

ZWISCHENFINANZBERICHT FÜR DAS ZWEITE QUARTAL UND DIE  
ERSTEN SECHS MONATE DES GESCHÄFTSJAHRES 2010



## FINANZKENNZAHLEN KONZERN

	Q2 2010	Q2 2009 pro forma*)	Q2 2009 berichtet	H1 2010	H1 2009 pro forma*)	H1 2009 berichtet
Umsatz (Mio. EUR)	<b>877,0</b>	935,0	836,2	<b>1.567,9</b>	1.647,4	1.497,0
davon: Flugumsatz (Mio. EUR)	<b>796,8</b>	858,2	772,0	<b>1.424,9</b>	1.500,9	1.370,1
EBITDAR (Mio. EUR)	<b>124,3</b>	160,1	134,9	<b>168,3</b>	189,1	162,0
EBIT (Mio. EUR)	<b>(28,2)</b>	15,3	17,6	<b>(126,9)</b>	(92,3)	(69,7)
Konzernergebnis (Mio. EUR)	<b>(56,9)</b>	4,7	7,1	<b>(150,5)</b>	(104,2)	(81,4)
Oper. Netto-Cashflow (Mio. EUR)	<b>(3,7)</b>	n.v.	1,1	<b>37,4</b>	n.v.	61,1
Ergebnis je Aktie (EUR; unverwässert)	<b>(0,67)</b>	n.v.	0,11	<b>(1,77)</b>	n.v.	(1,23)
Oper. Netto-Cashflow je Aktie (EUR)	<b>(0,04)</b>	n.v.	0,01	<b>0,44</b>	n.v.	0,80
Bilanzsumme (Mio. EUR)				<b>2.455,5</b>	n.v.	2.411,5
Mitarbeiter (30.06.)				<b>8.741</b>	n.v.	8.214

\*) Air Berlin Group inklusive TUIfly City Carrier Geschäft; 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,

die europäische Luftfahrt und damit auch Air Berlin schauen auf ein ereignisreiches erstes Halbjahr 2010 zurück. Zunächst hat der extreme Winter 2009/10 bei Air Berlin im ersten Quartal zusätzliche Belastungen in Höhe von 28 Mio. EUR verursacht. Über Monate hinweg mussten Flugzeuge enteist und immer wieder lange Wartezeiten in Kauf genommen werden. Zusätzlich entstanden weitere Kosten aufgrund des erhöhten Heizbedarfs für Treibstoff und Kabine und nicht zuletzt aufgrund des bei Kälte höheren Treibstoffverbrauchs.

Im zweiten Quartal hat der Vulkanausbruch auf Island große Teile des europäischen Luftverkehrs lahmgelegt. Die europäische Flugaufsicht strich im April Tausende von Flügen. Bei Air Berlin brach das Passagieraufkommen in diesem Monat um über 16 Prozent ein und die anhaltende Ungewissheit hat eine Geschäftsbelegung danach wochenlang verzögert. Die Belastungen summierten sich bei Air Berlin im zweiten Quartal auf gut 40 Mio. EUR. Insgesamt waren damit im ersten Halbjahr Sonderbelastungen von rund 68 Mio. EUR zu verkraften.

Die Entwicklung der Passagierzahlen in den ersten Wochen weist jedoch auf einen verbesserten Geschäftsgang im zweiten Halbjahr hin. Auch dürfte das sich inzwischen wieder aufhellende Konsumklima in Deutschland weitere positive Impulse bringen. Auf der Kostenseite sollten unser optimiertes Hub-Konzept und unveränderte Kostenkontrolle positiv auf die operative Marge wirken. Darüber hinaus werden Einmalerträge aus der schon angekündigten Veräußerung von Flugzeugen sowie im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung unserer Tochtergesellschaft Niki die Sonderbelastungen aus dem ersten Halbjahr kompensieren. Daher bleiben wir bei unserer bisherigen Prognose, das Ergebnis vor Zinsen und Steuern des Vorjahres im laufenden Geschäftsjahr übertreffen zu können.

Positive Impulse erwarten wir in den nächsten Jahren aus der 2012 beginnenden Mitgliedschaft in der oneworld Allianz, ein für die strategische Entwicklung von Air Berlin logischer nächster Schritt. Unseren Passagieren werden wir dann zusammen mit unseren Partnern, die zu den besten und größten Airlines der Welt gehören, ein globales Streckennetz bieten. Die Mitglieder des Air Berlin-Vielfliegerprogramms topbonus werden dann Prämienpunkte bei den 13 weiteren Qualitäts-Carriern von oneworld sammeln und einlösen können.

Berlin, im August 2010



Joachim Hunold  
Chief Executive Officer



## DIE AIR BERLIN AKTIE

Die Aktie der Air Berlin PLC hat sich nach einem in den ersten drei Monaten weitgehend markt-konformen Kursverlauf im zweiten Quartal des laufenden Geschäftsjahres 2010 unterdurchschnittlich entwickelt. Aufgrund der Flugausfälle, die durch die Aschewolke des Vulkans Eyjafjallajökull auf Island hervorgerufen wurden, sind die Aktien der europäischen Luftfahrtgesellschaften, und damit auch die Air Berlin Aktie, vom 16. April ab bis Mitte Mai stärker unter Druck geraten als der durch globale Konjunkturängste verunsicherte Gesamtmarkt. Das Zusammentreffen von ausufernder Staatsverschuldung, drastischen Sparpaketen und bislang beispiellosen Rettungsaktionen in Europa wie z. Bsp. für Griechenland, schwächer als erwartet ausgefallenen US-Konjunkturdaten und einer restriktiveren Geldpolitik in China wirbelten die Aktienmärkte im zweiten Quartal weltweit durcheinander.

Beginnend mit einem Jahresanfangskurs von 3,97 EUR erreichte die Air Berlin Aktie am 19. Januar mit 4,47 EUR ihren bisherigen Höchstkurs. Am Ende des ersten Quartals notierte die Aktie mit 4,17 EUR rund fünf Prozent höher. Die anschließende Korrektur endete am 25. Mai bei einem Kurs von 3,21 EUR. Die darauf folgende Erholung führte bis 3,59 EUR. Das erste Halbjahr schloss die Aktie mit 3,32 EUR ab, seither tendiert sie seitwärts. Diese Angaben beziehen sich auf die jeweiligen XETRA-Tagesschlusskurse.

Insgesamt wurde Air Berlin zum Ende der ersten sechs Monate 2010 von 13 Research-Häusern bzw. Brokern beobachtet. Fünf Analysten sprachen die Empfehlung aus, die Aktie zu kaufen und sechs Analysten stuften die Aktie neutral ein („Halten“ bzw. „Neutral“ oder „equal weight“). Nur zwei Häuser empfahlen die Aktie zum Verkauf.

Über ihre laufenden Investor Relations Aktivitäten, Presse- und Adhoc-Meldungen, Investoren- und Analystenpräsentationen, sowie über alle sonstigen berichtspflichtigen Veröffentlichungen berichtet Air Berlin zeitnah auf ihrer Investor Relations Website [ir.airberlin.com](http://ir.airberlin.com).



## 01) Die Air Berlin Aktie

**Die wesentlichen Einzelaktionäre der Air Berlin PLC per 30. Juni 2010**

ESAS Holding A.S.	16,48 %
Leibniz-Service GmbH / TUI Travel PLC	7,90 %
Hans-Joachim Knieps	7,51 %
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 (Chairman Air Berlin PLC)	1,58 %
Heinz-Peter Schlüter	1,40 %

**Eigentümerstruktur nach Nationalitäten per 30. Juni 2010**

Deutschland	67,12 %
Türkei	16,48 %
Schweiz	8,50 %
USA	3,29 %
Vereinigtes Königreich	2,13 %
Österreich	1,48 %
Übrige	1,00 %
Streubesitz gemäß Standard der Deutschen Börse	62,14 %

**Verteilung des Grundkapitals per 30. Juni 2010**

Privatpersonen	42,78 %
Versicherungen, Investmentgesellschaften und Kreditinstitute	44,41 %
sonst. institutionelle Anleger und Unternehmen	12,81 %



