verlust um € 1.976 erhöht (2010: € 4.321) bzw. um € 408 vermindert (2010: € 9.778).

— CASHFLOW-SENSITIVITÄTSANALYSE

Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Devisenkurse, konstant bleiben, hätte – basierend auf den Bilanzbeträgen zum Berichtsdatum und unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Zinsswaps – eine Zinsänderung um 100 Basispunkte den Gewinn oder Verlust (das Finanzergebnis) um € 2.863 (2010: € 1.663) erhöht bzw. vermindert und keine Auswirkung auf das Eigenkapital während des zwölfmonatigen Zeitraums gehabt.

f) Kerosinpreis-Risiken

Der Treibstoffpreis (jet fuel) spielt eine wichtige Rolle für die operativen Ergebnisse der Gruppe. Die Treibstoffaufwendungen von airberlin beliefen sich auf 23,4 % (2010: 20,2 %) der gesamten betrieblichen Aufwendungen. airberlin sichert sich gegen Treibstoffpreiserhöhungen durch Kerosin-Swaps und Kerosin-Optionsgeschäfte ab. Zum Bilanzstichtag 2011 betrug die abgesicherte Menge 664.500 Tonnen für das Geschäftsjahr 2012 (im Vorjahr: 543.000 Tonnen für 2011). Die Hedgingquote beträgt 46,1 % für 2012 (im Vorjahr: 37,3 % für 2011).

— SENSITIVITÄTSANALYSE

Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Fremdwährungskurse, konstant bleiben, hätte ein 10-prozentiger Anstieg des Treibstoffpreises zum Bilanzstichtag das Eigenkapital um € 33.661 (2010: € 25.365) erhöht und das Ergebnis um € 4.426 (2010: € 3.321) verbessert. Eine 10-prozentige Senkung des Treibstoffpreises zum Bilanzstichtag hätte das Eigenkapital um € 36.213 (2010: € 21.925) verringert und das Ergebnis um € 4.497 (2010: € 2.735) verschlechtert.

Die Berechnung basiert auf den Marktwerten der Kerosinderivate (Swaps und Optionen) zum Bilanzstichtag. Die zugrunde gelegten Annahmen entsprechen dem Vorjahr.

g) Sicherungsgeschäfte (Hedge-Accounting)

Als Luftfahrtunternehmen ist die airberlin group Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungen sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. airberlin nutzt derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken zu begrenzen.

airberlin wendet Hedge-Accounting in Bezug auf Sicherungen von zukünftigen Cashflows in Fremdwährung und auf zukünftige, auf den Kauf von Treibstoff bezogene Cashflows an, die die Kriterien gemäß IAS 39 erfüllen, womit die Volatilität der Gewinn- und-Verlust-Rechnung reduziert wird.

IAS 39 enthält strenge Anforderungen an die Anwendung von Hedge Accounting. airberlin erfüllt diese Anforderungen durch die Dokumentation zu Beginn eines Sicherungsgeschäfts, sowohl bei der Sicherungsbeziehung zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft, als auch bei den Risikomanagementzielsetzungen und -strategien der Sicherung. Dazu gehören die Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu festen Verpflichtungen und zukünftigen Transaktionen und auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades des angewandten Sicherungsinstruments. Die Effektivität der vorhandenen Sicherungsbeziehungen wird laufend überwacht. Für das Hedge Accounting werden die Änderungen des Marktwerts des Hedging-Instruments im Eigenkapital in dem Ausmaße, in dem das Sicherungsgeschäft wirksam ist, erfasst. Die kumulierten Marktwertänderungen der Cashflow-Sicherungsgeschäfte werden dem Eigenkapital entnommen und in der Gewinn- und-Verlust-Rechnung in dem Berichtszeitraum realisiert, in dem sich der abgesicherte Cashflow auf den Gewinn oder Verlust auswirkt.

airberlin tätigt auch Sicherungsgeschäfte, die nicht die strengen Hedge-Accounting-Kriterien des IAS 39 erfüllen. Für solche Derivate weist airberlin die Marktwertänderungen in der Gewinn- und-Verlust-Rechnung aus. Die Marktwerte der Derivate werden gesondert in der Bilanz ausgewiesen.

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente im Bereich Währung-, Zins- und Kerosinpreisabsicherung zum 31. Dezember 2011 und deren Entwicklungen während der Periode sind wie folgt:

in T €	Marktwert zum 31. Dezember 2010	Veränderung der Marktwerte, die in der Gewinn- und- Verlust-Rechnung realisiert wurden	Veränderung der Marktwerte, die erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst wurden	Beträge, die dem Eigenkapital entnommen und in der Gewinn- und- Verlust-Rechnung realisiert wurden	Marktwert zum 31. Dezember 2011
Derivative Finanzinstrumente (netto), die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:					
Devisentermingeschäfte	(5.229)	0	2.396	39.256	36.423
Währungsoptionen	639	5.532	15.251	(1.025)	20.397
Kerosin-Swaps	21.661	0	29.903	(49.118)	2.446
Kerosin-Optionen	9.842	(1.317)	17.046	(25.566)	5
Derivative Finanzinstrumente (netto), die zu Handelszwecken gehalten werden:					
Devisentermingeschäfte	274	(1.027)	0	0	(753)
Währungsoptionen	1.462	(2.399)	0	0	(937)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(21.768)	10.492	0	0	(11.276)
Kerosin-Optionen	2.150	(3.810)	0	0	(1.660)
	9.031	7.471	64.596	(36.453)	44.645

Die Veränderung der Marktwerte von Derivaten in 2010 war wie folgt:

in T €	Marktwert zum 31. Dezember 2009	Zugang zum Kon- solidierungskreis	Veränderung der Marktwerte, die in der Gewinn-und- Verlust-Rechnung realisiert wurden	Veränderung der Marktwerte, die erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst wurden	Beträge, die dem Eigenkapital ent- nommen und in der Gewinn-und- Verlust-Rechnung realisiert wurden	Marktwert zum 31. Dezember 2010
Derivative Finanzinstrumente (netto), die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:						
Devisentermingeschäfte	4.966	0	0	30.145	(40.340)	(5.229)
Währungsoptionen	1.762	0	(8.489)	20.988	(13.622)	639
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(4.424)	0	(3.237)	4.424 ¹	3.237	0
Kerosin-Swaps	7.409	0	0	18.681	(4.429)	21.661
Kerosin-Optionen	2.517	0	(690)	9.831	(1.816)	9.842
Derivative Finanzinstrumente (netto), die zu Handelszwecken gehalten werden:						
Devisentermingeschäfte	103	1.082	(911)	0	0	274
Währungsoptionen	525	1.316	(379)	0	0	1.462
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(73.002)	1.546	54.112	(4.424) ¹	0	(21.768)
Kerosin-Optionen	269	(2.704)	4.585	0	0	2.150
	(59.875)	1.240	44.991	79.645	(56.970)	9.031

¹ Umgliederung aus der Absicherung von Zahlungsströmen zu Handelszwecken gehalten in 2010.

