

ZWISCHENFINANZBERICHT FÜR DAS ERSTE QUARTAL  
DES GESCHÄFTSJAHRES 2011



**airberlin**  
Your Airline.

## FINANZKENNZAHLEN KONZERN

	Q1 2011	Q1 2010 pro forma*)	Q1 2010 berichtet
Umsatz (Mio. EUR)	<b>751,6</b>	736,6	690,9
davon: Flugumsatz (Mio. EUR)	<b>673,6</b>	673,0	628,1
EBITDAR (Mio. EUR)	<b>(25,7)</b>	40,2	44,1
EBIT (Mio. EUR)	<b>(188,3)</b>	(106,5)	(98,6)
Konzernergebnis (Mio. EUR)	<b>(120,6)</b>	(102,4)	(93,6)
Ergebnis je Aktie (EUR)	<b>(1,42)</b>	n.v.	(1,10)
Bilanzsumme (Mio. EUR)	<b>2.592,3</b>	n.v.	2.550,0
Mitarbeiter (31.03.)	<b>8.956</b>	n.v.	8.519

\*) airberlin group inklusive und 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,

nach der isländischen Aschewolke im letzten Jahr haben das Unglück in Japan und die politischen Unruhen in Nordafrika den Luftfahrtgesellschaften auch 2011 zahlreiche Flugausfälle beschert. airberlin war davon ebenfalls betroffen, schließlich bieten wir viele Destinationen zu den Tourismuszielen in Ägypten und Tunesien an und haben hier gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an Umsatz verloren. Dennoch konnten wir unseren Umsatz im Berichtsquartal auf pro forma Basis um 2,0 Prozent steigern. Gleichzeitig haben wir fast 6,9 Millionen Fluggäste befördert, ein nahezu gleich großer Anstieg um 1,9 Prozent. Zusätzlich dürfte die seit Jahresanfang in Deutschland erhobene Luftverkehrsabgabe kaum stimulierend gewirkt haben. Angesichts all dessen und vor dem Hintergrund des unvermindert harten Wettbewerbs können wir mit der Entwicklung von Passagierzahl und Umsatz insgesamt zufrieden sein.

Die kräftig steigenden Rohstoffpreise haben in den ersten drei Monaten des Jahres ihre Spuren hinterlassen. Gegenüber dem Vorjahresquartal hat sich der Aufwand für Treibstoff pro forma um 22,2 Prozent erhöht. Die Aufwandsquote für Treibstoff ist von 23,8 Prozent des Flugumsatzes auf 29,0 Prozent gestiegen. Unsere Erfolge bei der Begrenzung anderer Kostenfaktoren konnten diese Entwicklung nicht kompensieren und auch über steigende Kerosinzuschläge ließ sich keine vollständige Kompensation der höheren Treibstoffpreise herstellen – dafür war der Anstieg zu schnell und stark.

Wir bleiben für den weiteren Verlauf des Geschäftsjahres aber dennoch verhalten zuversichtlich. Denn wir bauen unsere Leistungspalette mit einem leicht erweiterten Flugangebot auch über unsere Codesharepartner und einer Komfortoffensive aus. Im Streckennetz steht die Stärkung der Drehkreuze Berlin, Düsseldorf und Palma de Mallorca im Vordergrund. airberlin bereitet sich darüber hinaus intensiv auf die im nächsten Jahr geplante Mitgliedschaft in der Airline-Allianz **oneworld**® vor. Im Zuge dessen wird airberlin 2011 die gesamte IT-Architektur anpassen und optimieren. Auf der Kostenseite werden mit der vollständigen Integration der Tochtergesellschaft LTU Synergien gehoben. Insgesamt erwarten wir einen Anstieg der Passagierzahl um vier bis fünf Prozent und einen höheren Sitzladefaktor. Trotz des unter den Erwartungen abgeschlossenen ersten Quartals gehen wir daher bei Beherrschbarkeit der externen Risiken unverändert von höheren Umsätzen und einem positiven EBIT für das Gesamtjahr aus.

Berlin, im Mai 2011



Joachim Hunold  
Chief Executive Officer



01) Die airberlin Aktie

## DIE AIRBERLIN AKTIE

### **Kursentwicklung**

Die Aktie von airberlin weist für den Zeitraum der ersten drei Monate 2011 eine unbefriedigende Entwicklung auf. Allerdings stellt das erste Quartal eines Kalenderjahres traditionell eine für Luftfahrtaktien eher schwächere Periode dar. Dies zeigt der Verlauf des Dow Jones STOXX Branchenindex für europäische Fluggesellschaften: Er ist im Dreimonatszeitraum um 13,8 Prozent gefallen. Mit einem Quartalsschlusskurs von 3,12 EUR (XETRA) hat die airberlin-Aktie gegenüber dem ersten Handelstag 2011, als die Aktie bei 3,78 EUR notierte, um 17,5 Prozent nachgegeben. Gleichzeitig fiel der SDAX Preisindex um 2,1 Prozent.

### **Coverage**

Insgesamt wurde airberlin zum Ende des ersten Quartals 2011 von 14 Research-Häusern bzw. Brokern beobachtet. Die Prognosen ergaben ein gemischtes Bild: Zwei Analysten sprachen die Empfehlung aus, die Aktie zu kaufen und sechs Analysten stuften sie neutral ein („Halten“ bzw. „Neutral“). Drei Analysten empfahlen die Aktie unterzugeschrieben, einer prognostizierte einen unterdurchschnittlichen Kursverlauf und zwei Häuser rieten zum Verkauf.

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

Im Berichtsquartal und bis zum Redaktionsschluss dieses Zwischenfinanzberichts 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 31. März 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 31. März 2011**

Deutschland	69,62 %
Türkei	16,48 %
Schweiz	8,75 %
USA	2,13 %
Vereinigtes Königreich	1,60 %
Österreich	1,33 %
Übrige	0,09 %
Streubesitz gemäß Standard der Deutschen Börse	63,19 %

**Verteilung des Grundkapitals per 31. März 2011**

Privatpersonen	46,95 %
Investmentgesellschaften, Kreditinstitute und Versicherungen	42,31 %
Sonst. institutionelle Anleger und Unternehmen	10,74 %



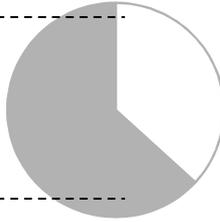
01) Die airberlin Aktie

AKTIONÄRE MIT ANTEIL  
ÜBER FÜNF PROZENT

36,81 %

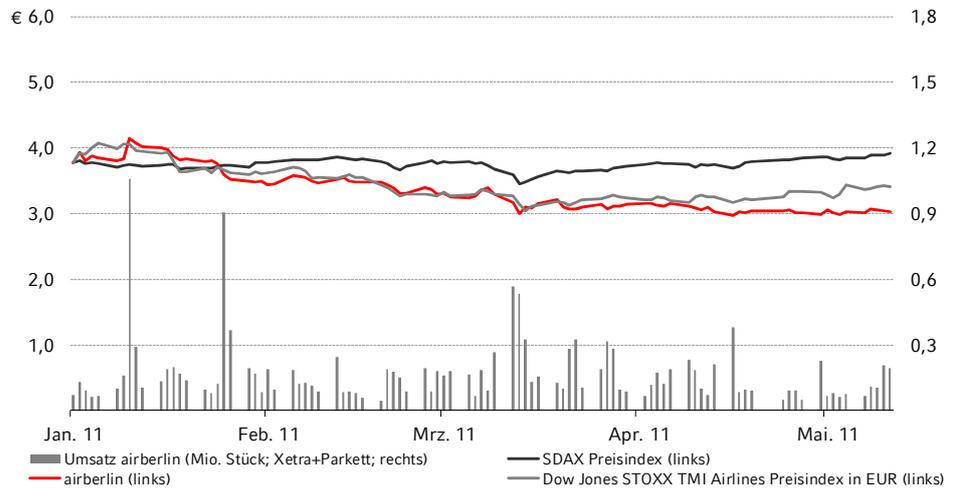
STREUBESITZ  
NACH  
DEFINITION  
DEUTSCHE  
BÖRSE AG

63,19 %



**AKTIONÄRSSTRUKTUR  
DER AIR BERLIN PLC  
ZUM 31.03.2011**

**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 drei Monaten 2011**

Grundkapital:	EUR 21.306.549 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter registrierter Namensaktien am 31.03.2011	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 3M 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 31.03.2011:	EUR 265,9 Mio.
Free Float laut Deutsche Börse AG zum 31.03.2011:	63,19 %
Kapitalisierung Free Float zum 31.03.2011:	EUR 168,0 Mio.
Durchschnittlicher Handelsumsatz der Aktie im 1. Quartal 2011 (XETRA / alle deutschen Börsen):	165.114 / 194.903 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**

