

ZWISCHENFINANZBERICHT ZUM 30. SEPTEMBER 2011



airberlin
Your Airline.

FINANZKENNZAHLEN KONZERN

	Q3 2011	9M 2011	Q3 2010 berichtet	9M 2010 pro forma*)	9M 2010 berichtet
Umsatz (Mio. EUR)	1.375,5	3.273,3	1.241,2	2.935,7	2.809,1
davon: Flugumsatz (Mio. EUR)	1.218,3	2.875,7	1.151,4	2.700,5	2.576,3
EBITDAR (Mio. EUR)	269,3	385,9	336,4	506,2	504,7
EBIT (Mio. EUR)	96,8	(123,7)	171,7	37,4	44,8
Konzernergebnis (Mio. EUR)	30,2	(134,3)	135,9	(23,7)	(14,6)
Ergebnis je Aktie (EUR)	0,36	(1,58)	1,60	n.v.	(0,17)
Bilanzsumme (Mio. EUR)	2.558,4	2.558,4	2.569,1	n.v.	2.569,1
Mitarbeiter (30.09.)	9.209	9.209	8.934	n.v.	8.934

*) airberlin group inklusive NIKI Luftfahrt GmbH
n.v.: nicht verfügbar

HINWEIS

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

DISCLAIMER – VORBEHALT BEI ZUKUNFTSAUSSAGEN

Dieser Zwischenfinanzbericht enthält zukunftsgerichtete Aussagen zur Geschäfts- und Ertragsentwicklung der Air Berlin PLC, die auf unseren derzeitigen Plänen, Einschätzungen, Prognosen und Erwartungen beruhen. Die Aussagen beinhalten Risiken und Unsicherheiten. Denn es gibt eine Vielzahl von Faktoren, die auf unser Geschäft einwirken und zu großen Teilen außerhalb unseres Einflussbereichs liegen.

Die tatsächlichen Ergebnisse und Entwicklungen können also erheblich von unseren heute getroffenen Annahmen abweichen. Sie haben daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit. Wir übernehmen keine Verpflichtung, die zukunftsgerichteten Aussagen angesichts neuer Informationen oder unerwarteter Ereignisse zu aktualisieren.

VORWORT

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

In den letzten Jahren ging es bei airberlin in erster Linie um den Gewinn von Marktanteilen. Denn ohne eine gewisse Größe hätten wir keine Chance im globalen Wettbewerb gehabt. Jetzt sichern wir das Erreichte. Hierzu ist die Rückkehr in die Gewinnzone unerlässlich. 2011 werden wir dieses Ziel allerdings noch nicht erreichen. Denn uns belasten zwei Faktoren, auf die wir selbst keinen Einfluss haben, stärker als andere Fluggesellschaften. Als größte deutsche Nordafrika-Linie trifft uns die touristische Flaute nach den politischen Unruhen in Ägypten und Tunesien besonders hart. Und die seit Jahresanfang in Deutschland erhobene Luftverkehrssteuer belastet uns ebenfalls überdurchschnittlich stark. airberlin zahlt allein in diesem Jahr 170 Mio. Euro – in Relation zum Umsatz fast viermal mehr als unser größter Wettbewerber in Deutschland! Die Steuer ist wettbewerbsverzerrend, wirtschaftlich schädlich und macht auch ökologisch keinen Sinn, denn sie berücksichtigt nicht den CO₂-Ausstoß.

Um dennoch in die schwarzen Zahlen zu kommen, setzen wir jetzt mit oberster Priorität unser umfassendes Effizienzprogramm „Shape & Size“ um. Insgesamt wollen wir damit ab dem Geschäftsjahr 2012 eine operative Ertragsverbesserung von 200 Mio. Euro erreichen. Erste positive Auswirkungen haben sich schon im dritten Quartal 2011 in Bezug auf die Yieldsteigerung gezeigt. Die Luftverkehrssteuer, die explodierenden Treibstoffpreise und die Einnahmenverluste in Nordafrika werden wir 2011 aber nicht mehr aufholen können.

Unser Geschäftsmodell behalten wir bei. Wir bauen weiter auf Geschäfts- wie auf Urlaubsreisende und bieten auch weiterhin besten Service zu attraktiven Preisen. Wir wollen und müssen uns aber auf das konzentrieren, was profitabel ist. Deshalb streichen wir unrentable Strecken und erhöhen partiell die Preise. Unser Ehrgeiz, unseren Gästen ständig mehr zu bieten, leidet darunter nicht. Der Ausbau der Drehkreuze in Berlin, Düsseldorf, Wien und Palma de Mallorca wird das airberlin Streckennetz vergrößern, neue Langstreckenverbindungen werden hinzukommen. Mehr Flüge rund um den Globus bieten wir ab 2012 durch die Mitgliedschaft in der Airline-Allianz **oneworld**® an. Bereits jetzt gibt es gemeinsame Verbindungen 7 **oneworld**® Partnern (American Airlines, British Airways, Iberia, Finnair, Malév, Royal Jordanian und S7). Und mit zahlreichen weiteren Airlines haben wir ebenfalls Codeshares vereinbart. airberlin ist auf einem guten Weg!

Berlin, im November 2011



Hartmut Mehdorn
Chief Executive Officer



01) Die airberlin Aktie

DIE AIRBERLIN AKTIE

Kursentwicklung

Die anhaltende Schuldenkrise im Euroraum und zunehmende Anzeichen einer deutlichen globalen Wachstumsverlangsamung haben Investoren im dritten Quartal 2011 in Atem gehalten und waren zugleich die Hauptbelastungsfaktoren für die Aktienmärkte. Insbesondere in Europa hat sich die konjunkturelle Entwicklung deutlich eingetrübt. Gegenüber dem US-Dollar wertete der Euro von 1,450 auf 1,342 EUR/USD ab. Während in Deutschland die Rendite für 10-jährige Bundesanleihen – bedingt durch die gestiegene Risikoaversion der Anleger – von 3,01 Prozent auf 1,86 Prozent einbrach, sprang die Rendite für Staatsanleihen südeuropäischer Länder auf über 6 Prozent. Der Brent-Ölpreis korrigierte von 111,8 USD auf 105,3 USD je Barrel. Der sich eintrübende Wachstumsausblick sorgt für zunehmende Verunsicherung bei Unternehmen und Konsumenten.

Einhergehend damit sind die traditionell sehr konjunktursensiblen Aktien der Luftfahrtindustrie im Quartalsverlauf deutlich unter Druck geraten. Die airberlin Aktie folgte diesem Branchentrend. Gestartet bei 3,00 EUR zu Quartalsbeginn bzw. bei 3,78 EUR am ersten Handelstag 2011 ist die Aktie im Berichtsquartal um 9,3 Prozent und im Neunmonatszeitraum um 28,0 Prozent auf 2,72 EUR (XETRA) gefallen. Seither ist sie tendenziell seitwärts gelaufen. Der Branchenindex hat im dritten Quartal sogar um 21,5 Prozent eingebüßt, auf Neunmonatszeit ist er um 19,3 Prozent gefallen. Dass allerdings nicht nur die konjunktursensitiven Werte betroffen waren, sondern auch die Breite des Marktes, zeigt der SDAX Preisindex, in dem die airberlin Aktie enthalten ist. Der deutsche Small-Cap-Index hat im dritten Quartal 22,9 Prozent eingebüßt, nach neun Monaten lag er um 32,3 Prozent unter seinem Jahresanfangsstand.

Kapitalmaßnahmen

Nach Ende des Berichtsquartals hat airberlin am 1. November 2011 eine neue Anleihe emittiert. Eingeteilt in Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils EUR 1.000 und ausgestattet mit einem Kupon von 11,5 Prozent, wurde sie zu 100 Prozent des Nennwertes begeben und wird, vorbehaltlich einer vorzeitigen Rückzahlung, am 1. November 2014, zu 100 Prozent des Nennwertes zurückgezahlt. Für airberlin stellt dies einen großen Erfolg dar, schließlich bietet die derzeitige Krisenphase an den Kapitalmärkten für Unternehmen nur stark eingeschränkte Refinanzierungsmöglichkeiten. airberlin beabsichtigt, den Nettoerlös aus der Emission zur Refinanzierung bestehender Verbindlichkeiten zu verwenden. Insbesondere soll die 2007 von der Air Berlin Finance B.V. begebene 1,5-Prozent Wandelanleihe abgelöst werden. Die 2027 fällige Wandelanleihe wurde ursprünglich mit einem Volumen von EUR 220 Mio. begeben, von dem noch ein Gesamtnennbetrag von EUR 136 Mio. aussteht.



02) Die airberlin Aktie

Coverage

airberlin wurde zum Ende des dritten Quartals 2011 von 14 Research-Häusern bzw. Brokern beobachtet. Ein Analyst sprach die Empfehlung aus, die Aktie zu kaufen und vier Analysten stuften sie neutral ein („Halten“ bzw. „Neutral“ oder „Market Weight“). Acht Analysten waren skeptisch (2 „underperform“, 1 „avoid“, 5 „sell“) und bei einem Brokerhaus unterstand die Aktie zum Quartalsende noch einer Überprüfung der Empfehlung.

Stimmrechtsmitteilungen und Directors' Dealings

Im Berichtszeitraum und bis zum Redaktionsschluss dieses Zwischenfinanzberichts wurden gemäß §21 Abs. 1 WpHG der Gesellschaft die folgenden Veränderungen bezüglich der Stimmrechtsanteile gemeldet:

Datum	Meldepflichtige Person	Grund der Meldung	Höhe der Beteiligung
20. 09. 2011	Metolius Foundation	Unterschreiten der Schwelle von 5%	4,9875 %

Im Berichtszeitraum und bis zum Redaktionsschluss dieses Zwischenfinanzberichts wurden die folgenden Directors'-Dealings-Transaktionen ausgeführt (Meldung gemäß §15a WpHG):

Meldepflichtige Person	Funktion	Aktion Ort	Datum Geschäftsabschluss	Gehandelte Stückzahl	Gesamtbetrag (EUR)
Hartmut Mehdorn	Person mit Führungsaufgaben (Non-Executive Director Air Berlin PLC)	Kauf XETRA	25.08.2011	125.000	308.750,00
Dr. Hans-Joachim Körber	Person mit Führungsaufgaben (Non-Executive Director Air Berlin PLC)	Kauf XETRA	22.08.2011	50.000	137.500,00
Joachim Hunold	Person mit Führungsaufgaben (Executive Director Air Berlin PLC)	Kauf Frankfurt	19.08.2011	25.000	60.000,00



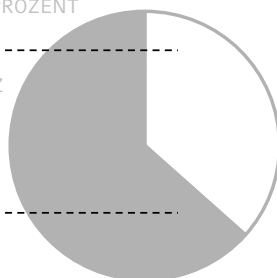
03) Die airberlin Aktie

AKTIONÄRE MIT ANTEIL
ÜBER FÜNF PROZENT

36,58 %

STREUBESITZ
NACH
DEFINITION
DEUTSCHE
BÖRSE AG

63,42 %



AKTIONÄRSSTRUKTUR DER AIR BERLIN PLC ZUM 30.09.2011

Die wesentlichen Einzelaktionäre der Air Berlin PLC per 30. September 2011

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 %
Rudolf Schulte	2,93 %
Severin Schulte	2,93 %
Joachim Hunold (CEO Air Berlin PLC bis 31.08.2011; ab 1.09.2011 Non-Executive Director Air Berlin PLC)	2,67 %
Moab Investments Ltd.	2,39 %
Johannes Zurnieden	1,58 %
Heinz-Peter Schlüter	1,40 %
Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman Air Berlin PLC)	0,24 %
Hartmut Mehdorn (CEO Air Berlin PLC seit 1.09.2011; bis 31.08.2011 Non-Executive Director Air Berlin PLC)	0,15 %

Eigentümerstruktur nach Nationalitäten per 30. September 2011

Deutschland	68,21 %
Türkei	16,48 %
Schweiz	4,92 %
Belgien	3,20 %
USA	2,06 %
Luxemburg	1,57 %
Übrige	3,57 %
Streubesitz gemäß Standard der Deutschen Börse	63,42 %