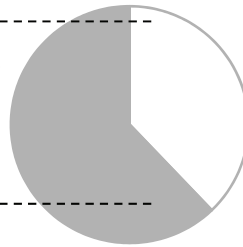
01) Die Air Berlin Aktie

AKTIONÄRE MIT ANTEIL  
ÜBER FÜNF PROZENT ODER  
HALTEFRIST

**37,86 %**

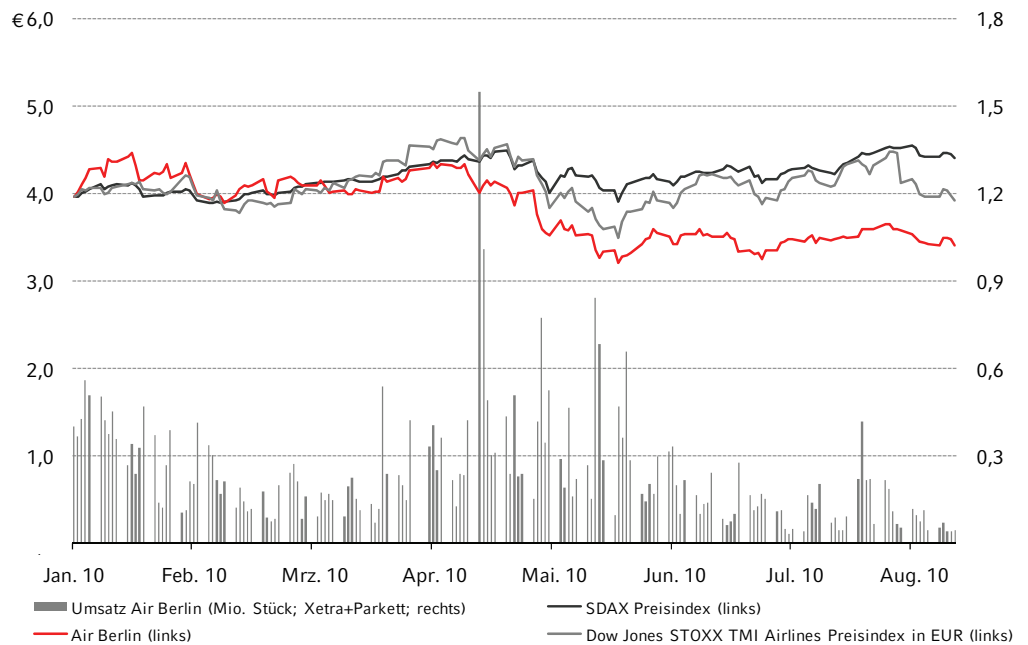
STREUBESITZ  
NACH  
DEFINITION  
DEUTSCHE  
BÖRSE AG

**62,14 %**



**AKTIONÄRSSTRUKTUR  
DER AIR BERLIN PLC  
ZUM 30.06.2010**

**Relative Performance Air Berlin versus SDAX Preisindex  
und Dow Jones STOXX Airlines (basiert auf Air Berlin)**



Quelle: Reuters



## 01) Die Air Berlin Aktie

**Die Aktie der Air Berlin PLC im H1 2010**

Grundkapital:	EUR 21.306.549 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter Aktien am 30.06.2010	85.226.196
Gattung:	Vinkulierte Namensaktien
Nennwert:	EUR 0,25
Kürzel Bloomberg:	AB1 GR / AB1 GY
Kürzel Reuters:	AB1.DE
ISIN:	GB00B128C026
WKN:	AB1000
Rechnungslegungs-Standard:	IAS/IFRS

**Marktdaten H1 2010**

Handelssegment:	Amtlicher Handel (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 30.06.2010:	EUR 283,0 Mio.
Free Float laut Deutsche Börse AG zum 30.06.2010:	62,14 %
Kapitalisierung Free Float zum 30.06.2010:	EUR 175,8 Mio.
Durchschnittlicher Handelsumsatz der Aktie im H1 2010 (Xetra / alle deutschen Börsen):	218.052 / 250.782 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.
- Air Berlin 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.



## KONZERN-ZWISCHENLAGEBERICHT

### RAHMENBEDINGUNGEN

#### **Weltwirtschaft**

Die konjunkturelle Belebung in Deutschland hat zuletzt deutlich an Fahrt gewonnen. So verzeichnete der Konjunkturtest des ifo-Instituts für Deutschland im Juli 2010 die stärkste Zunahme seit der deutschen Wiedervereinigung. Der Klimaindikator des Instituts für Europa vom 11. August wies aus dem gleichen Grunde nach oben. Insbesondere aber überraschte zuletzt die starke Belebung des Außenhandels im Juni 2010. Angesichts der jeweils sehr kräftigen jährlichen Zuwachsraten der Ein- und Ausfuhren von +31,7 bzw. +28,5 Prozent wird die Inlandsdynamik ebenso deutlich wie die stimulierenden Effekte der deutschen Einfuhren auf das Ausland. Noch nie seit Beginn der Datenerhebung im Jahr 1950 wurde ein höherer Importanstieg gemessen. Die robuste Außenhandelsentwicklung sowie eine stark belebte Investitionstätigkeit waren daher auch die wesentlichen Wachstumstreiber für das deutsche Bruttoinlandsprodukt im zweiten Quartal, das mit +2,2 Prozent gegenüber dem Vorquartal das stärkste Wachstum seit der Wiedervereinigung aufwies. Gegenüber dem Vorjahr hat das BIP sogar um 4,1 Prozent zugelegt.

Diesen positiven Nachrichten aus Deutschland stehen deutliche Molltöne insbesondere aus den USA gegenüber. Dort hat sich das Wachstum zuletzt wieder fast in der gesamten Breite der Wirtschaft abgeschwächt bzw. zeigt kaum noch Belebungstendenzen. Die US-Notenbank weist hierauf in ihrem jüngsten Bulletin vom 10. August deutlich hin. Entsprechend kündigt sie an, ihre sehr expansive Geld- und Kreditpolitik über einen längeren Zeitraum unverändert fortzusetzen. Hinsichtlich der globalen Wirtschaftserholung bleiben damit Fragezeichen – nicht zuletzt auch aufgrund einer restriktiveren Konjunktursteuerung in China und der anhaltenden Wirtschaftsflaute in vielen europäischen Ländern.

#### **Luftfahrtbranche**

Die International Air Transport Association (IATA) stellt in ihrem Halbjahresbericht fest, dass sich die Erholung des internationalen Luftverkehrs während der ersten drei Monate im zweiten Quartal 2010 insgesamt fortgesetzt hat. Das Verkehrsaufkommen im Passagierverkehr stieg im ersten Halbjahr gemessen an den verkauften Sitzplatzkilometern (RPK) gegenüber dem Vorjahreszeit-





raum um 7,9 Prozent, während die angebotenen Sitzplatzkilometer nur um 2,9 Prozent ausgeweitet wurden. Entsprechend konnte die Auslastung auf 77,1 Prozent ausgeweitet werden, ein Anstieg um 4,5 Prozentpunkte.

Weiterhin ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Vergleichsbasis niedrig ist, da der Tiefpunkt des Abschwungs in der Branche als Folge der internationalen Finanzmarktkrise im ersten Quartal 2009 erreicht worden war. Die Entwicklung hat sich bis zuletzt beschleunigt: Der Juni 2010 weist einen Anstieg der RPK um 11,9 Prozent auf, während die ASK um 5,9 Prozent ausgeweitet wurden. Der Sitzladefaktor ist damit in diesem Monat von 75,3 Prozent im Vorjahr auf zuletzt 79,8 Prozent gestiegen. Dies entspricht, so die IATA, einem Stand auf historischem Höchstniveau.

Wie schon im ersten Quartal war die Entwicklung in den einzelnen Regionen auch im zweiten Quartal und damit im Halbjahr weiterhin sehr unterschiedlich. Während der Mittlere Osten mit einem RPK-Wachstum von 20,1 Prozent erneut stark überdurchschnittlich zulegen, lag der Zuwachs in Europa mit plus 3,3 Prozent – im ersten Quartal lag er mit plus 4,3 Prozent sogar noch etwas höher – weiterhin deutlich unter dem weltweiten Branchendurchschnitt.

Die wesentliche Ursache dieser deutlich unterdurchschnittlichen Entwicklung des europäischen Luftverkehrs im ersten Halbjahr 2010 liegt in den Flugausfällen im Zusammenhang mit dem Vulkanausbruch auf Island. Allein im April lagen die RPK um 11,7 Prozent unter dem noch stark von der internationalen Finanzkrise gezeichneten Vorjahreswert.