Das erste Quartal 2011 weist hinsichtlich der weltweiten konjunkturellen Entwicklung ein eher gemischtes Bild auf. Damit hat sich die Tendenz des zweiten Halbjahres 2010 fortgesetzt. So steht einer erfreulichen Entwicklung in Deutschland ein deutlich schwächerer Verlauf im restlichen Europa gegenüber. Auch die US-Konjunktur hat im ersten Quartal merklich an Schwung verloren, das Bruttoinlandsprodukt ist nach einem Anstieg um 3,1 Prozent im Schlussquartal 2010 zuletzt nur noch um 1,8 Prozent gewachsen. Fast alle Komponenten weisen einen geringeren Anstieg auf, vor allem aber die deutlich weniger ausgeprägte Konsumneigung und die Investitionen.

Deutschland befindet sich hingegen weiter im Aufschwung. Der Beschäftigungsboom stimuliert zunehmend die Inlandsnachfrage, die zudem von der robusten Investitionstätigkeit der Unternehmen profitiert. Gleichzeitig laufen die Exporte auf Hochtouren. Entsprechend zeigten sich die deutschen Unternehmen im Konjunkturtest des ifo Instituts vom März sehr zuversichtlich und schätzten ihre Geschäftslage besser ein als zuvor. Auch der Konsumklimaindex der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) ist bis März 2011 gestiegen – ein Trend, der schon seit Mitte 2010 anhielt. Die Natur- und Reaktorkatastrophe in Japan hatte sich im Jahresauftaktsquartal 2011 noch nicht wesentlich in der Stimmungslage von Verbrauchern und Unternehmen niedergeschlagen.

In vielen anderen europäischen Ländern belasten hingegen die hohen Staatsverschuldungen und die hierdurch erzwungenen öffentlichen Sparprogramme und Haushaltskürzungen. Diese Maßnahmen schlagen sich in einer schwachen binnenwirtschaftlichen Entwicklung nieder, aufgrund der anhaltend hohen Arbeitslosenraten dieser Länder insbesondere beim Konsumverhalten der Verbraucher.



### Luftfahrtbranche

Die International Air Transport Association (IATA) berichtet über regional deutliche Rückgänge des Passagieraufkommens als Folge der Natur- und Reaktorkatastrophe in Japan sowie aufgrund der politischen Unruhen in mehreren arabischen und nordafrikanischen Ländern. Damit hat sich der für die internationale Luftfahrtbranche zunächst gute Jahresauftakt im Verlauf des ersten Quartals 2011 wieder spürbar abgeschwächt. Nachdem im Januar noch ein Anstieg des Verkehrsaufkommens (gemessen in Passagierkilometern; Revenue Passenger Kilometers bzw. RPK) um 8,2 Prozent erzielt worden war, sind die Zuwachsraten im Februar (+5,8 Prozent) und im März (+3,8 Prozent) spürbar zurückgegangen. Die IATA schätzt, dass die Katastrophe in Japan im März zu einem globalen Rückgang des Verkehrsaufkommens um 1,0 und die Ereignisse im Mittleren Osten und Nordafrika um 0,9 Prozentpunkte geführt haben. Der für airberlin wichtige ägyptische Markt ist, ähnlich wie der tunesische, laut IATA um 15 bis 25 Prozent eingebrochen.

Die Fluggesellschaften konnten ihre Kapazitäten nicht im gleichen Tempo zurückführen, wie die Nachfrage gefallen ist. Entsprechend sank der Sitzladefaktor im März um 3,5 Prozentpunkte auf 74,6 Prozent. Im ersten Quartal betrug der Sitzladefaktor 74,5 Prozent nach 78,0 Prozent.

Die Arbeitsgemeinschaft der deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) meldet für Europa und Deutschland eine verglichen mit der globalen Entwicklung ähnliche Tendenz. Für das erste Quartal beträgt der Zuwachs gegenüber dem Vorjahreszeitraum im Europa-Verkehr 8,3 Prozent, während der innerdeutsche Verkehr lediglich um 2,4 Prozent gewachsen ist. Insgesamt verzeichneten die deutschen Flughäfen im ersten Quartal 4,6 Prozent mehr Passagiere. Im März 2011 stagnierte hingegen die Zahl der Passagiere. Zum einen setzte der traditionell starke Osterreise-Verkehr im vergangenen Jahr bereits im März ein, während die Osterferien 2011 erst im April begannen. Zum anderen haben die genannten politischen Unruhen und die stark gestiegenen Ölpreise die Entwicklung gedämpft. Belastend wirkt, so die ADV, die seit Jahresbeginn geltende Luftverkehrssteuer, die vor allem im innerdeutschen Luftverkehr zu Angebotsreduktionen geführt hat.



#### WICHTIGE EREIGNISSE IM BERICHTSQUARTAL

28. Januar: airberlin, LTU und die Vereinigung Cockpit (VC) nehmen das bereits am 22. Dezember 2010 vereinbarte Tarifergebnis an. Der Tarifabschluss beinhaltet Begleitregelungen zur Integration der LTU in die airberlin, punktuell angepasste Arbeitsbedingungen sowie eine Nullrunde für das Jahr 2011. Der neue Tarifvertrag hat eine Laufzeit von drei Jahren.

8. März: airberlin erhält die weltweit erste B737-700 mit neuem Sky Interior-Kabinendesign von Boeing. Die Auslieferung der ersten B737-800 mit der Komfortausstattung erfolgte bereits am 15. Februar 2011. Damit ist airberlin die einzige Airline, die das neue Kabinendesign sowohl auf der Boeing 737-700 als auch auf der Boeing 737-800 anbietet. Alle neu ausgelieferten Boeing Next Generation von airberlin werden zukünftig über das optimierte Interieur verfügen. Die neue Sky Interior-Ausstattung ist Teil einer Komfortoffensive auf der gesamten airberlin Flotte.

16. März: Die Marketing Zeitschrift „absatzwirtschaft“ und der Deutsche Marketing-Verband (DMV) haben airberlin den Marken-Award 2011 in der Kategorie „Beste Marken-Dehnung“ verliehen. Die Fluggesellschaft wird damit für ihren erfolgreichen Start in den Markt für Geschäftsreisen geehrt. Dieser Erfolg zeigt, dass sich das Hybrid Modell bewährt hat und vor allem bei Geschäftsreisenden auf hohe Akzeptanz stößt.

21. März: Grundsteinlegung für den neuen airberlin- und Germania-Wartungshangar auf dem Hauptstadt-Airport BBI mit dem Regierenden Bürgermeister von Berlin, Klaus Wowereit und Ralf Christoffers, Minister für Wirtschaft und Europaangelegenheiten des Landes Brandenburg. Mit dem neuen Hangar wird sich die Wartungskapazität der airberlin technik am Standort Berlin ab Juni 2012 verdoppeln. Auf einer Hallenfläche von mehr als 12.000 Quadratmetern bietet der Hangar Platz für mindestens sechs Flugzeuge des Typs Airbus A319/A320 oder alternativ zwei Langstreckenflugzeuge des Typs A330. Zwei Drittel der Hallenfläche werden von der airberlin technik, ein Drittel von der Germania genutzt. Zusätzlich entstehen mehr als 5.000 Quadratmeter Büro-, Lager- und Werkstattflächen, die ebenfalls an die beiden Airlines vermietet sind. Nach Inbetriebnahme des Hangars werden rund 130 Mitarbeiter der airberlin technik bis zu vier Mittelstreckenflugzeuge parallel warten können. In dem neuen Hangar wird die airberlin technik erst-



malig auch am Standort Berlin ein Langstreckenflugzeug des Typs Airbus A330 in einer eigenen Halle warten können. Der Hangar wird rechtzeitig zur BBI-Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 fertiggestellt.