Sämtliche Fremdwährungsoptionen und Kerosin-Optionen wurden während der Berichtsperiode auf ihre Hedge-Accounting-Qualifikation hin überprüft und als Cashflow-Sicherungsgeschäfte ausgewiesen.

Die kombinierten Zins- und Währungs-Swaps, die nicht die Kriterien von Hedge Accounting erfüllen, werden als „zu Handelszwecken gehalten“ klassifiziert und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

Cashflow-Sicherungsgeschäfte werden sich voraussichtlich auf den Gewinn oder Verlust im gleichen Zeitraum auswirken, in dem die Cashflows voraussichtlich realisiert werden (wie oben in c „Liquiditätsrisiken“ näher erläutert).

h) Marktwerte

Der Marktwert ist der Betrag, der in einer Transaktion zu Marktpreisen zwischen sachkundigen und vertragswilligen Parteien erzielt wird. Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten und deren in der Bilanz ausgewiesene Buchwerte zum 31. Dezember sind wie folgt:

in T €	Anhang	2011		2010	
		Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Darlehen und Forderungen:					
Gesamtsumme Darlehen und Forderungen	10	253.195	253.195	252.652	252.652
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:					
Devisentermingeschäfte	29	4.220	4.220	4.228	4.228
Währungsoptionsgeschäfte	29	35	35	1.462	1.462
Kerosin-Optionen	29	0	0	2.150	2.150
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	29	891	891	4.680	4.680
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:					
Devisentermingeschäfte	29	42.298	42.298	10.192	10.192
Währungsoptionsgeschäfte	29	20.421	20.421	5.895	5.895
Kerosin-Swaps	29	4.776	4.776	21.661	21.661
Kerosin-Optionsgeschäfte	29	546	546	9.842	9.842
Gesamtsumme derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	29	73.187	73.187	60.110	60.110
Bankguthaben und Kassenbestände	28	239.607	239.607	411.093	411.093
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden:					
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierung	16	(524.898)	(508.912)	(519.399)	(490.958)
Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	16	(41.307)	(39.036)	(45.013)	(43.945)
Anleihen	16	(440.928)	(411.800)	(195.033)	(211.000)
Wandelanleihen – Schulden-Komponente	16	(10.781)	(10.422)	(139.476)	(139.621)
Darlehen	16	(33.458)	(33.458)	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	18	(129.421)	(129.421)	(112.433)	(112.433)
Kontokorrent	16	(1.223)	(1.223)	(1.420)	(1.420)
Gesamtsumme finanzieller Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden		(1.182.016)	(1.134.272)	(1.012.774)	(999.377)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden:					
Verbindlichkeit aus der Put-Option	18	0	0	(43.538)	(43.538)
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:					
Devisentermingeschäfte	29	(5.875)	(5.875)	(15.421)	(15.421)
Währungsoptionsgeschäfte	29	(24)	(24)	(5.256)	(5.256)
Kerosin-Swaps	29	(2.330)	(2.330)	0	0
Kerosin-Optionsgeschäfte	29	(541)	(541)	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:					
Devisentermingeschäfte	29	(4.973)	(4.973)	(3.954)	(3.954)
Währungsoptionsgeschäfte	29	(972)	(972)	0	0
Kerosin-Optionsgeschäfte	29	(1.660)	(1.660)	0	0
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	29	(12.167)	(12.167)	(26.448)	(26.448)
Gesamtsumme derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden		(28.542)	(28.542)	(51.079)	(51.079)
		(644.569)	(596.825)	(383.536)	(370.139)

Im Folgenden werden die bei der Schätzung des Marktwerts der Finanzinstrumente hauptsächlich angewandten Methoden und Annahmen zusammengefasst.

Derivative Finanzinstrumente

Devisentermin-, Zins- und Kerosinpreisgeschäfte sind zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der Faktoren, die sich für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt (als Marktpreis) oder indirekt (in Ableitung von Marktpreisen) beobachten lassen. Somit sind die von airberlin gehaltenen derivativen Finanzinstrumente in ihrer Gesamtheit der Stufe 2 nach der in IFRS 7.27A definierten dreistufigen Hierarchie zuzuordnen.

Verbindlichkeit aus der Put-Option

Die Verbindlichkeit aus der Put-Option wurde zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für die Bewertung der Verbindlichkeit finden Faktoren Berücksichtigung, die sich nicht am Markt beobachten lassen. Somit ist das von airberlin gehaltene derivative Finanzinstrument in seiner Gesamtheit der Stufe 3 nach der in IFRS 7.27A definierten dreistufigen Hierarchie zuzuordnen.

Die Entwicklung des beizulegenden Zeitwertes von Finanzinstrumenten der Stufe 3 ist wie folgt:

in T €	2011	2010
Bestand der Verbindlichkeit zum 1. Januar	43.538	0
Resultierend aus Unternehmenszusammenschlüssen	0	40.500
Änderung des beizulegenden Zeitwertes, erfasst in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung	5.714	3.038
Begleichung der Verbindlichkeit durch Übernahme der restlichen NIKI-Anteile	(49.252)	0
Bestand der Verbindlichkeit zum 31. Dezember	0	43.538

— VERZINSLICHE KREDITE UND VERBINDLICHKEITEN

Der Marktwert wird auf der Basis von diskontierten, zukünftig erwarteten Kapital- und Zins-Cashflows mit laufenden Zinssätzen berechnet.

Forderungen/Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen/Verbindlichkeiten

Bei Forderungen/Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von weniger als einem Jahr wird erachtet, dass der Nominalwert den Marktwert widerspiegelt. Alle sonstigen Forderungen/Verbindlichkeiten werden diskontiert, um den beizulegenden Zeitwert zu bestimmen.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aufgrund der kurzfristigen Fälligkeit wird angenommen, dass der Nominalwert den beizulegenden Zeitwert widerspiegelt.

i) Nettogewinne oder -verluste

Die Nettogewinne (-verluste) aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten während des Berichtszeitraums sind wie folgt:

in T €	2011	2010
Darlehen und Forderungen	(3.956)	(612)
Bankguthaben und Kassenbestände	(446)	4.265
Derivative Finanzinstrumente	50.248	97.647
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	(22.923)	(51.234)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	(5.714)	(3.038)
	17.209	47.028

Dazu gehören Währungsgewinne und -verluste, Verluste aus Wertminderungen und Auflösung von Wertminderungen, erfolgswirksam erfasste Marktwertänderungen und Veräußerungsgewinne oder -verluste.

Es wurden während des Berichtszeitraums keine Zinseinkünfte, Gebühreneinnahmen und -zahlungen auf wertverminderten finanziellen Vermögenswerten zurückgestellt (2010: keine).

31. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Directors und assoziierten Unternehmen (siehe unter Abschnitt 8). Die gesamten Angaben zur Vergütung der Directors befinden sich im Bericht über die Vergütung der Directors auf Seite 96 bis 101 dieses Berichts.

Die Mitglieder des Board of Directors halten 6,05% der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (Vorjahr: 5,62%).