Die vergleichsweise schwache Entwicklung wird bestätigt vom Halbjahresbericht der 128 im ACI Europe vereinten europäischen Flughäfen, die in den ersten sechs Monaten 2010 einen Anstieg der Passagierzahlen um nur 2,4 Prozent gemessen haben. Für Deutschland ergeben sich sogar noch schwächere Vergleichswerte: Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) hat im ersten Halbjahr 2010 einen Anstieg der Passagierzahlen um 1,6 Prozent verzeichnet. Die Anzahl aller Flüge inklusive Cargo ist laut ACI Europe im Halbjahr gegenüber dem Vorjahreszeitraum noch einmal um 1,7 Prozent gefallen; gegenüber dem Vorkrisenjahr 2008 war sie sogar immer noch um 11,6 Prozent niedriger.



Nach Angaben der IATA sind die europäischen Airlines daher sehr zurückhaltend geblieben bei der Ausweitung ihres Angebots. Nach einem noch spürbar geringeren Angebot im ersten Quartal (ASK –0,6 Prozent) reichte die nur sehr geringe Ausweitung im weiteren Verlauf nicht aus, auf Halbjahresbasis ein Wachstum der angebotenen Sitzplatzkilometer darzustellen: Sie gingen trotz eines 4,3-Prozent-Anstiegs im Juni insgesamt um 0,4 Prozent zurück. Zwar ist damit auch in Europa die Auslastung von 73,5 Prozent im Vorjahreshalbjahr auf 77,3 Prozent im laufenden Jahr gestiegen. Der Anstieg liegt allerdings deutlich unter dem Weltdurchschnitt.

#### **WICHTIGE EREIGNISSE IM BERICHTSQUARTAL**

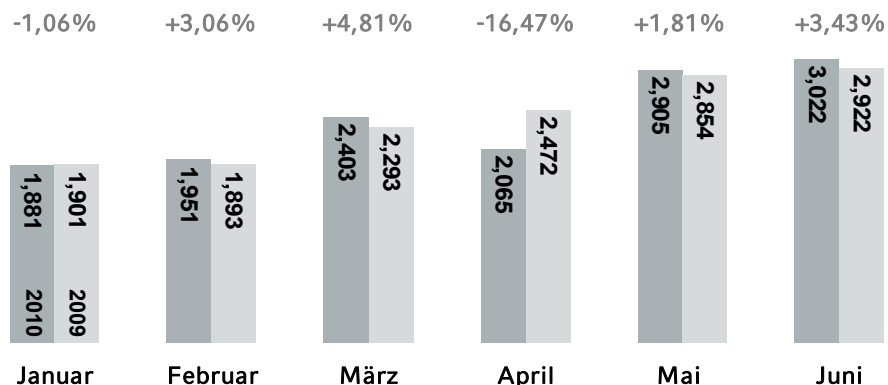
In Folge eines Vulkanausbruchs in Island und der sich dadurch in der Atmosphäre befindenden Vulkanasche hatten die Flugsicherheitsbehörden von Mitte April 2010 an für mehrere Tage weite Teile der Lufträume und Flughäfen in Zentral- und Mitteleuropa geschlossen. Wie alle Fluggesellschaften war auch Air Berlin von den Vorgaben von Ministerien und Flugsicherung betroffen. Zwischen dem 16. und 18. April konnten keine Starts und Landungen durchgeführt werden, mit ersten Testflügen hat Air Berlin den Flugverkehr am 19. April eingeschränkt im kontrollierten Sichtflugverfahren wieder aufgenommen. Ab dem 21. April konnte der Flugbetrieb wieder uneingeschränkt mit Instrumentenflügen fortgeführt werden. Air Berlin hat ihren Fluggästen, die von Streichungen betroffene Flüge gebucht hatten, kostenlose Umbuchungen oder Stornierungen angeboten. Air Berlin befand sich im ständigen Austausch mit zuständigen Behörden und Flughäfen und hat ihre Kunden schnellstmöglich über die aktuelle Entwicklung und die Konsequenzen auf den Air Berlin-Flugbetrieb informiert.

Am 26. April 2010 haben das deutsche Bundeskartellamt und am 7. Mai die österreichische Bundeswettbewerbsbehörde – durch Zurückziehung ihres Prüfungsantrags beim österreichischen Kartellgericht – die Genehmigung erteilt zur Erhöhung der Beteiligung der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG an der NIKI Luftfahrt GmbH von 24 Prozent um 25,9 Prozent auf 49,9 Prozent. Beide Behörden haben außerdem die Freigabe zum Erwerb der verbleibenden 50,1 Prozent der Anteile an der NIKI Luftfahrt GmbH durch die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG erteilt, wenn ein im Zusammenhang mit der vorgenannten Aufstockung der Beteiligung seitens der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG der Privatstiftung Lauda zu gewährendes Darlehen durch mit-



## Passagieraufkommen erstes Halbjahr 2010 ggü. 2009 (Mio.; 2009 pro forma)

02) Konzern-Zwischenlagebericht



telbare Übertragung dieser Beteiligung zurückgeführt werden wird. Nach Vorliegen aller vereinbarten Voraussetzungen wurden die am 17. Februar 2010 beurkundeten Verträge am 5. Juli 2010 vollzogen und die Beteiligungserhöhung wirksam. Ab 1. Juli 2010 wird die NIKI Luftfahrt GmbH somit voll im Konzernabschluss der Air Berlin PLC konsolidiert.

### GESCHÄFTSVERLAUF

#### Bericht zur operativen Entwicklung

Im Folgenden wird die operative Entwicklung der Air Berlin Gruppe auf der Basis vergleichbarer Zahlen kommentiert (pro-forma-Betrachtung). Die Vorjahresangaben enthalten die damaligen Verkehrszahlen, die die TUIfly zu dem im Herbst letzten Jahres übernommenen Streckenkontingent und den ab dem 25. Oktober 2009 im Konzernabschluss berücksichtigten Aktivitäten der TUIfly City Carrier berichtet hat.

Die operative Entwicklung wurde im Berichtsquartal in entscheidendem Maße von den zahlreichen Flugausfällen im Zusammenhang mit dem Vulkanausbruch auf Island beeinflusst. Dies zeigt der monatliche Verlauf der Passagierzahlen (Pax) eindrucksvoll: Nach dem aufgrund des kalten Winters schwachen Jahresauftakt und einer danach verbesserten Entwicklung im Februar und März brachen sie im April um 16,5 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat ein (siehe Grafik). Die Ungewissheit über das weitere Verhalten des isländischen Vulkans hat dann auch im Mai nur zu einer sehr schwachen Erholung des Passagieraufkommens geführt. Auf der oben beschriebenen Vergleichsbasis hat sich die Anzahl der Fluggäste im Berichtsquartal um insgesamt 3,1 Prozent auf 7,99 Mio. nach 8,25 Mio. zurückgebildet. Die Kapazität (Anzahl verfügbarer Sitzplätze) konnte im April naturgemäß nicht in gleichem Tempo wie der Einbruch bei den Passagierzahlen angepasst werden. Dennoch hat es die Flexibilität des Flottenmanagements erlaubt, schnell zu reagieren und die Kapazität kurzfristig um 12,3 Prozent herunterzufahren. Insgesamt wurde sie im Berichtsquartal um 1,2 Prozent auf 10,79 Mio. nach 10,67 Mio. erhöht. Die Auslastung (Sitzladefaktor) ging entsprechend um 3,25 Prozentpunkte auf 74,08 Prozent zurück.



Für den Sechsmonatszeitraum ergibt sich ein Rückgang der Passagierzahlen um 0,8 Prozent auf 14,23 Mio. nach 14,34 Mio. im Vorjahreszeitraum. Die Kapazität stieg um 2,2 Prozent auf 19,60 Mio. nach 19,17 Mio. Der Sitzladefaktor ging um 2,18 Prozentpunkte auf 72,59 Prozent zurück.

Aufgrund eines im Rahmen der Streckenoptimierung höheren Anteils von Kurz- und Mittelstreckenflügen mit kleineren Maschinen waren die durchschnittliche Streckenlänge im ersten Quartal noch um 6,0 Prozent und die Durchschnittskapazität pro Flug um 1,8 Prozent zurückgegangen. Dieser Effekt war im Berichtsquartal mit -0,9 Prozent auf 1.334 km bzw. -1,0 Prozent auf 166,6 Sitze nicht mehr so ausgeprägt. Umgekehrt wurden entsprechend der höheren Frequenzen auf den Kurz- und Mittelstrecken die Starts im ersten Quartal noch um 5,5 Prozent ausgeweitet. Auch dieser Effekt war im zweiten Quartal mit einem Anstieg um 2,2 Prozent auf 64.769 Flüge nach 63.382 im Vorjahresquartal nicht mehr so stark. Die Zahl der Flugstunden nahm im Berichtsquartal um 2,1 Prozent auf 111.541 zu, nachdem sie im ersten Quartal noch um 4,5 Prozent gestiegen war. Die angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK) stiegen im Jahresvergleich leicht um 0,3 Prozent auf 14,4 Mrd. nach einem Rückgang um 2,6 Prozent im Vorquartal.