23. März: GE Capital Aviation Services und airberlin treffen eine Vereinbarung über die Finanzierung von 12 Flugzeugen. Das Paket beinhaltet fünf Airbus A320, drei Airbus A321 und vier Boeing 737-800, die mit CFM-Triebwerken ausgestattet sind. Die Sale-and-Lease-Back Transaktion umfasst Auslieferungen bis in das dritte Quartal des Jahres 2012. Der Gesamtumfang des Paketes beläuft sich auf ein Volumen in Listenpreisen von ungefähr einer Milliarde US-Dollar.

## 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 Tochtergesellschaft NIKI Luftfahrt GmbH.

Auf dieser Vergleichsbasis hat sich die Anzahl der Fluggäste im Berichtsquartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um insgesamt 1,9 Prozent auf 6.871.801 nach 6.742.088 erhöht. Wie in der Branche insgesamt hat sich die Entwicklung der Passagierzahlen auch bei airberlin im Quartalsverlauf abgeschwächt: Nach +5,7 Prozent im Januar und +1,0 Prozent im Februar sind sie im März leicht um 0,2 Prozent zurückgegangen. Dabei ist zum einen das späte Osterfest zu berücksichtigen. Es fiel in die zweite Aprilhälfte und hat damit im Gegensatz zum Vorjahr das Geschäft im Jahresauftaktquartal nicht belebt. Zum anderen hat der Einbruch der Fluggastzahlen auf den nordafrikanischen Tourismus-Destinationen, insbesondere nach Ägypten und Tunesien, bei airberlin überdurchschnittlich stark zu Buche geschlagen.

Die Kapazität (Anzahl verfügbarer Sitzplätze) wurde im Zuge der angekündigten Anpassungsmaßnahmen im Berichtsquartal mit 9,47 Mio. Sitzplätzen um 1,2 Prozent unter die des Vorjahreszeitraums zurückgeführt. Die Auslastung (Sitzladefaktor) stieg entsprechend um 2,2 Prozent-



punkte auf 72,5 Prozent. Die Anzahl der Flüge wurde ebenfalls reduziert. Sie sank um 0,4 Prozent auf 57.438 nach 57.672. Die Flugstunden stiegen aufgrund einer im Zuge des leicht höheren Langstreckenanteils um 4,2 Prozent längerer durchschnittlichen Flugstrecke um 2,3 Prozent auf 97.143 nach 96.946.

Mit 12,76 Mrd. wurden 3,0 Prozent mehr Sitzplatzkilometer (ASK) angeboten als im Vorjahr (12,39 Mrd.). Deutlich stärker konnten demgegenüber die Passagierkilometer (RPK) ausgeweitet werden: Sie stiegen um 5,2 Prozent auf 10,48 Mrd. nach 9,96 Mrd.

Der Flugumsatz pro Pax ist im ersten Quartal 2011 mit 98,03 EUR nach 99,83 EUR im Vorjahresquartal um 1,8 Prozent niedriger ausgefallen. Der Gesamtumsatz pro Pax legte aufgrund höherer Serviceumsätze im Berichtsquartal hingegen leicht zu. Er stieg um 0,1 Prozent auf 109,37 EUR nach 109,26 EUR. Der Gesamtumsatz pro ASK erreichte im Berichtsquartal 5,89 Eurocent nach 5,95 Eurocent. Der Gesamtumsatz pro RPK betrug im ersten Quartal 7,17 Eurocent nach 7,40 Eurocent. In dieser insgesamt unbefriedigenden Entwicklung der Yields schlägt sich der unverändert harte Preiswettbewerb in der Branche sowie der Wegfall des Geschäftes in Nordafrika nieder.

### Operative Kennzahlen Q1 2011

	+/- %	Q1 2011	Q1 2010
Flugzeuge (Stand 31.03.)	+4,3	170	163
Flüge	-0,4	57.438	57.672
Destinationsen	+3,4	123	119
Fluggäste (Mio.)	+1,9	6,87	6,74
Angebotene Sitze (Mio.; Kapazität)	-1,1	9,47	9,59
Angebotene Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	+3,0	12.759	12.391
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	+5,2	10.476	9.962
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+2,22*	72,54	70,32
Zahl der Blockstunden	+1,1	111.892	110.666

\*Prozentpunkte  
Q1 2010 pro forma



### Die Flugzeugflotte der airberlin group

	Anzahl Ende Q1 2011	Anzahl Ende Q1 2010
A319	18	18
A320	46	44
A321	13	10
A330-200	10	10
A330-300	3	3
B737-700	28	27
B737-800	36	37
B757	-	2
Q400	10	10
E-190	6	2
<b>Total</b>	<b>170</b>	<b>163</b>

Q1 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 der Tabelle auf Seite 16 werden die Zahlen des Berichtsquartals den Vorjahreszahlen auf pro-forma-Basis sowie den ursprünglich ausgewiesenen Zahlen gegenübergestellt.

Der Konzernumsatz hat im Berichtsquartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,0 Prozent auf 751,6 Mio. EUR nach 736,6 Mio. EUR zugelegt. Der Flugumsatz (Charter plus Einzelplatzverkauf) blieb mit 673,6 Mio. EUR nach 673,0 Mio. EUR nahezu unverändert. Einem Anstieg der Einzelplatzverkäufe um 1,9 Prozent (457,7 Mio. EUR nach 449,2 Mio. EUR) stand ein Rückgang der Charterumsätze um 3,5 Prozent gegenüber (215,9 Mio. EUR nach 223,8 Mio. EUR). Dieser Rückgang ist auf die Flugausfälle nach Nordafrika zurückzuführen, die einen Umsatzausfall im mittleren zweistelligen Millionenbereich ausmachen. Diese Destinationen werden nahezu ausschließlich von Chartergesellschaften genutzt. Ohne die Ausfälle hätten die Charterumsätze zugelegt.



Die Erlöse aus Bodenservice und Sonstigem legten im Berichtsquartal um 22,4 Prozent von 63,6 Mio. EUR auf 77,9 Mio. EUR zu. Die Umsätze aus dem Bordverkauf stiegen, bedingt durch den leicht höheren Langstreckenanteil, um 4,1 Prozent auf 7,6 Mio. EUR nach 7,3 Mio. EUR. Die sonstigen Erlöse, insbesondere für Dienstleistungen am Boden, stiegen kräftig um 24,9 Prozent auf 70,3 Mio. EUR nach 56,3 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Die in ihrer absoluten Höhe nicht wesentlichen sonstigen betrieblichen Erträge haben sich leicht zurückgebildet. Sie fielen von 3,8 Mio. EUR auf 1,7 Mio. EUR. Die Gesamtleistung im ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres wurde damit um 1,7 Prozent auf 753,3 Mio. EUR nach 740,4 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum erhöht.

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen im Berichtsquartal überdurchschnittlich um 11,2 Prozent auf 941,6 Mio. EUR nach 846,9 Mio. EUR im Vorjahr. Innerhalb der Material- und Serviceaufwendungen, die um 13,7 Prozent von 578,4 Mio. EUR auf 657,6 Mio. EUR gestiegen sind, weisen die Treibstoffkosten einen stark überdurchschnittlichen Anstieg um 22,2 Prozent auf 195,5 Mio. EUR nach 160,0 Mio. EUR auf. Die Aufwandsquote für Treibstoff ist im Vergleich zum Vorjahresquartal von 23,8 Prozent des Flugumsatzes auf 29,0 Prozent gestiegen. Auch die Flughafen-gebühren sind überdurchschnittlich um 5,4 Prozent auf 199,0 Mio. EUR nach 188,8 Mio. EUR gestiegen. Im Zuge des im Verlauf des vergangenen Geschäftsjahres vorgenommenen Ausbaus der geleaste Flotte sowie aufgrund von Währungseffekten (Leasingaufwendungen werden in USD geleistet) sind die Leasingaufwendungen um 19,7 Prozent auf 141,6 Mio. EUR nach 118,3 Mio. EUR gestiegen. Dieser Effekt war auch schon in den Vorquartalen zu beobachten.