Darin ist ein Non-Executive Director enthalten, der gleichzeitig Hauptgesellschafter der Phoenix Reisen GmbH ist. Die Gruppe hat im Berichtsjahr Erträge aus Ticketverkäufen in Höhe von € 15.424 (2010: € 20.024) mit der Phoenix Reisen GmbH erwirtschaftet. Am Bilanzstichtag belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in der Konzernbilanz aus diesen Transaktionen auf € 892 (2010: € 1.282).

Im Vorjahr bestand eine Forderung in Höhe von € 4 gegenüber einem der Directors, die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2010 in der Position „Sonstige kurzfristige Vermögenswerte“ ausgewiesen wurde.

Die Lieferungen und Leistungen mit assoziierten Unternehmen jeweils zum 31. Dezember 2011 und 2010 stellen sich wie folgt dar:

in T €	2011	2010
THBG BBI GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	2.051	2.397
Zinserträge	110	86
Follow Me Entertainment GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	25	50
Zinserträge	2	1
BINOLI GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	226	241
Zinserträge	15	30
Umsatzerlöse	407	66
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	0	1.572
Verbindlichkeiten gegen nahestehende Personen	0	1.462
Leasingaufwand	0	2.622
Zinserträge	0	70
E190 Flugzeugvermietung GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	6.427	7.677
Leasingaufwand	5.731	4.270

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

In 2011 wurden keine Ausschüttungen von assoziierten Unternehmen vereinnahmt (2010: keine).

Im zweiten Quartal 2011 wurde die Beteiligung an der Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH veräußert.

32. EXECUTIVE BOARD OF DIRECTORS

Hartmut Mehdorn	Chief Executive Officer	(seit 1. September 2011)
Joachim Hunold	Chief Executive Officer	(bis 31. August 2011)
Paul Gregorowitsch	Chief Commercial Officer	(seit 1. September 2011)
Ulf Hüttmeyer	Chief Financial Officer	
Helmut Himmelreich	Chief Operating Officer	(seit 3. November 2011)
Christoph Debus	Chief Operating Officer	(bis 2. November 2011)

33. NACHTRÄGLICHE EREIGNISSE

Am 24. Januar 2012 erhöhte die Air Berlin PLC ihr Kapital um 31.574.312 Aktien zu einem Kurs von EUR 2,31 je Aktie. Unter Ausschluss des Bezugsrechts der Altaktionäre erwarb Etihad Airways diese Aktien für EUR 72,9 Mio.

34. ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS DER GESELLSCHAFT

a) Wesentliche Bewertungsgrundlagen

Die im Konzernanhang unter den Punkten 2 und 4 beschriebenen Bilanzierungsgrundsätze und wesentlichen Bewertungsgrundlagen finden ebenso Anwendung auf den Jahresabschluss der Gesellschaft. Zusätzlich werden die folgenden Rechnungslegungsgrundsätze angewendet:

Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen werden zu Anschaffungskosten bilanziert und wurden auf Anhaltspunkte für Wertminderungen überprüft (Impairment Test).

Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen werden zunächst mit ihrem Marktwert bewertet, nachfolgend werden sie zum Restbuchwert, unter Verwendung der Effektivzinsmethode, bilanziert.

Die Gesellschaft hat finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in ihrer Bilanz dargestellt, die von ihr identifiziert wurden.

Folgende Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten werden bei der Air Berlin PLC dargestellt:

- ▶ Darlehen und Forderungen,
- ▶ finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß IAS 39 bilanziert und zu Handelszwecken gehalten werden (derivative Finanzinstrumente),
- ▶ finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden (eingeschlossen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie verzinsliche Finanzschulden).

Die Gesellschaft hat folgende Klassen von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten definiert:

- ▶ Darlehen und Forderungen,
- ▶ derivative Finanzinstrumente die zu Handelszwecken gehalten werden,
- ▶ finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden (eingeschlossen verzinsliche Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten),
- ▶ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

b) Anteile an verbundenen Unternehmen

Eine Liste der von der Gesellschaft direkt und indirekt gehaltenen Anteile an verbundenen Unternehmen befindet sich unter Abschnitt 35 des Konzernanhangs. Die Gesellschaft ist Komplementärin der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG.

in T €	2011	2010
Anschaffungskosten		
Bestand 1. Januar	470.964	470.992
Zugänge	0	12
Abgänge	0	(45)
Kapitalerhöhungen bei verbundenen Unternehmen	249.982	5
Bestand 31. Dezember	720.946	470.964

c) Anteile an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht

In 2010 hat die Gesellschaft eine 50 prozentige Beteiligung an der Follow Me Entertainment GmbH, Köln, für € 13 erworben.

d) Latente Steueransprüche

Die Unternehmenserträge unterliegen ausschließlich der deutschen Besteuerung.

Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

in T €	2011	2010
Laufender Ertragsteuer(aufwand) ertrag	(534)	420
Latenter Ertragsteuerertrag	10.079	36.696
Ertragsteuerertrag	9.545	37.116

Die laufenden Ertragsteuern der Gesellschaft umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer und die Gewerbesteuer. Vom laufenden Steueraufwand entfallen € 534 auf Steuernachzahlungen für Vorjahre (2010: € 77).

Der angewandte effektive Steuersatz der Gesellschaft beträgt 30,03 % (2010: 30,03 %). Er setzt sich zusammen aus 15,83 % Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag und 14,20 % Gewerbesteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteuerertrag beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Die Abweichung zwischen dem auf der Basis des Ergebnisses der Periode erwarteten Steuerertrag und dem tatsächlich ausgewiesenen Steuerertrag lässt sich wie folgt darstellen:

in T €	2011	2010
Verlust vor Steuern	(70.710)	(29.903)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,03 % (in 2010: 30,03 %)	21.234	8.980
Effekt aus Steuersatzänderung	0	17
Effekt aus steuerlichen Organschaftsverhältnissen	44.987	30.018
Abschreibungen auf latente Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge	(9.177)	(8.185)
Steuerfreie Einnahmen und nichtabziehbare Aufwendungen	(19.057)	(2.613)
Latenter Steuer (aufwand)/-ertrag für vorangegangene Geschäftsjahre	(28.579)	1.837
Laufender Steueraufwand für vorangegangene Geschäftsjahre	(534)	(77)
Auswirkungen des Rückkaufs von Wandelanleihen	(381)	7.542
Sonstige	1.052	(403)
Summe Ertragsteuerertrag	9.545	37.116

Zum 31. Dezember 2011 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche angesetzt werden, in Höhe von € 0 (2010: € 44.832) für gewerbesteuerliche Zwecke und € 356.340 (2010: € 272.643) für körperschaftsteuerliche Zwecke. Daneben bestehen zum 31. Dezember 2011 weitere gewerbesteuerliche Verlustvorträge in Höhe von € 58.970 sowie körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von € 22.671 (2010: € 68.647 körperschaftsteuerliche Verlustvorträge) für die keine latenten Steueransprüche angesetzt werden. Die Verlustvorträge unterliegen keiner zeitlichen Beschränkung.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten sind den folgenden Vermögenswerten und Schulden zugeordnet worden:

in T €	2011	2010
Latente Steueransprüche:		
Forderungen	7	122
Rückstellungen	722	802
Marktwert von Derivaten	25	0
Steuerliche Verlustvorträge	56.390	49.493
	57.144	50.417
Latente Steuerverpflichtungen:		
Wandelanleihen, Anleihen	(579)	(6.309)
Marktwert von Derivaten	(4.779)	(2.401)
	(5.358)	(8.710)
Verrechnung	57.144	50.417
Latente Steueransprüche, netto	51.786	41.707
Latente Ansprüche, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	41.707	4.856
Veränderung der latenten Steuer	10.079	36.851
Davon aus Eigenkapitalpositionen	0	(155)
Latenter Steuerertrag	10.079	36.696

Die latenten Steueransprüche aus den steuerlichen Verlustvorträgen wurden unter Berücksichtigung der erwarteten zukünftigen steuerlichen Gewinne gebildet.

