

# HALBJAHRESFINANZBERICHT ZUM 30. JUNI 2011



**airberlin**  
Your Airline.

## FINANZKENNZAHLEN KONZERN

	Q2 2011	Q2 2010 pro forma*)	H1 2011	H1 2010 pro forma*)	Q2 2010 berichtet	H1 2010 berichtet
Umsatz (Mio. EUR)	<b>1.116,2</b>	957,9	<b>1.897,8</b>	1.694,5	877,0	1.567,9
davon: Flugumsatz (Mio. EUR)	<b>983,8</b>	876,0	<b>1.657,4</b>	1.549,1	796,8	1.424,9
EBITDAR (Mio. EUR)	<b>142,3</b>	129,6	<b>116,6</b>	169,7	124,3	168,3
EBIT (Mio. EUR)	<b>(32,2)</b>	(27,8)	<b>(220,5)</b>	(134,3)	(28,2)	(126,9)
Konzernergebnis (Mio. EUR)	<b>(43,9)</b>	(57,2)	<b>(164,5)</b>	(159,6)	(56,9)	(150,5)
Ergebnis je Aktie (EUR)	<b>(0,51)</b>	n.v.	<b>(1,93)</b>	n.v.	(0,67)	(1,77)
Bilanzsumme (Mio. EUR)	<b>2.636,3</b>	n.v.	<b>2.636,3</b>	n.v.	2.455,5	2.455,5
Mitarbeiter (30.06.)	<b>9.082</b>	n.v.	<b>9.082</b>	n.v.	8.741	8.741

\*) airberlin group inklusive NIKI Luftfahrt GmbH

n.v.: nicht verfügbar

### HINWEIS

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

### DISCLAIMER – VORBEHALT BEI ZUKUNFTSAUSSAGEN

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

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

## VORWORT

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

nach einem schwachen Jahresauftakt können wir auch mit dem zweiten Quartal des laufenden Geschäftsjahres nicht zufrieden sein. Die zu Jahresbeginn eingeführte deutsche Luftverkehrsabgabe hat zu Umsatzeinbußen und Wettbewerbsverzerrungen geführt. Insbesondere waren Abflüge von kleineren Flughäfen und Destinationen von grenznahen deutschen Flughäfen ins europäische Ausland betroffen. Viele Reisende sind auf nahegelegene ausländische Flughäfen ausgewichen, wo die deutsche Steuer eben nicht erhoben wird. Darüber hinaus haben die politischen Unruhen in unserem wichtigen Tourismusziel Nordafrika weiterhin ihre Spuren bei den Buchungszahlen hinterlassen. So fiel der Anstieg des Quartalsumsatzes mit 16,5 Prozent geringer aus als geplant.

Auf der Kostenseite schlug sich die Luftverkehrsabgabe im Quartal mit rund 44,5 Millionen Euro nieder, im Halbjahr mit gut 74,4 Millionen. Der Preiswettbewerb hat eine vollständige Überwälzung im touristisch relevanten zweiten Quartal sehr schwierig gemacht. Zudem belastete der kräftige Preisanstieg bei Treibstoff. Im Berichtsquartal war Treibstoff um mehr als 34 Prozent teurer als im Vorjahreszeitraum. Da wir die anderen Aufwandspositionen wirksam begrenzen konnten, ist das operative Ergebnis EBITDAR im zweiten Quartal auf vergleichbarer Basis dennoch um knapp 10 Prozent von 129,6 auf 142,3 Millionen Euro gestiegen. Ohne die Luftverkehrsteuer hätten wir ein positives EBIT von über 12 Millionen Euro erzielt. Mit der Luftverkehrsabgabe stieg der operative Verlust aber von 27,8 auf 32,2 Millionen Euro. Damit werden wir unsere bisherige Prognose eines positiven EBIT im Geschäftsjahr 2011 möglicherweise nicht mehr realisieren können.

Denn die Auswirkungen der Unruhen in Nordafrika sowie der hohe Ölpreis und die Luftverkehrssteuer stellen einen anhaltenden Belastungsfaktor dar, sie haben die Wettbewerbssituation noch einmal deutlich verschärft. Weil auch im Luftverkehr das Gesetz von Angebot und Nachfrage gilt, fällt die Nachfrage insbesondere seitens der preisbewussten Kunden, wenn der Gesamtpreis für ein Flugticket durch die Steuer steigt. In Reaktion darauf und um unsere Profitabilität zu verbessern, haben wir ein umfangreiches Maßnahmenbündel geschnürt, das kurzfristig greifen wird, um die negativen Auswirkungen der Wettbewerbsverzerrungen zu begrenzen. Im laufenden Geschäftsjahr werden wir operativ allerdings wohl noch nicht in die Gewinnzone zurückkommen.

Die Initiative „shape & size“ zielt sowohl auf eine Optimierung des Flugnetzes als auch auf eine Anpassung der Flotte. Das Netzwerk wird im zweiten Geschäftsjahreshalbjahr um Strecken bereinigt, die im neuen Umfeld keine Kostendeckung mehr erbringen und die gleichzeitig strategisch nicht mehr bedeutend sind. Dies betrifft vornehmlich Verbindungen zwischen kleineren Flughäfen, aber auch andere Destinationen wie solche nach Nordafrika. Gleichzeitig werden wir Frequenzen auf Destinationen anpassen, wo die Auslastungen im Zuge des Nachfragerückgangs derzeit nicht zufrieden stellend sind.

Im Gegenzug wollen wir uns noch mehr auf stark frequentierten Strecken konzentrieren. Mit dem Gewinn zusätzlicher Zubringerdienste auf unseren vier europäischen Drehkreuzen Berlin, Düsseldorf, Wien und Palma de Mallorca werden wir deren Auslastung und Profitabilität verbessern. Die Langstrecken werden, in Zusammenarbeit mit unseren **oneworld**®-Partnern, auf zwei Drehkreuze konzentriert.

Mit der Streckenoptimierung wird eine Anpassung der Zahl der Sitzplätze einhergehen: Wir werden die Kapazität gegenüber unseren bisherigen Planungen um rund fünf Prozent reduzieren und damit auch 2012 weitgehend auf dem Niveau von 2010 halten. Damit werden wir in 2012 gut 16.000 Flüge und rund 2,2 Millionen Sitzplätze einsparen.

Mit diesem Maßnahmenbündel werden wir unser Streckennetz den veränderten Marktbedingungen anpassen, seine Effizienz deutlich steigern, die spezifischen Kosten und damit den Break-even der airberlin Gruppe spürbar senken.

Berlin, im August 2011



Joachim Hunold  
Chief Executive Officer





01) Die airberlin Aktie

## DIE AIRBERLIN AKTIE

### **Kursentwicklung**

Die anhaltende Schuldenkrise im Euroraum, steigende Inflationszahlen und Signale einer erneuten Wachstumsdelle der US-Konjunktur belasteten die Aktienmärkte im zweiten Quartal 2011. Die jüngsten Rating-Downgrades einzelner Euro-Staaten und insbesondere der Verlust des Triple A-Ratings der USA sorgten für einen weiteren Belastungsfaktor an den Märkten. Einhergehend damit kam auch die airberlin Aktie weiter unter Druck; sie weist im ersten Halbjahr 2011 eine unbefriedigende Entwicklung auf. Insgesamt hat der Kursverlauf der Aktie dem Verlauf des Dow Jones STOXX Branchenindex für europäische Fluggesellschaften und damit der Entwicklung des Airline-Sektors geähnel. Gestartet bei 3,78 EUR am ersten Handelstag 2011 ist die Aktie im ersten Halbjahr um 19,0 Prozent auf 3,10 EUR (XETRA) gefallen. Der Branchenindex hat im gleichen Zeitraum 13,2 Prozent eingebüßt, der SDAX Preisindex, in dem die airberlin-Aktie enthalten ist, legte leicht um 1,6 Prozent zu.

Seit Beginn des zweiten Halbjahres 2011 haben die airberlin-Aktie bis zum 12. August um weitere 18,7 Prozent, der STOXX Airlines-Index um 7,9 Prozent und der SDAX um 11,3 Prozent korrigiert. Am 12. August, dem Tag nach den ad-hoc gemeldeten Halbjahreszahlen und der Ankündigung, das bisher angestrebte positive EBIT im Geschäftsjahr 2011 nicht mehr zu erreichen, gab die airberlin-Aktie um 6 Prozent nach.

### **Coverage**

airberlin wurde zum Ende des zweiten Quartals 2011 von 14 Research-Häusern bzw. Brokern beobachtet. Die Prognosen ergaben ein gemischtes Bild: Ein Analyst sprach die Empfehlung aus, die Aktie zu kaufen, fünf Analysten stuften sie neutral ein („Halten“), zwei Analysten empfahlen die Aktie unterzugewichten, ein weiterer prognostizierte einen unterdurchschnittlichen Kursverlauf und fünf Broker rieten zum Verkauf.

### **Stimmrechtsmitteilungen und Directors' Dealings**

Im Berichtszeitraum und bis zum Redaktionsschluss dieses Halbjahresfinanzberichts wurden der Gesellschaft keine Veränderungen bezüglich der Stimmrechtsanteile gemeldet. Ebenso wenig wurden Directors'-Dealings-Transaktionen ausgeführt.