Der Personalaufwand lag im Berichtsquartal mit 113,0 Mio. EUR um 0,9 Prozent unter dem Vorjahresquartal (114,0 Mio. EUR). Die Abschreibungen sind, der stärkeren Inanspruchnahme von Leasing und damit ebenfalls dem Trend der letzten Quartale entsprechend, um 26,2 Prozent auf 21,0 Mio. EUR nach 28,4 Mio. EUR zurückgegangen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen dagegen überdurchschnittlich um 18,9 Prozent auf 150,0 Mio. EUR nach 126,1 Mio. EUR an. Hier schlagen sich insbesondere höhere Ausgaben für Werbung, ein höherer Technikaufwand und gestiegene IT-Aufwendungen nieder.



Das operative Ergebnis vor Abschreibungen und Leasingaufwand (EBITDAR) hat zum einen aufgrund der nicht zufriedenstellenden Umsatzentwicklung (insbesondere aufgrund der politischen Unruhen in Nordafrika) und zum anderen im Zuge des deutlichen Anstiegs wesentlicher, nicht beeinflussbarer Aufwandspositionen, im Berichtsquartal mit –25,7 Mio. EUR nach 40,2 Mio. EUR im Vorjahresquartal ins Negative gedreht. Das Ergebnis nach Leasingaufwendungen (EBITDA) liegt mit –167,3 Mio. EUR nach –78,1 Mio. EUR ebenfalls deutlich unter dem Vorjahresniveau. Das Betriebsergebnis (EBIT) beträgt –188,3 Mio. EUR nach –106,5 Mio. EUR.

Das Finanzergebnis des ersten Quartals 2011 weist einen Überschuss von 14,6 Mio. EUR auf (Vorjahresquartal: –33,9 Mio. EUR). Der Zinsaufwand ging von 17,3 Mio. EUR auf 15,3 Mio. EUR zurück. Auch ergaben sich im Berichtsquartal Erträge aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, während hier im Vorjahresquartal noch ein Verlustausweis anfiel (27,3 Mio. EUR nach –17,5 Mio. EUR). Ergebnisbeiträge assoziierter Unternehmen fielen im Berichtsquartal nicht an. Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag damit im Berichtsquartal bei –173,7 Mio. EUR nach –137,1 Mio. EUR. Das Nettoergebnis beträgt nach einem Steuerertrag von 53,1 Mio. EUR (Vorjahr: 34,7 Mio. EUR) –120,6 Mio. EUR nach –102,4 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Das Ergebnis je Aktie für das erste Quartal 2011 lautet verwässert und unverwässert –1,42 EUR nach verwässert und unverwässert –1,10 EUR im Vorjahr. Die Vorjahreszahlen beim Ergebnis je Aktie entsprechen den ursprünglich ausgewiesenen und sind nicht auf pro-forma-Basis berechnet.



### Pro-forma-Gewinn-und-Verlust-Rechnung Q1 2011

In Mio. EUR	berichtet	pro forma	berichtet
	1/11-3/11	1/10-3/10	1/10-3/10
Umsatz Einzelplatzverkauf	457,7	449,2	418,7
Umsätze Charter, Reiseveranstalter	215,9	223,8	209,4
Zollfreie Waren / Bordverkauf	7,6	7,3	6,9
Bodenservice / Sonstige	70,3	56,3	55,9
<b>Summe Umsätze</b>	<b>751,6</b>	<b>736,6</b>	<b>690,9</b>
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>1,7</b>	<b>3,8</b>	<b>4,1</b>
Material- und Serviceaufwendungen	(657,6)	(578,4)	(535,8)
davon Leasingaufwand	(141,6)	(118,3)	(117,1)
<b>Material- und Serviceaufwendungen ohne Leasing</b>	<b>(516,0)</b>	<b>(460,1)</b>	<b>(418,7)</b>
<b>Personalaufwendungen</b>	<b>(113,0)</b>	<b>(114,0)</b>	<b>(113,1)</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>(21,0)</b>	<b>(28,4)</b>	<b>(25,6)</b>
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>(150,0)</b>	<b>(126,1)</b>	<b>(119,1)</b>
<b>Operativer Aufwand ohne Leasing und Abschreibungen</b>	<b>(779,0)</b>	<b>(700,2)</b>	<b>(650,9)</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>(25,7)</b>	<b>40,2</b>	<b>44,1</b>
<b>EBITDA</b>	<b>(167,3)</b>	<b>(78,1)</b>	<b>(73,0)</b>
<b>EBIT</b>	<b>(188,3)</b>	<b>(106,5)</b>	<b>(98,6)</b>
Finanzergebnis	14,6	(33,9)	(32,9)
Beteiligungsergebnis	0,0	3,3	3,3
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>(173,7)</b>	<b>(137,1)</b>	<b>(128,3)</b>
Ertragsteuern	53,1	34,7	34,7
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>(120,6)</b>	<b>(102,4)</b>	<b>(93,6)</b>



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

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

Die Konzernbilanz zum Ende der ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2011 hat sich gegenüber dem Bilanzstichtag per 31.12.2010 um 9,4 Prozent auf 2.592,3 Mio. EUR erhöht. Die Summe der langfristigen Vermögenswerte ist mit 1.637,1 Mio. EUR um 8,3 Prozent höher als zum Bilanzstichtag 2010. Die wesentlichen Ursachen dieses Anstiegs stellen um 8,1 Prozent höhere Sachanlagen, im Wesentlichen Fluggerät, sowie höhere latente Steuern dar. Die kurzfristigen Vermögenswerte sind um 11,2 Prozent auf 955,2 Mio. EUR gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf einen stichtagsbedingt höheren Marktwert von Derivaten zurückzuführen. Die Bankguthaben und Kassenbestände liegen gegenüber dem Bilanzstichtag 2010 mit 411,5 Mio. EUR nach 411,1 Mio. EUR auf einem unverändert hohen Niveau.

Das Eigenkapital hat sich im Berichtsquartal ertragsbedingt um 25,4 Prozent auf 376,8 Mio. EUR nach 505,3 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 2010 zurückgebildet. Eine solche Entwicklung ist, unabhängig von den im Kapitel zur operativen Entwicklung erwähnten Sondereffekten des Berichtsquartals, für ein erstes Geschäftsjahresquartal nicht unüblich, da der Jahresauftakt eine in der Luftfahrt traditionell schwache Phase darstellt. Die Eigenkapitalquote lag zum 31. März 2011 bei 14,5 Prozent. Zum 31. Dezember 2010 hatte sie 21,3 Prozent betragen.

Die langfristigen Verbindlichkeiten sind gegenüber dem Jahresende 2010 um 3,7 Prozent auf 979,7 Mio. EUR nach 944,7 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert zum größeren Teil aus höheren Finanzschulden (606,3 Mio. EUR nach 565,9 Mio. EUR). Darüber hinaus hat sich der langfristige negative Marktwert von Derivaten auf 29,8 Mio. EUR nach 25,9 Mio. EUR erhöht.

Die erhaltenen Anzahlungen sind gegenüber dem zum Geschäftsjahresende saisontypisch niedrigen Stand von 321,5 Mio. im Berichtsquartal um 87,0 Prozent auf 601,1 Mio. EUR angestiegen.



Insgesamt liegen die kurzfristigen Verbindlichkeiten nach den ersten drei Monaten 2011 mit 1.235,9 Mio. EUR um 34,3 Prozent über dem Bilanzstichtag 2010 (920,1 Mio. EUR).

Der Netto-Cashflow aus der operativen Geschäftstätigkeit nach gezahlten/erhaltenen Zinsen und Steuern betrug im ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres 40,8 Mio. EUR. Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug –89,6 Mio. EUR. Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug 52,4 Mio. EUR als Saldo aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzschulden. Der Bestand an Nettoszahlungsmitteln hat sich zum Ende des Berichtsquartals gegenüber dem Geschäftsjahresende 2010 nur unwesentlich verändert. Er betrug 409,9 Mio. EUR nach 409,7 Mio. EUR.