Nach sechs Monaten ergeben sich Rückgänge der durchschnittlichen Streckenlänge um 3,2 Prozent auf 1.321 km nach 1.365 km und der Durchschnittskapazität um 1,4 Prozent auf 166,6 nach 168,9 Sitzen. Die Anzahl der Flüge stieg um 3,7 Prozent auf 117.649 nach 113.503 im Vorjahreshalbjahr. Mit 198.916 wurden 3,2 Prozent mehr Flugstunden absolviert als im Vorjahr, die ASK gingen um 1,0 Prozent auf 25,9 Mrd. nach 26,2 Mrd. zurück.

Die Entwicklung der Yields war im ersten Quartal vor dem Hintergrund des gegenüber dem Vorjahr insgesamt geringeren Langstreckengeschäfts und der wettbewerbsbedingt schwächeren Yields bei Flügen, die im Wirtschaftskrisenjahr 2009 noch für das erste Quartal 2010 gebucht worden waren, insgesamt noch zufriedenstellend ausgefallen. Sanken der Flugumsatz pro Pax im ersten Quartal noch um 4,6 Prozent auf 100,73 EUR nach 105,58 EUR im Vorjahresquartal und der Gesamtumsatz pro Pax um 5,6 Prozent auf 110,81 EUR nach 117,32 EUR, so waren der Gesamtumsatz pro ASK mit 6,01 Eurocent nach 6,05 Eurocent jedoch nur geringfügig niedriger und der Gesamtumsatz pro Passagierkilometer (RPK) mit 8,5 Eurocent unverändert.



Im zweiten Quartal führten die Flugausfälle im Zusammenhang mit dem Vulkanausbruch hingegen zu einem insgesamt sehr unbefriedigenden Ergebnis. Der Flugumsatz pro Pax lag bei 99,66 EUR nach 104,02 EUR im Vorjahresquartal. Dies entspricht einem Rückgang um 4,2 Prozent und somit lag der Flugumsatz pro Passagier sogar unter dem des saisonalen schwachen ersten Quartals. Beim Gesamtumsatz pro Pax beträgt der Rückgang 3,2 Prozent auf 109,72 EUR nach 113,36 EUR. Pro ASK wurde im Berichtsquartal mit 6,09 Eurocent nach 6,51 Eurocent im Vorjahr ein um 6,5 Prozent geringerer Gesamtumsatz erzielt. Der Gesamtumsatz pro RPK lag mit 8,22 Eurocent um 2,3 Prozent unter dem Vorjahreswert von 8,42 Eurocent.

Für den Sechsmonatszeitraum ergibt sich ein Flugumsatz pro Pax von 101,41 EUR nach 110,04 EUR. Der Gesamtumsatz pro Pax beträgt 110,20 EUR nach 115,03 EUR. Der Gesamtumsatz pro ASK erreichte 6,05 Eurocent nach 6,30 Eurocent und pro RPK wurden 7,68 Eurocent nach 8,43 Eurocent erzielt.

#### Operative Kennzahlen Q2 2010 (pro forma)

	+/- %	Q2 2010	Q2 2009
Flugzeuge (Stand 30.06.)	+4,90	150	143
Flüge	+2,19	64.769	63.382
Destinationen	+8,33	156	144
Fluggäste („Pax“)	-3,10	7.992.810	8.248.267
Angebotene Sitze (Kapazität)	+1,15	10.788.810	10.666.210
Angebotene Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	+0,27	14.394	14.356
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	-4,01	10.661	11.106
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	-3,25*	74,08	77,33
Zahl der Blockstunden	+2,13	128.111	125.436

\*Prozentpunkte



### Operative Kennzahlen H1 2010 (pro forma)

	+/- %	H1 2010	H1 2009
Flugzeuge (Stand 30.06.)	+4,90	<b>150</b>	143
Flüge	+3,65	<b>117.649</b>	113.503
Destinationen	+8,33	<b>156</b>	144
Fluggäste („Pax“)	-0,75	<b>14.227.985</b>	14.335.414
Angebotene Sitze (Kapazität)	+2,23	<b>19.600.481</b>	19.172.925
Angebotene Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	-1,04	<b>25.896</b>	26.167
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	-3,87	<b>18.797</b>	19.553
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	-2,18*	<b>72,59</b>	74,77
Zahl der Blockstunden	+3,41	<b>230.038</b>	222.460

\*Prozentpunkte

### Die Flugzeugflotte der Air Berlin Gruppe (pro forma)

	Anzahl Ende H1 2010	Anzahl Ende H1 2009
A319	<b>16</b>	16
A320	<b>40</b>	30
A321	<b>9</b>	6
A330-200	<b>10</b>	10
A330-300	<b>3</b>	3
B737-300	-	2
B737-700	<b>26</b>	27
B737-800	<b>36</b>	38
B757	-	2
B767	-	1
Q400	<b>10</b>	8
Total	<b>150</b>	143



### Bericht zur Ertragslage

Im folgenden Bericht zur Ertragslage wird auf der Basis vergleichbarer Zahlen argumentiert, d. h. die Vorjahreszahlen wurden angepasst um die ab dem 25. Oktober 2009 im Konzernabschluss berücksichtigten Aktivitäten der TUIfly City Carrier (pro forma-Vergleich). In den Tabellen auf den Seiten 18 und 19 werden die Zahlen des Berichtsquartals bzw. des ersten Halbjahres 2010 den Vorjahreszahlen auf pro-forma-Basis sowie den ursprünglich ausgewiesenen Zahlen gegenübergestellt.

Naturgemäß war der Konzernumsatz im Berichtsquartal ebenfalls stark geprägt von den Flugausfällen im April. Er ging gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 6,2 Prozent auf 877,0 Mio. EUR nach 935,0 Mio. EUR zurück. Der Flugumsatz (Charter plus Einzeltickets) sank um 7,1 Prozent auf 796,8 Mio. EUR nach 858,2 Mio. EUR. Dabei reduzierten sich die Charterumsätze um 13,8 Prozent auf 259,2 Mio. EUR nach 300,8 Mio. EUR. Der Umsatzrückgang bei den Einzelplatzverkäufen konnte mit 3,6 Prozent auf 537,6 Mio. EUR nach 557,4 Mio. EUR in deutlich engeren Grenzen gehalten werden. Die vergleichsweise schwächere Entwicklung im Chartergeschäft ist im Wesentlichen vor dem Hintergrund einer bis dahin noch nicht eingetretenen Belebung der allgemeinen Konsumtätigkeit in Deutschland zu sehen.

Die Erlöse aus Bodenservice und Sonstigem konnten im Berichtsquartal von 62,8 Mio. EUR auf 70,9 Mio. EUR ausgeweitet werden. Die Umsätze aus dem Bordverkauf ermäßigten sich, bedingt durch die Straffung des Langstreckennetzes, um 33,6 Prozent auf 9,3 Mio. EUR nach 14,0 Mio. EUR. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen, im Wesentlichen bedingt durch Veräußerungen von Anlagevermögen, um 15,7 Prozent auf 12,5 Mio. EUR nach 10,8 Mio. EUR. Damit betrug die Gesamtleistung im zweiten Quartal des laufenden Geschäftsjahres 889,5 Mio. EUR nach 945,8 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Die betrieblichen Aufwendungen lagen im Berichtsquartal mit 917,8 Mio. EUR um 1,4 Prozent unter Vorjahr (930,5 Mio. EUR). Innerhalb der Material- und Serviceaufwendungen, die um 2,1 Prozent von 658,4 Mio. EUR auf 644,6 Mio. EUR zurückgegangen sind, stehen einem Rückgang der Treibstoffkosten um 15,6 Prozent (186,1 Mio. EUR nach 220,6 Mio.) höhere Gebühren, insbe-



sondere für Landungen und Navigation, sowie gestiegene Aufwendungen für Frachten gegenüber. Im Zuge eines Ausbaus der geleasteten Flotte sowie eines stärkeren USD (Leasingaufwendungen werden in USD geleistet) sind die entsprechenden Aufwendungen um 9,8 Prozent auf 129,8 Mio. EUR nach 118,2 Mio. EUR gestiegen. Dieser Effekt war auch schon im ersten Quartal zu beobachten.