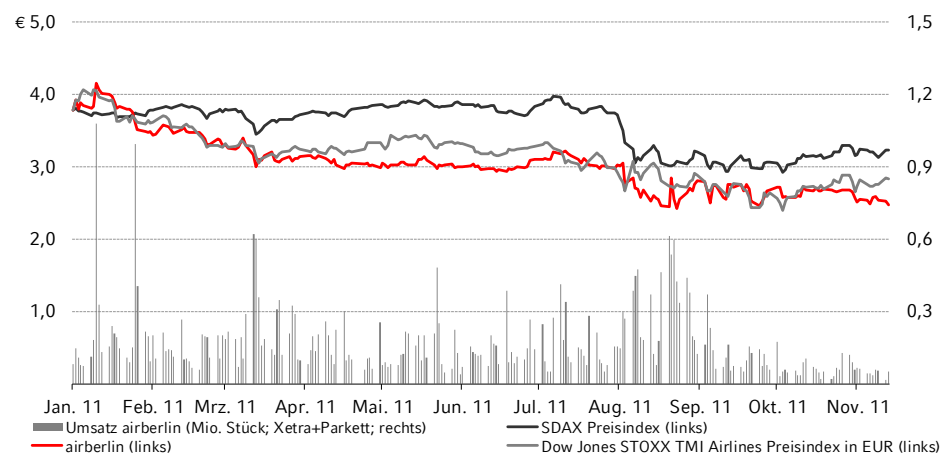
Verteilung des Grundkapitals per 30. September 2011

Privatpersonen	48,01 %
Investmentgesellschaften, Kreditinstitute und Versicherungen	40,61 %
Sonst. institutionelle Anleger und Unternehmen	11,38 %



01) Die airberlin Aktie

Relative Performance airberlin versus SDAX Preisindex und Dow Jones STOXX Airlines (basiert auf airberlin)



Quelle: Reuters



01) Die airberlin Aktie

Die Aktie der Air Berlin PLC in den ersten neun Monaten 2011

Grundkapital:	EUR 21.306.549 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter registrierter Namensaktien am 30.09.2011	85.226.196
Gattung:	Vinkulierte Namensaktien
Nennwert:	EUR 0,25
Kürzel Bloomberg:	AB1 GR / AB1 GY
Kürzel Reuters:	AB1.DE
ISIN:	GB00B128C026
WKN:	AB1000
Handelsplätze:	Frankfurt/Main, XETRA; Freiverkehr: Berlin-Bremen, Düsseldorf, Hamburg, München, Stuttgart
Rechnungslegungs-Standard:	IAS/IFRS

Marktdaten 9M 2011

Handelssegment:	Regulierter Markt (Prime Standard)
Prime Branche:	Transport und Logistik
Industriegruppe:	Airlines
Indexzugehörigkeit:	SDAX, Prime All Share, Classic All Share
Designated Sponsors:	Commerzbank AG, Morgan Stanley Bank AG
Marktkapitalisierung zum 30.09.2011:	EUR 231,8 Mio.
Free Float laut Deutsche Börse AG zum 30.09.2011:	63,42 %
Kapitalisierung Free Float zum 30.09.2011:	EUR 147,0 Mio.
Durchschnittlicher Handelsumsatz 9M 2011 (XETRA / alle deutschen Handelsplätze):	158.426 / 188.827 Stück pro Tag

- Die Aktie wird auf XETRA sowie an der Frankfurter Wertpapierbörse amtlich 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 bzw. europäischen Anlegern / Investoren befinden. Registerführer ist die Registrar Services GmbH, Eschborn, Deutschland.
- Zusätzlich sind „A shares“ ausgegeben.

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



KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT

RAHMENBEDINGUNGEN

Weltwirtschaft

Für den Internationalen Währungsfonds IWF befindet sich die Weltwirtschaft in einer „gefährlichen neuen Phase“. Nachdem das Jahr 2011 noch mit einem positiven Grundton begonnen hatte, weisen die globalen Wirtschaftsaktivitäten inzwischen deutliche Schwächezeichen auf. Insbesondere sei, so der IWF, die Zuversicht unter den Akteuren geschwunden.

Zu den ungelösten strukturellen Instabilitäten gesellten sich im Jahresverlauf externe Schocks wie die Naturkatastrophe in Japan und die politischen Umwälzungen der „Arabellion“, nicht zuletzt mit der Folge eines erneut steigenden Ölpreises. Auch andere Rohstoffpreise sind stark angestiegen. Darüber hinaus geriet vor allem die Eurozone in große finanzielle Turbulenzen, blieb das fundamentale Problem der hohen US-amerikanischen Arbeitslosigkeit ungelöst und wiesen auch die Schwellenländer, allen voran China, fallende Wachstumsraten auf. Das Verbrauchervertrauen und damit einhergehend die Konsumneigung haben sich in den letzten Monaten auf beiden Seiten des Atlantiks per Saldo spürbar eingetrübt.

Europa stand nach dem dritten Quartal 2011 wieder am Rande einer Rezession. Angesichts dieser Entwicklung haben auch die Konjunkturindikatoren in Deutschland nach unten gedreht: Der ifo Geschäftsklimaindex der gewerblichen Wirtschaft hat im Oktober zum vierten Mal in Folge nachgegeben. Unter den Einzelkomponenten hat sich die Beurteilung der aktuellen Geschäftslage seit Jahresmitte spürbar abgekühlt. So hat sich die Erzeugung im produzierenden Gewerbe im September gegenüber dem Vormonat preis-, kalender- und saisonbereinigt um 2,7 Prozent zurückgebildet, nachdem sie schon im Monat zuvor um 0,4 Prozent gesunken war. Nicht zuletzt im Zuge der im dritten Quartal um 3,6 Prozent rückläufigen Ordereingänge in der Industrie sind die Zukunftserwartungen der deutschen Wirtschaft sogar noch deutlich stärker zurückgegangen. Letzteres trifft insbesondere auf die Unternehmen des Dienstleistungssektors zu.



Luftfahrtbranche

Vor dem Hintergrund der weltweiten Wirtschaftsabschwächung stellt der Anstieg der Passagierzahlen, gemessen an den verkauften Sitzkilometern (Revenue Passenger Kilometers; RPK), im September für die International Air Transport Association (IATA) eine positive Überraschung dar. Sie stiegen gegenüber dem Vormonat um 2,6 Prozent, nachdem im August gegenüber Juli noch ein deutlicher Rückgang um 1,6 Prozent zu verzeichnen gewesen war. Das Passagieraufkommen war im September 2011 weltweit um 5,6 Prozent höher als im Vorjahresmonat. Nach den ersten neun Monaten beträgt der Zuwachs 6,3 Prozent. Nach sechs Monaten lag er allerdings noch bei 6,5 Prozent. Der Verlauf weist damit eine leicht fallende Tendenz auf. Die Fluggesellschaften haben, gemessen an den angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK), ihre Kapazitäten im Neunmonatszeitraum um 6,6 Prozent ausgeweitet. Entsprechend sank der Sitzladefaktor im Neunmonatszeitraum leicht um 0,3 Prozentpunkte auf 78,4 Prozent.

Der Passagierzuwachs an den Flughäfen in Deutschland hat sich nach Angaben des deutschen Flughafenverbands ADV im Jahresverlauf deutlich stärker verlangsamt. Im September lag das Wachstum lediglich bei plus 2,6 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat. Seit Jahresbeginn betrug der Zuwachs noch 5,8 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Erstmals verzeichneten auch die größeren Flughäfen und solche mit Drehkreuzfunktion rückläufige Zuwachsraten. An den mittleren und kleineren Flughäfen stagnierten die Passagierzahlen oder gingen sogar teilweise zurück. Das Wachstum, so der ADV, war darüber hinaus noch durch den Nachholeffekt aufgrund der Luftverkehrsausfälle und der Aschewolke im Vorjahr überzeichnet.

Besonders markant fiel die Abschwächung im innerdeutschen Verkehr aus. Der September weist einen Rückgang um 2,3 Prozent auf. Nach Ansicht des ADV werden hier die wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen der Luftverkehrsteuer besonders deutlich. Durch die Struktur der Erhebungssätze wird der innerdeutsche Verkehr weit überproportional belastet.



WICHTIGE EREIGNISSE IM DRITTEN QUARTAL

8. Juli 2011: airberlin und Iberia vereinbaren Codeshare-Abkommen und bieten ihren Passagieren ausgewählte Flüge unter gemeinsamer Flugnummer an. Damit verbessern sich für airberlin Passagiere die Verbindungsmöglichkeiten von und nach Madrid. Der Codeshare betrifft auch die airberlin Strecken von Berlin, Düsseldorf, Hamburg und Stuttgart nach Barcelona sowie von Düsseldorf nach Bilbao und von Köln/Bonn nach Valencia.

19. Juli 2011: Der airberlin Board beruft den Präsidenten und CEO der niederländischen Fluggesellschaft Martinair, Paul Gregorowitsch, 55, zum neuen Mitglied des Executive Boards. Gregorowitsch hat ab September 2011 die Aufgabe des Chief Commercial Officers (CCO) übernommen und ist damit verantwortlich für Netz und Vertrieb.

21. Juli 2011: airberlin und American Airlines erweitern ihr Codeshare-Abkommen für ausgewählte Flüge im inneramerikanischen Streckennetz ab New York, Los Angeles und Miami. Damit etabliert sich airberlin als Florida-Carrier und fliegt insgesamt sechs Destinationen in Florida an. Auch San Juan auf Puerto Rico gehört zu den neuen Codeshare-Destinationen.

10. August 2011: airberlin und die russische Fluggesellschaft S7 erweitern ihr Codeshare-Abkommen auf 47 gemeinsame Strecken. Damit sind zum ersten Mal alle Strecken der Kooperation einheitlich als Anschlussangebot im gemeinsamen Flugnetz eingebunden.

18. August 2011: airberlin leitet mit „Shape & Size“ ein umfangreiches Programm ein, um das Unternehmen in Zukunft profitabel aufzustellen. Zu dem Maßnahmenpaket zählen u. a. die Verringerung der Kapazität um mehr als eine Million Sitze im zweiten Halbjahr 2011 und die damit verbundene Reduzierung der Flotte um acht Flugzeuge, die Streichung unrentabler Strecken, Frequenzreduzierungen, der teilweise Rückzug von Regionalflughäfen sowie die Konzentration auf die Drehkreuze Berlin, Düsseldorf, Palma de Mallorca und Wien.

18. August 2011: Die Air Berlin PLC gibt bekannt, dass Joachim Hunold seinen Rücktritt als CEO der Gesellschaft zum 1. September 2011 angeboten hat. Der Board of Directors hat dieses Angebot mit großem Respekt angenommen. Interimistisch hat Hartmut Mehdorn, seit 1. Juli 2009 Mitglied des Board der Air Berlin PLC, die Funktion des CEO übernommen. Joachim Hunold bleibt der Gesellschaft als Non-Executive Director verbunden.



29. August 2011: airberlin und American Airlines erweitern ihr Kooperationsabkommen um zwei Destinationen in Kanada. Das Codeshare schließt jetzt auch die Flüge von American Airlines von New York-JFK nach Montreal sowie Toronto ein.

1. September 2011: airberlin und die türkische Fluggesellschaft Pegasus vereinbaren ein Codeshare-Abkommen und erweitern damit ihre bestehende Partnerschaft. Ab sofort können Passagiere die Strecken zwischen Düsseldorf, Köln/Bonn, München, Berlin und Istanbul direkt über airberlin buchen. Innerhalb der Türkei werden die Verbindungen zwischen Istanbul nach Izmir sowie nach Ankara im Codeshare in Verbindung mit einem Flug aus Deutschland nach Istanbul angeboten.

7. September 2011: Als erste Fluggesellschaft hat airberlin den ÖkoGlobe 2011 gewonnen. Die Umweltauszeichnung für wegweisende Innovationen zur nachhaltigen Mobilität erhielt airberlin für das Unternehmens-Programm „Ökoeffizientes Fliegen“. Das Programm enthält einen Katalog von Maßnahmen aus den Bereichen Technik, Flugbetrieb, Operations und Controlling, mit denen Kraftstoff gespart und umweltschädliche Emissionen vermieden werden. Der Maßnahmenkatalog ist Ergebnis einer abteilungsübergreifenden 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.



GESCHÄFTSVERLAUF

Bericht zur operativen Entwicklung

Im Folgenden wird die operative Entwicklung der airberlin group für den Neunmonatszeitraum 2011 auf der Basis vergleichbarer Zahlen kommentiert (pro forma Betrachtung). Die Angaben für das gesamte Vorjahr enthalten die zu Beginn des dritten Quartals 2010 konsolidierte österreichische NIKI Luftfahrt GmbH. Die Angaben zum dritten Quartal 2011 sind damit mit den Vorjahreszahlen direkt vergleichbar.