#### **MITARBEITER**

Die airberlin group beschäftigte nach den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2011 insgesamt 8.956 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen verglichen mit 8.519 zum Ende des entsprechenden Vorjahresquartals bzw. 8.900 zum Geschäftsjahresende 2010. Davon waren 4.193 Beschäftigte (Ende 2010: 4.169) als Bodenpersonal eingestellt und 4.763 (Ende 2010: 4.731) Frauen und Männer zählten zum fliegenden Personal. Die Flugzeugbesatzung setzte sich aus 3.388 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Kabine und 1.375 im Cockpit zusammen (Ende 2010: 3.361 bzw. 1.370). Zum 31. März 2011 befanden sich 136 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. Dennoch bleiben hieraus abzuleitende weltwirtschaftliche Risiken, insbesondere die stark ausgeweitete internationale Verschuldungsproblematik, und damit auch diejenigen für die Entwicklung der Ertrags- und Finanzlage virulent. Dies gilt besonders für die Luftfahrtindustrie.



Denn die hohen Staatsschulden belasten vor allem die Privathaushalte und beeinflussen entsprechend deren Konsumverhalten. 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 festigt. 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.

#### **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 ihr Währungsrisiko auf rollierender Basis bezogen auf einen Zwölfmonatszeitraum größtenteils 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 Branchenumfeld**

Der Konjunkturoptimismus in Deutschland hat im Verlauf der letzten Monate deutlich zugenommen. Die Bundesregierung und die deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute erwarten in ihren Frühjahrsprognosen höhere reale Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP) für 2011 und 2012 als zuvor. Die Bundesregierung sieht jetzt für 2011 ein Realwachstum von 2,6 Prozent, die Institute verbreiten in ihrer Gemeinschaftsprognose mit 2,8 Prozent sogar noch mehr Optimismus.

Beiden Prognosen liegt die Erwartung weiter zunehmender inländischer Auftriebskräfte zu Grunde. Der private Konsum soll, im Wesentlichen angetrieben von der weiter steigenden Beschäftigung, 2011 einen dreimal stärkeren Wachstumsbeitrag leisten als im Vorjahr (+1,2 Prozent erwarten die Institute, +1,3 Prozent die Bundesregierung). Die Ausrüstungsinvestitionen sollen ihr zweistelliges Wachstum (+10,5 bzw. +10,7 Prozent) fortsetzen und auch der Außenhandel bleibt mit einer erwarteten Zunahme der Nettoexporte um 9,8 bzw. 7,5 Prozent Wachstumsmotor.

Für den Internationalen Währungsfonds (IWF) bleiben auch 2011 zahlreiche Risiken für die Weltwirtschaft auf der Agenda. Hierzu zählen insbesondere die ökonomischen Auswirkungen der Natur- und Nuklearkatastrophe in Japan, die Überhitzungsgefahren in zahlreichen Schwellenländern, die globale Verschuldungsproblematik sowie die globalen Ungleichgewichte und insbesondere der kräftige Anstieg der Rohstoffpreise und die damit verbundenen Inflationsgefahren. Dennoch erwartet der IWF nur einen leichten Rückgang des globalen Wirtschaftswachstums von 5,0 Prozent in 2010 auf 4,4 Prozent im laufenden Jahr. Erneut sollen die Entwicklungs- und Schwellenländer (+6,5 Prozent) deutlich stärker wachsen als die Industriestaaten (+2,4 Prozent).

Der IWF bleibt auch für Deutschland optimistisch (BIP +2,5 Prozent), im Euroraum sieht er insbesondere aufgrund der hohen Staatsschulden in einigen europäischen Ländern und der hierdurch notwendigen Sparprogramme mit +1,6 Prozent jedoch ein deutlich geringeres Wachstum.



Die USA werden, so der IWF, 2011 mit +2,8 Prozent stetig wachsen, Japan wird als Folge der Katastrophe nur um 1,4 Prozent zulegen.

Die IATA ist inzwischen nicht mehr so optimistisch für das Jahr 2011 wie noch im Dezember 2010, wo sie allerdings auch schon von rückläufigen Erträgen ihrer Mitgliedsgesellschaften ausgegangen war. In ihrem Industrieausblick von Anfang März 2011 prognostiziert sie einen deutlichen Gewinnrückgang um 46 Prozent auf 8,6 Mrd. USD nach 16,0 Mrd. in 2010. Dies käme einer Gewinnmarge von 1,4 Prozent gleich. Die Ursachen dieser deutlich vorsichtigeren Einschätzungen liegen im Wesentlichen im kräftigen Anstieg der Treibstoffpreise. Die IATA kalkuliert für 2011 mit einem gegenüber dem Vorjahr um 20 Prozent höheren Rohölpreis (Brent) von 96 USD pro Barrel. Dieser Anstieg wird aus Sicht der IATA nicht durch höhere Umsätze im Zuge des allgemeinen weltwirtschaftlichen Wachstums zu kompensieren sein. Bei den europäischen Luftfahrtgesellschaften erwartet die IATA sogar immer noch nahezu eine Drittelung ihrer Nettogewinne auf 0,5 Mrd. USD nach 1,4 Mrd. USD im Vorjahr. Allerdings lag die ursprüngliche Prognose für 2011 nur bei 0,1 Mrd. USD.

Beim Verkehrsaufkommen erwartet der Branchenverband 2011 einen weltweiten Anstieg um 5,6 Prozent, dem eine Ausweitung der Kapazität um 6,0 Prozent gegenübersteht. Die Angebots-/Nachfragerücke wird sich damit einengen, was sich positiv auf die Yields niederschlagen soll. Im Passagierverkehr erwartet die IATA einen Anstieg der Yields um 1,5 Prozent. Weiterhin betrachtet sie den Ölpreis als größtes Risiko ihrer Prognose. Hinzu kommen die Risiken aus steigenden Steuern.

### **Geschäftliche Entwicklung**

airberlin wird ihre Leistungspalette 2011 mit einem leicht erweiterten Flugangebot und einer Komfortoffensive ausweiten. So profitieren die Passagiere unter anderem von zusätzlichen Code-share-Verbindungen mit künftigen oneworld® Partnern und neue Boeing 737-700/800 mit Sky Interior und Airbus 330-200 mit komfortableren Sitzen und dem Inflight Entertainment „RAVE“ nehmen ihren Betrieb auf. Mit der Auslieferung der weltweit ersten Boeing B737-700 mit neuem Sky Interior-Kabinendesign ist airberlin die einzige Airline, die das neue Kabinendesign sowohl



auf der Boeing 737-700 als auch auf der Boeing 737-800 anbietet. Den Wünschen der Kunden wird durch neuen Komfort vor allem auf der Langstrecke und verbessertem Service Rechnung getragen. Gate-nahes Parken, exklusive Wartebereiche an vielen Flughäfen und zusätzliche Vorteile für Gold und Silver Card-Kunden kommen hinzu.

Die Stärkung der Drehkreuze Berlin und Düsseldorf und der Ausbau von Zielen in Italien sind die Schwerpunkte im Streckennetz. airberlin bereitet sich darüber hinaus intensiv auf die im nächsten Jahr geplante Mitgliedschaft in der Airline-Allianz **oneworld**® vor. Dazu zählen bilaterale Kooperationsvereinbarungen zum Sammeln und Einlösen von **topbonus** Meilen auf allen anrechenbaren Flügen im **oneworld**® Netz und ein erweiterter Zugang zu Airport-Lounges der **oneworld**® Partner ebenso wie bilaterale Abkommen mit den Partner-Airlines zur Durchführung von Flügen unter gemeinsamer Flugnummer. Solche Codeshare-Abkommen wurden bereits mit American Airlines, Finnair und S7 abgeschlossen; mit British Airways und Iberia befindet sich airberlin derzeit in fortgeschrittenen Verhandlungen.

Auf den airberlin Strecken in die USA fliegen Reisende zu zentralen Drehkreuzen des Codeshare Partners American Airlines wie Miami, Los Angeles und New York. Von dort aus geht es weiter zu zahlreichen Businesszielen innerhalb der USA, wie zum Beispiel nach Atlanta, Boston, Washington, Dallas, Las Vegas, Phoenix, Seattle oder San Diego, sowie zu touristischen Destinationen wie Orlando, Tampa und auf die Bahamas. Die Partnerschaft mit Finnair wird künftig neben Verbindungen über Helsinki nach Neu Delhi auch Verbindungen nach Singapur ermöglichen. Ebenfalls neu sind Verbindungen innerhalb Russlands, die durch die Partnerschaft mit der russischen Fluggesellschaft S7 möglich werden.