Der Personalaufwand lag im Berichtsquartal mit 116,7 Mio. EUR um 4,0 Prozent über dem Vorjahresniveau von 112,2 Mio. EUR. Die Abschreibungen sind um 14,3 Prozent auf 22,8 Mio. EUR zurückgegangen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen leicht auf 133,7 Mio. EUR nach 133,3 Mio. EUR.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen und Leasingaufwand (EBITDAR) ist im Berichtsquartal um 22,4 Prozent auf 124,3 Mio. EUR nach 160,1 Mio. EUR im Vorjahr zurückgegangen. Das Ergebnis nach Leasingaufwendungen (EBITDA) beträgt –5,5 Mio. EUR nach 41,8 Mio. EUR, das Betriebsergebnis (EBIT) –28,2 Mio. EUR nach 15,3 Mio. EUR.

Mit –39,7 Mio. EUR hat sich das Finanzergebnis des zweiten Quartals 2010 um 28,4 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahresquartal (–11,3 Mio. EUR) verschlechtert. Hier schlug sich insbesondere ein negativer Swing im Ergebnis aus Fremdwährungen und Finanzinstrumenten in Höhe von 22,7 Mio. EUR nieder. Das Ergebnis vor Ertragsteuern verringerte sich im Berichtsquartal inklusive der Ergebnisbeiträge assoziierter Unternehmen (–0,3 Mio. EUR nach 0,9 Mio. EUR) auf –68,2 Mio. EUR nach 4,8 Mio. EUR. Das Nettoergebnis des Berichtsquartals beträgt nach einem Steuerertrag von 11,3 Mio. EUR (Vorjahr: –0,2 Mio. EUR) –56,9 Mio. EUR nach 4,7 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Während der Geschäftsverlauf im ersten Quartal 2010 auf pro-forma-Basis noch eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahreszeitraum aufgewiesen hatte, haben die Sonderbelastungen aufgrund der Naturereignisse im zweiten Quartal auch die Erfolgsrechnung für das erste Halbjahr 2010 negativ beeinflusst. Im Halbjahreszeitraum wurde ein um 4,8 Prozent niedrigerer Umsatz von 1.567,9 Mio. EUR nach vergleichbar 1.647,4 Mio. EUR erzielt. Die betrieblichen Aufwendungen gingen um 2,5 Prozent zurück und betragen 1.711,4 Mio. EUR nach 1.755,5 Mio. EUR. Der





unterdurchschnittliche Rückgang resultiert im Wesentlichen aus wie erwähnt höheren Flughafens- und Navigationsgebühren sowie um 4,0 Prozent gestiegenen Personalaufwendungen, die den 18,6-prozentigen Rückgang der Aufwendungen für Treibstoff größtenteils kompensierten. Das Ergebnis EBITDAR sank im Halbjahr um 11,0 Prozent auf 168,3 Mio. EUR nach 189,1 Mio. EUR im Vorjahr. Das Ergebnis nach Leasingaufwendungen (EBITDA) beträgt –78,5 Mio. EUR nach –39,0 Mio. EUR, das Betriebsergebnis (EBIT) –126,9 Mio. EUR nach –92,3 Mio. EUR.

Bei den Halbjahreszahlen ist neben den Belastungen aus den Flugausfällen im zweiten Quartal darüber hinaus zu beachten, dass im Jahresanfangsquarter deutlicher Mehraufwand aufgrund des kalten Winters entstanden war, sowohl am Boden als auch in der Luft. So führten u.a. Abfertigungsverzögerungen und längere Wartezeiten zu einem höheren Einsatz von externen Heizaggregaten für Kerosin und Kabine. Wegen der großen Kälte fiel zusätzlich in hohem Maße Enteisungsaufwand an und darüber hinaus verlängerten insbesondere die von den außerordentlichen Schneemengen hervorgerufenen widrigen Sichtverhältnisse die durchschnittliche Flugdauer, was die Kosten pro Flug in die Höhe trieb. Der winterbedingte Mehraufwand summierte sich im ersten Quartal auf insgesamt rund 28 Mio. EUR, die Kosten der Flugausfälle im zweiten Quartal auf rund 40 Mio. EUR. Insgesamt belaufen sich diese externen Belastungen im ersten Halbjahr 2010 damit auf rund 68 Mio. EUR.

Das Finanzergebnis war in beiden Quartalen des ersten Sechsmonatszeitraums 2010 wesentlich belastet durch deutlich höhere im Wesentlichen nicht liquiditätswirksame Wertstellungsverluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von insgesamt 40,0 Mio. EUR. Das Finanzergebnis des ersten Halbjahres 2010 beträgt –72,6 Mio. EUR nach –42,7 Mio. EUR. Das Ergebnis vor Steuern liegt im ersten Halbjahr 2010 bei –196,4 Mio. EUR nach –134,2 Mio. EUR. Das Ergebnis nach laufenden und latenten Steuern erreichte –150,5 Mio. EUR nach –104,2 Mio. EUR.

Das Ergebnis je Aktie für das zweite Quartal lautet verwässert und unverwässert –0,67 EUR nach verwässert und unverwässert ausgewiesenen 0,11 EUR im Vorjahr. Für die ersten sechs Monate beträgt das Ergebnis je Aktie –1,77 EUR nach –1,23 EUR.



### Pro-forma-Gewinn-und-Verlust-Rechnung Q2 2010

In Mio. EUR	berichtet	pro forma	berichtet
	4/10-6/10	4/09-6/09	4/09-6/09
Umsatz Einzelplatzverkauf	537,6	557,4	478,5
Umsätze Charter, Reiseveranstalter	259,2	300,8	293,5
Zollfreie Waren	9,3	14,0	9,0
Bodenservice/Sonstige	70,9	62,8	55,2
<b>Summe Umsätze</b>	<b>877,0</b>	<b>935,0</b>	<b>836,2</b>
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>12,5</b>	<b>10,8</b>	<b>5,3</b>
Material- und Serviceaufwendungen	(644,6)	(658,4)	(561,1)
davon Leasingaufwand	(129,8)	(118,2)	(90,8)
<b>Material- und Serviceaufwendungen ohne Leasing</b>	<b>(514,8)</b>	<b>(540,2)</b>	<b>(470,3)</b>
<b>Personalaufwendungen</b>	<b>(116,7)</b>	<b>(112,2)</b>	<b>(111,2)</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>(22,8)</b>	<b>(26,6)</b>	<b>(26,5)</b>
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>(133,7)</b>	<b>(133,3)</b>	<b>(125,2)</b>
<b>Operativer Aufwand ohne Leasing und Abschreibungen</b>	<b>(765,2)</b>	<b>(785,7)</b>	<b>(706,7)</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>124,3</b>	<b>160,1</b>	<b>134,9</b>
<b>EBITDA</b>	<b>(5,5)</b>	<b>41,8</b>	<b>44,1</b>
<b>EBIT</b>	<b>(28,2)</b>	<b>15,3</b>	<b>17,6</b>
Finanzergebnis	(39,7)	(11,3)	(11,2)
Beteiligungsergebnis	(0,3)	0,9	0,9
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>(68,2)</b>	<b>4,8</b>	<b>7,3</b>
Ertragsteuern	11,3	(0,2)	(0,2)
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>(56,9)</b>	<b>4,7</b>	<b>7,1</b>