Berücksichtigung von Ertragsteuern im Eigenkapital

	2011			2010		
	vor Steuer	Steuerertrag	Nach Steuer	vor Steuer	Steuerertrag	Nach Steuer
Transaktionskosten auf die Ausgabe neuer Aktien	0	0	0	(565)	169	(396)
	0	0	0	(565)	169	(396)

e) Darlehen an Tochterunternehmen

Mit der LTU Beteiligungs- und Holding GmbH wurde ein Darlehen in Höhe von € 140.000 mit einem Zinssatz von 1 % abgeschlossen. Im Zuge der konzerninternen Umstrukturierungen ging das Darlehen im Berichtsjahr auf die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG über. Das Darlehen wurde bis zum 31.12.2013 verlängert.

Mit der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (2010: LOMA GmbH) besteht ein weiteres Darlehen über € 15.200. Das Darlehen hat eine Laufzeit bis 2012 und wird mit 1m EURIBOR + 1 % p.a. verzinst.

Mit der airberlin Technik GmbH (2010: AB Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH) wurde ein unbefristetes Darlehen über € 25.643 (2010: € 26.166) abgeschlossen. Das Darlehen wird mit 1 % p.a. verzinst und kann mit einer Frist von einem Monat zum Monatsende gekündigt werden.

f) Darlehen an assoziierte Unternehmen

Im Vorjahr hat airberlin im Zusammenhang mit der BINOLI GmbH Verluste nur bis zum Buchwert der bei der Gruppe bilanzierten Beteiligung realisiert. Im Zusammenhang mit den Verlusten wurden im Vorjahr zwei langfristige Darlehen über jeweils € 250 um € 407 wertberichtigt. Die Wertberichtigung konnte im Berichtsjahr aufgelöst werden. Die Darlehen wurden im Berichtsjahr getilgt.

Mit der Follow Me Entertainment GmbH wurde ein Darlehen über € 50 abgeschlossen. Das Darlehen kann jederzeit gekündigt werden und wird mit 5 % p.a. verzinst. Im Zusammenhang mit der Follow Me Entertainment GmbH hat airberlin Verluste nur bis zum Buchwert der bei der Gruppe bilanzierten Beteiligung realisiert. Im Zusammenhang mit den Verlusten wurde das Darlehen um € 25 wertberichtigt.

g) Forderungen gegenüber Tochterunternehmen

Aus Ergebnisabführungsverträgen ergeben sich mit € 16.874 Forderungen gegen verbundene Unternehmen (2010: € 21.543). Zur Bündelung der konzerninternen Finanzierungstätigkeiten wurden mit den Tochterunternehmen Cashpool-Vereinbarungen abgeschlossen. Daraus bestehen zum Bilanzstichtag Forderungen gegen verbundene Unternehmen von € 41.104 (2010: € 53.739).

Die restlichen Forderungen resultieren aus Lieferungen und Leistungen, Verrechnungskonten und Zinsen für die bestehenden Darlehen.

h) Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen

Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen betreffen fast ausschließlich das Verrechnungskonto mit der BINOLI GmbH.

i) Gezeichnetes Kapital und Rücklagen

Die Kapitalstruktur der Air Berlin PLC entspricht der der Gruppe mit Ausnahme verschiedener im Konzernabschluss berichteter Rücklagen, die für die Gesellschaft nicht relevant sind.

Eine weiterführende Erläuterung befindet sich im Konzernanhang im Abschnitt 12.

j) Pensionen

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan für die Executive Directors abgeschlossen. Der Pensionsplan wird durch Beiträge bei qualifizierenden Pensionsversicherungen finanziert.

Die Verpflichtung aus dem leistungsorientierten Pensionsplan setzt sich wie folgt zusammen:

in T €	2011	2010
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	6.432	4.482
Marktwert des Planvermögens	(7.155)	(5.369)
Finanzierungsstatus	(723)	(887)
Nicht nach IAS 19.58 b) anerkannter Betrag	0	887
Marktwert des Planvermögens, netto	(723)	0

Der Barwert der Verpflichtungen aus dem leistungsorientierten Pensionsplan entwickelte sich während der Periode wie folgt:

in T €	2011	2010
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	4.482	6.364
Dienstzeitaufwand der Periode	122	298
Verzinsung der Verpflichtung	204	337
Versicherungsmathematische Verluste	1.624	1.502
Transfer an verbundenes Unternehmen	0	(4.019)
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	6.432	4.482

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

in T €	2011	2010
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	5.369	7.816
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	1.896	1.570
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	285	447
Versicherungsmathematische Verluste	(395)	(445)
Transfer an verbundenes Unternehmen	0	(4.019)
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	7.155	5.369

Das Planvermögen beinhaltet ausschließlich externe Verträge mit Versicherungsgesellschaften in Deutschland. Diese können gegebenenfalls Aktien der Air Berlin PLC enthalten. Allerdings wären die an airberlin gehaltenen Aktien – aufgrund der strengen Vorschriften, denen Versicherungsgesellschaften in Deutschland unterliegen – unwesentlich.

Im Berichtsjahr wurden Aufwendungen aus Planvermögen in Höhe von € 110 realisiert (2010: Erträge € 2). Es wurden keine Anpassungen auf Erfahrungswerte während der Periode vorgenommen.

Der unter Pensionsaufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung realisierte Aufwand setzt sich wie folgt zusammen:

in T €	2011	2010
Dienstzeitaufwand der Periode	122	298
Verzinsung der Verpflichtung	204	337
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	(285)	(447)
Versicherungsmathematische Verluste	2.019	1.947
Effekt aus der Beschränkung gemäß IAS 19.58 b)	0	(565)
Pensionsaufwand	2.060	1.570

In 2012 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne (Beiträge) in Höhe von € 1.854 geleistet.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen am Bilanzstichtag stellen sich wie folgt dar:

In %	2011	2010
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	4,63	4,65
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen am 1. Januar	4,30	4,30
Zukünftige Gehaltssteigerungen	0,00	0,00
Zukünftige Pensionssteigerungen	1,00	1,00

Annahmen, die sich auf Lebenserwartungen beziehen, basieren auf veröffentlichten Statistiken und Sterbetafeln („Richttafeln 2005 G“ veröffentlicht durch Heubeck-Richttafeln-GmbH). Die durchschnittliche Lebenserwartung eines Pensionärs im Alter von 65 Jahren beträgt danach 20 Jahre, die einer Pensionärin im Alter von 65 Jahren 25 Jahre.

k) Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen

Die beiden von der Gesellschaft in 2007 und 2009 herausgegebenen Wandelanleihen werden in Abschnitt 16 des Konzernanhangs erläutert und bei der Gesellschaft in Übereinstimmung mit der Konzernbilanz bilanziert.