Im eigenen Streckennetz baut airberlin das Angebot über die Drehkreuze Berlin, Düsseldorf und Palma de Mallorca weiter aus. Neu von Berlin sind ab Mai 2011 Flüge nach New York JFK und Linz. Von Düsseldorf erweitert airberlin ab Sommer das Angebot um Flüge nach Florenz, Cagliari und nach Rijeka. Seit Mitte April 2011 fliegt airberlin nonstop nach Guernsey und Innsbruck. Barcelona wird von Düsseldorf ab Sommer dreimal statt bislang zweimal täglich angeflogen. Zusätzliche Frequenzen gibt es nach San Francisco, Fort Myers, Los Angeles und Vancouver.



Auch in Richtung Italien verstärkt airberlin das Angebot. Die Frequenzen der Flüge von Berlin nach Rom werden auf 14 Abflüge pro Woche erhöht und in die Berliner Drehkreuzstruktur in Berlin eingefügt, so dass weitere neue Umsteigemöglichkeiten entstehen. Seit Mitte April ist Verona nahezu täglich ab Berlin-Tegel und Düsseldorf erreichbar. Neu sind auch die Strecke von Düsseldorf nach Bari und die Verbindungen in das nahegelegene Brindisi, die von Köln/Bonn, Nürnberg, München und sogar Zürich ausgehen. Ebenfalls neu sind die Verbindungen von Berlin und Münster/Osnabrück nach Olbia auf Sardinien. Das spanische Drehkreuz in Palma de Mallorca mit seinen 17 Anschlusszielen ist durch neue Frequenzen nach Wien und die Verbindung nach Friedrichshafen ergänzt worden.

In Nordeuropa hat airberlin zwei neue Sommerverbindungen aufgenommen: von Hamburg nach Reykjavik. Auch ab Basel wird das Flugangebot erweitert: ab Mai 2011 nach Malta und ab Juni nach Enfidha in Tunesien. Auch das Flugangebot nach Russland wird ausgebaut. Die Flugfrequenz zwischen Berlin und Sankt Petersburg wird ab Mai 2011 verdoppelt, ebenso die Frequenz zwischen Düsseldorf und Moskau. Zusätzlich verbindet airberlin Stuttgart mit den zwei russischen Metropolen nonstop.

Hinsichtlich der geschäftlichen Entwicklung nach Ende des Berichtsquartals hat sich das Verkehrsaufkommen im April 2011 gegenüber dem vom Vulkanausbruch auf Island geprägten Vorjahresmonat deutlich erhöht. Die Zahl der Passagiere stieg um 22,5 Prozent auf 2.778.784. Zugleich stieg die Kapazität um 16,3 Prozent. Im Vergleichsmonat des Vorjahres waren mehr als 3.500 Flüge ausgefallen. Im Aprilvergleich stieg die Auslastung der Flotte um 3,9 Prozentpunkte von 72,2 auf 76,1 Prozent. Von Januar bis April 2011 waren 9.650.585 Passagiere im Streckennetz von airberlin unterwegs. Das entspricht einem Plus von 7,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (2010: 9.009.886). Die kumulierte Kapazität wurde im Vier-Monatsvergleich um 3,1 Prozent erhöht. Die Auslastung stieg in den ersten vier Monaten des Jahres um 2,7 Prozentpunkte von 70,8 auf 73,5 Prozent.

Die weitere Entwicklung der Passagierzahlen wird von der Luftverkehrssteuer in Deutschland nicht unwesentlich beeinflusst werden. Ihre bisherigen Auswirkungen im Berichtsquartal sind



zwar nur sehr schwer abschätzbar, haben aber mit großer Wahrscheinlichkeit nicht positiv gewirkt. Angesichts der Wettbewerbslage führt sie generell zu weiterem Preisdruck und bleibt damit für den weiteren Jahresverlauf ein Risiko für die Ertragsentwicklung.

Auf der Kostenseite werden mit der vollständigen Integration der Tochtergesellschaft LTU durch die Verschmelzung auf die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG schon in 2011 Kostensynergien gehoben. Dem stehen unverändert die Unwägbarkeiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Treibstoffpreise gegenüber. Trotz umfangreicher Hedging-Programme können die Fluktuationen zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten nicht vollständig aufgenommen werden. Entsprechend verbleibt hier ein Ertragsrisiko.

Vor diesem Hintergrund ist im Geschäftsjahr 2011 insgesamt ein Anstieg der Passagierzahl im Bereich von vier bis fünf Prozent bei gleichzeitiger Steigerung des Sitzladefaktors zu erwarten. Insgesamt geht airberlin von einer Umsatzsteigerung aus und erwartet bei Beherrschbarkeit der genannten Risiken und trotz des unter den Erwartungen abgeschlossenen ersten Quartals ein positives EBIT für das Gesamtjahr. Weiterhin kann allerdings aufgrund der genannten Einflussfaktoren eine konkrete Quantifizierung nicht vorgenommen werden.

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

1. April 2011: airberlin hat die im August 2007 übernommene LTU planmäßig vollständig integriert. Zu den Kernelementen der Integration gehört die Verschmelzung der Flugbetriebe: Seit 1. April 2011 gibt es nur noch einen Flugbetrieb unter dem AOC (Aircraft Operation Certificate) von airberlin. Außerdem werden alle Technikbetriebe der airberlin group (Berlin, Düsseldorf und Köln) in die neue Gesellschaft „airberlin technik GmbH“ mit Firmensitz Berlin eingebracht. Durch die Zusammenführung wird eine bessere Organisation und Kommunikation gewährleistet sowie weitere prozessuale Verbesserungen erreicht. Die LTU-Integration ist Teil des Programms „Accelerate 2012“. Dieses Effizienzprogramm basiert auf den Säulen Erlösverbesserung, Kapazitätsanpassung und Kostensenkung.



12. April 2011: airberlin und NIKI bieten in Kooperation mit der Raiffeisen Bank International AG (RBI) die „airberlin & NIKI Visa Card“ an. Die Kreditkarte ist an das Vielfliegerprogramm topbonus von airberlin und NIKI gekoppelt. Sie ist die erste Kreditkarte in Österreich, die auch den Vielfliegerstatus inkludiert.

12. April 2011: airberlin kündigt für 2011 ein umfangreiches Kroatien-Angebot an. Ab dem 3. Mai bis zum 11. Oktober 2011 werden wöchentlich 34 Nonstop-Flüge zwischen Deutschland und den Urlaubsgebieten an der Adria eingesetzt, um den Urlaubsverkehr in der Haupt- und Nebensaison zu stärken. In das Flugprogramm gehören neun wöchentliche Flüge aus Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück in die Hafenstadt Rijeka. Das südkroatische Dubrovnik wird viermal in der Woche von München und Stuttgart aus angeflogen. Und auch in Split landen viermal wöchentlich Flugzeuge aus Nürnberg und Stuttgart. Hinzu kommen nahezu 70 Anschlussverbindungen aus anderen deutschen Metropolen und dem Drehkreuz in Düsseldorf.

19. April 2011: Die Air Berlin PLC begibt eine neue Anleihe mit einem Volumen von 150 Mio. Euro. Die Anleihe, eingeteilt in Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils 1.000 Euro, hat einen Kupon von 8,25 Prozent. 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. Aufgrund der großen Nachfrage hat die Air Berlin PLC bereits am Tag des Beginns der Zeichnungsfrist (12. April) das Orderbuch vorzeitig geschlossen. Der Erlös aus der Anleihe steht für Refinanzierungs- und für allgemeine Unternehmenszwecke bereit.

1. Mai 2011: Barbara Cassani, 50, und Saad Hammad, 48, sind mit Wirkung zum 1. Mai als neue Non-Executive Directors in den Board der Air Berlin PLC berufen worden. airberlin erweitert damit sein Non-Executive Board auf neun Mitglieder. Die in Boston geborene Amerikanerin Barbara Cassani war unter anderem Gründerin und CEO der Billigfluglinie Go Fly, die zunächst als Tochter der British Airways firmierte und nach einem Management-Buyout an easyJet mit Gewinn verkauft wurde. Der Brite und Libanese Saad Hammad kann auf zahlreiche Managementfunktionen bei einer Reihe führender internationaler Unternehmen, darunter u. a. Procter & Gamble und die Boston Consulting Group, zurückblicken. Ab 2005 war Hammad Chief Commer-



cial Officer bei easyJet. Seit 2009 ist er Managing Director des Private Equity Unternehmens The Gores Group in Europa.