Die Anzahl der Fluggäste (Pax) hat sich im Berichtsquartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um insgesamt 1,6 Prozent auf 11.252.325 nach 11.079.972 erhöht. Insgesamt stieg die Zahl der Fluggäste im Neunmonatszeitraum vergleichbar um 4,0 Prozent auf 27.675.491 nach 26.604.510.

Das im August gestartete Optimierungsprogramm „Shape & Size“ schlug sich im Berichtsquartal schon sichtbar nieder. So wurde die Kapazität (Anzahl verfügbarer Sitzplätze) um 0,5 Prozent auf 13,37 Mio. nach 13,44 Mio. Sitzplätzen im Vorjahreszeitraum zurückgeführt. Insgesamt stieg die Kapazität im Neunmonatszeitraum 2011 noch um 0,7 Prozent auf 35,19 Mio. nach 34,93 Mio. im Vorjahreszeitraum. Die Auslastung (Sitzladefaktor) stieg im Berichtsquartal entsprechend um 1,71 Prozentpunkte auf 84,14 Prozent bzw. im Neunmonatszeitraum um 2,48 Prozentpunkte auf 78,64 Prozent.

Die Anzahl der Flüge wurde im Berichtsquartal um 1,5 Prozent auf 79.154 nach 80.317 zurückgeführt. Nach neun Monaten ergibt sich noch ein Anstieg der Flüge um 0,5 Prozent auf 210.574 nach 209.602 im Vorjahreszeitraum. Die durchschnittliche Flugstrecke war im Berichtsquartal nahezu unverändert, im Neunmonatszeitraum lag sie um 2,4 Prozent über Vorjahr. Die Flugstunden erhöhten sich im Quartal um 0,5 Prozent auf 141.013 nach 140.372 und in den ersten drei Quartalen um 2,3 Prozent auf 366.517 nach 358.395.

Mit 18,56 Mrd. wurden im Berichtsquartal 1,6 Prozent mehr Sitzplatzkilometer (ASK) angeboten als im Vorjahr (18,28 Mrd.), im Neunmonatszeitraum stiegen die ASK um 3,2 Prozent auf 47,92 Mrd. nach 46,44 Mrd. Wie schon in den beiden Vorquartalen konnten auch im dritten Quartal die Passagierkilometer (RPK) deutlich ausgeweitet werden: Sie stiegen nach +19,2 im ersten und +16,4 Prozent im zweiten um 8,9 Prozent im dritten Quartal auf 16,44 Mrd. nach



15,10 Mrd. im Vorjahresquartal. Für die ersten neun Monate ergibt sich ein Anstieg der RPK um 14,0 Prozent auf 40,56 Mrd. nach 35,58 Mrd.

Der Flugumsatz pro Pax wurde im Berichtsquartal mit 112,85 EUR nach 103,92 EUR im Vorjahresquartal um 8,6 Prozent ausgeweitet. Im Neunmonatszeitraum stieg er um 6,9 Prozent auf 108,46 EUR nach 101,51 EUR. Der Gesamtumsatz pro Pax stieg im Berichtsquartal um 7,7 Prozent auf 120,64 EUR nach 112,02 EUR. Im Neunmonatszeitraum wurde er um 7,2 Prozent auf 118,27 EUR nach 110,35 EUR ausgeweitet. Der Gesamtumsatz pro ASK erreichte im Berichtsquartal 7,41 Eurocent nach 6,83 Eurocent; dies entspricht einem Anstieg um 8,1 Prozent. In den ersten neun Monaten wurde er um 4,0 Prozent auf 6,57 Eurocent nach 6,32 Eurocent im Vorjahreszeitraum ausgeweitet.

Der Gesamtumsatz pro verkauften Sitzkilometer (RPK) betrug im Berichtsquartal 8,37 Eurocent nach 8,24 Eurocent. Im Neunmonatszeitraum fiel er auf 8,07 Eurocent nach 8,25 Eurocent. In dieser unbefriedigenden Entwicklung schlägt sich der im gesamten bisherigen Geschäftsjahr 2011 fortdauernde harte Preiswettbewerb in der Branche sowie der Ausfall des Geschäftes in Nordafrika nieder. Letzteres hat sich auch im Berichtsquartal nicht wesentlich verbessert. Darüber hinaus konnte die seit Jahresanfang gültige deutsche Luftverkehrsabgabe auch im dritten Quartal nicht vollständig überwältzt werden.

Günstiger stellt sich hingegen die Entwicklung auf der Kostenseite im Jahresverlauf dar – sofern von dem auch im Berichtsquartal fortgesetzten dramatischen Anstieg der Treibstoffpreise und von der zu Jahresanfang eingeführten Luftverkehrsabgabe abgesehen wird. Vor diesen Faktoren sind die Aufwendungen pro ASK auf dem EBITDAR-Level im Berichtsquartal um 4,9 Prozent auf 3,96 Eurocent nach 3,78 Eurocent im Vorjahresquartal gestiegen; im Neunmonatszeitraum ergibt sich ein Anstieg von 2,5 Prozent auf 4,12 Eurocent nach 4,02 Eurocent.

Die Treibstoffkosten pro ASK sind aber um 31,4 Prozent im Berichtsquartal (1,73 nach 1,32 Eurocent) bzw. um 26,8 Prozent im Neunmonatszeitraum (1,66 nach 1,31 Eurocent) angewachsen und die Luftverkehrsabgabe hat sich in den ersten neun Monaten auf 126,0 Mio. EUR summiert. Damit sind die gesamten Kosten pro ASK auf dem EBITDAR-Level um 17,2 Prozent auf 5,97 Eurocent nach 5,09 Eurocent im Berichtsquartal und um 13,4 Prozent auf 6,04 Eurocent nach 5,32 Eurocent im Neunmonatszeitraum gestiegen.



Operative Kennzahlen Q3 2011

	+/- %	Q3 2011	Q3 2010
Flugzeuge (Stand 30.09.)	+1,8	170	167
Flüge	-1,5	79.154	80.317
Destinationsen	+4,9	171	163
Fluggäste (Mio.)	+1,6	11,25	11,08
Angebotene Sitze (Mio.; Kapazität)	-0,5	13,37	13,44
Angebotene Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	+1,6	18.562	18.279
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	+8,9	16.440	15.068
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+1,71*	84,14	82,43
Zahl der Blockstunden	+0,1	161.461	161.253

*Prozentpunkte
Q3 2010 wie berichtet

Operative Kennzahlen 9M 2011

	+/- %	9M 2011	9M 2010
Flugzeuge (Stand 30.09.)	+1,8	170	167
Flüge	+0,5	210.574	209.602
Destinationsen	+4,9	171	163
Fluggäste (Mio.)	+4,0	27,68	26,60
Angebotene Sitze (Mio.; Kapazität)	+0,7	35,19	34,93
Angebotene Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	+3,2	47.915	46.437
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	+14,0	40.557	35.580
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+2,48*	78,64	76,16
Zahl der Blockstunden	+1,8	420.623	413.063

*Prozentpunkte
9M 2010 pro forma



Die Flugzeugflotte der airberlin group

	Anzahl Ende 9M 2011	Anzahl Ende 9M 2010
A319	11	18
A320	47	49
A321	14	11
A330-200	12	10
A330-300	3	3
B737-700	26	26
B737-800	40	36
Q400	10	10
E-190	7	4
Total	170	167

Bericht zur Ertragslage

Im folgenden Bericht zur Ertragslage wird bei der Betrachtung des Neunmonatszeitraums auf der Basis vergleichbarer Zahlen argumentiert, d. h. die Vorjahreszahlen wurden angepasst (pro forma-Vergleich) und enthalten die Zahlen der zu Beginn des dritten Quartals 2010 konsolidierten österreichischen Fluggesellschaft NIKI Luftfahrt GmbH. Die Zahlen des dritten Quartals 2011 sind daher mit den Vorjahreszahlen direkt vergleichbar. In der Tabelle auf Seite 22 werden die Zahlen des Neunmonatszeitraums 2011 den jeweiligen Vorjahreszahlen auf pro-forma-Basis sowie den ursprünglich ausgewiesenen Zahlen gegenübergestellt. Die Betrachtung der Umsatzentwicklung 2011 erfolgt inklusive der erstmals ab Beginn des laufenden Geschäftsjahres in Deutschland erhobenen Luftverkehrsabgabe. Diese betrug im Berichtsquartal 51,6 Mio. EUR und im Neunmonatszeitraum 126,0 Mio. EUR.

Der Konzernumsatz hat im Berichtsquartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 10,8 Prozent auf 1.375,5 Mio. EUR nach 1.241,2 Mio. EUR zugelegt. Der Flugumsatz (Charter plus Einzelplatzverkauf) stieg um 5,8 Prozent auf 1.218,3 Mio. EUR nach 1.151,4 Mio. EUR im Vorjahresquartal. Einem Anstieg der Einzelplatzverkäufe um 9,6 Prozent (799,0 Mio. EUR nach 729,3 Mio. EUR) stand ein leichter Rückgang der Charterumsätze um -0,7 Prozent



gegenüber (419,3 Mio. EUR nach 422,2 Mio. EUR). Zwar hatte sich die Marktsituation im Charter während des zweiten Quartals gegenüber dem Jahresauftaktquartal wieder etwas entspannt. Im Berichtsquartal kamen zum anhaltend niedrigen Volumen auf den Nordafrika-Destinationen aber ungünstige Wetterverhältnisse in den klassischen Urlaubsregionen im Süden Europas hinzu. Die Nordafrika-Destinationen werden nahezu ausschließlich von Chartergesellschaften genutzt. Ohne die Ausfälle hätten die Charterumsätze in allen drei Quartalen des laufenden Geschäftsjahres zugelegt. airberlin hat der Entwicklung im Nordafrikaverkehr Rechnung getragen und im Vergleich zum dritten Quartal 2010 über 900 Flüge im dritten Quartal 2011 gestrichen. Dies entspricht einem Rückgang um 27,3 Prozent.

Im Neunmonatszeitraum 2011 stieg der Konzernumsatz um 11,5 Prozent auf 3.273,3 Mio. EUR nach 2.935,7 Mio. EUR. Der Flugumsatz legte um 6,5 Prozent auf 2.875,7 Mio. nach 2.700,5 Mio. EUR zu, die Erlöse aus Einzelplatzverkäufen stiegen um 10,5 Prozent auf 1.939,4 Mio. EUR nach 1.755,9 Mio. EUR, die Chartererlöse gingen leicht um 0,9 Prozent auf 936,3 Mio. EUR nach 944,6 Mio. EUR zurück.

Die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen wurden im Berichtsquartal um 20,7 Prozent von 77,7 Mio. EUR auf 93,8 Mio. EUR ausgeweitet. Die Umsätze aus dem Bordverkauf gingen leicht um 2,2 Prozent auf 11,8 Mio. EUR nach 12,1 Mio. EUR zurück. Die in ihrer absoluten Höhe nicht wesentlichen sonstigen betrieblichen Erträge haben sich deutlich von 26,3 Mio. EUR auf 1,6 Mio. EUR zurückgebildet. Maßgeblich waren die Wegfälle von im Vorjahreszeitraum noch erzielten Erlösen aus Anlagenabgängen (7,5 Mio. EUR) sowie des beizulegenden Zeitwerts von Altanteilen nach der Konsolidierung der österreichischen Fluggesellschaft NIKI Luftfahrt GmbH. Die Gesamtleistung im dritten Quartal des laufenden Geschäftsjahres wurde damit um 8,6 Prozent auf 1.377,1 Mio. EUR nach 1.267,5 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum erhöht.

Im Neunmonatszeitraum stiegen die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen um 17,0 Prozent von 205,9 Mio. EUR auf 241,8 Mio. EUR. Der Bordverkauf erbrachte mit 29,7 Mio. EUR nach 29,3 Mio. EUR um 1,4 Prozent höhere Umsätze. Die sonstigen betrieblichen



Erträge haben sich im Neunmonatszeitraum von 42,6 Mio. EUR auf 5,9 Mio. EUR zurückgebildet. Die Gesamtleistung in den ersten neun Monaten 2011 stieg um 10,1 Prozent auf 3.279,2 Mio. EUR nach 2.978,3 Mio. EUR.