Die Finanzierung der Wandelanleihen erfolgt durch die AB Finance B.V., und die Erlöse daraus wurden an die Air Berlin PLC in Form eines Darlehens mit den gleichen Konditionen wie die Wandelanleihe weitergegeben.

Die von der in 2009 begebenen Wandelanleihe noch ausstehenden Anleihen wurden im Berichtsjahr vollständig zurückgekauft und an die AB Finance B.V. weitergereicht. Dadurch wurde das diesbezügliche Darlehen getilgt. Von der in 2007 begebenen Wandelanleihe wurden im Berichtsjahr ebenfalls Anleihen zurückgekauft und an die AB Finance B.V. weitergereicht und dadurch ein weiterer Teil des Darlehens getilgt. Angaben hierzu und weitere Angaben zum Liquiditätsrisiko und zur Fälligkeit der Wandelanleihe sind in den Abschnitten 16 und 30c des Konzernanhangs dargestellt.

Mit der AB Finance B.V. wurde ein weiteres langfristiges Darlehen von € 2.000 mit einem variablen Zinssatz (LIBOR plus 1 %) und einer Fälligkeit zum 11. April 2027 vereinbart.

Insgesamt hat die Gesellschaft drei weitere Anleihen begeben. Diese werden in Abschnitt 16 des Konzernanhangs erläutert und bei der Gesellschaft in Übereinstimmung mit der Konzernbilanz bilanziert.

l) Sonstige Verpflichtungen

Sonstige Verpflichtungen aus abgegrenzten Leistungen betreffen hauptsächlich Aufwendungen für Leistungen, für die am Bilanzstichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

m) Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen

Die Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen betreffen mit € 0 Verbindlichkeiten aus Verlustübernahmen (2010: € 7).

Aus den mit den Tochterunternehmen abgeschlossenen Cashpool-Vereinbarungen ergeben sich zum Bilanzstichtag Verbindlichkeiten von € 186.750 (2010: 180.859).

n) Marktwerte

Der Marktwert ist der Betrag, der in einer Transaktion zu Marktpreisen zwischen sachkundigen und vertragswilligen Parteien erzielt wird. Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten und deren in der Bilanz ausgewiesene Buchwerte zum 31. Dezember sind wie folgt:

in T €	Anhang	2011		2010	
		Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Darlehen an Tochterunternehmen	34e	199.234	199.234	199.802	199.802
Darlehen an assoziierte Unternehmen	34f	25	25	143	143
Forderungen gegen Tochterunternehmen	34g	148.714	148.714	139.850	139.850
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	34h	149	149	149	149
Summe Kredite und Forderungen		348.122	348.122	339.944	339.944
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden		2.497	2.497	8.073	8.073
Bankguthaben und Kassenbestände		61.798	61.798	138.956	138.956
Finanzschulden	16	(440.928)	(411.800)	(195.033)	(211.000)
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k, m	(330.114)	(329.755)	(340.371)	(340.371)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		(12.434)	(12.434)	(2.054)	(2.054)
Summe Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden		(783.476)	(753.989)	(537.458)	(553.425)
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden		(651)	(651)	(67)	(67)
		(371.710)	(342.223)	(50.552)	(66.519)

o) Transaktionen mit nahestehenden Personen

Die Gesellschaft unterhält Transaktionen mit Directors und Tochtergesellschaften (siehe Konzernanhang in Abschnitt 31). Die gesamten Angaben zur Vergütung der Directors befinden sich im Bericht über die Vergütung der Directors auf Seite 96 bis 101 dieses Berichts.

Die Mitglieder des Board of Directors halten 6,05 % der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (Vorjahr: 5,62 %).

Die Geschäftsbeziehungen der Gesellschaft mit Konzerngesellschaften jeweils zum 31. Dezember stellen sich wie folgt dar:

in T €	2011	2010
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG		
Umsätze	11.056	3.692
Zinserträge	3.479	777
Sonstige betriebliche Aufwendungen	519	534
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	227.323	50.123
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	145.420	6.714
Pegasus 1. – 7. Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH		
Umsätze	24	24
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	13
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	179	195
Alpha Engine Trading		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	659
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	55	2.652
Air Berlin Beteiligungs GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	90
LTU Beteiligungs- und Holding GmbH (verschmolzen auf die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)		
Zinserträge	0	1.416
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	144.305
AB Luftfahrttechnik Berlin GmbH (verschmolzen auf die airberlin technik GmbH)		
Zinserträge	0	11
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	45.181
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	16.740
airberlin technik GmbH (vormals: AB Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH)		
Zinserträge	231	265
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	81.079	25.966
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	316	3.932
AB Luftfahrttechnik Köln GmbH (verschmolzen auf die airberlin technik GmbH)		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	2.553
LTU Lufttransport Unternehmen GmbH (verschmolzen auf die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	22.189
Leisure Cargo GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	13.955	7.612
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	11.243	0
Loma Beteiligungsgesellschaft mbH (verschmolzen auf die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)		
Zinserträge	0	248
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	15.965
Air Berlin 1. – 9. LeaseLux Sàrl		

Umsätze	3.242	20
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	3.544	1.404
Air Berlin Netherlands B.V.		
Zinserträge	5	11
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	1.110
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	59	1.996
Air Berlin Finance B.V.		
Aufwendungen aus der Wandelanleihe	3.086	12.307
Zinsaufwand	68	97
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	9.463
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.197	141.838
Air Berlin Technik Ltd.		
Zinserträge	22	23
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	2.454	2.432
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH		
Umsätze	1	10
Zinsaufwand	410	43
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	10	10
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	119.271	119.802
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH		
Zinsaufwand	102	10
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	27.388	26.844
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH		
Zinserträge	0	25
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	2.166	2.662
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.150	5.138
Air Berlin Zwölfte Flugzeug GmbH		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	227
Air Berlin Erste Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	5.300	5.301
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	807	811
Air Berlin Dritte Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	4.109	4.111
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.253	540
Air Berlin Vierte Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	3.565	3.533
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	451
Air Berlin Achte Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	60	60
Air Berlin Finance GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	122	96
AB Finance II GmbH		
Zinsaufwand	23	5
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	2.993	2.996
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.995	12.493
JFK Stiftung		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1.182	1.182

p) Arbeitnehmer

Für die Gesellschaft sind fünf Directors tätig (in 2010: drei Directors). Informationen über die Vergütung der Directors sind im Konzernanhang in Abschnitt 23 sowie im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 96 bis 101 enthalten.