02) Die airberlin Aktie

### Die wesentlichen Einzelaktionäre der Air Berlin PLC per 30. Juni 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)	5,97 %
Werner Huehn	3,82 %
JP Morgan Chase & Co.	3,70 %
Rudolf Schulte	2,93 %
Severin Schulte	2,93 %
Joachim Hunold (CEO Air Berlin PLC)	2,64 %
Moab Investments Ltd.	2,39 %
Johannes Zurnieden	1,58 %
Heinz-Peter Schlüter	1,40 %

### Eigentümerstruktur nach Nationalitäten per 30. Juni 2011

Deutschland	68,99 %
Türkei	16,48 %
Schweiz	5,09 %
USA	1,90 %
Vereinigtes Königreich	1,64 %
Luxemburg	1,60 %
Übrige	4,30 %
Streubesitz gemäß Standard der Deutschen Börse	63,19 %

### Verteilung des Grundkapitals per 30. Juni 2011

Privatpersonen	47,68 %
Investmentgesellschaften, Kreditinstitute und Versicherungen	39,57 %
Sonst. institutionelle Anleger und Unternehmen	12,75 %



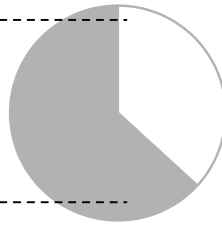
01) Die airberlin Aktie

AKTIONÄRE MIT ANTEIL  
ÜBER FÜNF PROZENT

36,81 %

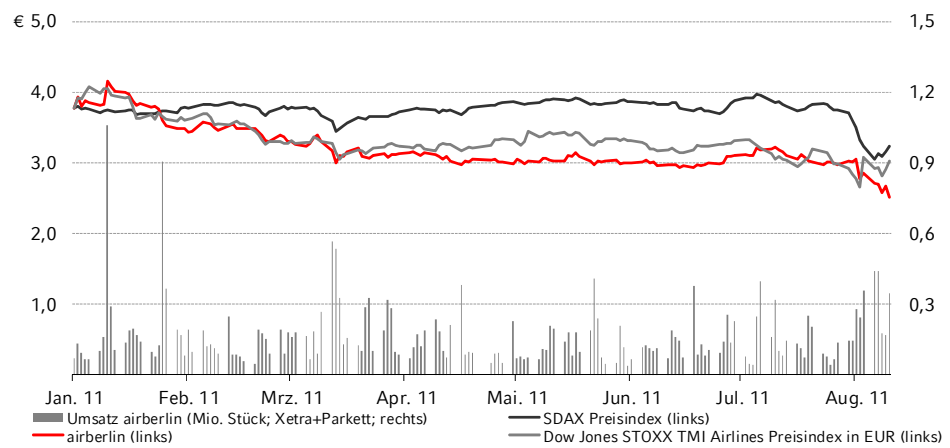
STREUBESITZ  
NACH  
DEFINITION  
DEUTSCHE  
BÖRSE AG

63,19 %



**AKTIONÄRSSTRUKTUR  
DER AIR BERLIN PLC  
ZUM 30.06.2011**

**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 sechs Monaten 2011**

Grundkapital:	EUR 21.306.549 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter registrierter Namensaktien am 30.06.2011	85.226.196
Gattung:	Registrierte Namensaktien
Nennwert:	EUR 0,25
Kürzel Bloomberg:	AB1 GR / AB1 GY
Kürzel Reuters:	AB1.DE
ISIN:	GB00B128C026
WKN:	AB1000
Rechnungslegungs-Standard:	IAS/IFRS

**Marktdaten 6M 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 30.06.2011:	EUR 264,2 Mio.
Free Float laut Deutsche Börse AG zum 30.06.2011:	63,19 %
Kapitalisierung Free Float zum 30.06.2011:	EUR 166,9 Mio.
Durchschnittlicher Handelsumsatz der Aktie im 1. Halbjahr 2011 (XETRA / alle deutschen Börsen):	139.564 / 164.612 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](http://ir.airberlin.com).





# KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT

## RAHMENBEDINGUNGEN

### **Weltwirtschaft**

Die letztjährigen deutlichen Erholungstendenzen der Weltwirtschaft haben sich im ersten Halbjahr 2011, wenn auch abgeschwächt, zunächst noch fortgesetzt. Generell war die globale Konjunktur insbesondere den ungünstigen Einflüssen der hohen Rohstoffpreise ausgesetzt, die eine starke Belastung für die realen Einkommen darstellen. Darüber hinaus war der Aufschwung regional weiterhin sehr unterschiedlich. So produzierten die Emerging Markets, vor allem in Asien und Südamerika, knapp an, in einigen Fällen sogar über ihren Kapazitätsgrenzen und wiesen entsprechend eine kräftige Belebung auf. Im Gegensatz dazu erholten sich die Konjunkturen in zahlreichen westlichen Industriestaaten, insbesondere in den USA, eher schleppend. Aufgrund des Erdbebens ist Japan sogar wieder in eine Rezession zurückgefallen. Aber auch innerhalb der EU blieben Großbritannien bzw. die Staaten der südlichen Peripherie in der Rezession oder verzeichneten nur sehr geringe Wachstumsraten. Deutschland und weitere nordeuropäische Staaten profitierten hingegen überdurchschnittlich von der globalen Belebung und wiesen in Fortführung der Entwicklung des Vorjahres teilweise sogar rekordverdächtige Wachstumsraten auf.

Das reale BIP im Euro-Währungsgebiet legte im ersten Quartal 2011 gegenüber dem Vorquartal kräftig um 0,8 nach 0,3 Prozent zu. Die jüngsten Daten deuten darauf hin, dass die Wirtschaft des Eurogebiets im zweiten Quartal mit etwas verringertem Tempo zugenommen hat. Weiterhin profitierten die Exporte von der weltwirtschaftlichen Expansion und zugleich trug die Inlandsnachfrage angesichts der guten Stimmung bei den Unternehmen zum Wachstum bei. Der europäische Wachstumsmotor blieb bis zuletzt Deutschland. Mit einem realen BIP-Wachstum um 1,5 Prozent gegenüber dem Vorquartal wuchs Deutschland im ersten Quartal 2011 fast doppelt so stark wie die Euroregion. Auch im zweiten Quartal dürfte sich diese Dynamik noch fortgesetzt haben, wenngleich sich die Stimmungsindikatoren zuletzt auch in Deutschland spürbar eingetrübt hatten und die Exporte im Juni zurückgegangen sind.



### Luftfahrtbranche

Auch die International Air Transport Association (IATA) weist in ihrem Bericht zur Branchenentwicklung des ersten Halbjahres 2011 auf eine Abflachung der Verkehrstrends infolge der allgemeinen Beruhigung der Weltwirtschaft hin. Nach einem guten Jahresauftakt hatte sich das Passagieraufkommen als Folge der Natur- und Reaktorkatastrophe in Japan sowie aufgrund der politischen Unruhen in mehreren arabischen und nordafrikanischen Ländern im Verlauf des ersten Quartals 2011 zunächst spürbar abgeschwächt. Der April verzeichnete dann wieder eine deutliche Erholung mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens (gemessen in Passagierkilometern; Revenue Passenger Kilometers bzw. RPK) um 11,9 Prozent nach 5,8 Prozent im Februar nur noch 3,8 Prozent im März. Im Mai (+6,8 Prozent) und im Juni (+4,4 Prozent) zeigte sich dann wieder eine spürbare Trendabflachung.

Insgesamt sind die RPK der IATA-Gesellschaften im ersten Halbjahr 2011 um 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen. Die Fluggesellschaften haben, gemessen an den angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK), ihre Kapazitäten im gleichen Zeitraum um 7,1 Prozent ausgeweitet. Entsprechend sank der Sitzladefaktor leicht um 0,4 Prozentpunkte auf 76,7 Prozent. Im ersten Quartal lag der Sitzladefaktor allerdings noch bei 74,5 Prozent.

Die Arbeitsgemeinschaft der deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) meldet für Europa und Deutschland eine deutliche Belebung des Passagieraufkommens im Verlauf des ersten Halbjahres 2011. Im ersten Quartal betrug der Zuwachs gegenüber dem Vorjahreszeitraum im Europa-Verkehr noch 8,3 Prozent (innerdeutsch: +2,4 Prozent), ein deutlich stärkeres zweites Quartal brachte das Gesamtwachstum im ersten Halbjahr auf 12,1 Prozent (innerdeutscher Verkehr: +5,0 Prozent). Insgesamt zählten die deutschen Flughäfen im ersten Halbjahr 8,1 Prozent mehr Passagiere.

Belastend wirkt in Deutschland, so die ADV, die seit Jahresbeginn geltende Luftverkehrssteuer, die vor allem zu der im innerdeutschen Luftverkehr zu beobachtenden geringeren Wachstumsrate beigetragen hat. Nach Analysen des ADV litt darüber hinaus insbesondere der Low-Cost-Verkehr: Er ging auf den deutschen Flughäfen im ersten Halbjahr 2011 insgesamt um 0,8 Prozent zurück,



im innerdeutschen Low-Cost-Verkehr war nach Kapazitätsabbau und -verlagerungen einzelner Fluggesellschaften sogar ein Minus von 22,6 Prozent zu verzeichnen. Grenznahe ausländische Flughäfen konnten hingegen im gleichen Zeitraum deutlich stärker zulegen. Hier gab es teilweise deutliche zweistellige Zuwächse (zum Beispiel in den Niederlanden: Eindhoven plus 29,7 und Maastricht plus 71,8 Prozent). Vor allem gegenüber grenznahen ausländischen Flughäfen entpuppt sich die deutsche Luftverkehrssteuer damit als handfester Standortnachteil.

#### WICHTIGE EREIGNISSE IM ZWEITEN QUARTAL

1. April 2011: airberlin integriert die im August 2007 übernommene LTU vollständig. Zu den Kernelementen der Integration gehört die Verschmelzung der Flugbetriebe. Zweites wichtiges Element der LTU-Integration ist die Zusammenfassung aller Technikbetriebe der airberlin group (Berlin, Düsseldorf und Köln) in die neue Gesellschaft „airberlin technik GmbH“ mit Firmensitz Berlin.

10. April 2011: Barbara Cassani, 50, und Saad Hammad, 48, werden mit Wirkung zum 1. Mai als neue Non-Executive Directors in das Board der Air Berlin PLC berufen. airberlin erweitert damit sein Non-Executive Board auf neun Mitglieder. Die Amerikanerin Barbara Cassani war unter anderem Gründerin und CEO der Billigfluglinie Go Fly und Vorsitzende des Komitees für die Bewerbung Londons um die Olympischen Sommerspiele 2012. Zuletzt arbeitete Cassani als Executive Chairman einer britisch-irischen Hotelgruppe. Der Brite und Libanese Saad Hammad kam nach unterschiedlichen Managementfunktionen in einer Reihe führender internationaler Unternehmen 2005 als Chief Commercial Officer zu easyJet. Seit 2009 war er Managing Director eines Private Equity Unternehmens.