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen im Berichtsquartal wie schon im ersten Halbjahr überdurchschnittlich um 16,8 Prozent auf 1.280,3 Mio. EUR nach 1.095,8 Mio. EUR im Vorjahr. Innerhalb der Material- und Serviceaufwendungen, die um 19,8 Prozent von 815,5 Mio. EUR auf 977,1 Mio. EUR gestiegen sind, weisen die Treibstoffkosten einen erneut stark überdurchschnittlichen Anstieg um 33,4 Prozent auf 320,9 Mio. EUR nach 240,6 Mio. EUR auf. Die Aufwandsquote für Treibstoff ist im Vergleich zum Vorjahresquartal von 20,9 Prozent des Flugumsatzes vergleichbar, d. h. ohne Luftverkehrsabgabe, auf 26,3 Prozent gestiegen. Die Flughafengebühren stiegen leicht auf 278,5 Mio. EUR nach 272,3 Mio. EUR.

Ohne die externen Kostenfaktoren Treibstoff, Flughafengebühren und Luftverkehrsabgabe sind die Material- und Serviceaufwendungen um 7,7 Prozent gestiegen. Aufgrund des Ausbaus der geleasteten Flotte im vergangenen Geschäftsjahr erhöhten sich die Leasingaufwendungen um 7,3 Prozent auf 152,0 Mio. EUR nach 141,6 Mio. EUR. Hier spielen auch Währungseffekte eine gewisse Rolle, da Leasingaufwendungen in USD geleistet werden.

Im Neunmonatszeitraum stiegen die betrieblichen Aufwendungen um 15,7 Prozent auf 3.402,9 Mio. EUR nach 2.941,0 Mio. EUR im Vorjahr. Die Material- und Serviceaufwendungen erhöhten sich um 20,1 Prozent von 2.103,3 Mio. EUR auf 2.525,5 Mio. EUR; darunter stiegen die Treibstoffkosten um 30,8 Prozent auf 793,6 Mio. EUR nach 606,7 Mio. EUR. Die Flughafengebühren stiegen auf 710,8 Mio. EUR nach 688,6 Mio. EUR und die Leasingaufwendungen auf 446,6 Mio. EUR nach 390,4 Mio. EUR.

Wie schon in den Vorquartalen des laufenden Geschäftsjahres zeigen sich auch im Berichtsquartal die Erfolge der kontinuierlichen Kostenbegrenzungsmaßnahmen in den weiteren Aufwandspositionen. Der Personalaufwand lag im Berichtsquartal mit 121,4 Mio. EUR nur 1,8 Prozent über dem Niveau des Vorjahresquartals von 119,3 Mio. EUR. Die Abschreibungen waren, der stärkeren Inanspruchnahme von Leasing entsprechend, auf 20,5 Mio. EUR nach



23,1 Mio. EUR rückläufig. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Wesentlichen aufgrund höherer Aufwendungen für Technik-Dienstleistungen um 17,0 Prozent auf 161,3 Mio. EUR nach 137,9 Mio. EUR an. Ohne diese läge der Anstieg bei 7,7 Prozent.

Im Neunmonatszeitraum hat sich der Personalaufwand mit 352,4 Mio. EUR nach 351,2 Mio. EUR nur wenig verändert, gingen die Abschreibungen von 78,4 Mio. EUR auf 63,0 Mio. EUR zurück und stiegen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 13,2 Prozent auf 461,9 Mio. EUR nach 408,1 Mio. EUR. Auch hier stellen die Technik-Aufwendungen mit einem Anstieg um 18,6 Prozent auf 171,4 Mio. EUR nach 144,5 Mio. EUR den wesentlichen Kostentreiber dar.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen und Leasingaufwand (EBITDAR) wurde auch im Berichtsquartal zum einen wegen der im Zuge der politischen Unruhen in Nordafrika ungünstig tangierten Umsatzentwicklung und zum anderen aufgrund des deutlichen Anstiegs wesentlicher, nicht beeinflussbarer und auch nicht vollständig überwältigbarer Aufwandspositionen, negativ beeinflusst. Das EBITDAR fiel entsprechend auf 269,3 Mio. EUR nach 336,4 Mio. EUR im Vorjahresquartal. Das Ergebnis nach Leasingaufwendungen (EBITDA) beträgt 117,3 Mio. EUR nach 194,8 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum, das Betriebsergebnis (EBIT) 96,8 Mio. EUR nach 171,7 Mio. EUR.

Im Neunmonatszeitraum stellt sich das EBITDAR auf 385,9 Mio. EUR nach 506,2 Mio. EUR, das EBITDA beträgt –60,7 Mio. EUR nach 115,8 Mio. EUR und das EBIT liegt bei –123,7 Mio. EUR nach 37,4 Mio. EUR.

Das Finanzergebnis des dritten Quartals 2011 weist einen Fehlbetrag von –41,6 Mio. EUR auf (Vorjahresquartal: –3,4 Mio. EUR). Der Zinsaufwand ermäßigte sich im Wesentlichen aufgrund geringerer Aufwendungen für Finanzschulden von 22,0 Mio. EUR auf 19,7 Mio. EUR. Dem standen deutlich höhere Aufwendungen aus den regelmäßig volatilen Effekten der Fair-Value-Bewertung von Derivativen und aus Währungseffekten gegenüber (zusammen –24,3 Mio. EUR nach 15,7 Mio. EUR). Im Berichtsquartal fielen keine Aufwendungen aus assoziierten Unternehmen an. Im Vorjahresquartal standen hier noch –3,3 Mio. EUR zu Buche. Das



Ergebnis vor Ertragsteuern lag damit im Berichtsquartal bei 55,2 Mio. EUR nach 165,0 Mio. EUR. Das Nettoergebnis beträgt nach Steuern von 25,0 Mio. EUR (Vorjahr: 29,1 Mio. EUR) 30,2 Mio. EUR nach 135,9 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Für den Neunmonatszeitraum 2011 ergibt sich ein Finanzergebnis von –74,4 Mio. EUR nach –77,8 Mio. EUR. Bei auch für diesen Zeitraum nicht wesentlichen Ergebnisbeiträgen assoziierter Unternehmen beträgt das Ergebnis vor Ertragsteuern –197,9 Mio. EUR nach –40,6 Mio. EUR. Das Nettoergebnis beträgt nach einem Steuerertrag von 63,7 Mio. EUR (Vorjahr: 16,8 Mio. EUR) –134,3 Mio. EUR nach –23,7 Mio. EUR.

Das Ergebnis je Aktie für das dritte Quartal 2011 lautet verwässert 0,34 EUR und unverwässert 0,36 EUR nach verwässert 1,15 EUR und unverwässert 1,60 EUR im Vorjahr. Nach neun Monaten liegt es verwässert und unverwässert bei –1,58 EUR nach –0,17 EUR. Die Vorjahreszahlen beim Ergebnis je Aktie entsprechen den ursprünglich ausgewiesenen und sind nicht auf pro-forma Basis berechnet.



Pro-forma-Gewinn-und-Verlust-Rechnung 9M 2011

In Mio. EUR	berichtet	pro forma	berichtet
	1/11-9/11	1/10-9/10	1/10-9/10
Umsatz Einzelplatzverkauf	1.939,4	1.755,9	1.685,6
Umsätze Charter, Reiseveranstalter	936,3	944,6	890,8
Zollfreie Waren / Bordverkauf	29,7	29,3	28,3
Bodenservice / Sonstige	241,8	205,9	204,5
Luftverkehrsabgabe	126,0	0	0
Summe Umsätze	3.273,3	2.935,7	2.809,1
Sonstige betriebliche Erträge	5,9	42,6	42,9
Material- und Serviceaufwendungen	(2.525,5)	(2.103,3)	(1.996,0)
davon Leasingaufwand	(446,6)	(390,4)	(388,4)
Material- und Serviceaufwendungen ohne Leasing	(2.078,9)	(1.712,9)	(1.607,5)
Personalaufwendungen	(352,4)	(351,2)	(349,1)
Abschreibungen	(63,0)	(78,4)	(71,5)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(461,9)	(408,1)	(390,6)
Operativer Aufwand ohne Leasing und Abschreibungen	(2.893,3)	(2.472,2)	(2.347,2)
EBITDAR	385,9	506,2	504,7
EBITDA	(60,7)	115,8	116,3
EBIT	(123,7)	37,4	44,8
Finanzergebnis	(74,4)	(77,8)	(76,0)
Beteiligungsergebnis	0,1	(0,2)	(0,2)
Ergebnis vor Ertragsteuern	(197,9)	(40,6)	(31,5)
Ertragsteuern	63,7	16,8	16,8
Ergebnis nach Ertragsteuern	(134,3)	(23,7)	(14,6)



Bericht zur Vermögens- und Finanzlage, zu Investitionen und Finanzierung

In der folgenden Darstellung werden die zu den Stichtagen 30. September 2011 und 31. Dezember 2010 ausgewiesenen Bilanzansätze diskutiert. Diese weisen den gleichen Konsolidierungskreis auf und sind daher vergleichbar.

Die Konzernbilanz zum Ende der ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2011 hat sich gegenüber dem Bilanzstichtag per 31.12.2010 um 7,9 Prozent auf 2.558,4 Mio. EUR erhöht. Gegenüber dem 30. Juni 2011 ergibt sich ein leichter Rückgang. Die Summe der langfristigen Vermögenswerte ist mit 1.581,6 Mio. EUR um 4,7 Prozent höher als zum Bilanzstichtag 2010. Ein Großteil des Anstiegs ist auf höhere latente Steuern und Rechnungsabgrenzungen zurückzuführen, während die langfristigen Forderungen abgebaut wurden. Die kurzfristigen Vermögenswerte sind um 13,7 Prozent auf 976,7 Mio. EUR gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf geschäftsbedingt höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Die Bankguthaben und Kassenbestände liegen unverändert auf hohem Niveau. Gegenüber dem Bilanzstichtag 2010 stiegen sie um 1,3 Prozent auf 416,5 Mio. EUR nach 411,1 Mio. EUR.

Das Eigenkapital hat sich zu zum Stichtag 30. September 2011 ertragsbedingt um 27,1 Prozent auf 368,6 Mio. EUR nach 505,3 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 2010 zurückgebildet. Gegenüber dem Halbjahresstichtag 30. Juni 2011 ist es um 60,2 Mio. EUR gestiegen. Die Entwicklung des Eigenkapitals ist 2011 wesentlich geprägt durch das sehr schwache erste Geschäftsjahresquartal mit seinen Sondereffekten wie die Unruhen in Nordafrika. Darüber hinaus ist die saisonübliche Geschäftsbelebung in den Sommermonaten weniger deutlich ausgefallen. Hierzu trug nicht zuletzt auch die Zusatzbelastung der wettbewerbsverzerrenden deutschen Luftverkehrsabgabe bei, die angesichts des harten Preiswettbewerbs nicht vollständig an die Kunden weitergegeben werden konnte. Die Eigenkapitalquote lag zum 30. September 2011 bei 14,4 Prozent nach 11,7 Prozent zum 30. Juni 2011. Zum 31. Dezember 2010 hatte sie 21,3 Prozent betragen.



Die langfristigen Verbindlichkeiten sind gegenüber dem Jahresende 2010 um 3,0 Prozent auf 972,9 Mio. EUR nach 944,7 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert zum größeren Teil aus höheren Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen, während die übrigen Finanzschulden zurückgegangen sind. Die langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich im Rahmen der Geschäftsausweitung von 73,3 Mio. EUR auf 93,2 Mio. EUR. Der langfristige Anteil negativer Marktwerte von Derivaten hat sich nach einem Anstieg im zweiten Quartal im Berichtsquartal wieder zurückgebildet und lag zuletzt mit 20,9 Mio. EUR unter dem Niveau von 25,9 Mio. EUR zum Geschäftsjahresende 2010.

Die erhaltenen Anzahlungen haben sich nach dem zum Halbjahresende saisontypisch hohen Stand (536,6 Mio. EUR) wieder zurückgebildet und lagen zum 30. September 2011 gegenüber dem Geschäftsjahresende 2010 (321,5 Mio. EUR) mit 370,1 Mio. EUR noch um 15,1 Prozent höher. Insgesamt liegen die kurzfristigen Verbindlichkeiten nach den ersten neun Monaten mit 1.216,9 Mio. EUR um 32,3 Prozent über dem Bilanzstichtag 2010 (920,1 Mio. EUR).