In den Pensionsplan wurden € 1.896 (2010: € 1.570) eingezahlt.

35. KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der Konsolidierungskreis besteht aus folgenden Gesellschaften:

Tochtergesellschaften	Eingetragen in	2011	2010
AB Erste Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Zweite Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Dritte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Vierte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Achte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Neunte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Zehnte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Luftfahrttechnik Berlin GmbH (verschmolzen auf die airberlin technik GmbH)	Deutschland		○
AB Luftfahrttechnik Köln GmbH (verschmolzen auf die airberlin technik GmbH)	Deutschland		○
AB Luftfahrtbeteiligung GmbH (verschmolzen auf die NL AB Beteiligungs GmbH)	Österreich		○
Air Berlin Beteiligungsgesellschaft mbH (verschmolzen auf die LTU Beteiligungs- und Holding GmbH)	Deutschland		○
Air Berlin Crew Operations GmbH (vormals: CHS Cabin & Handling Service GmbH)	Deutschland	○	○
Air Berlin Finance B.V. ¹	Niederlande	○	○
Air Berlin Finance GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Finance II GmbH ¹	Deutschland	○	○
Air Berlin Netherlands B.V. ¹	Niederlande	○	○
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG ¹	Deutschland	○	○
Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG ¹	Deutschland	○	○
Air Berlin PLC & Co. Cabin Service KG ¹ (liquidiert)	Deutschland		○
Air Berlin PLC & Co. Verwaltungs KG ¹	Deutschland	○	○
Air Berlin PLC & Co. Service Center KG ¹	Deutschland	○	○
airberlin technik GmbH (vormals: AB Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH)	Deutschland	○	○
Air Berlin Technik Ltd. ¹	Großbritannien	○	○
Air Berlin 1. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	○	○
Air Berlin 2. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	○	○
Air Berlin 3. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	○	○
Air Berlin 4. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	○	○
Air Berlin 5. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	○	○
Air Berlin 6. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	○	○
Air Berlin 7. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	○	○
Air Berlin 8. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	○	○
Air Berlin 9. LeaseLux Sàrl ¹	Luxemburg	○	○
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○

Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Zwölfte Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○
Air Travel Marketing Services Inc.	USA	○	
Alpha Engine Trading GmbH	Deutschland	○	○
Bairs GmbH (vormals: Air Berlin Switzerland GmbH) ¹	Schweiz	○	○
Belair Airlines AG ¹	Schweiz	○	○
CHS Switzerland AG ¹	Schweiz	○	○
CHS Holding & Services GmbH ¹	Deutschland	○	○
CHAS Italy s.r.l. ¹	Italien	○	○
CHAS UK Ltd. ¹ (liquidiert)	Großbritannien		○
Euconus Flugzeugleasinggesellschaft mbH	Deutschland	○	○
Gehuba Beteiligungs-Verwaltungs GmbH	Österreich	○	○
JFK Stiftung	Schweiz	○	○
Leisure Cargo GmbH ¹	Deutschland	○	○
Loma Beteiligungsgesellschaft mbH (verschmolzen auf die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland		○
LTU Beteiligungs- und Holding GmbH (verschmolzen auf die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland		○
LTU Lufttransport Unternehmen GmbH (verschmolzen auf die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland		○
NIKI Luftfahrt GmbH	Österreich	○	○
NL AB Beteiligungs GmbH	Österreich	○	
Pegasus Erste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	○	○
Pegasus Zweite Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	○	○
Pegasus Dritte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	○	○
Pegasus Vierte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	○	○
Pegasus Fünfte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	○	○
Pegasus Sechste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	○	○
Pegasus Siebte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH ¹	Deutschland	○	○
Air Berlin Employee Share Trust ^{1, 2}	Großbritannien	○	○

¹ Die Anteile werden direkt von der Air Berlin PLC (die übrigen Tochtergesellschaften werden indirekt durch andere Gruppen-Gesellschaften) gehalten.

² Die Gesellschaft wird als Zweckgesellschaft konsolidiert.

Außer am Air Berlin Employee Share Trust und der NIKI Luftfahrt GmbH hält die Air Berlin PLC (direkt oder indirekt) alle Anteile an sämtlichen Tochtergesellschaften.

GLOSSAR LUFTFAHRT

▶ **ANCILLARY REVENUE**

Zusatzerlöse, die über den Ticketverkauf hinaus erzielt werden.

▶ **APU**

Auxiliary Power Unit – ein Hilfskrafterzeuger, der hauptsächlich in Flugzeugen verwendet wird.

▶ **ASK**

Angebotene Sitzplatzkilometer; Anzahl der verkaufbaren Sitzplätze pro Flug, multipliziert mit den auf einem Flug zurückgelegten Kilometern. Maß für die Leistungsfähigkeit einer Airline.

▶ **BLOCKSTUNDEN**

Die Zeit, in der ein Flugzeug im umsatzrelevanten Service unterwegs ist. Gerechnet wird die Zeit ab dem Abrollen vom Flugsteig vor dem Start bis zum Stillstand am Gate nach der Landung.

▶ **DRY LEASE**

Leasing eines Flugzeugs ohne Personal.

▶ **FLAG-CARRIER**

Nationale Fluggesellschaft, meist in Staatsbesitz bzw. unter Staatskontrolle. Es existiert auch die Bezeichnung „Legacy Carrier“.

▶ **FRILLS**

Bedeutet so viel wie „Schnickschnack“. No-Frills-Airlines sind Fluggesellschaften, die durch Streichen von kostenlosem Service und/oder Zusatzleistungen den Flugpreis so weit wie möglich senken.

▶ **IATA**

International Air Transport Association.

▶ **LOW-COST-CARRIER (LCC)**

Auch Low-Fare-Carrier. „Billigfluggesellschaft“.

▶ **PAX**

Passagier.

▶ **RPK**

„Revenue Passenger Kilometers“. Deutsch: Passagierkilometer. Anzahl der Passagiere multipliziert mit der Zahl der von ihnen zurückgelegten Kilometer.

▶ **SLOT**

Zeitfenster, in dem eine Fluggesellschaft einen Flughafen zum Starten oder Landen benutzen kann.

▶ **SITZLADEFAKTOR**

Prozentzahl zur Angabe der Auslastung eines Flugzeugs bzw. einer ganzen Flotte innerhalb eines bestimmten Zeitraums, auf einer Strecke oder im gesamten Streckennetz. Stellt den Quotienten aus den zurückgelegten Passagierkilometern (RPK) und den angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK) dar.

▶ **WET LEASE**

Leasing eines Flugzeugs inklusive des Personals.

▶ **YIELD**

Durchschnittserlöse. Durchschnittlicher Umsatz je gewählte Output-Einheit. Die Einheit können der einzelne Passagier, der einzelne geflogene Kilometer oder die Passagierkilometer sein.