12. April 2011: Aufgrund der großen Nachfrage hat die Air Berlin PLC bereits am Tag der Platzierung einer neu aufgelegten Anleihe mit einem Kupon von 8,25 Prozent das Orderbuch vorzeitig geschlossen. Das Ordervolumen hatte 150 Mio. EUR und damit den maximalen Emissionsbetrag überstiegen. Die Anleihe wurde zu 100 Prozent des Nennwertes begeben und wird, vorbehaltlich einer vorzeitigen Rückzahlung, am 19. April 2018 zu 100 Prozent des Nennwertes zurückgezahlt.



1. Mai 2011: airberlin nimmt den Verkehr auf der Strecke Berlin-New York mit vier Nonstopflügen pro Woche auf. Anschlussflüge kommen aus verschiedenen deutschen und europäischen Städten. In New York bestehen Codeshare-Anschlussflüge zu acht Destinationen von American Airlines. New York ist nach Miami die zweite nordamerikanische Destination, die airberlin non-stop ab Berlin-Tegel anbietet.

7. Juni 2011: Die Hauptversammlung der Air Berlin PLC im London Stansted Airport bestätigt mit großer Mehrheit den Jahresabschluss 2010. Neben dem CFO Ulf Hüttmeyer werden die Directors Barbara Cassani, Saad H. Hammad, Nicholas Teller und Johannes Zurnieden als Boardmitglieder wiedergewählt.

15. Juni 2011: airberlin und British Airways vereinbaren ein Codeshare-Abkommen für ausgewählte Flüge innerhalb Europas. Das neue Kooperationsabkommen gilt für Flüge ab dem 5. Juli 2011 und umfasst mehr als 40 Verbindungen auf den Europa-Strecken der beiden Airlines.

20. Juni 2011: airberlin und American Airlines vereinbaren mit der Einbeziehung der neuen airberlin Verbindung von Berlin-Tegel nach New York-JFK eine Erweiterung ihres Codeshare-Abkommens. Mit dieser neuen Flugverbindung umfasst der Codeshare zwischen airberlin und American Airlines das gesamte USA-Streckennetz von airberlin.

25. Juni 2011: Anlässlich der Deutschland-Premiere des Boeing 787 Dreamliner lädt airberlin gemeinsam mit dem Hersteller Boeing und den Berliner Flughäfen zu einer feierlichen Zeremonie auf dem Flughafen Berlin-Tegel ein. airberlin wird als erste Airline in Deutschland den Boeing 787 Dreamliner erhalten.



## GESCHÄFTSVERLAUF

### Bericht zur operativen Entwicklung

Im Folgenden wird die operative Entwicklung der airberlin group 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.

Auf dieser Vergleichsbasis hat sich die Anzahl der Fluggäste (Pax) im Berichtsquartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um insgesamt 8,8 Prozent auf 9.551.365 nach 8.782.450 erhöht. Unabhängig davon haben sich die Passagierzahlen auf den nordafrikanischen Tourismus-Destinationen nach dem Einbruch während des ersten Quartals im zweiten Quartal nur unwesentlich erholt. Insgesamt stieg die Zahl der Fluggäste im ersten Halbjahr um 5,8 Prozent auf 16,42 Mio. nach 15,52 Mio.

Die Kapazität (Anzahl verfügbarer Sitzplätze) wurde im Berichtsquartal nur unterdurchschnittlich um 3,8 Prozent auf 12,35 Mio. nach 11,90 Mio. Sitzplätzen im Vorjahreszeitraum ausgeweitet und somit wurden nur die vorjährigen Ausfälle aufgrund des isländischen Vulkanausbruchs aufgeholt. Im Zuge zuvor angekündigter Anpassungsmaßnahmen war sie im ersten Quartal noch um 1,2 Prozent zurückgeführt worden. Insgesamt stieg die Kapazität im ersten Halbjahr 2011 damit um 1,5 Prozent auf 21,82 Mio. nach 21,49 Mio. im Vorjahreszeitraum. Die Auslastung (Sitzladefaktor) stieg im Berichtsquartal entsprechend um 3,58 Prozentpunkte auf 77,36 Prozent bzw. im Halbjahr um 3,04 Prozentpunkte auf 75,27 Prozent.

Die Anzahl der Flüge wurde im Berichtsquartal um 3,3 Prozent auf 73.982 nach 71.613 ausgeweitet, im ersten Quartal sank sie noch um 0,4 Prozent. Im Halbjahr ergibt sich ein Anstieg der Flüge um 1,7 Prozent auf 131.420 nach 129.285 im Vorjahreszeitraum. Aufgrund des leicht höheren Langstreckenanteils ist die durchschnittliche Flugstrecke im Berichtsquartal um 1,5 und im Halbjahr 2,7 Prozent gestiegen. Die Flugstunden erhöhten sich entsprechend im Quartal um 4,3 Prozent auf 147.270 nach 141.144 und im Halbjahr um 2,9 Prozent auf 259.162 nach 251.810.



Mit 16,59 Mrd. wurden im Berichtsquartal 5,3 Prozent mehr Sitzplatzkilometer (ASK) angeboten als im Vorjahr (15,77 Mrd.), im Halbjahr stiegen die ASK um 4,3 Prozent auf 29,35 Mrd. nach 28,16 Mrd. Wie schon im Jahresauftaktquartal konnten demgegenüber auch im zweiten Quartal die Passagierkilometer (RPK) deutlich ausgeweitet werden: Sie stiegen um 16,4 Prozent auf 13,64 Mrd. nach 11,72 Mrd. Für das Halbjahr ergibt sich ein Anstieg der RPK um 17,6 Prozent auf 24,12 Mrd. nach 20,51 Mrd.

Der Flugumsatz pro Pax wurde im Berichtsquartal mit 107,68 EUR nach 99,75 EUR im Vorjahresquartal um 7,9 Prozent ausgeweitet. Im Halbjahr stieg er um 5,7 Prozent auf 105,48 EUR nach 99,81 EUR. Der Gesamtumsatz pro Pax legte im Berichtsquartal ebenfalls zu. Er stieg um 7,1 Prozent auf 116,89 EUR nach 109,10 EUR. Im Halbjahr wurde er um 5,9 Prozent auf 115,58 EUR nach 109,18 EUR ausgeweitet. Der Gesamtumsatz pro ASK erreichte im Berichtsquartal 6,73 Eurocent nach 6,07 Eurocent; dies entspricht einem Anstieg um 10,9 Prozent. Im Halbjahr wurde er um 7,5 Prozent auf 6,47 Eurocent nach 6,02 Eurocent im Vorjahreszeitraum ausgeweitet. Der Gesamtumsatz pro verkaufte Sitzkilometer (RPK) betrug im Berichtsquartal 8,18 Eurocent nach 8,17 Eurocent und im Halbjahr 7,87 Eurocent nach 8,26 Eurocent. Hier schlägt sich der im gesamten ersten Halbjahr 2011 unveränderte Preiswettbewerb in der Branche sowie der Wegfall des Geschäftes in Nordafrika nieder. Darüber hinaus konnte die seit Jahresanfang gültige deutsche Luftverkehrsabgabe nicht vollständig überwältzt werden.

Positiv stellt sich hingegen die Entwicklung auf der Kostenseite dar – allerdings nur, soweit vom dramatischen Anstieg der Treibstoffpreise und der Luftverkehrsabgabe abgesehen wird. Vor diesen Faktoren sind die Aufwendungen auf dem EBITDAR-Level im Berichtsquartal um 1,7 Prozent auf 3,95 Eurocent nach 4,02 Eurocent pro ASK gesunken; im Halbjahr ergibt sich ein Anstieg um 1,2 Prozent auf 4,22 Eurocent nach 4,17 Eurocent. Da die Treibstoffkosten pro ASK aber um 27,7 Prozent im Berichtsquartal (1,67 nach 1,31 Eurocent) bzw. um 23,9 Prozent im Halbjahr (1,61 nach 1,30 Eurocent) angewachsen sind, ergibt sich insgesamt ein Anstieg der gesamten Kosten pro ASK auf dem EBITDAR-Level um 10,4 Prozent auf 5,89 nach 5,33 Eurocent im Quartal und um 11,2 Prozent auf 6,08 nach 5,47 Eurocent im Halbjahr.





### Operative Kennzahlen Q2 2011

	+/- %	Q2 2011	Q2 2010
Flugzeuge (Stand 30.06.)	+0,6	<b>168</b>	167
Flüge	+3,3	<b>73.982</b>	71.613
Destinationen	+4,3	<b>170</b>	163
Fluggäste (Mio.)	+8,8	<b>9,55</b>	8,78
Angebotene Sitze (Mio.; Kapazität)	+3,7	<b>12,35</b>	11,90
Angebotene Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	+5,3	<b>16.594</b>	15.767
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	+16,4	<b>13.641</b>	11.723
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+3,58*	<b>77,36</b>	73,78
Zahl der Blockstunden	+4,3	<b>147.270</b>	141.144

\*Prozentpunkte  
Q2 2010 pro forma

### Operative Kennzahlen H1 2011

	+/- %	H1 2011	H1 2010
Flugzeuge (Stand 30.06.)	+0,6	<b>168</b>	167
Flüge	+1,7	<b>131.420</b>	129.285
Destinationen	+4,3	<b>170</b>	163
Fluggäste (Mio.)	+5,8	<b>16,42</b>	15,52
Angebotene Sitze (Mio.; Kapazität)	+1,5	<b>21,82</b>	21,49
Angebotene Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	+4,3	<b>29.353</b>	28.158
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	+17,6	<b>24.117</b>	20.511
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+3,04*	<b>75,27</b>	72,23
Zahl der Blockstunden	+2,9	<b>259.162</b>	251.810

\*Prozentpunkte  
H1 2010 pro forma



### Die Flugzeugflotte der airberlin group

	Anzahl Ende H1 2011	Anzahl Ende H1 2010
A319	13	18
A320	47	49
A321	14	11
A330-200	10	10
A330-300	3	3
B737-700	26	26
B737-800	38	36
Q400	10	10
E-190	7	4
<b>Total</b>	<b>168</b>	<b>167</b>

H1 2010 pro forma

### Bericht zur Ertragslage

Im folgenden Bericht zur Ertragslage wird 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. In den Tabellen auf den Seiten 20 und 21 werden die Zahlen des Berichtsquartals sowie des ersten Halbjahres 2011 den jeweiligen Vorjahreszahlen auf pro-forma-Basis sowie den ursprünglich ausgewiesenen Zahlen gegenübergestellt. Die Betrachtung der Umsatzentwicklung erfolgt inklusive der erstmals ab Beginn des laufenden Geschäftsjahres in Deutschland erhobenen Luftverkehrsabgabe. Diese betrug im Berichtsquartal 44,5 Mio. EUR und im ersten Halbjahr 2011 74,4 Mio. EUR. Die Abgabe wird außerdem in der Position „Materialaufwand und sonstige Leistungen“ erfasst.