1. Mai 2011: airberlin verbindet die beiden Metropolen Berlin und New York. Die Nonstop-Verbindung von Berlin Tegel nach New York ist nach Miami die zweite nordamerikanische Destination, die airberlin nonstop ab Berlin-Tegel anbietet und die 13. Langstreckenverbindung ab Berlin. Die Strecke wird viermal pro Woche (montags, mittwochs, freitags, sonntags) bedient. Anschlussflüge kommen aus verschiedenen deutschen und europäischen Städten. In New York bestehen Codeshare-Anschlussflüge zu acht Destinationen von American Airlines. Das Streckennetz von airberlin in Nordamerika umfasst mit New York, Miami, Fort Myers, Los Angeles, San Francisco und Vancouver damit insgesamt sechs Destinationen. Auch von Düsseldorf aus bestehen Nonstop-Verbindungen zu allen sechs nordamerikanischen Destinationen.



#### **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. Mai 2011**

**Joachim Hunold**

**Ulf Hüttmeyer**



03) Financial Statements

Air Berlin PLC

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

für den Zeitraum bis zum 31. März 2011

	1/11-3/11	1/10-3/10
	€ 000	€ 000
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>751.597</b>	690.922
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>1.732</b>	4.085
Materialaufwand und bezogene Leistungen	<b>(657.594)</b>	(535.848)
Personalaufwand	<b>(113.040)</b>	(113.080)
Abschreibungen	<b>(20.963)</b>	(25.627)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	<b>(150.004)</b>	(119.099)
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>	<b>(941.601)</b>	(793.654)
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>(188.272)</b>	(98.647)
Finanzaufwendungen	<b>(15.337)</b>	(16.421)
Finanzerträge	<b>2.602</b>	878
Gewinne (Verluste) aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	<b>27.339</b>	(17.353)
<b>Finanzergebnis, netto</b>	<b>14.604</b>	(32.896)
Erträge aus assoziierten Unternehmen, nach Steuern	<b>0</b>	3.287
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>(173.668)</b>	(128.256)
Ertragsteuern	<b>53.097</b>	34.661
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>	<b>(120.571)</b>	(93.595)
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	<b>(1,42)</b>	(1,10)
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	<b>(1,42)</b>	(1,10)



03) Financial Statements

Air Berlin PLC

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 31. März 2011

	<b>1/11-3/11</b>	1/10-3/10
	€ 000	€ 000
<b>Verlust der Periode</b>	<b>(120.571)</b>	(93.595)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	<b>278</b>	147
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	<b>1.434</b>	34.155
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	<b>(13.145)</b>	(2.565)
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	<b>3.437</b>	(9.531)
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern</b>	<b>(7.996)</b>	22.206
<b>Gesamtergebnis – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>	<b>(128.567)</b>	(71.389)



## 03) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)**

zum 31. März 2011

	31/03/2011	31/12/2010
	€ 000	€ 000
<b>Aktiva</b>		
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		
Immaterielle Vermögenswerte	388.310	387.420
Sachanlagen	959.252	887.664
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	153.352	157.657
Latente Steueransprüche	107.996	51.283
Positiver Marktwert von Derivaten	1.121	6.448
Rechnungsabgrenzungen	26.701	20.409
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	405	405
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.637.137</b>	<b>1.511.286</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		
Vorräte	45.027	42.890
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	327.378	298.570
Positiver Marktwert von Derivaten	106.672	53.662
Rechnungsabgrenzungen	64.561	52.618
Bankguthaben und Kassenbestände	411.535	411.093
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>955.173</b>	<b>858.833</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.592.310</b>	<b>2.370.119</b>



## 03) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)**

zum 31. März 2011

	31/03/2011	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	(273.813)	(153.242)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern	14.889	23.163
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	2.115	1.837
<b>Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>	<b>376.769</b>	<b>505.336</b>
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>		
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	238.641	244.770
Finanzschulden	606.339	565.898
Rückstellungen	7.764	8.090
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	71.905	73.261
Latente Steuerverbindlichkeiten	25.204	26.733
Negativer Marktwert von Derivaten	29.833	25.913
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>	<b>979.686</b>	<b>944.665</b>
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>		
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	61.093	56.533
Finanzschulden	36.642	33.140
Ertragsteuerverbindlichkeiten	11.088	10.616
Rückstellungen	1.111	3.282
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	403.626	394.635
Negativer Marktwert von Derivaten	62.801	25.166
Rechnungsabgrenzungen	58.407	75.223
Erhaltene Anzahlungen	601.087	321.523
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>	<b>1.235.855</b>	<b>920.118</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.592.310</b>	<b>2.370.119</b>



## 03) Financial Statements

## Air Berlin PLC

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

für den Zeitraum bis zum 31. März 2011

	Gezeichnetes Kapital		Eigenkapital- komponente der Wandelanleihe	Sonstige Rücklagen	Gewinnrücklage Jahresergebnis	Marktbewertung von Sicherungs- und instrumenten, nach Steuern	Ausgleichs- posten aus Währungs- differenzen	Eigenkapital – den Aktionä- ren der Air Berlin PLC zuzurechnen
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 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					8			8
Transaktionskosten aus Ausgabe von neuen Stammaktien, nach Steuern		(396)						(396)
<b>Summe Transaktionen mit Eigentümern</b>	<b>0</b>	<b>(396)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(388)</b>
Verlust der Periode					(93.595)			(93.595)
Sonstiges Ergebnis						22.059	147	22.206
<b>Summe Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(93.595)</b>	<b>22.059</b>	<b>147</b>	<b>(71.389)</b>
<b>Bilanz zum 31. März 2010</b>	<b>21.379</b>	<b>373.923</b>	<b>51.598</b>	<b>217.056</b>	<b>(155.910)</b>	<b>29.277</b>	<b>914</b>	<b>538.237</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					(120.571)			(120.571)
Sonstiges Ergebnis						(8.274)	278	(7.996)
<b>Summe Gesamtergebnis</b>					<b>(120.571)</b>	<b>(8.274)</b>	<b>278</b>	<b>(128.567)</b>
<b>Bilanz zum 31. März 2011</b>	<b>21.379</b>	<b>373.923</b>	<b>21.220</b>	<b>217.056</b>	<b>(273.813)</b>	<b>14.889</b>	<b>2.115</b>	<b>376.769</b>



## 03) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 31. März 2011

	31/03/2011	31/03/2010
	€ 000	€ 000
Verlust der Periode	(120.571)	(93.595)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:		
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	20.963	25.627
Verlust (Gewinn) aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	1.464	(564)
Aktienorientierte Vergütung	0	8
Zunahme der Vorräte	(2.137)	(1.033)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(22.776)	(37.201)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen	(23.671)	(28.069)
Latenter Steuerertrag	(54.805)	(35.733)
Abnahme der Rückstellungen	(2.497)	(6.372)
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.224	15.285
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten	266.118	186.347
(Gewinne) Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(27.339)	17.353
Zinsaufwendungen	15.337	16.391
Zinserträge	(2.602)	(872)
Ertragsteueraufwendungen	1.708	1.072
Anteil am Gewinn von assoziierten Unternehmen	0	(3.287)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen	278	147
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>52.694</b>	<b>55.504</b>
Gezahlte Zinsen	(11.598)	(12.740)
Erhaltene Zinsen	938	515
Gezahlte Ertragsteuern	(1.236)	(2.172)
<b>Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit</b>	<b>40.798</b>	<b>41.107</b>
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	(102.536)	(8.623)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	(4.051)	(6.274)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten	17.011	336
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>(89.576)</b>	<b>(14.561)</b>

Fortsetzung auf der folgenden Seite



## 03) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 31. März 2011

Fortsetzung von der vorherigen Seite

	31/03/2011	31/03/2010
	€ 000	€ 000
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden	(43.754)	(28.216)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	96.178	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	0	(565)
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>52.424</b>	<b>(28.781)</b>
<b>Veränderung von Nettozahlungsmitteln</b>	<b>3.646</b>	<b>(2.235)</b>
<b>Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode</b>	<b>409.673</b>	<b>372.010</b>
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben	(3.385)	3.207
<b>Nettozahlungsmittel am Ende der Periode</b>	<b>409.934</b>	<b>372.982</b>
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(1.601)	(1.833)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz	411.535	374.815



# KONZERN-ANHANG ZUM 31. MÄRZ 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 drei Monate endend zum 31. März 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](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. 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 17. Mai 2011 freigegeben.