▶ **YIELD MANAGEMENT**

Preis-Management-System zur Erhöhung der Durchschnittserlöse.

REDAKTIONSSCHLUSS:

15. März 2012

GLOSSAR FINANZMARKT

▶ ABSCHREIBUNGEN

Investitionen sind über ihre volle Nutzungsdauer abzuschreiben, was zur Folge hat, dass der Kaufpreis über mehrere Jahre als Kosten verteilt wird.

▶ ACQUISITION & LEVERAGED FINANCE

Finanzierung von Unternehmenstransaktionen, die zum Wechsel von Eigentumsverhältnissen führen, wobei Eigen- und Fremdmittel eingesetzt werden.

▶ ANCILLARY REVENUE

Zusatzerlöse, die über den Ticketverkauf hinaus erzielt werden.

▶ ANLAGENINTENSITÄT

Kennzahl zur Analyse der Vermögensstruktur, die das Verhältnis von Anlagevermögen zu Gesamtvermögen beschreibt.

▶ ASSOZIIERTES UNTERNEHMEN

Unternehmen, das sich nicht unter einheitlicher Leitung bzw. im Mehrheitsbesitz einer Obergesellschaft befindet, auf das jedoch von der Obergesellschaft ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt wird (Beteiligungshöhe über 20 Prozent).

▶ AT-EQUITY-BEWERTUNG

Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, wobei deren anteiliges Eigenkapital und anteiliges Jahresergebnis berücksichtigt werden.

▶ AUFWANDS- UND ERTRAGSKONSOLIDIERUNG

Prinzipiell können in der Konzern-GuV nur diejenigen Aufwendungen und Erträge berücksichtigt werden, die im Rahmen von Geschäftstätigkeiten mit Konzernfremden entstehen. Aufwendungen und Erträge, die auf interne Leistungsbeziehungen zurückzuführen sind, müssen deshalb im Konzernabschluss eliminiert werden. Darunter fallen Innenumsatzerlöse, Konzernumlagen, aufgrund von Konzernverbindlichkeiten entstehende Zinsaufwendungen und -erträge sowie konzerninterne Ergebnisübernahmen.

▶ CAP

Vertragliche Vereinbarung, bei der ein Käufer gegen Zahlung einer Prämie für eine vereinbarte Laufzeit eine garantierte Zinsobergrenze erwirbt. Übersteigt der Marktzins an den einzelnen Zinsfestlegungszeitpunkten für die nächste Zinsperiode diese Grenze, muss der Cap-Verkäufer den Differenzbetrag ausgleichen.

▶ CASHFLOW

Kennzahl für die Ertrags- und Finanzkraft eines Unternehmens im Rahmen einer Unternehmensanalyse. Sie gibt einen Hinweis darauf, in welchem Maß ein Unternehmen aufgrund seines wirtschaftlichen Umsatzes innerhalb eines Abrechnungszeitraums über flüssige Mittel verfügt.

▶ CORPORATE GOVERNANCE

Verhaltenskodex, der Richtlinien für eine transparente Leitung und Überwachung von Unternehmen definiert. Er schafft Transparenz, stärkt das Vertrauen in die Unternehmensführung und dient insbesondere dem Schutz der Aktionäre.

▶ DERIVATE

Abgeleitete Finanzinstrumente, deren Bewertung von der Preisentwicklung des jeweiligen Basiswertes – zum Beispiel Aktie, Zinssatz, Devisen oder Waren – abhängt. Termingeschäfte und Optionen sind wichtige Formen derivativer Finanzinstrumente.

▶ DESINVESTITIONEN

Abschreibungen, die Ersatzinvestitionen übertreffen und zum Erhalt des Produktionsapparates dienen.

▶ DISAGIO

Unterschiedsbetrag, um den die zurückzuzahlende Summe eines Darlehens höher ist als der ausbezahlte Betrag.

▶ DUE DILIGENCE

Intensive Analyse und Beurteilung der finanziellen, rechtlichen und geschäftlichen Situation eines Unternehmens einschließlich seiner Risiken und Perspektiven durch externe Spezialisten. Due Diligence bildet die Voraussetzung für die Vorbereitung eines Börsengangs, den Kauf oder Verkauf eines Unternehmens bzw. von Unternehmensteilen sowie für Kreditgewährungen oder Kapitalerhöhungen.

▶ DVFA/SG-ERGEBNIS

Standardisierte Ergebnisgröße, die gemeinsam von der Deutschen Vereinigung für Finanzanalyse und Anlagenberatung (DVFA) und der Schmalenbach-Gesellschaft (SG) entwickelt wurde. Dabei wird das ausgewiesene Ergebnis nach Steuern um die Sondereinflüsse bereinigt, die den Vergleich mit anderen Unternehmen erschweren.

▶ **EBIT**

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit, Ergebnis vor Zinsen und Steuern (Earnings Before Interest and Taxes).

▶ **EBITDA**

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation).

▶ **EBITDAR**

Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Leasingaufwänden (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortisation and Rent).

▶ **EIGENKAPITAL**

Kapital, das die Eigentümer an Werten eingebracht haben und das das Unternehmen über Jahre als Rücklagen angesammelt hat. Es steht dem Unternehmen dauerhaft zur Verfügung.

▶ **EIGENKAPITALQUOTE**

Kennzahl der Kapitalstrukturanalyse, die den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital beziffert. Berechnungsformel: Eigenkapital dividiert durch Bilanzsumme.

▶ **EIGENKAPITALRENDITE**

Verhältnis aus Ergebnis nach Steuern und eingesetztem Eigenkapital.

▶ **F+E-QUOTE**

Kennzahl für den Anteil der F+E-Aufwendungen (Forschung + Entwicklung) am Umsatz, ausgedrückt in Prozent.

▶ **FREE FLOAT**

Aktienanteil einer AG, der nicht in festem Besitz bestimmter Aktionäre ist, sondern sich in Streubesitz befindet.

▶ **GESCHÄFTS- ODER FIRKENWERT**

Unterschied zwischen dem Kaufpreis eines Unternehmens und dessen Reinvermögen (Vermögenswerte abzüglich Schulden).

▶ **GEWINNRÜCKLAGEN**

Rücklagen, die aus nicht ausgeschütteten Gewinnen angesammelt wurden.

▶ **HEDGING**

Kurssicherung: Durch den Kauf bzw. Verkauf von Derivaten (Futures, Optionen, Swaps) können Wertpapierpositionen gegen Kursentwicklungen abgesichert werden.

▶ **IFRS/IAS**

International geltende Rechnungslegungsstandards, welche die Vergleichbarkeit von Konzernabschlüssen weltweit ermöglichen. Dank hoher Transparenz erfüllen sie die Informationserwartungen von Investoren und anderen Adressaten. Die einzelnen Paragraphen der IFRS nennen sich IAS (International Accounting Standards) bzw. die neueren Paragraphen IFRS.

▶ **INVESTITIONEN**

Auszahlungen für Gegenstände, die länger als lediglich ein Jahr für die Produktion benötigt werden – von Gebäuden über Maschinen bis zu Computerprogrammen. Investitionen tragen zur Zukunftssicherung von Unternehmen bei und müssen über die Nutzungsdauer abgeschrieben werden.