Der Konzernumsatz hat im Berichtsquartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 16,5 Prozent auf 1.116,2 Mio. EUR nach 957,9 Mio. EUR zugelegt. Der Flugumsatz (Charter plus Einzelplatzverkauf) stieg um 12,3 Prozent auf 983,9 Mio. EUR nach 876,0 Mio. EUR im Vorjahresquartal. Einem deutlich überdurchschnittlichen Anstieg der Einzelplatzverkäufe um 18,2 Prozent (682,7 Mio. EUR nach 577,4 Mio. EUR) stand ein nur leichter Anstieg der Charterumsätze um 0,9 Pro-



zent gegenüber (301,2 Mio. EUR nach 298,6 Mio. EUR). Obwohl sich die Marktsituation im zweiten Quartal gegenüber dem Jahresauftaktquartal – dort war noch ein Rückgang zu verzeichnen – wieder etwas entspannt hat, ist dieser nur geringe Anstieg weiterhin auf die Flugausfälle nach Nordafrika zurückzuführen. Diese Destinationen werden nahezu ausschließlich von Chartergesellschaften genutzt. Ohne die Ausfälle hätten die Charterumsätze in beiden Quartalen zugelegt.

Im ersten Halbjahr 2011 stieg der Konzernumsatz um 12,0 Prozent auf 1.897,8 Mio. EUR nach 1.694,5 Mio. EUR. Der Flugumsatz legte um 7,0 Prozent auf 1.657,5 Mio. EUR nach 1.549,1 Mio. EUR zu, die Erlöse aus Einzelplatzverkäufen stiegen um 11,1 Prozent auf 1.140,4 Mio. EUR nach 1.026,6 Mio. EUR, die Chartererlöse gingen leicht um 1,0 Prozent auf 517,1 Mio. EUR nach 522,5 Mio. EUR zurück.

Die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen legten im Berichtsquartal um 8,1 Prozent von 71,9 Mio. EUR auf 77,7 Mio. EUR zu. Die Umsätze aus dem Bordverkauf stiegen leicht um 3,0 Prozent auf 10,3 Mio. EUR nach 10,0 Mio. EUR. Die in ihrer absoluten Höhe nicht wesentlichen sonstigen betrieblichen Erträge haben sich maßgeblich aufgrund des Wegfalls von im Vorjahreszeitraum noch angefallenen Erlösen aus Anlagenabgängen (8,5 Mio. EUR) zurückgebildet. Sie fielen von 12,6 Mio. EUR auf 2,6 Mio. EUR. Die Gesamtleistung im zweiten Quartal des laufenden Geschäftsjahres wurde damit um 15,3 Prozent auf 1.118,8 Mio. EUR nach 970,5 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum erhöht.

Im Sechsmonatszeitraum stiegen die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen um 15,4 Prozent von 128,2 Mio. EUR auf 148,0 Mio. EUR. Der Bordverkauf erbrachte mit 17,9 Mio. EUR nach 17,3 Mio. EUR um 3,5 Prozent höhere Umsätze. Die sonstigen Erlöse legten um 15,4 Prozent zu auf 148,0 Mio. EUR nach 128,2 Mio. EUR. Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich im Halbjahr von 16,4 Mio. EUR auf 4,3 Mio. EUR zurückgebildet. Die Gesamtleistung im ersten Halbjahr 2011 stieg um 11,2 Prozent auf 1.902,1 Mio. EUR nach 1.710,9 Mio. EUR.

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen im Berichtsquartal wie schon im ersten Quartal überdurchschnittlich um 15,3 Prozent auf 1.151,0 Mio. EUR nach 998,3 Mio. EUR im Vorjahr. Innerhalb der Material- und Serviceaufwendungen, die um 21,4 Prozent von 709,4 Mio. EUR auf



860,9 Mio. EUR gestiegen sind, weisen die Treibstoffkosten einen erneut stark überdurchschnittlichen Anstieg um 34,4 Prozent auf 277,2 Mio. EUR nach 206,2 Mio. EUR auf. Die Aufwandsquote für Treibstoff ist im Vergleich zum Vorjahresquartal von 23,5 Prozent des Flugumsatzes auf 28,2 Prozent gestiegen. Die Flughafengebühren waren volumenbedingt um 2,5 Prozent höher (233,3 Mio. EUR nach 227,5 Mio. EUR). Ohne die externen Kostenfaktoren Treibstoff, Flughafengebühren und Luftverkehrsabgabe sind die Material- und Serviceaufwendungen im Rahmen der Geschäftsausweitung um 11,0 Prozent gestiegen. Im Zuge des im Verlauf des vergangenen Geschäftsjahres vorgenommenen Ausbaus der geleasteten Flotte sowie aufgrund von Währungseffekten (Leasingaufwendungen werden in USD geleistet) sind die Leasingaufwendungen um 17,2 Prozent auf 153,0 Mio. EUR nach 130,6 Mio. EUR gestiegen.

Im Sechsmonatszeitraum stiegen die betrieblichen Aufwendungen um 15,0 Prozent auf 2.122,6 Mio. EUR nach 1.845,2 Mio. EUR im Vorjahr. Die Material- und Serviceaufwendungen erhöhten sich um 20,2 Prozent von 1.287,8 Mio. EUR auf 1.548,5 Mio. EUR; die Treibstoffkosten kletterten um 29,1 Prozent auf 472,7 Mio. EUR nach 366,1 Mio. EUR. Die Flughafengebühren stiegen um 3,8 Prozent (432,3 Mio. EUR nach 416,3 Mio. EUR) und Leasingaufwendungen um 18,4 Prozent auf 294,6 Mio. EUR nach 248,8 Mio. EUR.

In den weiteren Aufwandspositionen zeigen sich die Erfolge der Kostenbegrenzungsmaßnahmen der letzten Quartale mit stark unterdurchschnittlichen Anstiegen. Der Personalaufwand lag im Berichtsquartal mit 117,9 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahresquartals. Die Abschreibungen waren, der stärkeren Inanspruchnahme von Leasing entsprechend, auf 21,5 Mio. EUR nach 26,8 Mio. EUR rückläufig. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 4,5 Prozent auf 150,7 Mio. EUR nach 144,2 Mio. EUR an. Im Sechsmonatszeitraum war der Personalaufwand mit 231,0 Mio. EUR nach 231,9 Mio. EUR sogar leicht rückläufig, gingen die Abschreibungen von 55,2 Mio. EUR auf 42,5 Mio. EUR zurück und stiegen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Rahmen der Geschäftsausweitung um 11,2 Prozent auf 300,7 Mio. EUR nach 270,3 Mio. EUR.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen und Leasingaufwand (EBITDAR) wurde im Berichtsquartal – wie schon im ersten Quartal – zum einen wegen der im Zuge der politischen Unruhen



in Nordafrika ungünstig tangierten Umsatzentwicklung und zum anderen aufgrund des deutlichen Anstiegs wesentlicher, nicht beeinflussbarer Aufwandspositionen negativ beeinflusst. Die Effekte waren im Jahresauftaktquartal allerdings noch deutlich ausgeprägter. Das EBITDAR stieg dennoch um 9,8 Prozent auf 142,3 Mio. EUR nach 129,6 Mio. EUR im Vorjahresquartal. Das Ergebnis nach Leasingaufwendungen (EBITDA) beträgt –10,7 Mio. EUR nach –1,0 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum, das Betriebsergebnis (EBIT) –32,2 Mio. EUR nach –27,8 Mio. EUR.

Im Sechsmonatszeitraum stellt sich das EBITDAR auf 116,6 Mio. EUR nach 169,7 Mio. EUR, das EBITDA beträgt –178,0 Mio. EUR nach –79,0 Mio. EUR und das EBIT liegt bei –220,5 Mio. EUR nach –134,3 Mio. EUR.

Das Finanzergebnis des zweiten Quartals 2011 weist einen Fehlbetrag von –47,3 Mio. EUR auf (Vorjahresquartal: –40,5 Mio. EUR). Der Zinsaufwand ermäßigte sich von 19,4 Mio. EUR auf 16,9 Mio. EUR. Während sich im Vorquartal noch Erträge aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten ergeben hatten, sind im Berichtsquartal Verluste angefallen. Unterjährig können hier stichtagsbedingt stärkere Schwankungen auftreten. Die Ergebnisbeiträge assoziierter Unternehmen waren nicht wesentlich. Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag damit im Berichtsquartal bei –79,4 Mio. EUR nach –68,5 Mio. EUR. Das Nettoergebnis beträgt nach einem Steuerertrag von 35,6 Mio. EUR (Vorjahr: 11,3 Mio. EUR) –43,9 Mio. EUR nach –57,2 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Für das erste Halbjahr 2011 ergibt sich ein Finanzergebnis von –32,7 Mio. EUR nach –74,3 Mio. EUR. Bei auch für diesen Zeitraum nicht wesentlichen Ergebnisbeiträgen assoziierter Unternehmen beträgt das Ergebnis vor Ertragsteuern –253,1 Mio. EUR nach –205,5 Mio. EUR. Das Nettoergebnis beträgt nach einem Steuerertrag von 88,7 Mio. EUR (Vorjahr: 46,0 Mio. EUR) –164,5 Mio. EUR nach –159,6 Mio. EUR.