Der Netto-Cashflow aus der operativen Geschäftstätigkeit nach gezahlten/erhaltenen Zinsen und Steuern betrug nach den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres –13,9 Mio. EUR. Trotz des spürbaren Rückgangs der Netto-Zinszahlungen führte die unbefriedigende Ertragslage zu diesem Mittelabfluss. Nach Investitionen und Anzahlungen in langfristige Vermögenswerte, im Wesentlichen Fluggerät, in Höhe von 148,8 Mio. EUR stellte sich der Cashflow aus der Investitionstätigkeit auf –100,2 Mio. EUR, da die Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten die gleichnamigen Investitionen mit 48,6 Mio. EUR finanzierten. Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug 120,9 Mio. EUR als Saldo aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzschulden. Hier schlägt sich der Mittelzufluss aus der Emission einer am 19. April 2011 begebenen und 2018 fälligen Anleihe mit einem Volumen von 150,0 Mio. EUR abzüglich Transaktionskosten von 5,2 Mio. EUR nieder. Der Bestand an Nettzahlungsmitteln hat sich zum Ende des Berichtsquartals gegenüber dem Geschäftsjahresende 2010 um 1,2 Prozent erhöht. Er betrug 414,5 Mio. EUR nach 409,7 Mio. EUR.



MITARBEITER

Die airberlin group beschäftigte nach den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2011 insgesamt 9.209 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen verglichen mit 8.934 zum Ende des entsprechenden Vorjahresquartals bzw. 8.900 zum Geschäftsjahresende 2010. Davon waren 4.310 Beschäftigte (Ende 2010: 4.169) als Bodenpersonal eingestellt und 4.899 (Ende 2010: 4.731) Frauen und Männer zählten zum fliegenden Personal. Die Flugzeugbesatzung setzte sich aus 3.497 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Kabine und 1.402 im Cockpit zusammen (Ende 2010: 3.361 bzw. 1.370). Zum 30. September 2011 befanden sich 142 junge Menschen bei airberlin in Ausbildung (Ende 2010: 132).

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Branchenrisiken

Grundsätzlich sind die im Risikobericht des Geschäftsberichts für das vorangegangene Geschäftsjahr 2010 genannten Risiken in der Luftfahrtindustrie im Allgemeinen und für Low-Cost-Carrier im Besonderen weiterhin relevant.

Nachdem die von der Finanzmarktkrise hervorgerufene weltweite Rezession zwischenzeitlich überwunden war, haben sich inzwischen jedoch die Risiken eines Rückfalls in die Rezession insbesondere in zahlreichen Industrieländern wieder deutlich erhöht. Die Anfang November erfolgte Zinssenkung der Europäischen Notenbank wurde vor allem mit dem schwachen konjunkturellen Ausblick für die Eurozone begründet. Damit bleiben die weltwirtschaftlichen Risiken, insbesondere die Problematik der Staatsschuldenkrise sowie die fallende Zuversicht bei Verbrauchern und Unternehmen, und damit auch diejenigen für die Entwicklung der Ertrags- und Finanzlage der Luftfahrtindustrie und airberlin virulent.

Der kräftige Anstieg der Rohstoffpreise stellt auch weiterhin eine zusätzliche Belastung für die Weltwirtschaft und insbesondere für die Luftfahrtindustrie dar. Dort in zweifacher Hinsicht: Denn über ihre Wirkung als direkter Kostenfaktor des Flugbetriebs hinaus belasten die steigenden Rohstoffpreise vor allem die Privathaushalte und beeinflussen entsprechend deren Konsumverhalten und damit ihre Neigung, Flugreisen zu buchen.



Zwar ist die konjunkturelle Entwicklung im für airberlin wichtigen deutschen Markt im internationalen Vergleich durchaus robust geblieben; der Aufschwung hat sich insbesondere aufgrund der steigenden Beschäftigung und damit auch stabiler Konsumausgaben gefestigt. Allerdings überwogen zuletzt auch hier die konjunkturellen Warnzeichen in Form deutlich rückläufiger Zukunftserwartungen. Das konjunkturelle Bild in den meisten anderen Marktgebieten Europas stellt sich noch weitaus schwächer dar. Diese Entwicklung wird von airberlin entsprechend aufmerksam beobachtet. Eine erfreuliche Ausnahme ist die in ihrer Bedeutung für das Geschäft von airberlin wichtiger werdende Türkei. Hier wird das Wachstum von einer robusten Binnenkonjunktur angetrieben.

Über die konjunkturellen Risiken hinaus ergeben sich besondere Ertragsrisiken wie die Luftverkehrsabgabe. Diese kann aufgrund des auf dem deutschen Markt sehr harten Wettbewerbs und der ungleichen Verteilung auf die Marktteilnehmer nicht vollständig auf die Ticketpreise umgelegt werden. Grundsätzlich gilt das Gleiche für den starken Anstieg der Treibstoffpreise. Auch hier sind der Weitergabe steigender Kosten enge Grenzen gesetzt.

airberlin ist weiterhin aufgrund der politischen Umwälzungen in Nordafrika, insbesondere in den Tourismus-Destinationen Ägypten und Tunesien, in ihrer Geschäftsentwicklung beeinflusst worden. Die Ereignisse in Nordafrika haben insbesondere die Buchungen nach Ägypten negativ beeinflusst. airberlin hat dieser Entwicklung Rechnung getragen und die Netzdichte ihres Nordafrika-Angebots reduziert.

Finanzrisiken

Die im Geschäftsbericht 2010 aufgeführten Finanzrisiken gelten im Wesentlichen auch für das laufende Geschäftsjahr. airberlin nutzt unverändert die dort beschriebenen Instrumente zum effizienten Management dieser Risiken. Zu den wesentlichen Finanzrisiken gehört unvermindert das Fremdwährungsrisiko, das insbesondere bei der Treibstoffbeschaffung zu beachten ist, da die Preise für Flugbenzin eine hohe Korrelation mit dem in US-Dollar notierten Rohölpreis aufweisen. airberlin sichert den mehrheitlichen Teil des Währungsrisikos auf rollierender Basis bezogen auf einen Zwölfmonatszeitraum ab. Dem Risiko der grundsätzlich



wenig kalkulierbaren Preisschwankungen bei der Beschaffung des Treibstoffs begegnet airberlin mit umfangreichen Absicherungsgeschäften. Dies geschieht auch weiterhin.

Beschaffungsrisiken

Neben der Auswahl der Treibstofflieferanten nach kaufmännischen Kriterien unterzieht airberlin bei der Beschaffung von Treibstoff sämtliche an einem Flughafen vertretenen Treibstofflieferanten einer Überprüfung hinsichtlich ihrer 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.

BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGEN AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Gesamtwirtschaftliches und Branchen Umfeld

Die Wachstumsaussichten für die Weltwirtschaft haben sich in den letzten Monaten weiter deutlich eingetrübt. Dabei haben sich die Hauptrisiken für die konjunkturelle Entwicklung wie die hohen Staatsverschuldungen und die Haushaltsdefizite in zahlreichen Industrieländern zuletzt sogar eher noch verschärft. Die Staatsschuldenkrise droht in eine neue Bankenkrise auszuuffern. Dies trifft insbesondere auf die Banken der Problemländer des Euroraumes zu.

So senden die Frühindikatoren in Europa schon seit mehreren Monaten klare konjunkturelle Warnsignale: Der ifo Indikator für das Wirtschaftsklima im Euroraum ist im dritten Quartal 2011 das erste Mal seit Anfang 2009 wieder gesunken. Diese Entwicklung hat sich im vierten Quartal weiter fortgesetzt. Der Indikator liegt nun deutlich unter seinem langfristigen Durchschnitt. Sowohl die Beurteilungen zur aktuellen Lage als auch die Erwartungen für die nächsten sechs Monate trübten sich gegenüber dem dritten Quartal 2011 erheblich ein. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass die konjunkturelle Abschwächung im Euroraum weitergehen wird.



Aus Sicht der EU-Kommission ist das Wachstum in Europa zum Stillstand gekommen und es besteht das Risiko einer erneuten Rezession. Für die Eurozone erwartet die Kommission im kommenden Jahr nur noch ein Wachstum von 0,5 Prozent nach 1,5 Prozent im laufenden Jahr. Im laufenden 4. Quartal 2011 werde das BIP der 17 Euro-Länder insgesamt gegenüber den drei Vormonaten sogar um 0,1 Prozent schrumpfen. Im 1. Quartal des kommenden Jahres wird dann mit 0,0 Prozent eine Stagnation erwartet.

Auch in Deutschland haben die Stimmungsindikatoren in den letzten Monaten klar nach unten gedreht. Das ifo Geschäftsklima für die gewerbliche Wirtschaft hat sich seit Juli spürbar verschlechtert, im September war der dritte Rückgang in Folge zu verzeichnen. Dabei wiesen die schon seit Februar leicht rückläufigen Zukunftserwartungen zuletzt eine deutlich beschleunigte Abwärtstendenz auf.

Die führenden deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute kommen in ihrer Gemeinschaftsdiagnose zu dem Ergebnis, dass die stark erhöhte Unsicherheit die bisher noch robuste deutsche Inlandsnachfrage dämpfen wird. Die Institute erwarten, dass das Bruttoinlandsprodukt in diesem Jahr um 2,9 Prozent und im kommenden lediglich um 0,8 Prozent zunehmen wird. Das größte Risiko besteht für die Institute in einer Zuspitzung der europäischen Schulden- und Vertrauenskrise, durch die sich die Finanzierungsbedingungen für die Wirtschaft merklich verschlechtern könnten. Die Bundesregierung erwartet in ihrer Herbstprojektion einen Anstieg des realen Bruttoinlandsprodukts von 2,9 Prozent im laufenden und von 1 Prozent im nächsten Jahr.

Trotz der unerwarteten Belebung im September bleibt die IATA skeptisch, was die weitere Entwicklung in der internationalen Luftfahrtbranche anbelangt. In der jüngsten Umfrage der Organisation ergaben sich signifikant niedrigere Gewinnerwartungen für die nächsten zwölf Monate. Zudem lassen die Erwartungen steigender Stückkosten wenig Spielraum für Optimismus bei der Entwicklung der Yields im Passagierverkehr. Die Mehrheit der Mitgliedsunternehmen geht hier von keiner Verbesserung aus. Die IATA erwartet einen Rückgang der



Branchengewinne von 6,9 Mrd. USD im laufenden auf 4,9 Mrd. USD im nächsten Geschäftsjahr. Dies entspräche einer Marge von nur noch 0,8 Prozent.

Der deutsche Flughafenverband ADV prognostizierte noch zur Jahresmitte ein Passagierwachstum von rund fünf Prozent an den deutschen Flughäfen für das Gesamtjahr 2011. Diese Prognose wird nicht mehr zu halten sein, so die ADV bei der Vorlage der Q3-Verkehrsstatistik Ende Oktober. Für die letzten Monate des Jahres und auch für das nächste Jahr rechnet die ADV mit einem sich weiter abschwächendem Passagierwachstum in einem insgesamt schwierigeren wirtschaftlichen Umfeld.

Geschäftliche Entwicklung

Im Oktober 2011 ging die Passagierzahl im Vergleich zum Vorjahresmonat von 3.490.259 Gästen auf 3.345.832 Gäste zurück. Dies entspricht einem Minus von 4,1 Prozent. Grund dafür ist, dass auch die Kapazität gezielt um 3,4 Prozent reduziert wurde. Die Auslastung der Flotte verringerte sich um 0,6 Prozentpunkte auf 79,7 Prozent und lag damit knapp unter dem Vorjahresniveau von 80,3 Prozent. airberlin beförderte damit in den ersten zehn Monaten 2011 insgesamt 31.021.323 Gäste und damit 3,1 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres (30.094.769 Passagiere). Die Auslastung der Flotte verbesserte sich im 10-Monatsvergleich um 2,1 Prozentpunkte auf 78,7 Prozent nach 76,6 Prozent. Bei der kumulierten Kapazität ergab sich eine leichte Erhöhung um 0,3 Prozent. Diese Entwicklung bestätigt die Tendenz der ersten neun Monate. Die hohen Treibstoffpreise und die Luftverkehrssteuer haben die Wettbewerbssituation noch einmal nachhaltig verschärft.