▶ **JOINT VENTURE**

Wirtschaftliche Zusammenarbeit von Unternehmen, in der Regel zeitlich und sachlich begrenzt. Projekte im Rahmen eines Joint Ventures werden von den beteiligten Partnerunternehmen gemeinsam durchgeführt.

▶ **KAPITALKONSOLIDIERUNG**

Kapitalverflechtungen, die zwischen den Unternehmen eines Konzerns existieren, müssen im Rahmen des Konzernabschlusses konsolidiert werden. Dabei wird der Beteiligungsbuchwert mit den anteiligen Eigenkapitalbeträgen der Tochterunternehmen verrechnet.

▶ **KAUFPREISALLOKATION**

Kaufpreisverteilung: Nach einer Unternehmensakquisition wird der Kaufpreis auf die einzelnen Vermögenswerte und Schulden verteilt.

▶ **KONSOLIDIERUNG**

Addition von Teilrechnungen zu einer Gesamtrechnung – zum Beispiel von Einzelbilanzen der Unternehmen eines Konzerns zur Konzernbilanz.

▶ **KONSOLIDIERUNGSKREIS**

Kreis der Konzernunternehmen, die in den Konzernabschluss einbezogen werden.

▶ **LATENTE STEUERN**

Zeitliche Unterschiede beim Steueraufwand in handelsrechtlichen Einzel- und Konzernabschlüssen gegenüber den Steuerrechnungen. Dieser Posten stellt einen sinnvollen Zusammenhang her zwischen dem Unternehmensergebnis und dem damit verbundenen Steueraufwand.

▶ **MARKTKAPITALISIERUNG**

Ergebnis der Multiplikation von Aktienanzahl und Aktienkurs.

▶ **MERGERS & ACQUISITIONS (M & A)**

Vermittlung von Zusammenschlüssen und Aufkäufen von Unternehmen bzw. Unternehmensteilen und die damit verbundene Beratung von Käufern und Verkäufern.

▶ **OPTION**

Berechtigung zum Kauf bzw. Verkauf eines Optionsgegenstandes von bzw. an einen Vertragspartner (Stillhalter) zu einem vorher fest vereinbarten Preis, zu einem bestimmten Zeitpunkt bzw. in einem bestimmten Zeitraum. Kaufoptionen werden als „Call“ bezeichnet, Verkaufsoptionen als „Put“.

▶ **PROJECTED-UNIT-CREDIT-METHODE**

Methode zur Bewertung von Pensionsverpflichtungen gemäß IAS 19. Dabei werden – neben den am Stichtag rechtskräftig erworbenen Rentenbeträgen und Anwartschaften – zusätzlich die künftig zu erwartenden Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt.

▶ **RATING**

Bewertung der Bonität eines Unternehmens. Dabei werden Prognosen getroffen, in welchem Maß ein Unternehmen in der Lage ist, seine Verpflichtungen aus Zins- und Kapitalrückzahlungen zu einem vereinbarten Zeitpunkt zu erfüllen. Die Bewertung berücksichtigt unternehmens- und branchenspezifische Faktoren sowie landesspezifische Risiken. Ratings sorgen für mehr Transparenz und bessere Vergleichbarkeit. Investoren und Gläubiger können dadurch die Risiken einer Finanzanlage realistischer einschätzen.

▶ **RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN**

Zahlungen, die in der Berichtsperiode bereits im Voraus geleistet bzw. erhalten wurden, aber einen Zeitraum nach dem Bilanzstichtag betreffen.

▶ **RÜCKSTELLUNGEN**

Passivpositionen des Jahresabschlusses, die Auszahlungen bzw. Wertminderungen späterer Perioden als Aufwand der Abrechnungsperiode erfassen. Die genaue Höhe und/oder der Zeitpunkt dieser Positionen steht am Bilanzstichtag nicht fest, aber ihr Eintreten ist hinreichend sicher.

▶ **SCHULDENKONSOLIDIERUNG**

Konsolidierungsmaßnahme, die bei der Aufstellung des Konzernabschlusses durchgeführt werden muss. Dabei sind nicht nur die in der Bilanz ausgewiesenen Positionen, sondern alle konzerninternen Forderungen und Verbindlichkeiten zu berücksichtigen.

▶ **SWAP**

Vereinbarung zwischen zwei Unternehmen, zu einem zukünftigen Zeitpunkt Zahlungsströme auszutauschen. Bei einem Zins-Swap werden für einen vereinbarten Nominalbetrag fixe gegen variable Zinszahlungen getauscht.

▶ **UMSATZRENDITE**

Ergebnis nach Steuern, dividiert durch den Umsatz.

▶ **VERBUNDENE UNTERNEHMEN**

Der Begriff umfasst die Air Berlin PLC sowie alle Tochterunternehmen, die in den Konzernabschluss eingeflossen sind (siehe Abschnitt 35).

▶ **ZWISCHENERGEBNIS-ELIMINIERUNG**

Gewinne und Verluste, die durch Lieferungen und Leistungen zwischen den Konzernunternehmen entstehen, sind im Rahmen der Konsolidierung des Konzernabschlusses als nicht realisiert anzusehen, solange sie den Konsolidierungskreis nicht verlassen haben. Die Eliminierung von Zwischenergebnissen erfolgt durch die Bewertung der Lieferungen und Leistungen zu einheitlichen Konzernanschaffungs- bzw. -herstellungskosten.

IMPRESSUM

REGISTRIERTER 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
Telefon: +49 30 3434 1532
Telefax: +49 30 3434 1049
E-Mail: ihegner@airberlin.com

EXTERNE BERATER

Registrar

Registrar Services GmbH
Postfach 60630
Frankfurt am Main, Deutschland
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 am Main, Deutschland

KONZEPTION UND GESTALTUNG

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

TEXT

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

REPRO

Atelier am Schloßberg GmbH
Löwen-Markt 5
70499 Stuttgart, Deutschland

DRUCK

Ostendorf
Druckerei und Verlag GmbH
Bürgermeister-Heukamp-Straße
49661 Cloppenburg

REDAKTIONSSCHLUSS:

15. März 2012

FINANZKALENDER

2012

FINANZKALENDER 2012

16. März 2012	Analysten & Investoren Konferenz, Berlin Bilanzpressekonferenz zum Jahresergebnis 2011
05. April 2012	Verkehrszahlen März 2012
07. Mai 2012	Verkehrszahlen April 2012
15. Mai 2012	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 31. März 2012 (Q1) Analysten & Investoren Conference Call
05. Juni 2012	Hauptversammlung (AGM) Air Berlin PLC, London-Stansted
06. Juni 2012	Verkehrszahlen Mai 2012
06. Juli 2012	Verkehrszahlen Juni 2012
07. August 2012	Verkehrszahlen Juli 2012
15. August 2012	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. Juni 2012 (Q2) Analysten & Investoren Conference Call
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