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

Dieser Zwischenbericht zum 31. März 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.



## 03) Financial Statements

**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 31. März 2011 hat die Gruppe Umsätze in Höhe von € 3.784.253 (Vorjahr: € 3.270.103) und ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von € -124.135 (Vorjahr: € -14.620) erzielt. Weiterhin betrug das EBIT in den zwölf Monaten bis zum 31. März 2011 € -98.966 (Vorjahr: € 17.150).

**6. LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE**

Während der drei Monate bis zum 31. März 2011 belief sich die Summe der Zugänge bei den langfristigen Vermögenswerten auf € 120.934 (Vorjahr: € 28.459). Ausgebucht wurden Vermögenswerte mit einem Restbuchwert von € 27.508 (Vorjahr: € 7.754).

Das Bestellobligo für Sachanlagen beträgt 5,9 Mrd. USD (Vorjahr: 6,8 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. UMSATZERLÖSE**

in Tausend Euro	1/11-3/11	1/10-3/10
Umsatz aus Einzelplatzverkäufen	457.715	418.698
Charterumsätze und Umsätze mit Reiseveranstaltern	215.911	209.395
Groundservices und sonstige Leistungen	70.322	55.914
Bordverkauf	7.649	6.915
	<b>751.597</b>	<b>690.922</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.

**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 der Gruppe zur Verfügung gestellt werden, sind: Betriebsergebnis, Nettoverschuldung, Umsatzerlöse, Passagiere und Yield sowie Blockstunden. Die primären Steuerungsgrößen leiten sich aus den IFRS-Zahlen ab, wie im Abschluss dargestellt. Über die Ressourcenallokation wird basierend auf dem gesamten Streckennetz und dem Einsatz der gesamten Flotte entschieden. Die Umsatzerlöse werden fast ausschließlich durch die Tätigkeit als Fluggesellschaft erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus Ticketverkäufen, Kommissionen, Bordverkäufen und damit verbundenen Leistungen, die in Europa generiert werden. Da airberlins Flugzeugflotte je nach Nachfrage auf dem gesamten Streckennetz zum



## 03) Financial Statements

Einsatz kommt, hat das Board entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen mehreren Kundengruppen oder geografischen Segmenten, die außerhalb Europas liegen, zuzuordnen.

**9. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE**

in Tausend Euro	1/11-3/11	1/10-3/10
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	0	252
Erträge aus Leistungen an Niki und Weiterbelastungen	0	432
Erträge aus Versicherungsansprüchen	542	552
Übrige	1.190	2.849
	<b>1.732</b>	<b>4.085</b>

**10. MATERIALAUFWAND UND BEZOGENE LEISTUNGEN**

in Tausend Euro	1/11-3/11	1/10-3/10
Flughafengebühren und Handling	198.976	172.318
Treibstoff	195.525	148.619
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	141.579	117.061
Navigationsaufwand	59.539	52.204
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	28.296	24.671
Übrige	33.679	20.975
	<b>657.594</b>	<b>535.848</b>

Im Materialaufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von € 26.367 (Vorjahr: € 25.048) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.

**11. PERSONALAUFWAND**

in Tausend Euro	1/11-3/11	1/10-3/10
Löhne und Gehälter	92.661	93.235
Sozialversicherungsabgaben	10.450	15.245
Aufwand für Altersversorgung	9.929	4.600
	<b>113.040</b>	<b>113.080</b>



## 03) Financial Statements

**12. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**

in Tausend Euro	1/11-3/11	1/10-3/10
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	53.109	42.229
Werbung	20.990	13.732
EDV-Aufwand	19.186	15.082
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	8.596	8.033
Reisekosten Crew	6.222	7.197
Versicherung	5.263	4.677
Bankgebühren	5.059	4.613
Verkaufsprovisionen an Agenturen	4.776	4.830
Training und sonstige Personalaufwendungen	3.941	2.572
Prüfung und Beratung	3.906	1.848
Verlust aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	1.509	0
Telefon und Porto	1.493	1.301
Ausbuchungen von Forderungen	453	617
Übrige	15.501	12.368
	<b>150.004</b>	<b>119.099</b>

**13. FINANZERGEBNIS**

in Tausend Euro	1/11-3/11	1/10-3/10
Zinsaufwand für Finanzschulden	(13.704)	(16.391)
Bewertung der Verbindlichkeit aus Put-Option zum beizulegenden Zeitwert	(1.633)	0
Sonstiger Finanzaufwand	0	(30)
<b>Finanzaufwendungen</b>	<b>(15.337)</b>	<b>(16.421)</b>
Zinserträge aus Festgeldern	436	227
Sonstige Finanzerträge	2.166	651
<b>Finanzerträge</b>	<b>2.602</b>	<b>878</b>
<b>Gewinne (Verluste) aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto</b>	<b>27.339</b>	<b>(17.353)</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>14.604</b>	<b>(32.896)</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



## 03) Financial Statements

verzinslichen Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten resultieren, werden den einzelnen Erträgen und Aufwendungen aus dem operativen Geschäft zugerechnet, aus denen sie resultieren.

**14. ERTRAGSTEUERN UND LATENTE STEUERN**

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

in Tausend Euro	1/11-3/11	1/10-3/10
Laufende Ertragsteuern	(1.708)	(1.072)
Latente Ertragsteuern	54.805	35.733
<b>Ertragsteuerertrag</b>	<b>53.097</b>	<b>34.661</b>

**15. KAPITALFLUSSRECHNUNG**

in Tausend Euro	31/03/2011	31/03/2010
Kassenbestände	421	1.115
Bankguthaben	128.988	91.246
Festgelder	282.126	282.454
<b>Bankguthaben und Kassenbestände</b>	<b>411.535</b>	<b>374.815</b>
Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(1.601)	(1.833)
<b>Bankguthaben und Kassenbestände in der Kapitalflussrechnung</b>	<b>409.934</b>	<b>372.982</b>

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 31. März 2011 Bankguthaben mit Verfügungsbeschränkung in Höhe von € 97.805 (Vorjahr: € 84.320).

**16. 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 drei Monaten 2011 Erträge in Höhe von € 2.899 (Vorjahr: € 5.546) mit der Phoenix Reisen GmbH erwirtschaftet. Zum 31. März 2011 belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf € 487 (Vorjahr: € 662).



## 03) Financial Statements

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

in Tausend Euro	2011	2010
<b>THBG BBI GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	2.424	1.928
Zinserträge	28	20
<b>Follow Me Entertainment GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	50	0
<b>Binoli GmbH</b>		
Umsatzerlöse aus Ticketverkauf	165	9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	179	9
Forderungen gegen nahestehende Personen	93	93
Zinserträge	8	8
<b>Lee &amp; Lex Flugzeugvermietung GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	1.530	777
Verbindlichkeiten gegen nahestehende Personen	1.462	0
<b>E190 Flugzeugvermietung GmbH</b>		
Leasingaufwand	1.303	0
Forderungen gegen nahestehende Personen	7.399	0

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

### 17. NACHTRÄGLICHE EREIGNISSE

Am 19. April 2011 emittiert die Air Berlin PLC eine neue Anleihe mit einem Volumen von € 150.000. Die Anleihe, eingeteilt in Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 1, wurde zum Nennwert ausgegeben und ist mit einem Kupon von 8,25 Prozent ausgestattet. Sie wird vorbehaltlich einer vorzeitigen Rückzahlung, am 19. April 2018 zu 100 Prozent des Nennwertes zurückgezahlt.

### 18. EXECUTIVE DIRECTORS

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



04) Sonstige Angaben

## FINANZKALENDER

Verkehrszahlen Mai 2011	6. Juni 2011
Hauptversammlung (AGM) Air Berlin PLC, London-Stansted	7. Juni 2011
Verkehrszahlen Juni 2011	6. Juli 2011
Verkehrszahlen Juli 2011	5. August 2011
Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. Juni 2011 (Q2 und H1) Analysten und Investoren Conference Call	18. August 2011
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)