Dabei wirkt die Luftverkehrssteuer aus mehreren Gründen zusätzlich wettbewerbsverzerrend. Erstens werden Fluggesellschaften wie airberlin diskriminiert, da unser vergleichsweise hohes Angebot an innerdeutschen Flügen und europäischen Destinationen, die von deutschen Flughäfen aus starten, mit dieser Steuer besonders stark belastet werden. Zweitens werden grenznahe Flughäfen in Deutschland und Fluggesellschaften, die diese Flughäfen bedienen, diskriminiert, da Passagiere sehr leicht von Flughäfen und Airlines im grenznahen benachbarten Ausland abgeworben werden können. Hiervon sind insbesondere die deutschen Flughäfen



im Ballungsgebiet des grenznahen Benelux-Raumes betroffen. Viertens leiden kleinere deutsche Flughäfen, die wesentlich vom innerdeutschen Verkehr abhängen, in besonderem Maße. Auch airberlin sieht sich veranlasst, das Angebot solcher Destinationen abzubauen, da diese mit der kaum in den Preisen überwälzbaren Luftverkehrssteuer nicht mehr kostendeckend geflogen werden können. Fünftens reagieren die besonders preisbewussten Kunden auf die Steuer mit rückläufiger Nachfrage. Mit den bisherigen Kapazitätsanpassungen hat airberlin diesem Nachfragerückgang bereits Rechnung getragen.

Destinationen, die aus der Profitabilität fallen, werden systematisch geschlossen. Diese Maßnahmen sind auch Teil des aktuell mit höchster Priorität laufenden Effizienz-Programms „Shape & Size“. Dessen Ziele sind neben der Netzoptimierung im Wesentlichen die Verbesserung aller Prozesse, die Optimierung der gesamten Unternehmensorganisation und damit insgesamt die Reduzierung der Komplexität. Mit dem Programm wollen wir insgesamt eine operative Ergebnisverbesserung in der Größenordnung von 200 Mio. EUR erzielen.

Eine wesentliche Komponente der Optimierung des airberlin Flugnetzes stellt die damit einhergehende Anpassung der Flotte dar. Die Streckenoptimierung betrifft wie erwähnt vornehmlich Verbindungen zwischen kleineren Flughäfen, aber auch andere Destinationen wie solche nach Nordafrika. Wir werden die Kapazität im Winterflugplan 2011/2012 um 7,6 Prozent bzw. 1,48 Millionen Sitzplätze gegenüber dem Vorjahresplan reduzieren. Im Sommerflugplan 2012 wird die Kapazität um 3,1 Prozent bzw. 0,81 Millionen Sitzplätze zurückgefahren. Geplant ist unter anderem, die Flotte von derzeit 170 Flugzeugen auf 152 im Sommer 2012 zu reduzieren. Die Flugleistung soll dagegen nur um vier Prozent sinken, um hierdurch eine Produktivitätssteigerung pro Flugzeug zu erreichen.

In diesem Zusammenhang und zur Bedarfsoptimierung der Flotte im Hinblick auf die derzeitigen Rahmenbedingungen haben wir uns mit den beiden Flugzeugherstellern Airbus und Boeing verständigt und eine Optimierung der Orderbücher vereinbart. Betroffen von der Eini-gung sind Boeing Flugzeuge der 737-Familie sowie Airbus Flugzeuge der A320-Familie. Danach wird ein Teil der Neuauslieferungen der Jahre 2012 und 2013 in die Jahre 2015 und



2016 verschoben, um das Kapazitätswachstum von airberlin entsprechend des Ergebnisverbesserungsprogramms „Shape & Size“ anzupassen. In den Jahren 2012 und 2013 wird die Auslieferung von insgesamt 19 Maschinen verschoben. Damit werden nur 31 anstelle der ursprünglich geplanten 50 Flugzeuge an airberlin ausgeliefert. Durch die Optimierung der Orderbücher wird insbesondere in den Jahren 2012 bis 2014 eine Entlastung für das Unternehmen gewährleistet.

Gleichzeitig wird der Investitionsbedarf auf Basis der aktuellen durchschnittlichen Listenpreise insbesondere in 2012 in Höhe von 508 Mio. USD und in 2013 in Höhe von 1.128,4 Mio USD reduziert. Die Vereinbarungen für die zukünftige Flotte unterstützten darüber hinaus „Shape & Size“ dank einer effizienteren Flottenstruktur sowie durch eine verbesserte Flottenproduktivität im Einklang mit dem optimierten Kapazitätswachstum.

Mit „Shape & Size“ werden zusätzlich die Frequenzen von Flügen mit derzeit ungenügender Auslastung angepasst. Im Gegenzug werden wir uns wie angekündigt noch mehr auf unsere stark frequentierten Strecken konzentrieren, zusätzliche Zubringerdienste auf unseren vier europäischen Drehkreuzen Berlin, Düsseldorf, Wien und Palma de Mallorca generieren und damit deren Auslastung verbessern. Die Langstrecken werden, in Zusammenarbeit mit unseren oneworld®-Partnern, auf zwei Drehkreuze konzentriert.

Der Gesamtumsatz dürfte zwar das Vorjahresniveau überschreiten, airberlin wird im laufenden Geschäftsjahr aber kein positives EBIT mehr erreichen können. Vor dem Hintergrund der aktuell sehr volatilen wirtschaftlichen Entwicklung ist zurzeit eine weitergehende Aussage zum weiteren Geschäftsverlauf im vierten Quartal und damit für das Geschäftsjahr 2011 insgesamt schwierig zu treffen. Zwar belasten 2011 noch gewisse zusätzliche Aufwendungen für die Umsetzung von „Shape & Size“, im Geschäftsjahr 2012 werden wir hierdurch aber einen Sprung nach vorne machen.



EREIGNISSE NACH ENDE DES BERICHTSZEITRAUMS

7. Oktober 2011: airberlin und die ungarische Fluggesellschaft Malév bieten ihren Passagieren zukünftig ausgewählte Flüge unter gemeinsamer Flugnummer an. Ab sofort können airberlin Flüge bei der Malév von Berlin, Hamburg, Stuttgart, Frankfurt und Zürich nach Budapest gebucht werden. Reisende aus Deutschland gelangen nonstop in die ungarische Hauptstadt. Passagiere von Malév profitieren von dem umfangreichen innerdeutschen und europäischen Streckennetz der airberlin und können beispielsweise nach Düsseldorf und Oslo weiterfliegen.

18. Oktober 2011: Mit Beginn des Sommerflugplans im Mai 2012 startet airberlin erstmals nonstop von Berlin nach Los Angeles und verbindet die deutsche Hauptstadt drei Mal wöchentlich mit der Westküste der USA. Damit ist airberlin die einzige Fluggesellschaft, die nonstop zwischen Berlin und Los Angeles verkehrt.

19. Oktober 2011: In Vorbereitung auf den Beitritt zur oneworld®-Allianz baut airberlin seine Kompetenz in Osteuropa aus. Mit dem Winterflugplan 2011/12 bieten airberlin und NIKI zum ersten Mal ein abgestimmtes Angebot in die Wachstumsmärkte nach Rumänien, Bulgarien und Serbien an. Mit bis zu drei täglichen Frequenzen werden deren Hauptstädte Bukarest, Sofia und Belgrad an das Drehkreuz in Wien angebunden. Auch für Russland wird das Flugangebot weiter verbessert. In Polen wird sich airberlin ebenfalls verstärkt engagieren. Ab 1. Mai 2012 wird das Flugangebot nach Krakau verdreifacht und Danzig neu an das Drehkreuz in Berlin angebunden.

25. Oktober 2011: airberlin hat sich mit den beiden Flugzeugherstellern Airbus und Boeing vor dem Hintergrund des aktuellen Marktumfeldes und dem sich daraus ergebenden veränderten Bedarf an Neufahrzeugen über eine Optimierung der Orderbücher verständigt. Die Vereinbarungen sehen vor, einen Teil der Neuauslieferungen von Flugzeugen der Jahre 2012 und 2013 in die Jahre 2015 und 2016 zu verschieben.

25. Oktober 2011: Die Air Berlin PLC meldet ad hoc, eine neue Anleihe mit einem Volumen von zunächst bis zu EUR 100 Mio. begeben zu wollen.



27. Oktober 2011: airberlin Turkey startet am 1. November 2011 den Flugbetrieb zwischen Antalya und Deutschland. Mit Beginn des Winterflugplans setzen airberlin und die türkische Fluggesellschaft Pegasus im Rahmen einer Charterpartnerschaft zunächst zwei Boeings des Typs 737-800 ein, um Urlaubsreisende aus Deutschland nach Antalya zu bringen. Die Flugzeuge haben ein eigenes Branding mit dem Schriftzug „Turkey“ über dem Namen airberlin erhalten.

28. Oktober 2011: Das Orderbuch für die am 26. Oktober begebene Anleihe der Air Berlin PLC wird geschlossen und die Zeichnungsfrist beendet, da das Ordervolumen den Emissionsbetrag von EUR 100 Mio. übersteigt.

30. Oktober 2011: airberlin und Royal Jordanian kooperieren zukünftig als Codeshare-Partner. Zu Beginn des Winterflugplans ist Jordaniens Hauptstadt Amman für airberlin Fluggäste ab Berlin, Frankfurt, München und Wien erreichbar. Im Gegenzug können Passagiere der jordanischen Fluggesellschaft eine Reihe innerdeutscher und europäischer airberlin Strecken unter der Royal Jordanian Flugnummer buchen.

2. November 2011: Zum ersten Mal in der Geschichte des Luftfahrtbündnisses präsentiert sich mit airberlin eine Airline schon vor dem Start der Vollmitgliedschaft auf Plakaten und in Anzeigen gemeinsam mit oneworld®. Mit dem Ziel, die zukünftige Mitgliedschaft von airberlin in der Allianz bekannt zu machen, ist die gemeinsame Kampagne unter dem Motto „Departure 2012 – airberlin und oneworld starten in eine gemeinsame Zukunft“ in Deutschland zu sehen.

3. November 2011: Helmut Himmelreich ist mit Beginn des Geschäftsjahres 2012 zum neuen Chief Operating Officer (COO) der Air Berlin PLC berufen worden. Er ist seit März 2010 Chief Maintenance Officer bei airberlin. Für ihn rückt sein Stellvertreter Marco Ciomperlik nach, der in den vergangenen Jahren bereits Mitglied der Geschäftsführung der airberlin technik war. Helmut Himmelreich war zwischen 2003 und 2007 technischer Direktor bei der Swiss International Airlines Ltd. und dort für den internationalen Einkauf, Engineering und Planung zuständig. Zugleich fungierte er als Stellvertreter des COO für den Bereich Cockpit,



Cabin und Verkehrssteuerung. Davor war Helmut Himmelreich bereits 25 Jahre in unterschiedlichen Funktionen bei der LTU verantwortlich. Christoph Debus, seit Juni 2009 im Executive Board der Air Berlin PLC, wird mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 airberlin verlassen.

8. November 2011: Der Gründer der österreichischen Fluggesellschaft NIKI Luftfahrt GmbH, Andreas Nikolaus (Niki) Lauda, wird als Non-Executive Director in den Board der Air Berlin PLC berufen. Die Air Berlin PLC hält seit Juli 2010 49,9 Prozent der Anteile an der NIKI Luftfahrt GmbH. airberlin, die Privatstiftung Lauda und Niki Lauda sind übereingekommen, dass sich die Privatstiftung Lauda aus der NIKI Luftfahrt GmbH zurückziehen wird. Der Ausstieg der Privatstiftung Lauda wird zeitnah durch eine gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung erfolgen, im Rahmen derer die Privatstiftung Lauda das ihr von der airberlin gestellte Darlehen durch Übertragung ihres 50,1 Prozent Geschäftsanteils an der NIKI Luftfahrt GmbH tilgen wird.

Die österreichische Kontrolle und Mehrheitseigentümerschaft an der NIKI Luftfahrt GmbH wird in Zukunft durch eine neue, rein österreichische Privatstiftung sichergestellt werden, die einen Mehrheitsanteil an der NIKI Luftfahrt GmbH halten wird. Barmittel werden im Zusammenhang mit der Übertragung des 50,1 Prozent Geschäftsanteils nicht fließen. Die NIKI Luftfahrt GmbH wird auch zukünftig in vollem Umfang von der Air Berlin PLC konsolidiert werden. Sie bleibt unverändert ein rechtlich selbstständiges österreichisches Unternehmen mit eigener Geschäftsführung.

Am 11. November 2011 hat die Air Berlin PLC bekannt gegeben, dass sie Teilschuldverschreibungen der 2007 von der Air Berlin Finance B.V. begebenen 1,5 Prozent Wandelanleihe über EUR 220 Mio. in einem Gesamtnennbetrag von EUR 125,2 Mio. ankauft. Der Kaufpreis einschließlich Stückzinsen beträgt EUR 99.889,34 für jede der 1.252 Teilschuldverschreibungen im Nennbetrag von EUR 100.000. Hieraus ergibt sich nach IFRS ein einmaliger erfolgswirksamer Finanzaufwand von EUR 1,1 Mio. Durch den Rückkauf reduziert sich die Zahl der



Aktien, in die die Wandelanleihegläubiger ihre ausstehenden Teilschuldverschreibungen wandeln können, von rund 6,05 Mio. auf rund 0,48 Mio.