Das Ergebnis je Aktie für das zweite Quartal 2011 lautet verwässert und unverwässert –0,51 EUR nach verwässert und unverwässert –0,67 EUR im Vorjahr. Nach sechs Monaten liegt es bei –1,93 EUR nach –1,77 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 Q2 2011

In Mio. EUR	berichtet 4/11-6/11	pro forma 4/10-6/10	berichtet 4/10-6/10
Umsatz Einzelplatzverkauf	682,7	577,4	537,6
Umsätze Charter, Reiseveranstalter	301,2	298,6	259,2
Zollfreie Waren / Bordverkauf	10,3	10,0	9,3
Bodenservice / Sonstige	77,7	71,9	70,9
Luftverkehrsabgabe	44,5	0	0
<b>Summe Umsätze</b>	<b>1.116,2</b>	<b>957,9</b>	<b>877,0</b>
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>2,6</b>	<b>12,6</b>	<b>12,5</b>
Material- und Serviceaufwendungen	(860,9)	(709,4)	(644,6)
davon Leasingaufwand	(153,0)	(130,6)	(129,8)
<b>Material- und Serviceaufwendungen ohne Leasing</b>	<b>(707,9)</b>	<b>(578,8)</b>	<b>(514,8)</b>
<b>Personalaufwendungen</b>	<b>(117,9)</b>	<b>(117,9)</b>	<b>(116,7)</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>(21,5)</b>	<b>(26,8)</b>	<b>(22,8)</b>
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>(150,7)</b>	<b>(144,2)</b>	<b>(133,7)</b>
<b>Operativer Aufwand ohne Leasing und Abschreibungen</b>	<b>(976,5)</b>	<b>(840,9)</b>	<b>(765,2)</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>142,3</b>	<b>129,6</b>	<b>124,3</b>
<b>EBITDA</b>	<b>(10,7)</b>	<b>(1,0)</b>	<b>(5,5)</b>
<b>EBIT</b>	<b>(32,2)</b>	<b>(27,8)</b>	<b>(28,2)</b>
Finanzergebnis	(47,3)	(40,5)	(39,7)
Beteiligungsergebnis	0,1	(0,2)	(0,2)
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>(79,4)</b>	<b>(68,5)</b>	<b>(68,2)</b>
Ertragsteuern	35,6	11,3	11,3
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>(43,9)</b>	<b>(57,2)</b>	<b>(56,9)</b>





### Pro-forma-Gewinn-und-Verlust-Rechnung H1 2011

In Mio. EUR	berichtet	pro forma	berichtet
	1/11-6/11	1/10-6/10	1/10-6/10
Umsatz Einzelplatzverkauf	1.140,4	1.026,6	956,3
Umsätze Charter, Reiseveranstalter	517,1	522,5	468,6
Zollfreie Waren / Bordverkauf	17,9	17,3	16,2
Bodenservice / Sonstige	148,0	128,2	126,8
Luftverkehrsabgabe	74,4	0	0
<b>Summe Umsätze</b>	<b>1.897,8</b>	<b>1.694,5</b>	<b>1.567,9</b>
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>4,3</b>	<b>16,4</b>	<b>16,6</b>
Material- und Serviceaufwendungen	(1.548,5)	(1.287,8)	(1.180,5)
davon Leasingaufwand	(294,6)	(248,8)	(246,8)
<b>Material- und Serviceaufwendungen ohne Leasing</b>	<b>(1.253,9)</b>	<b>(1.039,0)</b>	<b>(933,7)</b>
<b>Personalaufwendungen</b>	<b>(231,0)</b>	<b>(231,9)</b>	<b>(229,8)</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>(42,5)</b>	<b>(55,2)</b>	<b>(48,4)</b>
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>(300,7)</b>	<b>(270,3)</b>	<b>(252,8)</b>
<b>Operativer Aufwand ohne Leasing und Abschreibungen</b>	<b>(1.785,6)</b>	<b>(1.541,2)</b>	<b>(1.416,3)</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>116,6</b>	<b>169,7</b>	<b>168,3</b>
<b>EBITDA</b>	<b>(178,0)</b>	<b>(79,0)</b>	<b>(78,5)</b>
<b>EBIT</b>	<b>(220,5)</b>	<b>(134,3)</b>	<b>(126,9)</b>
Finanzergebnis	(32,7)	(74,3)	(72,6)
Beteiligungsergebnis	0,1	3,1	3,1
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>(253,1)</b>	<b>(205,5)</b>	<b>(196,4)</b>
Ertragsteuern	88,7	46,0	46,0
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>(164,5)</b>	<b>(159,6)</b>	<b>(150,5)</b>



### **Bericht zur Vermögens- und Finanzlage, zu Investitionen und Finanzierung**

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

Die Konzernbilanz zum Ende der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 2011 hat sich gegenüber dem Bilanzstichtag per 31.12.2010 um 11,2 Prozent auf 2.636,3 Mio. EUR erhöht. Die Summe der langfristigen Vermögenswerte ist mit 1.637,0 Mio. EUR um 8,3 Prozent höher als zum Bilanzstichtag 2010. Ein Großteil des Anstiegs ist auf höhere latente Steuern und Rechnungsabgrenzungen zurückzuführen. Die kurzfristigen Vermögenswerte sind um 16,4 Prozent auf 999,3 Mio. EUR gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Die Bankguthaben und Kassenbestände liegen auf hohem Niveau und wurden gegenüber dem Bilanzstichtag 2010 mit 434,7 Mio. EUR nach 411,1 Mio. EUR um 5,7 Prozent ausgeweitet.

Das Eigenkapital hat sich im Berichtsquartal ertragsbedingt um 39,0 Prozent auf 308,4 Mio. EUR nach 505,3 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 2010 zurückgebildet. Diese Entwicklung ist wesentlich auf das sehr schwache erste Geschäftsjahresquartal zurückzuführen, das ohnehin eine in der Luftfahrt traditionell schwache Phase darstellt, diesmal aber zusätzlich durch Sondereffekte wie die Unruhen in Nordafrika belastet war. Die Eigenkapitalquote lag zum 30. Juni 2011 bei 11,7 Prozent. Zum 31. Dezember 2010 hatte sie 21,3 Prozent betragen.

Die langfristigen Verbindlichkeiten sind gegenüber dem Jahresende 2010 um 16,5 Prozent auf 1.100,8 Mio. EUR nach 944,7 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert zum größeren Teil aus höheren Finanzschulden (742,2 Mio. EUR nach 565,9 Mio. EUR). Im April 2011 hat airberlin Inhaberschuldverschreibungen in Höhe von 150,0 Mio. EUR herausgegeben, die 2018 fällig sind und mit einem Kupon von 8,25 Prozent versehen sind. Nach Transaktionskosten in Höhe von 5,1 Mio. EUR beliefen sich die Nettoeinnahmen aus der Ausgabe auf 144,9 Mio. EUR. Darüber hinaus hat sich der langfristige negative Marktwert von Derivaten auf 34,0 Mio. EUR nach 25,9 Mio. EUR erhöht.



Die erhaltenen Anzahlungen sind gegenüber dem zum Geschäftsjahresende saisontypisch niedrigen Stand von 321,5 Mio. zum 30. Juni 2011 um 66,9 Prozent auf 536,6 Mio. EUR angestiegen. Insgesamt liegen die kurzfristigen Verbindlichkeiten nach den ersten sechs Monaten mit 1.227,1 Mio. EUR um 33,4 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 sechs Monaten des laufenden Geschäftsjahres –37,8 Mio. EUR. Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug –81,4 Mio. EUR. Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug 147,4 Mio. EUR als Saldo aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzschulden. Hier schlägt sich der Mittelzufluss aus der Emission der Anleihe nieder. Der Bestand an Nettzahlungsmitteln hat sich zum Ende des Berichtsquartals gegenüber dem Geschäftsjahresende 2010 um 5,8 Prozent erhöht. Er betrug 433,5 Mio. EUR nach 409,7 Mio. EUR.

#### **MITARBEITER**

Die airberlin group beschäftigte nach den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2011 insgesamt 9.082 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen verglichen mit 8.741 zum Ende des entsprechenden Vorjahresquartals bzw. 8.900 zum Geschäftsjahresende 2010. Davon waren 4.251 Beschäftigte (Ende 2010: 4.169) als Bodenpersonal eingestellt und 4.831 (Ende 2010: 4.731) Frauen und Männer zählten zum fliegenden Personal. Die Flugzeugbesatzung setzte sich aus 3.423 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Kabine und 1.408 im Cockpit zusammen (Ende 2010: 3.361 bzw. 1.370). Zum 30. Juni 2011 befanden sich 122 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.



Die von der Finanzmarktkrise hervorgerufene weltweite Rezession ist inzwischen zwar überwunden, gleichzeitig haben sich jedoch insbesondere in zahlreichen Industrieländern die Risiken eines Rückfalls in die Rezession zuletzt wieder deutlich erhöht. Damit bleiben die weltwirtschaftlichen Risiken, insbesondere die Problematik der in vielen Ländern ausufernden Staatsverschuldungen, und damit auch diejenigen für die Entwicklung der Ertrags- und Finanzlage der Luftfahrtindustrie und airberlin virulent. Der kräftige Anstieg der Rohstoffpreise stellt 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.

Eine Ausnahme stellt in diesem Zusammenhang zwar die konjunkturelle Entwicklung im für airberlin wichtigen deutschen Markt dar, wo sich der Aufschwung insbesondere aufgrund der steigenden Beschäftigung und damit auch steigender Konsumausgaben gefestigt hat. Ein gegenläufiges konjunkturelles Bild zeichnet sich jedoch in anderen Marktgebieten Europas ab und wird von airberlin entsprechend aufmerksam beobachtet. Darüber hinaus stehen den positiven Tendenzen besondere Ertragsrisiken – wie die Luftverkehrsabgabe – gegenüber, die aufgrund des auf dem deutschen Markt sehr harten Wettbewerbs und der ungleichen Verteilung auf die Marktteilnehmer nicht vollständig auf die Ticketpreise umgelegt werden können. 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. Zahlreiche Fluggäste haben ihre Buchungen nicht zuletzt aufgrund der Reisewarnungen der Bundesregierung nach Ägypten storniert.