### Pro-forma-Gewinn-und-Verlust-Rechnung H1 2010

In Mio. EUR	berichtet 1/10-6/10	pro forma 1/09-6/09	berichtet 1/09-6/09
Umsatz Einzelplatzverkauf	956,3	967,2	844,1
Umsätze Charter, Reiseveranstalter	468,6	533,7	526,0
Zollfreie Waren	16,2	23,7	15,6
Bodenservice/Sonstige	126,8	122,9	111,3
<b>Summe Umsätze</b>	<b>1.567,9</b>	<b>1.647,4</b>	<b>1.497,0</b>
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>16,6</b>	<b>15,7</b>	<b>9,6</b>
Material- und Serviceaufwendungen	(1.180,5)	(1.226,6)	(1.065,1)
davon Leasingaufwand	(246,8)	(228,1)	(178,5)
<b>Material- und Serviceaufwendungen ohne Leasing</b>	<b>(933,7)</b>	<b>(998,5)</b>	<b>(886,6)</b>
<b>Personalaufwendungen</b>	<b>(229,8)</b>	<b>(221,2)</b>	<b>(218,9)</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>(48,4)</b>	<b>(53,4)</b>	<b>(53,3)</b>
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>(252,8)</b>	<b>(254,3)</b>	<b>(239,1)</b>
<b>Operativer Aufwand ohne Leasing und Abschreibungen</b>	<b>(1.416,3)</b>	<b>(1.474,0)</b>	<b>(1.344,6)</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>168,3</b>	<b>189,1</b>	<b>162,0</b>
<b>EBITDA</b>	<b>(78,5)</b>	<b>(39,0)</b>	<b>(16,5)</b>
<b>EBIT</b>	<b>(126,9)</b>	<b>(92,3)</b>	<b>(69,7)</b>
Finanzergebnis	(72,6)	(42,7)	(42,5)
Beteiligungsergebnis	3,1	0,9	0,9
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>(196,4)</b>	<b>(134,2)</b>	<b>(111,3)</b>
Ertragsteuern	46,0	30,0	29,9
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>(150,5)</b>	<b>(104,2)</b>	<b>(81,4)</b>



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

Die folgende Analyse vergleicht die jeweils zu den Stichtagen ausgewiesenen Bilanzansätze. Die Konzernbilanz zum Ende der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 2010 hat sich gegenüber dem Bilanzstichtag per 31.12.2009 um 1,8 Prozent auf 2.455,5 Mio. EUR erhöht. Die Summe der langfristigen Vermögenswerte ist mit 1.443,6 Mio. EUR um 12,1 Prozent niedriger als zum Bilanzstichtag 2009. Die wesentliche Ursache dieses Rückgangs stellt der gegen Ende des ersten Quartals gefasste Beschluss dar, acht im Bestand befindliche Flugzeuge zu veräußern. Davon sind im Berichtsquartal vier Flugzeuge veräußert worden (siehe Anhangangabe Nr. 6).

Die kurzfristigen Vermögenswerte sind um 31,7 Prozent auf 1.011,8 Mio. EUR gestiegen. Dabei haben alle Positionen des Umlaufvermögens zugelegt. Nach der genannten Veräußerung von Flugzeugen hat sich die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ gegenüber dem Ausweis des ersten Quartals 2010 um 89,5 Mio. EUR auf 100,5 Mio. EUR zurückgebildet. Zum Bilanzstichtag 2009 hatte eine solche Position allerdings noch nicht bestanden. Die Bankguthaben und Kassenbestände sind gegenüber dem Bilanzstichtag 2009 um 5,8 Prozent gestiegen und betragen zum Quartalsende 394,9 Mio. EUR nach 373,2 Mio. EUR.

Das Eigenkapital hat sich ertragsbedingt um 19,5 Prozent auf 490,9 Mio. EUR nach 610,0 Mio. EUR zurückgebildet. Positiv wirkte sich eine höhere Marktbewertung von Sicherungsinstrumenten aus. Die Eigenkapitalquote lag damit zum 30. Juni 2010 bei 20,0 Prozent nach 25,3 Prozent am Geschäftsjahresende 2009.

Die langfristigen Verbindlichkeiten sind gegenüber dem Jahresende 2009 um 18,8 Prozent auf 794,7 Mio. EUR nach 978,4 Mio. EUR zurückgegangen. Dieser Rückgang resultiert zum größeren Teil ebenfalls aus der vorgesehenen Veräußerung von Flugzeugen, da deren langfristiger Teil innerhalb der Verbindlichkeiten aus forfeitierten Leasingraten in die kurzfristigen Verbindlichkeiten aus forfeitierten Leasingraten umgebucht wurden. Darüber hinaus hat sich der langfristige negative Marktwert von Derivaten auf 10,2 Mio. EUR enorm reduziert.

In den kurzfristigen Verbindlichkeiten sind, nach Tilgung der für die Finanzierung der bereits verkauften Flugzeuge verwendeten forfeitierten Leasingraten, noch die restlichen umgebuchten



forfaitierten Leasingraten in Höhe von 75,4 Mio. EUR enthalten, die für die Finanzierung der verbleibenden noch zu verkaufenden Flugzeuge verwendet wurden. Auch diese Verbindlichkeiten werden im Zuge des Verkaufs getilgt werden. Die erhaltenen Anzahlungen sind, wie schon am Ende des Jahresanfangs quartals, auch zum Halbjahr saisontypisch deutlich höher als zum Geschäftsjahresende 2009. Sie liegen mit 476,7 Mio. EUR um 65,8 Prozent über dem Stichtag. Insgesamt beträgt der Anstieg der kurzfristigen Verbindlichkeiten 42,1 Prozent auf 1.169,8 Mio. EUR nach 823,1 Mio. EUR.

Der Netto-Cashflow aus der operativen Geschäftstätigkeit nach gezahlten/erhaltenen Zinsen und Steuern betrug im ersten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres 37,4 Mio. EUR nach 61,1 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Dem saisonalen Verlauf entsprechend bestand der größte Teil der operativen Mittelzuflüsse aus der Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten im Zuge der saisonalen Buchungstätigkeit.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug im Halbjahr 154,8 Mio. EUR nach –35,7 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Den auch weiterhin im Wesentlichen zur Bestandserhaltung getätigten Investitionen und geleisteten Anzahlungen von –22,2 Mio. EUR (Vj. –112,5 Mio. EUR) standen hohe Einzahlungen aus den im zweiten Quartal veräußerten Flugzeugen gegenüber. Diese steigen auf 177,0 Mio. EUR nach 76,8 Mio. EUR im Vorjahr.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug –178,1 Mio. EUR nach 75,6 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Im ersten Halbjahr 2010 wurden ausschließlich Finanzschulden getilgt, während im Vorjahreszeitraum noch netto Kredite aufgenommen worden waren.

Insgesamt ist der Liquiditätsbestand nach den ersten sechs Monaten 2010 um 5,8 Prozent auf 393,7 Mio. EUR nach 372,0 Mio. EUR am Jahresende 2009 gestiegen.



### **MITARBEITER**

Die Air Berlin Gruppe beschäftigte zum Ende des ersten Halbjahres 2010 insgesamt 8.741 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen verglichen mit 8.214 zum Ende des entsprechenden Vorjahresquartals. In Vollzeitbeschäftigten (FTE) ausgedrückt waren dies 7.501 nach 7.084. Davon waren 3.978 Beschäftigte (Vj. 3.650) als Bodenpersonal eingestellt und 4.763 (Vj. 4.564) Frauen und Männer zählten zum fliegenden Personal. Die Flugzeugbesatzung setzte sich aus 3.410 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Kabine und 1.353 im Cockpit zusammen (Vj. 3.237 bzw. 1.327). Am 30. Juni 2010 wurden 106 junge Menschen bei Air Berlin ausgebildet (Vj. 86).

### **CHANCEN- UND RISIKOBERICHT**

#### **Branchenrisiken**

Grundsätzlich sind die im Risikobericht des Geschäftsberichts für das vorangegangene Geschäftsjahr 2009 genannten Risiken in der Luftfahrtindustrie im Allgemeinen und für Low Cost Carrier im Besonderen weiterhin relevant.

Neue und durchaus substantielle Risiken für die gesamte Branche in Form von Umsatzeinbußen und damit verbundenen Risiken für die Liquidität der einzelnen Gesellschaften haben sich im ersten Halbjahr 2010 aus der in Menge und Zeitdauer völlig unkalkulierbaren Flugausfälle aufgrund der Vulkanausbrüche auf Island ergeben. Fluggesellschaften mit einem hohen Streckenanteil innerhalb Europas – und damit auch die Air Berlin Gruppe – waren hiervon naturgemäß in besonderem Maße betroffen, dies zeigt der Einbruch der Verkehrszahlen im April und die im Mai nur sehr schwache Erholung eindrucksvoll. Entschädigungen bzw. Hilfsmaßnahmen seitens der Regierungen werden zwar diskutiert, sind bisher aber weder verabschiedet noch quantifizierbar. Mangels Angebot auf dem Markt hatte Air Berlin keine Versicherung gegen die Folgen eines durch den Vulkanausbruch verursachten und/oder die Behörden allgemein verhängten Flugverbots abgeschlossen. Da auch weiterhin solche Versicherungen nicht zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen angeboten werden, hat Air Berlin auch aktuell keine solchen Versicherungen abgeschlossen.