BOARD OF DIRECTORS

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

Executive 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

Christoph Debus, Chief Operating Officer

Non-Executive Directors

Dr. Hans-Joachim Körber, Chairman of the Board of Directors

Barbara Cassani

Saad Hammad

Joachim Hunold (seit 1. September 2011)

Andreas Nikolaus (Niki) Lauda (seit 8. November 2011)

Hartmut Mehdorn (bis 31. August 2011)

Peter Oberegger

Ali Sabanci

Heinz-Peter Schlüter

Nicolas Teller

Johannes Zurnieden

Freigegeben von den Directors am 16. November 2011

Hartmut Mehdorn

Ulf Hüttmeyer



04) Financial Statements

AIR BERLIN PLC

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

für den Zeitraum bis zum 30. September 2011

	1/11-9/11	1/10-9/10	7/11-9/11	7/10-9/10
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Umsatzerlöse	3.273.314	2.809.129	1.375.497	1.241.217
Sonstige betriebliche Erträge	5.891	42.874	1.576	26.257
Materialaufwand und bezogene Leistungen	(2.525.543)	(1.996.000)	(977.052)	(815.523)
Personalaufwand	(352.393)	(349.072)	(121.435)	(119.280)
Abschreibungen	(63.019)	(71.509)	(20.535)	(23.125)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(461.946)	(390.647)	(161.282)	(137.877)
Betriebliche Aufwendungen	(3.402.901)	(2.807.228)	(1.280.304)	(1.095.805)
Betriebsergebnis	(123.696)	44.775	96.769	171.669
Finanzaufwendungen	(51.930)	(56.168)	(19.722)	(21.968)
Finanzerträge	7.689	4.454	2.401	2.849
Gewinne (Verluste) aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(30.109)	(24.333)	(24.284)	15.682
Finanzergebnis, netto	(74.350)	(76.047)	(41.605)	(3.437)
Erträge (Aufwand) aus assoziierten Unternehmen, nach Steuern	97	(201)	0	(3.260)
Ergebnis vor Ertragsteuern	(197.949)	(31.473)	55.164	164.972
Ertragsteuern	63.696	16.849	(24.956)	(29.122)
Ergebnis nach Ertragsteuern				
- den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	(134.253)	(14.624)	30.208	135.850
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	(1,58)	(0,17)	0,36	1,60
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	(1,58)	(0,17)	0,34	1,15



04) Financial Statements

Air Berlin PLC

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 30. September 2011

	1/11-9/11	1/10-9/10	7/11-9/11	7/10-9/10
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Gewinn (Verlust) der Periode	(134.253)	(14.624)	30.208	135.850
Ausgleichsposten aus Währungsdivergenzen	1.222	1.483	(124)	543
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	20.486	29.298	46.267	(44.970)
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung				
verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	(25.718)	(61.202)	(3.252)	(31.082)
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	1.511	9.589	(12.879)	22.915
Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern	(2.499)	(20.832)	30.012	(52.594)
Gesamtergebnis – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	(136.752)	(35.456)	60.220	83.256



04) Financial Statements

Air Berlin PLC

KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)

zum 30. September 2011

	30/09/2011	31/12/2010 angepasst
	€ 000	€ 000
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte		
Immaterielle Vermögenswerte	393.551	387.420
Sachanlagen	896.498	887.664
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	124.558	157.657
Latente Steueransprüche	124.804	51.283
Positiver Marktwert von Derivaten	4.121	6.448
Rechnungsabgrenzungen	37.916	20.409
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	184	405
Langfristige Vermögenswerte	1.581.632	1.511.286
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	45.108	42.890
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	400.295	298.570
Positiver Marktwert von Derivaten	55.413	53.662
Rechnungsabgrenzungen	59.376	52.618
Bankguthaben und Kassenbestände	416.548	411.093
Kurzfristige Vermögenswerte	976.740	858.833
Bilanzsumme	2.558.372	2.370.119



04) Financial Statements

Air Berlin PLC

KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)

zum 30. September 2011

	30/09/2011	31/12/2010 angepasst
	€ 000	€ 000
Passiva		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	21.379	21.379
Kapitalrücklage	373.923	373.923
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	21.220	21.220
Sonstige Rücklagen	217.056	217.056
Gewinnrücklage und Jahresergebnis	(287.495)	(153.242)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern	19.442	23.163
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	3.059	1.837
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	368.584	505.336
Langfristige Verpflichtungen		
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	459.392	439.782
Finanzschulden	361.330	370.886
Rückstellungen	7.600	8.090
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	93.238	73.261
Latente Steuerverbindlichkeiten	30.415	26.733
Negativer Marktwert von Derivaten	20.943	25.913
Langfristige Verpflichtungen	972.918	944.665
Kurzfristige Verpflichtungen		
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	68.419	79.617
Finanzschulden	170.952	10.056
Ertragsteuerverbindlichkeiten	3.936	10.616
Rückstellungen	1.138	3.282
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	491.424	394.635
Negativer Marktwert von Derivaten	33.551	25.166
Rechnungsabgrenzungen	77.313	75.223
Erhaltene Anzahlungen	370.137	321.523
Kurzfristige Verpflichtungen	1.216.870	920.118
Bilanzsumme	2.558.372	2.370.119



04) Financial Statements

Air Berlin PLC

KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 30. September 2011

	Gezeich- netes Kapital € 000	Kapital- rücklage € 000	Eigenkapital- komponente der Wandel- anleihe € 000	Sonstige Rücklagen € 000	Gewinnrück- lage und Jahres- ergebnis € 000	Marktbewer- tung von Sicherungs- instrumenten, nach Steuern € 000	Ausgleichs- posten aus Währungs- differenzen € 000	Eigenkapital – den Eigen- tümern der Gesellschaft zuzurechnen € 000
Bilanz zum 31. Dezember 2009	21.379	374.319	51.598	217.056	(62.323)	7.218	767	610.014
Aktienorientierte Vergütung					24			24
Transaktionskosten nach Steuern		(396)						(396)
Summe Transaktionen mit Eigentümern	0	(396)	0	0	24	0	0	(372)
Verlust der Periode					(14.624)			(14.624)
Sonstiges Ergebnis						(22.315)	1.483	(20.832)
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	0	(14.624)	(22.315)	1.483	(35.456)
Bilanz zum 30. September 2010	21.379	373.923	51.598	217.056	(76.923)	(15.097)	2.250	574.186
Bilanz zum 31. Dezember 2010	21.379	373.923	21.220	217.056	(153.242)	23.163	1.837	505.336
Verlust der Periode					(134.253)			(134.253)
Sonstiges Ergebnis						(3.721)	1.222	(2.499)
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	0	(134.253)	(3.721)	1.222	(136.752)
Bilanz zum 30. September 2011	21.379	373.923	21.220	217.056	(287.495)	19.442	3.059	368.584



04) Financial Statements

Air Berlin PLC

KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 30. September 2011

	30/09/2011	30/09/2010
	€ 000	€ 000
Verlust der Periode	(134.253)	(14.624)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:		
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	63.019	71.509
Verlust (Gewinn) aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	9.156	(14.960)
Aktienorientierte Vergütung	0	24
Ertrag aus der Neubewertung der Altanteile am erworbenen Unternehmen	0	(17.002)
Zunahme der Vorräte	(2.218)	(3.490)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(74.998)	(46.539)
Abnahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen	362	1.582
Latenter Steuerertrag	(68.329)	(29.162)
Abnahme der Rückstellungen	(2.634)	(8.620)
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	109.657	61.101
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten	53.143	36.260
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	30.109	24.333
Zinsaufwendungen	51.930	56.111
Zinserträge	(7.689)	(4.454)
Ertragsteueraufwendungen	4.633	12.313
Anteil am (Gewinn) Verlust von assoziierten Unternehmen	(97)	201
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen	1.222	1.483
Operativer Cashflow	33.013	126.066
Gezahlte Zinsen	(38.289)	(45.515)
Erhaltene Zinsen	2.709	1.620
Gezahlte Ertragsteuern	(11.312)	(8.280)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit	(13.879)	73.891
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	(130.070)	(23.166)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	(18.756)	(10.503)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten	48.596	393.283
Ausgabe von Darlehen	0	(40.500)
Erwerb von Tochtergesellschaften, abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel	0	4.328
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	(100.230)	323.442
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden	(136.757)	(342.602)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	262.879	0
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden	(5.188)	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	0	(565)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	120.934	(343.167)
Veränderung von Nettozahlungsmitteln	6.825	54.166
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode	409.673	372.010
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben	(2.020)	3.555
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode	414.478	429.731
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(2.070)	(4.208)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz	416.548	433.939



05) Konzern-Anhang

KONZERN-ANHANG ZUM 30. SEPTEMBER 2011

(sämtliche Angaben in Tausend Euro/USD/CHF, mit Ausnahme der Angaben zu Aktien)

1. BERICHTSUNTERNEHMEN

Der konsolidierte Quartalsabschluss der Air Berlin PLC (die „Gesellschaft“) für die neun Monate endend zum 30. September 2011 beinhaltet die Gesellschaft und ihre Tochterunternehmen (im folgenden „airberlin“ oder „Gruppe“) sowie die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen. Air Berlin PLC ist eine in England und Wales gegründete „public limited company“ mit eingetragener Hauptniederlassung in London. Der Sitz der Geschäftsleitung der airberlin ist Berlin. Die Aktien der Gesellschaft werden an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

Der Konzernabschluss der Gruppe zum 31. Dezember 2010 wurde angefertigt in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, sowie den Teilen des „Companies Act 2006“, die von Unternehmen, die nach IFRS berichten, anzuwenden sind. Er ist einzusehen beim Unternehmensregister und unter der Webseite: ir.airberlin.com abrufbar.

Der gesetzlich festgelegte Abschluss für 2010 wurde fristgerecht an das Unternehmensregister für Gesellschaften in England und Wales weitergegeben. Die Abschlussprüfer haben über diesen Abschluss berichtet und ihr Report (i) war uneingeschränkt, (ii) enthielt keinen Bezug zu Anhaltspunkten, die Anlass geben, den Bericht einzuschränken, und (iii) beinhaltet kein Statement wie unter Sektion 408 des „Companies Act 2006“ beschrieben.

Durch die Erstkonsolidierung der NIKI Luftfahrt GmbH, Wien, zum 5. Juli 2010 sind die Zahlen des Neunmonatszeitraums nur eingeschränkt mit dem Vorjahr vergleichbar.

2. ÜBEREINSTIMMUNGSERKLÄRUNG

Dieser konsolidierte Zwischenabschluss ist in Übereinstimmung mit dem International Financial Reporting Standard (IFRS) IAS 34 „Interim Financial Reporting“, wie er in der EU anzuwenden ist, erstellt worden. Der Zwischenabschluss wurde nicht reviewed und nicht geprüft und enthält nicht alle Informationen, die für einen Jahresabschluss erforderlich sind. Er sollte in Verbindung mit dem Konzernabschluss der Gruppe zum 31. Dezember 2010 gelesen werden.

Diese verdichtete Darstellung des Abschlusses wurde von den Directors am 16. November 2011 freigegeben.

3. BILANZIERUNGSRICHTLINIEN UND ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNG

Dieser Zwischenbericht zum 30. September 2011 ist in Übereinstimmung mit den Regeln des IAS 34 unter Einhaltung der Standards und Interpretationen, die zum 1. Januar 2011 gültig waren und in der EU anzuwenden sind, erstellt worden. Die Gruppe hat dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2010 angewandt.

Die Gruppe hat eine neue Bilanzposition „Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen“ zum 30. September 2011 eingeführt. Es werden nunmehr die „Verbindlichkeiten aus forfeitierten Leasingraten“ sowie der Flugzeugfinanzierung zuzurechnende „Finanzschulden“ als „Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen“ ausgewiesen.



05) Konzern-Anhang

Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst:

in Tausend Euro	31/12/2010 Berichtet	31/12/2010 Anpassung	31/12/2010 Angepasst
Langfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	0	439.782	439.782
Verbindlichkeiten aus forfaitierten 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 forfaitierten Leasingraten	56.533	(56.533)	0
Finanzschulden	33.140	(23.084)	10.056

4. SCHÄTZUNGSGRUNDLAGEN

Die Erstellung des Quartalsabschlusses erfordert Beurteilungen, Schätzungen und Annahmen des Managements die die Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der angegebenen Beträge der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen beeinflusst. Aktuelle Erkenntnisse können von diesen Schätzungen abweichen. Bei der Erstellung dieses Quartalsabschlusses wurden die gleichen Schätzungsgrundlagen und Parameter in Bezug auf die Rechnungslegungsgrundsätze angewandt, die auch bei der Erstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2010 zur Anwendung kamen.