### **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 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 deutlich eingetrübt. Die Hauptrisiken der weiteren konjunkturellen Entwicklung liegen insbesondere in der hohen Verschuldung und den Haushaltsdefiziten zahlreicher Industrieländer, voran den USA, aber auch mehrerer europäischer Staaten; weiterhin sind hier selbst Staatsbankrotte nicht auszuschließen. Angesichts eines grundlegenden Rückgangs des Vertrauens in die Handlungsfähigkeit der Politik sind auch das Weltwährungssystem, die Rolle des US-Dollar als internationale Reservewährung und die Zukunft des Euro in den Blickpunkt gerückt mit der Folge extremer Kursauschläge an den Kapitalmärkten, vor allem an den Börsen.



Die Frühindikatoren in Europa senden klare konjunkturelle Warnsignale: Der ifo Indikator für das Wirtschaftsklima im Euroraum ist im dritten Quartal 2011 das erste Mal seit Anfang 2009 wieder gesunken und liegt nur noch knapp über seinem langfristigen Durchschnitt. Dabei sind die Beurteilungen zur aktuellen Lage gegenüber dem zweiten Quartal nur leicht, für die nächsten sechs Monate allerdings spürbar zurückgegangen. In vielen Ländern wird mit einer Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation gerechnet. Im Einzelnen wird die aktuelle Lage insbesondere in Deutschland und in Österreich weiterhin als hervorragend beurteilt, während sie in Frankreich und den Niederlanden als zufriedenstellend, in Italien als ungünstig und in Irland, Spanien und Portugal als schlechter und sehr schwach angesehen wird. Wenig überraschend wird Griechenland am schlechtesten beurteilt.

Auch in Deutschland haben die Stimmungsindikatoren in den letzten Wochen gedreht. Das ifo Geschäftsklima für die gewerbliche Wirtschaft hat sich im Juli merklich verschlechtert, nachdem es sich im Vormonat noch aufgehellt hatte. Die Unternehmen sind mit ihren aktuellen Geschäftslagen nicht mehr ganz so zufrieden. Bei der Lagebeurteilung zeigt sich im verarbeitenden Gewerbe trotz eines kleinen Rückgangs zwar noch keine Tendenzveränderung, doch die Erwartungen schwächen sich deutlich ab.

Die IATA hat ihre Branchenprognose im Juni zum zweiten Mal in diesem Jahr nach unten revidiert. In ihrem Industrieausblick von Anfang März 2011 prognostizierte sie schon einen deutlichen Gewinnrückgang um 46 Prozent auf 8,6 Mrd. USD nach 16,0 Mrd. in 2010. Jetzt geht sie nur noch von 4,0 Mrd. USD aus. Bei erwarteten knapp 600 Mrd. USD Umsatz fiel die Gewinnmarge mit 0,7 Prozent damit nur noch marginal aus. Die Ursachen dieser deutlich vorsichtigeren Einschätzungen liegen, neben den Auswirkungen des Erdbebens in Japan und den politischen Unruhen im Mittleren Osten und in Nordafrika, im Wesentlichen im kräftigen Anstieg der Treibstoffpreise. Die IATA kalkuliert für 2011 inzwischen mit einem gegenüber dem Vorjahr um 38 Prozent höheren Rohölpreis (Brent) von 110 USD pro Barrel. Im Frühjahr ist die IATA noch von „nur“ 96 USD bzw. plus 20 Prozent ausgegangen. Jeder Dollar mehr belastet die Industrie mit 1,6 Mrd. USD. Die Treibstoffkostenquote der Airlines ist nach Aussage des Verbandes auf 30 Prozent ge-





stiegen, 2001 lag sie noch bei 13 Prozent. Bei airberlin lag die Quote bezogen auf den Gesamtumsatz im Berichtsquartal bei 24,8 Prozent, bezogen auf den Flugumsatz bei 28,2 Prozent.

Neben noch einmal höheren Kosten erwartet die IATA einen geringeren Zuwachs des Passagieraufkommens. Nach plus 5,6 Prozent im März geht sie in ihrer Juni-Prognose nur noch von einem Anstieg um 4,4 Prozent aus. Hier wirkt sich in Europa neben den höheren Treibstoffpreisen auch die Luftverkehrsabgabe negativ aus, da die Klientel der Billigflieger sehr preisbewusst ist. Vor allem Budget-Airlines leiden daher unter einem Rückgang ihres Passagieraufkommens. Dieser betrug während der ersten fünf Monate 2011 knapp 4 Prozent. Bei der weniger preissensitiven Premium-Nachfrage soll das Wachstum zwar ebenfalls geringer ausfallen, weiterhin erwartet die IATA aber eine Zuwachsrate im Rahmen des langfristigen Trends bei knapp 6 Prozent. Bei den europäischen Luftfahrtgesellschaften erwartet die IATA Nettogewinne von 0,5 Mrd. USD nach 1,9 Mrd. USD im Vorjahr. Einen der Gründe dieser im Weltvergleich deutlich schwächeren Entwicklung sieht der Verband in der ungünstigeren Entwicklung von Angebot und Nachfrage: Der Kapazitätsanstieg wird mit 4,8 Prozent deutlich über dem erwarteten Nachfragezuwachs von 3,9 Prozent liegen.

### **Geschäftliche Entwicklung**

Im Juli 2011 ist das Passagieraufkommen gegenüber dem Vorjahresmonat um 2,9 Prozent auf 3.809.401 Fluggäste gestiegen. Die Auslastung der Flotte stieg um 3,3 Prozentpunkte von 81,2 auf 84,5 Prozent. Die Kapazität wurde im Julivergleich um 1,1 Prozent reduziert. Von Januar bis Juli waren 20.232.567 Passagiere im Streckennetz von airberlin unterwegs. Das entspricht einem Plus von 5,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die Auslastung der Flotte stieg in den ersten sieben Monaten des Jahres um 3,1 Prozentpunkte von 73,8 auf 76,9 Prozent. Bei der kumulierten Kapazität verzeichnete airberlin ein Plus von 1,1 Prozent.

Die jüngste Entwicklung bestätigt trotz der erzielten Verbesserungen die Tendenz des ersten Halbjahres: Das ursprünglich angestrebte Wachstum der Passagierzahlen wird im laufenden Geschäftsjahr nicht erreicht werden. Die hohen Treibstoffpreise und die Luftverkehrsteuer haben die Wettbewerbssituation noch einmal nachhaltig verschärft, insbesondere da die Nachfrage aus



dem wichtigen Segment der preisbewussten Kunden zurückgeht und bestimmte Destinationen hierdurch aus der Profitabilität fallen.

In Reaktion darauf und um unsere Rentabilität zu verbessern, haben wir ein umfangreiches, kurzfristig wirkendes Maßnahmenbündel geschnürt. Mit „shape & size“ nimmt airberlin eine Optimierung des Flugnetzes und eine entsprechende Anpassung der Flotte vor. Schon im zweiten Geschäftsjahreshalbjahr wird das Netzwerk um Strecken bereinigt, die im neuen Umfeld keine Kostendeckung mehr erbringen und die strategisch weniger bedeutend sind. Dies betrifft vornehmlich Verbindungen zwischen kleineren Flughäfen, aber auch andere Destinationen wie solche nach Nordafrika. Gleichzeitig werden wir Frequenzen der Flüge dort anpassen, wo die Auslastungen derzeit ungenügend sind. Im Gegenzug werden wir uns 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 **one-world®**-Partnern, auf zwei Drehkreuze konzentriert.

Mit der Streckenoptimierung wird die Zahl der Flugzeuge und damit auch die Anzahl der Sitzplätze angepasst: Wir werden die Kapazität gegenüber unseren bisherigen Planungen um rund fünf Prozent reduzieren und sie damit sowohl im laufenden Geschäftsjahr als auch 2012 weitgehend auf dem Niveau von 2010 halten. Damit werden wir gut 16.000 Flüge und rund 2,2 Millionen Sitzplätze einsparen.

Im Zuge dieser Maßnahmen – Kapazitätsanpassung und Fokussierung auf profitable Strecken – erwarten wir höhere Auslastungsquoten und steigende Yields im zweiten Halbjahr. Der Gesamtumsatz wird das Vorjahresniveau überschreiten. Mit strenger Kostenkontrolle steuern wir den steigenden Preisen insbesondere bei Treibstoff entgegen. Allerdings werden gewisse zusätzliche Aufwendungen für die Umsetzung von „shape & size“ entstehen. Die geplanten Maßnahmen werden möglicherweise nicht ausreichen, um ein positives operatives Ergebnis zum Jahresende zu erreichen, weil einige der Einspareffekte erst im kommenden Jahr wirksam werden.



#### **EREIGNISSE NACH ENDE DES BERICHTSZEITRAUMS**

8. Juli 2011: airberlin und Iberia schließen Codeshare-Abkommen ab und bieten ihren Passagieren zukünftig ausgewählte Flüge unter gemeinsamer Flugnummer an. Durch das Abkommen 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 und damit vierten Mitglied des Executive Boards. Gregorowitsch wird ab September 2011 die Aufgabe des Chief Commercial Officers (CCO) mit Verantwortung für Netz und Vertrieb übernehmen.

21. Juli 2011: airberlin und American Airlines erweitern ihr Codeshare-Abkommen im inneramerikanischen Streckennetz um zusätzliche Flugverbindungen ab New York, Los Angeles sowie Miami. Ab New York können airberlin Gäste jetzt auch nach Chicago, Cleveland, Dallas, Pittsburgh oder St. Louis weiterreisen. Ab Miami bestehen neue Anschlussflüge nach Key West und Jacksonville. Damit etabliert sich airberlin als Florida-Carrier und fliegt mit den bereits vorhandenen Verbindungen nach Miami, Fort Myers, Orlando und Tampa jetzt insgesamt sechs Destinationen in Florida an. Auch San Juan auf Puerto Rico gehört zu den neuen Codeshare-Destinationen. Die Codeshare-Erweiterung schließt auch Flüge ab Los Angeles mit ein.