Die jüngsten gesamtwirtschaftlichen Rahmendaten signalisieren, dass die scharfe weltweite Rezession inzwischen überwunden ist. Die weltwirtschaftlichen Risiken und damit auch diejenigen für die Entwicklung der Ertrags- und Finanzlage insbesondere in der Luftfahrtindustrie sind angesichts der Imponderabilien, die sich aus den ausufernden Staatsverschuldungen und der unausgeglichene wirtschaftlichen Erholung innerhalb den wichtigen Industrie- und Schwellenländer ergeben, trotzdem immer noch als überdurchschnittlich hoch zu bewerten.

### **Finanzrisiken**

Die im Geschäftsbericht 2009 aufgeführten Finanzrisiken gelten im Wesentlichen auch für das laufende Geschäftsjahr. Air Berlin 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. Air Berlin 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 Air Berlin mit umfangreichen Absicherungsgeschäften. Dies geschieht auch weiterhin. Die allgemeinen Finanzrisiken der Gesellschaft wurden mit der signifikanten Stärkung des Eigenkapitals im Zuge der Kapitalmaßnahmen während des Geschäftsjahres 2009 deutlich vermindert.

### **Beschaffungsrisiken**

Neben der Auswahl der Treibstofflieferanten nach kaufmännischen Kriterien unterzieht Air Berlin bei der Beschaffung von Treibstoff sämtliche an einem Flughafen vertretenen Treibstofflieferanten einer Überprüfung hinsichtlich ihrer Versorgungsstabilität. Zudem kontrolliert Air Berlin 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**

Nach den überraschend guten Daten zum deutschen Wirtschaftswachstum im zweiten Quartal nimmt der Optimismus über den weiteren Verlauf der Konjunktur im zweiten Halbjahr 2010 zu. Entsprechend hat die Deutsche Bundesbank in ihrem Monatsbericht vom August ihre Jahresprognose 2010 von knapp zwei auf nunmehr rund drei Prozent reales Wirtschaftswachstum angehoben. Auch die Bundesregierung, geht davon aus, dass die Prognosen für das Gesamtjahr insgesamt kräftig nach oben korrigiert werden. Im Einklang mit der Bundesbank sieht sie die Weichen für die kommenden Monate weiter auf Expansion gestellt. Die Stimmung sowohl im gewerblichen Bereich als auch bei den Dienstleistern sei zuversichtlich, die Auftragsbestände in der Industrie nähmen zu. Dennoch warnt die Bundesregierung, dass Deutschland als eine der führenden Exportnationen auch bei stärkerem binnenwirtschaftlichem Wachstum immer unter dem Einfluss der Weltkonjunktur stünde. In der Tat besteht weiterhin Unsicherheit hinsichtlich der Entwicklung der Weltkonjunktur. Dies trifft insbesondere auf die erkennbare Wachstumsabschwächung in den USA und in Japan zu. Auch leiden zahlreiche Staaten im Süden und Osten Europas unter ihrer hohen Verschuldung und dem damit verbundenen Zwang zu rigoroser Sparpolitik.

Die IATA bleibt vorsichtig optimistisch. Zwar erkennt die Organisation keine Hinweise darauf, dass die gegenwärtige Branchenerholung kurzfristig zu Ende gehen könnte, gleichzeitig erwartet sie aber mit dem Auslaufen der weltweiten staatlichen Konjunkturprogramme in den kommenden Monaten eine Beruhigung des bisherigen zweistelligen Passagierwachstums auf der globalen Ebene. In den hohen Auftragseingängen während der jüngsten Luftfahrtshow in Farnborough sieht sie ein gutes Zeichen, erkennt aber auch, dass das gestiegene Ordervolumen zukünftig die Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage schwieriger machen könnte.

Die Deutsche Bundesregierung hat im Rahmen ihres Sparpakets am 7. Juni 2010 angekündigt, ab Anfang 2011 unter anderem eine so genannte "ökologischen Luftverkehrsabgabe" für grenzüberschreitende Flüge einführen zu wollen. Die Bemessungsgrundlage der Abgabe soll maßgeblich





auf die Entfernung des Zielflugplatzes vom inländischen Abflugplatz abstellen und kann bis zu 26 EUR pro Fluggast betragen. Die Bundesregierung rechnet mit einem jährlichen Aufkommen von einer Milliarde Euro. Die Luftverkehrsabgabe soll von den Luftfahrtgesellschaften regelmäßig auf die Flugpreise aufgeschlagen werden. Dies wird unmittelbare Auswirkungen auf die Einzelpreise für Flugreisen haben.

### **Geschäftliche Entwicklung**

Die geschäftliche Entwicklung des ersten Halbjahres 2010 war für die europäischen Luftfahrtgesellschaften und damit auch für Air Berlin unbefriedigend. Während sich die Weltwirtschaft von ihrer schwersten Krise seit dem zweiten Weltkrieg wieder langsam erholte, haben kurz hintereinander der lange und kalte Winter sowie die Flugausfälle im Zusammenhang mit dem Vulkanausbruch auf Island zunächst die Kosten stark in die Höhe getrieben und danach zu massiven Umsatzausfällen geführt.

Dennoch erwartet der Board von Air Berlin, die hohen Belastungen aus dem ersten Halbjahr im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres 2010 ausgleichen zu können, sofern sich die Entwicklung des zweiten Halbjahres normal gestaltet, externe Einflussfaktoren wie in den ersten sechs Monaten also ausbleiben. Auf dieser Basis wird die bisherige Prognose eines Ergebnisses auf der EBIT-Ebene über dem des Vorjahres aufrecht erhalten.

Die dieser Erwartung zugrunde liegenden Annahmen sind auf der operativen Seite im Wesentlichen eine aufgrund des optimierten Drehkreuz-Konzeptes verbesserte Auslastung sowie ein mit dem sich zunehmend aufhellenden Konsumklima in Deutschland wieder erfolgreicherer Chartergeschäft. Auch der Einzelplatzverkauf sollte hiervon profitieren. Der Anstieg der Passagierzahl um 6,4 Prozent im Juli auf 3,7 Millionen Fluggäste weist deutlich auf eine Belebung des Verkehrsaufkommens im zweiten Halbjahr hin. Damit werden im zweiten Halbjahr 2010 insgesamt eine bessere Umsatzentwicklung und eine Margenverbesserung erwartet. Darüber hinaus geht der Board von positiven Sondereffekten im zweiten Halbjahr aus: Einmalerträge aus der Veräußerung weiterer Flugzeuge sowie aus der Erstkonsolidierung der Tochtergesellschaft Niki werden die durch Kälte und Vulkanausbruch entstandenen Sonderbelastungen kompensieren.



#### **BOARD OF DIRECTORS**

Der Board der Air Berlin PLC setzt sich folgendermaßen zusammen:

#### **Executive Directors**

Joachim Hunold, Chief Executive Officer

Ulf Hüttmeyer, Chief Financial Officer

Christoph Debus, Chief Commercial Officer

#### **Non-Executive Directors**

Johannes Zurnieden, Chairman of the Board of Directors

Dr. Hans-Joachim Körber

Hartmut Mehdorn

Peter R. Oberegger

Ali Sabanci

Heinz-Peter Schlüter

Nicolas Teller

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

26. Juli 2010: Air Berlin und oneworld® unterzeichnen eine Absichtserklärung, nach der Air Berlin der globalen Allianz beitreten wird. Unter oneworld haben sich zahlreiche namhafte internationale Luftverkehrsgesellschaften zusammengeschlossen: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, Malév Hungarian Airlines, Mexicana, Qantas und Royal Jordanian sowie ca. 20 weitere angeschlossene Mitglieder, u. a. American Eagle, Dragonair, LAN Argentina, LAN Ecuador und LAN Peru. Nach derzeitigem Stand wird Air Berlin ab Anfang 2012 der Allianz als Vollmitglied angehören.

oneworld wurde bei den World Travel Awards 2010 zum siebten Mal in Folge zur weltweit führenden Airline-Allianz gewählt. Seit der Preis 2003 zum ersten Mal vergeben wurde, ist oneworld die einzige Allianz, die diese Auszeichnung erhalten hat. Inzwischen ist oneworld auch von den World Airline Awards als "World's Best Alliance" gekrönt worden. Die Allianz verfügte 2009 gemessen am Umsatz über eine Wirtschaftskraft von ca. 90 Mrd. USD.