5. SAISONALITÄT

Die Luftfahrtbranche unterliegt saisonalen Schwankungen. Die höchsten Umsätze aus Ticketverkäufen erfolgen aufgrund der Feriengereisenden generell in den Sommermonaten. Die Gruppe versucht, durch Erhöhung der Anzahl der Businessreisenden den saisonalen Schwankungen entgegenzuwirken. In den zwölf Monaten bis zum 30. September 2011 hat die Gruppe Umsätze in Höhe von € 4.187.763 (Vorjahr: € 3.578.539) und ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von € -216.788 (Vorjahr: € -37.908) erzielt. Weiterhin betrug das EBIT in den zwölf Monaten bis zum 30. September 2011 € -177.813 (Vorjahr: € 24.986).

6. LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

Während der neun Monate bis zum 30. September 2011 belief sich die Summe der Zugänge bei den langfristigen Vermögenswerten auf € 143.802 (Vorjahr: € 44.565). Ausgebucht wurden Vermögenswerte mit einem Restbuchwert von € 74.726 (Vorjahr: € 379.545).

Das Bestellobligo für Sachanlagen beträgt 5,3 Mrd. USD (Vorjahr: 6,6 Mrd. USD).

7. GEZEICHNETES KAPITAL

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



05) Konzern-Anhang

8. ANLEIHE

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 von 8,25% eingeteilt. 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.

9. UMSATZERLÖSE

in Tausend Euro	1/11-9/11	1/10-9/10	7/11-9/11	7/10-9/10
Umsatz aus Einzelplatzverkäufen	1.939.387	1.685.563	799.012	729.266
Charterumsätze und Umsätze mit Reiseveranstaltern	936.339	890.776	419.272	422.160
Groundservices und sonstige Leistungen	241.842	204.515	93.847	77.735
Luftverkehrsabgabe	126.003	0	51.572	0
Bordverkauf	29.743	28.275	11.794	12.056
	3.273.314	2.809.129	1.375.497	1.241.217

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

Segmentberichterstattung

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



05) Konzern-Anhang

10. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Tausend Euro	1/11-9/11	1/10-9/10	7/11-9/11	7/10-9/10
Beizulegender Zeitwert der Altanteile an NIKI	0	17.002	0	17.002
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	0	16.191	0	7.450
Erträge aus Leistungen an NIKI und Weiterbelastungen	0	2.989	0	0
Erträge aus Versicherungsansprüchen	1.041	888	303	121
Übrige	4.850	5.804	1.273	1.684
	5.891	42.874	1.576	26.257

11. MATERIALAUFWAND UND BEZOGENE LEISTUNGEN

in Tausend Euro	1/11-9/11	1/10-9/10	7/11-9/11	7/10-9/10
Flughafengebühren und Handling	710.825	648.628	278.512	272.300
Treibstoff	793.632	575.282	320.926	240.583
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	446.570	388.451	151.996	141.605
Navigationsaufwand	222.726	207.047	83.584	86.378
Luftverkehrsabgabe	126.003	0	51.572	0
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	110.172	95.803	43.446	41.766
Übrige	115.615	80.789	47.016	32.891
	2.525.543	1.996.000	977.052	815.523

Im Materialaufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von € 92.939 (Vorjahr: € 92.692) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.

12. PERSONALAUFWAND

in Tausend Euro	1/11-9/11	1/10-9/10	7/11-9/11	7/10-9/10
Löhne und Gehälter	291.745	291.816	100.854	99.916
Sozialversicherungsabgaben	30.500	34.073	10.636	11.718
Aufwand für Altersversorgung	30.148	23.183	9.945	7.646
	352.393	349.072	121.435	119.280



05) Konzern-Anhang

13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Tausend Euro	1/11-9/11	1/10-9/10	7/11-9/11	7/10-9/10
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	171.357	136.095	60.614	44.426
EDV-Aufwand	51.966	46.078	16.300	15.999
Werbung	49.817	44.599	15.627	14.621
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	26.668	24.590	8.717	8.175
Reisekosten Crew	22.795	23.163	9.069	8.276
Bankgebühren	21.830	18.810	8.832	7.875
Verkaufsprovisionen an Agenturen	20.676	17.650	8.805	7.676
Versicherung	15.339	14.244	4.987	5.744
Prüfung und Beratung	13.607	11.520	4.229	5.196
Training und sonstige Personalaufwendungen	13.113	8.659	4.503	2.794
Verlust aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	8.898	0	3.155	0
Telefon und Porto	4.355	4.239	1.661	1.516
Ausbuchungen von Forderungen	1.197	1.768	543	569
Übrige	40.328	39.232	14.240	15.010
	461.946	390.647	161.282	137.877

14. FINANZERGEBNIS

in Tausend Euro	1/11-9/11	1/10-9/10	7/11-9/11	7/10-9/10
Zinsaufwand für Finanzschulden	(47.016)	(56.112)	(18.088)	(21.956)
Bewertung der Verbindlichkeit aus Put-Option zum beizulegenden Zeitwert	(4.898)	0	(1.633)	0
Sonstiger Finanzaufwand	(16)	(56)	(1)	(12)
Finanzaufwendungen	(51.930)	(56.168)	(19.722)	(21.968)
Zinserträge aus Festgeldern	1.597	716	596	233
Sonstige Finanzerträge	6.092	3.738	1.805	2.616
Finanzerträge	7.689	4.454	2.401	2.849
Gewinne (Verluste) aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(30.109)	(24.333)	(24.284)	15.682
Finanzergebnis	(74.350)	(76.047)	(41.605)	(3.437)

Währungsgewinne (-verluste) resultieren aus Kursdifferenzen zum Abrechnungstag oder aus der Umbewertung von Finanzschulden, Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten in Fremd-



05) Konzern-Anhang

währung zum Bilanzstichtag sowie Veränderungen in der Marktbewertung der derivativen Finanzinstrumente. Bewertungsunterschiede, die nicht aus Wechselkursdifferenzen von verzinslichen Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten resultieren, werden den einzelnen Erträgen und Aufwendungen aus dem operativen Geschäft zugerechnet, aus denen sie resultieren.

15. ERTRAGSTEUERN / LATENTE STEUERN

Der Verlust vor Steuern ist im Wesentlichen dem Inland zurechenbar. Die Steueraufwendungen bzw. -erträge setzen sich wie folgt zusammen:

in Tausend Euro	1/11-9/11	1/10-9/10	7/11-9/11	7/10-9/10
Laufende Ertragsteuern	(4.633)	(12.313)	(3.097)	(5.711)
Latente Ertragsteuern	68.329	29.162	(21.859)	(23.411)
Ertragsteuerertrag (-aufwand)	63.696	16.849	(24.956)	(29.122)

16. KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Tausend Euro	30/09/2011	30/09/2010
Kassenbestände	365	573
Bankguthaben	90.871	151.769
Festgelder	325.312	281.597
Bankguthaben und Kassenbestände	416.548	433.939
Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(2.070)	(4.208)
Bankguthaben und Kassenbestände in der Kapitalflussrechnung	414.478	429.731

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 30. September 2011 Bankguthaben mit Verfügungsbeschränkung in Höhe von € 104.206 (Vorjahr: € 91.243).

17. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Directors und assoziierten Unternehmen.

Die Mitglieder des Board of Directors halten 6,04% der Stimmanteile an airberlin (Vorjahr: 5,62).

Darin ist ein Non-Executive Director enthalten, der gleichzeitig der Hauptgesellschafter der Phoenix Reisen GmbH ist. Die Gruppe hat in den ersten neun Monaten 2011 Erträge aus dem Ticketverkauf mit der Phoenix Reisen GmbH in Höhe von € 10.412 (Vorjahr: € 14.461) erwirtschaftet. Zum 30. September 2011 belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf € 443 (Vorjahr: € 642).



05) Konzern-Anhang

Die Lieferungen und Leistungen mit assoziierten Unternehmen jeweils zum 30. September 2011 und 2010 stellen sich wie folgt dar:

in Tausend Euro	2011	2010
THBG BBI GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	2.024	1.912
Zinserträge	83	63
Follow Me Entertainment GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	75	0
Binoli GmbH		
Umsatzerlöse aus Ticketverkauf	366	37
Forderungen gegen nahestehende Personen	206	112
Zinserträge	15	23
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH		
Leasingaufwand	0	1.078
Forderungen gegen nahestehende Personen	0	615
E190 Flugzeugvermietung GmbH		
Leasingaufwand	4.009	924
Forderungen gegen nahestehende Personen	6.922	4

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

Die Gruppe veräußerte ihre 24 prozentige Beteiligung an der Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH, Wien, im zweiten Quartal 2011.

18. NACHTRÄGLICHE EREIGNISSE

Am 1. November 2011 hat die Air Berlin PLC eine neue Anleihe emittiert. Eingeteilt in Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils EUR 1.000 und ausgestattet mit einem Kupon von 11,5 Prozent, wurde sie zu 100 Prozent des Nennwertes begeben und wird, vorbehaltlich einer vorzeitigen Rückzahlung, am 1. November 2014, zu 100 Prozent des Nennwertes zurückgezahlt.

Am 3. November 2011 ist Helmut Himmelreich mit Beginn des Geschäftsjahres 2012 zum neuen Chief Operating Officer (COO) der Air Berlin PLC berufen worden. Christoph Debus wird mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 airberlin verlassen.

Am 8. November 2011 wurde der Gründer der österreichischen Fluggesellschaft NIKI Luftfahrt GmbH, Andreas Nikolaus (Niki) Lauda, als Non-Executive Director in den Board der Air Berlin PLC berufen. Die Air Berlin PLC hält seit Juli 2010 49,9 Prozent der Anteile an der NIKI Luftfahrt GmbH. airberlin, die Privatstiftung Lauda und Niki Lauda sind übereingekommen, dass sich die Privatstiftung Lauda aus der NIKI Luftfahrt GmbH zurückziehen wird. Der Ausstieg der Privatstiftung Lauda wird zeitnah durch eine gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung erfolgen, im Rahmen derer die Privatstiftung Lauda das ihr von der airberlin gestellte Darlehen durch Übertragung ihres 50,1 Prozent Geschäftsanteils an der NIKI Luftfahrt GmbH tilgen wird.



05) Konzern-Anhang

Am 11. November 2011 hat die Air Berlin PLC bekannt gegeben, dass sie Teilschuldverschreibungen der 2007 von der Air Berlin Finance B.V. begebenen 1,5% Wandelanleihe über EUR 220 Mio. in einem Gesamtnennbetrag von EUR 125,2 Mio. ankauft. Der Kaufpreis einschließlich Stückzinsen beträgt EUR 99.889,34 für jede der 1.252 Teilschuldverschreibungen im Nennbetrag von EUR 100.000. Hieraus ergibt sich nach IFRS ein einmaliger erfolgswirksamer Finanzaufwand von EUR 1,1 Mio. Durch den Rückkauf reduziert sich die Zahl der Aktien, in die die Wandelanleihegläubiger ihre ausstehenden Teilschuldverschreibungen wandeln können, von rund 6,05 Mio. auf rund 0,48 Mio.

19. EXECUTIVE 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	
Christoph Debus	Chief Operating Officer	



06) Sonstige Angaben

FINANZKALENDER

Verkehrszahlen November 2011

6. Dezember 2011

IMPRESSUM

EINGETRAGENER SITZ

DER GESELLSCHAFT

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

INVESTOR-RELATIONS-KONTAKT

Dr. Ingolf T. Hegner
Head of Investor Relations
Saatwinkler Damm 42-43
13627 Berlin, Deutschland
E-Mail: ihegner@airberlin.com

EXTERNE BERATER

Aktienregisterführer

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

Abschlussprüfer

KPMG Audit Plc
One Snowhill
Snow Hill Queensway
Birmingham B4 6GH
Großbritannien

Rechtsberater

Freshfields Bruckhaus Deringer
Bockenheimer Anlage 44
60322 Frankfurt, Deutschland

KONZEPT

Strichpunkt GmbH, Stuttgart
www.strichpunkt-desgin.de

TEXT

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

www.airberlin.com