10. August 2011: airberlin und die russische Fluggesellschaft S7 erweitern ihr Codeshare-Abkommen auf 47 gemeinsame Strecken. Unter gemeinsamer Flugnummer fliegen Passagiere von Berlin aus über Moskau nach Irkutsk, Samara, Kazan, Perm, Ufa oder Rostov. Neu im Angebot ist Jekaterinburg, das ebenso wie die anderen russischen Städte via Moskau aus Düsseldorf, München, Frankfurt oder Hannover angefliegen werden kann. Ebenfalls integriert wurden Flüge aus Stuttgart nach Russland. Damit sind erstmals alle Strecken der Kooperation einheitlich als Anschlussangebot im gemeinsamen Flugnetz eingebunden.



#### **BOARD OF DIRECTORS**

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

#### **Executive Directors**

Joachim Hunold, Chief Executive Officer  
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 (seit 1. Mai 2011)  
Saad Hammad (seit 1. Mai 2011)  
Hartmut Mehdorn  
Peter R. Oberegger  
Ali Sabanci  
Heinz-Peter Schlüter  
Nicolas Teller  
Johannes Zurnieden

**Freigegeben von den Directors am 17. August 2011**

**Joachim Hunold**

**Ulf Hüttmeyer**



## VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

### **VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER NACH § 37w WPHG**

### **UND DEN „DISCLOSURE AND TRANSPARENCY RULES“ DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHES**

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

Berlin, 17. August 2011

gez. Hunold

gez. Hüttmeyer



## 04) Financial Statements

## AIR BERLIN PLC

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

für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2011

	1/11-6/11	1/10-6/10	4/11-6/11	4/10-6/10
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
<b>Umsatzerlöse</b>	1.897.817	1.567.912	<b>1.116.239</b>	876.990
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	4.315	16.617	<b>2.583</b>	12.532
Materialaufwand und bezogene Leistungen	(1.548.491)	(1.180.477)	<b>(860.916)</b>	(644.628)
Personalaufwand	(230.958)	(229.792)	<b>(117.918)</b>	(116.712)
Abschreibungen	(42.484)	(48.384)	<b>(21.521)</b>	(22.759)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(300.664)	(252.770)	<b>(150.660)</b>	(133.671)
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>	<b>(2.122.597)</b>	<b>(1.711.423)</b>	<b>(1.151.015)</b>	<b>(917.770)</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>(220.465)</b>	<b>(126.894)</b>	<b>(32.193)</b>	<b>(28.248)</b>
Finanzaufwendungen	(32.208)	(34.200)	<b>(16.871)</b>	(17.779)
Finanzerträge	5.288	1.605	<b>2.686</b>	727
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(5.825)	(40.015)	<b>(33.164)</b>	(22.662)
<b>Finanzergebnis, netto</b>	<b>(32.745)</b>	<b>(72.610)</b>	<b>(47.349)</b>	<b>(39.714)</b>
Erträge aus assoziierten Unternehmen, nach Steuern	97	3.059	<b>97</b>	(227)
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>(253.113)</b>	<b>(196.445)</b>	<b>(79.445)</b>	<b>(68.189)</b>
Ertragsteuern	88.652	45.971	<b>35.555</b>	11.310
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b> <b>- den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>	<b>(164.461)</b>	<b>(150.474)</b>	<b>(43.890)</b>	<b>(56.879)</b>
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>(1,93)</b>	<b>(1,77)</b>	<b>(0,51)</b>	<b>(0,67)</b>
<b>Verwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>(1,93)</b>	<b>(1,77)</b>	<b>(0,51)</b>	<b>(0,67)</b>



## 04) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2011

	<b>1/11-6/11</b>	1/10-6/10
	€ 000	€ 000
<b>Verlust der Periode</b>	<b>(164.461)</b>	(150.474)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	<b>1.346</b>	940
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	<b>(25.781)</b>	74.268
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	<b>(22.466)</b>	(30.120)
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	<b>14.390</b>	(13.326)
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern</b>	<b>(32.511)</b>	31.762
<b>Gesamtergebnis – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>	<b>(196.972)</b>	(118.712)



## 04) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)**

zum 30. Juni 2011

	30/06/2011	31/12/2010
	€ 000	€ 000
<b>Aktiva</b>		
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		
Immaterielle Vermögenswerte	389.248	387.420
Sachanlagen	913.658	887.664
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	142.540	157.657
Latente Steueransprüche	156.246	51.283
Positiver Marktwert von Derivaten	146	6.448
Rechnungsabgrenzungen	34.946	20.409
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	184	405
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.636.968</b>	<b>1.511.286</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		
Vorräte	44.781	42.890
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	410.705	298.570
Positiver Marktwert von Derivaten	46.325	53.662
Rechnungsabgrenzungen	62.814	52.618
Bankguthaben und Kassenbestände	434.701	411.093
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>999.326</b>	<b>858.833</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.636.294</b>	<b>2.370.119</b>





## 04) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)**

zum 30. Juni 2011

	30/06/2011	31/12/2010
	€ 000	€ 000
<b>Passiva</b>		
<b>Eigenkapital</b>		
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	(317.703)	(153.242)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern	(10.694)	23.163
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	3.183	1.837
<b>Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>	<b>308.364</b>	<b>505.336</b>
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>		
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	208.661	244.770
Finanzschulden	742.233	565.898
Rückstellungen	7.038	8.090
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	81.748	73.261
Latente Steuerverbindlichkeiten	27.118	26.733
Negativer Marktwert von Derivaten	33.999	25.913
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>	<b>1.100.797</b>	<b>944.665</b>
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>		
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	61.645	56.533
Finanzschulden	38.303	33.140
Ertragsteuerverbindlichkeiten	2.806	10.616
Rückstellungen	1.622	3.282
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	455.717	394.635
Negativer Marktwert von Derivaten	59.204	25.166
Rechnungsabgrenzungen	71.265	75.223
Erhaltene Anzahlungen	536.571	321.523
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>	<b>1.227.133</b>	<b>920.118</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.636.294</b>	<b>2.370.119</b>



## 04) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2011

	Gezeichnetes Kapital € 000	Kapital- rücklage € 000	Eigenkapital- komponente der Wandel- anleihe € 000	Sonstige Rücklagen € 000	Gewinnrück- lage und Jahres- ergebnis € 000	Marktbe- wertung von Sicherungs- instrumenten, nach Steuern € 000	Ausgleichs- posten aus Währungs- differenzen € 000	Eigenkapital – den Aktio- nären der Air Berlin PLC zuzurechnen € 000
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2009</b>	<b>21.379</b>	<b>374.319</b>	<b>51.598</b>	<b>217.056</b>	<b>(62.323)</b>	<b>7.218</b>	<b>767</b>	<b>610.014</b>
Aktienorientierte Vergütung					16			16
Transaktionskosten nach Steuern		(396)						(396)
<b>Summe Transaktionen mit Eigentümern</b>	<b>0</b>	<b>(396)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(380)</b>
Verlust der Periode					(150.474)			(150.474)
Sonstiges Ergebnis						30.822	940	31.762
<b>Summe Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(150.474)</b>	<b>30.822</b>	<b>940</b>	<b>(118.712)</b>
<b>Bilanz zum 30. Juni 2010</b>	<b>21.379</b>	<b>373.923</b>	<b>51.598</b>	<b>217.056</b>	<b>(212.781)</b>	<b>38.040</b>	<b>1.707</b>	<b>490.922</b>
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2010</b>	<b>21.379</b>	<b>373.923</b>	<b>21.220</b>	<b>217.056</b>	<b>(153.242)</b>	<b>23.163</b>	<b>1.837</b>	<b>505.336</b>
<b>Summe Transaktionen mit Eigentümern</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Verlust der Periode					(164.461)			(164.461)
Sonstiges Ergebnis						(33.857)	1.346	(32.511)
<b>Summe Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(164.461)</b>	<b>(33.857)</b>	<b>1.346</b>	<b>(196.972)</b>
<b>Bilanz zum 30. Juni 2011</b>	<b>21.379</b>	<b>373.923</b>	<b>21.220</b>	<b>217.056</b>	<b>(317.703)</b>	<b>(10.694)</b>	<b>3.183</b>	<b>308.364</b>



## 04) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2011

	30/06/2011	30/06/2010
	€ 000	€ 000
Verlust der Periode	(164.461)	(150.474)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:		
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	42.484	48.384
Verlust (Gewinn) aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	6.045	(8.125)
Aktienorientierte Vergütung	0	16
Zunahme der Vorräte	(1.891)	(3.035)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(46.467)	(46.325)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen	(70.249)	(26.203)
Latenter Steuerertrag	(90.187)	(52.573)
Abnahme der Rückstellungen	(2.712)	(8.452)
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	71.023	59.423
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten	207.052	182.579
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	9.250	40.015
Zinsaufwendungen	32.193	34.156
Zinserträge	(1.563)	(1.592)
Ertragsteueraufwendungen	1.536	6.602
Anteil am Gewinn von assoziierten Unternehmen	(97)	(3.059)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen	1.346	940
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>(6.698)</b>	<b>72.277</b>
Gezahlte Zinsen	(23.521)	(28.744)
Erhaltene Zinsen	1.806	835
Gezahlte Ertragsteuern	(9.346)	(6.952)
<b>Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit</b>	<b>(37.759)</b>	<b>37.416</b>
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	(125.182)	(18.536)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	(8.997)	(3.657)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten	52.779	177.038
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>(81.400)</b>	<b>154.845</b>
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden	(111.222)	(177.548)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	263.724	0
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden	(5.115)	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	0	(565)
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>147.387</b>	<b>(178.113)</b>
<b>Veränderung von Nettozahlungsmitteln</b>	<b>28.228</b>	<b>14.148</b>
<b>Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode</b>	<b>409.673</b>	<b>372.010</b>
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben	(4.425)	7.498
<b>Nettozahlungsmittel am Ende der Periode</b>	<b>433.476</b>	<b>393.656</b>
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(1.225)	(1.283)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz	434.701	394.939

# KONZERN-ANHANG ZUM 30. JUNI 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 sechs Monate endend zum 30. Juni 2011 beinhaltet die Gesellschaft und ihre Tochterunternehmen (im folgenden „airberlin“ oder „Gruppe“) sowie die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen. Air Berlin 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](http://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 Berichtsquartals nur eingeschränkt mit dem Vorjahr vergleichbar.

## **2. ÜBEREINSTIMMUNGSKLÄRUNG**

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. August 2011 freigegeben.

## **3. BILANZIERUNGSRICHTLINIEN UND ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNG**

Dieser Zwischenbericht zum 30. Juni 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.

## **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.



## 05) Konzern-Anhang

**5. SAISONALITÄT**

Die Luftfahrtbranche unterliegt saisonalen Schwankungen. Die höchsten Umsätze aus Ticketverkäufen erfolgen aufgrund der Ferienreisenden generell in den Sommermonaten. Die Gruppe versucht, durch Erhöhung der Anzahl der Businessreisenden den saisonalen Schwankungen entgegenzuwirken. In den zwölf Monaten bis zum 30. Juni 2011 hat die Gruppe Umsätze in Höhe von € 3.979.052 (Vorjahr: € 3.311.287) und ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von € –111.146 (Vorjahr: € –78.586) erzielt. Weiterhin betrug das EBIT in den zwölf Monaten bis zum 30. Juni 2011 € –102.912 (Vorjahr: € –28.707).

**6. LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE**

Während der sechs Monate bis zum 30. Juni 2011 belief sich die Summe der Zugänge bei den langfristigen Vermögenswerten auf € 143.223 (Vorjahr: € 37.905). Ausgebucht wurden Vermögenswerte mit einem Restbuchwert von € 76.882 (Vorjahr: € 177.916).

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

**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 € 5.115 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

**9. UMSATZERLÖSE**

in Tausend Euro	1/11-6/11	1/10-6/10	<b>4/11-6/11</b>	4/10-6/10
Umsatz aus Einzelplatzverkäufen	1.140.375	956.297	<b>682.660</b>	537.599
Charterumsätze und Umsätze mit Reiseveranstaltern	517.067	468.616	<b>301.156</b>	259.221
Groundservices und sonstige Leistungen	147.995	126.780	<b>77.673</b>	70.866
Luftverkehrsabgabe	74.431	0	<b>44.450</b>	0
Bordverkauf	17.949	16.219	<b>10.300</b>	9.304
	<b>1.897.817</b>	<b>1.567.912</b>	<b>1.116.239</b>	<b>876.990</b>

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.



## 05) Konzern-Anhang

**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.

**10. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE**

in Tausend Euro	1/11-6/11	1/10-6/10	4/11-6/11	4/10-6/10
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	0	8.741	0	8.489
Erträge aus Leistungen an Niki und Weiterbelastungen	0	2.989	0	2.557
Erträge aus Versicherungsansprüchen	738	767	196	215
Übrige	3.577	4.120	2.387	1.271
	4.315	16.617	2.583	12.532

**11. MATERIALAUFWAND UND BEZOGENE LEISTUNGEN**

in Tausend Euro	1/11-6/11	1/10-6/10	4/11-6/11	4/10-6/10
Flughafengebühren und Handling	432.313	376.328	233.337	204.010
Treibstoff	472.706	334.699	277.181	186.080
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	294.574	246.846	152.995	129.785
Navigationsaufwand	139.142	120.669	79.603	68.465
Luftverkehrsabgabe	74.431	0	44.450	0
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	66.726	54.037	38.430	29.366
Übrige	68.599	47.898	34.920	26.922
	1.548.491	1.180.477	860.916	644.628

Im Materialaufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von € 59.064 (Vorjahr: € 58.016) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.



## 05) Konzern-Anhang

**12. PERSONALAUFWAND**

in Tausend Euro	1/11-6/11	1/10-6/10	<b>4/11-6/11</b>	4/10-6/10
Löhne und Gehälter	190.891	191.900	<b>98.230</b>	98.665
Sozialversicherungsabgaben	19.864	22.355	<b>9.414</b>	7.110
Aufwand für Altersversorgung	20.203	15.537	<b>10.274</b>	10.937
	230.958	229.792	<b>117.918</b>	116.712

**13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**

in Tausend Euro	1/11-6/11	1/10-6/10	<b>4/11-6/11</b>	4/10-6/10
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	110.743	91.669	<b>57.634</b>	49.440
EDV-Aufwand	35.666	30.079	<b>16.480</b>	14.997
Werbung	34.190	29.978	<b>13.200</b>	16.246
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	17.951	16.415	<b>9.355</b>	8.382
Reisekosten Crew	13.726	14.887	<b>7.504</b>	7.690
Bankgebühren	12.998	10.935	<b>7.939</b>	6.322
Verkaufsprovisionen an Agenturen	11.871	9.974	<b>7.095</b>	5.144
Versicherung	10.352	8.500	<b>5.089</b>	3.823
Prüfung und Beratung	9.378	6.324	<b>5.472</b>	4.476
Training und sonstige Personalaufwendungen	8.610	5.865	<b>4.669</b>	3.293
Verlust aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	5.743	0	<b>4.234</b>	0
Telefon und Porto	2.694	2.723	<b>1.201</b>	1.422
Ausbuchungen von Forderungen	654	1.199	<b>201</b>	582
Übrige	26.088	24.222	<b>10.587</b>	11.854
	300.664	252.770	<b>150.660</b>	133.671



## 05) Konzern-Anhang

**14. FINANZERGEBNIS**

in Tausend Euro	1/11-6/11	1/10-6/10	<b>4/11-6/11</b>	4/10-6/10
Zinsaufwand für Finanzschulden	(28.928)	(34.156)	<b>(15.224)</b>	(17.765)
Bewertung der Verbindlichkeit aus Put-Option zum beizulegenden Zeitwert	(3.265)	0	<b>(1.632)</b>	0
Sonstiger Finanzaufwand	(15)	(44)	<b>(15)</b>	(14)
<b>Finanzaufwendungen</b>	<b>(32.208)</b>	<b>(34.200)</b>	<b>(16.871)</b>	<b>(17.779)</b>
Zinserträge aus Festgeldern	1.001	483	<b>565</b>	256
Sonstige Finanzerträge	4.287	1.122	<b>2.121</b>	471
<b>Finanzerträge</b>	<b>5.288</b>	<b>1.605</b>	<b>2.686</b>	<b>727</b>
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(5.825)	(40.015)	<b>(33.164)</b>	(22.662)
<b>Finanzergebnis</b>	<b>(32.745)</b>	<b>(72.610)</b>	<b>(47.349)</b>	<b>(39.714)</b>

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

**15. ERTRAGSTEUERN / LATENTE STEUERN**

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

in Tausend Euro	1/11-6/11	1/10-6/10	<b>4/11-6/11</b>	4/10-6/10
Laufende Ertragsteuern	(1.536)	(6.602)	<b>172</b>	(5.530)
Latente Ertragsteuern	90.188	52.573	<b>35.383</b>	16.840
<b>Ertragsteuerertrag</b>	<b>88.652</b>	<b>45.971</b>	<b>35.555</b>	<b>11.310</b>





## 05) Konzern-Anhang

**16. KAPITALFLUSSRECHNUNG**

in Tausend Euro	30/06/2011	30/06/2010
Kassenbestände	510	1.098
Bankguthaben	101.683	128.473
Festgelder	332.508	265.368
<b>Bankguthaben und Kassenbestände</b>	<b>434.701</b>	<b>394.939</b>
Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(1.225)	(1.283)
<b>Bankguthaben und Kassenbestände in der Kapitalflussrechnung</b>	<b>433.476</b>	<b>393.656</b>

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 30. Juni 2011 Bankguthaben mit Verfügungsbeschränkung in Höhe von € 110.195 (Vorjahr: € 86.902).

**17. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN**

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Directors und assoziierten Unternehmen.

Ein Executive Director der Gruppe hält einen Stimmanteil von 2,64% an airberlin (Vorjahr: 2,64%).

Ein Non-Executive Director ist gleichzeitig Gesellschafter der airberlin mit einem Stimmanteil von 1,58% (Vorjahr: 1,58%) sowie der Hauptgesellschafter der Phoenix Reisen GmbH. Die Gruppe hat in den ersten sechs Monaten 2011 Erträge aus dem Ticketverkauf mit der Phoenix Reisen GmbH in Höhe von € 6.825 (Vorjahr: € 9.496) erwirtschaftet. Zum 30. Juni 2011 belaufen sich die Verbindlichkeiten gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf € 905 (Vorjahr: Forderungen aus Lieferungen und Leistungen € 104).

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

in Tausend Euro	2011	2010
<b>THBG BBI GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	1.996	1.891
Zinserträge	55	42
<b>Follow Me Entertainment GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	75	0
<b>Binoli GmbH</b>		
Umsatzerlöse aus Ticketverkauf	245	18
Forderungen gegen nahestehende Personen	682	251
Zinserträge	15	15
<b>Lee &amp; Lex Flugzeugvermietung GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	0	848

Fortsetzung auf der nächsten Seite



## 05) Konzern-Anhang

in Tausend Euro	2011	2010
<b>E190 Flugzeugvermietung GmbH</b>		
Leasingaufwand	2.697	0
Forderungen gegen nahestehende Personen	6.922	0

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. EXECUTIVE DIRECTORS**

Joachim Hunold	Chief Executive Officer
Ulf Hüttmeyer	Chief Financial Officer
Christoph Debus	Chief Operating Officer



06) Sonstige Angaben

## FINANZKALENDER

Verkehrszahlen August 2011	6. September 2011
Verkehrszahlen September 2011	6. Oktober 2011
Verkehrszahlen Oktober 2011	7. November 2011
Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. September 2011(Q3 und 9M) Analysten und Investoren Conference Call	17. November 2011
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](mailto: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](http://www.strichpunkt-desgin.de)

### **TEXT**

Frenzel & Co. GmbH, Oberursel  
[www.frenzelco.de](http://www.frenzelco.de)