Durch die Mitgliedschaft bei oneworld werden Air Berlin-Passagiere Zugriff auf ein weltweites Netzwerk erhalten. Mit dem Beitritt von Air Berlin wird sich die Anzahl der oneworld-Gateways auf 75 und die der Destinationen auf fast 900 in 150 Ländern ausweiten. Die gemeinsame Flotte wird 2.500 Flugzeuge umfassen, die rund 9.500 Flüge pro Tag anbieten. oneworld befördert pro Jahr rund 340 Millionen Passagiere. Mit einer einzigen Ausnahme (Mexicana) bedienen alle oneworld-Carrier bereits den bevölkerungsreichen deutschen Markt. Die oneworld-Mitglieder werden auch ihr eigenes Angebot mit Flügen zu den wichtigsten Drehkreuzen von Air Berlin in Berlin und Düsseldorf im Rahmen des Beitritts des neuen Allianz-Mitglieds aufstocken.

Die Mitglieder des Air Berlin-Vielfliegerprogramms topbonus werden Prämienpunkte bei den 13 weiteren Qualitäts-Carriern von oneworld sammeln und einlösen können. Zudem haben Statuskunden Zugang zu allen 550-plus Airport-Lounges der Gruppe. Karteninhaber der Vielfliegerprogramme der oneworld-Fluggesellschaften können Prämienpunkte sammeln und einlösen, wenn sie mit Air Berlin fliegen.

26. Juli 2010: In Vorbereitung auf den oneworld-Beitritt hat Air Berlin mit American Airlines und Finnair, zwei Kernmitgliedern der Allianz, ein Codeshare-Abkommen geschlossen. Diese Vereinbarung soll noch mit dem Winterflugplan 2010/2011 in Kraft treten. Eine bilaterale Vereinbarung mit British Airways und Iberia soll folgen. British Airways wird Air Berlin als Sponsor bei der Einführung des oneworld-Programms unterstützen.

**Freigegeben von den Directors am 24. August 2010**

**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, 24. August 2010

gez. Hunold

gez. Hüttmeyer



## 04) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2010

	1/10-6/10	1/09-6/09	4/10-6/10	4/09-6/09
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
<b>Umsatzerlöse</b>	1.567.912	1.496.969	<b>876.990</b>	836.245
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	16.617	9.567	<b>12.532</b>	5.277
Materialaufwand und bezogene Leistungen	(1.180.477)	(1.065.055)	<b>(644.628)</b>	(561.046)
Personalaufwand	(229.792)	(218.884)	<b>(116.712)</b>	(111.158)
Abschreibungen	(48.384)	(53.254)	<b>(22.759)</b>	(26.508)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(252.770)	(239.065)	<b>(133.671)</b>	(125.202)
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>	(1.711.423)	(1.576.258)	<b>(917.770)</b>	(823.914)
<b>Betriebsergebnis</b>	(126.894)	(69.722)	<b>(28.248)</b>	17.608
Finanzaufwendungen	(34.200)	(30.727)	<b>(17.779)</b>	(14.660)
Finanzerträge	1.605	1.582	<b>727</b>	657
Gewinne (Verluste) aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(40.015)	(13.318)	<b>(22.662)</b>	2.816
<b>Finanzergebnis, netto</b>	(72.610)	(42.463)	<b>(39.714)</b>	(11.187)
Erträge aus assoziierten Unternehmen, nach Steuern	3.059	883	<b>(227)</b>	883
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	(196.445)	(111.302)	<b>(68.189)</b>	7.304
Ertragsteuern	45.971	29.946	<b>11.310</b>	(217)
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b> <b>- den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>	(150.474)	(81.356)	<b>(56.879)</b>	7.087
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	(1,77)	(1,23)	<b>(0,67)</b>	0,11
<b>Verwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	(1,77)	(1,23)	<b>(0,67)</b>	0,11



## 04) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2010

	1/10-6/10	1/09-6/09
	€ 000	€ 000
<b>Verlust der Periode</b>	<b>(150.474)</b>	<b>(81.356)</b>
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	<b>940</b>	(164)
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	<b>74.268</b>	31.849
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	<b>(30.120)</b>	115.312
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	<b>(13.326)</b>	(44.407)
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern</b>	<b>31.762</b>	102.590
<b>Gesamtergebnis – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>	<b>(118.712)</b>	21.234



## 04) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)**

zum 30. Juni 2010

	30/06/2010	31/12/2009
	€ 000	€ 000
<b>Aktiva</b>		
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		
Immaterielle Vermögenswerte	317.788	318.060
Sachanlagen	923.265	1.209.743
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	133.715	106.252
Latente Steueransprüche	35.090	0
Positiver Marktwert von Derivaten	14.121	14
Rechnungsabgrenzungen	14.113	5.825
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	5.531	3.183
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.443.623</b>	<b>1.643.077</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		
Vorräte	41.759	38.724
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	333.711	297.663
Positiver Marktwert von Derivaten	91.555	23.720
Rechnungsabgrenzungen	49.372	35.120
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	100.500	0
Bankguthaben und Kassenbestände	394.939	373.233
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.011.836</b>	<b>768.460</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.455.459</b>	<b>2.411.537</b>



04) Financial Statements

Air Berlin PLC

**KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)**

zum 30. Juni 2010

	30/06/2010	31/12/2009
	€ 000	€ 000
<b>Passiva</b>		
<b>Eigenkapital</b>		
Gezeichnetes Kapital	21.379	21.379
Kapitalrücklage	373.923	374.319
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	51.598	51.598
Sonstige Rücklagen	217.056	217.056
Gewinnrücklage und Jahresergebnis	(212.781)	(62.323)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern	38.040	7.218
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	1.707	767
<b>Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>	<b>490.922</b>	<b>610.014</b>
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>		
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	452.183	583.158
Finanzschulden	280.688	273.355
Rückstellungen	10.128	10.298
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	41.466	36.401
Latente Steuerverbindlichkeiten	0	4.327
Negativer Marktwert von Derivaten	10.261	70.853
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>	<b>794.726</b>	<b>978.392</b>
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>		
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	140.751	77.228
Finanzschulden	14.757	13.580
Ertragsteuerverbindlichkeiten	7.176	7.526
Rückstellungen	2.895	11.177
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	413.804	334.926
Negativer Marktwert von Derivaten	45.489	12.756
Rechnungsabgrenzungen	68.245	78.390
Erhaltene Anzahlungen	476.694	287.548
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>	<b>1.169.811</b>	<b>823.131</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.455.459</b>	<b>2.411.537</b>





## 04) Financial Statements

## Air Berlin PLC

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

für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2010

	Gezeichnetes Kapital € 000	Kapital- rücklage € 000	Eigenkapital- komponente der Wandel- anleihe € 000	Sonstige Rücklagen € 000	Gewinnrück- lage und Jahres- ergebnis € 000	Marktberwer- tung von Sicher- ungsinstru- menten, nach Steuern € 000	Ausgleichs- posten aus Währungs- differenzen € 000	Eigenkapital – den Aktio- nären der Air Berlin PLC zuzu- rechnen € 000	Minderheits- anteile am Eigenkapital € 000	Gesamt Eigenkapital € 000
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2008</b>	<b>16.502</b>	<b>307.501</b>	<b>27.344</b>	<b>217.056</b>	<b>(62.654)</b>	<b>(135.294)</b>	<b>936</b>	<b>371.391</b>	<b>629</b>	<b>372.020</b>
Aktienorientierte Vergütung					67			67		67
Ausgabe von neuen Stammaktien	2.768	35.983						38.751		38.751
Transaktionskosten nach Steuern		(818)						(818)		(818)
<b>Summe Transaktionen mit Eigentümern</b>	<b>2.768</b>	<b>35.165</b>			<b>67</b>			<b>38.000</b>		<b>38.000</b>
Verlust der Periode					(81.356)			(81.356)		(81.356)
Sonstiges Ergebnis						102.754	(164)	102.590		102.590
<b>Summe Gesamtergebnis</b>					<b>(81.356)</b>	<b>102.754</b>	<b>(164)</b>	<b>21.234</b>		<b>21.234</b>
<b>Bilanz zum 30. Juni 2009</b>	<b>19.270</b>	<b>342.666</b>	<b>27.344</b>	<b>217.056</b>	<b>(143.943)</b>	<b>(32.540)</b>	<b>772</b>	<b>430.625</b>	<b>629</b>	<b>431.254</b>
<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>	<b>0</b>	<b>610.014</b>
Aktienorientierte Vergütung					16			16		16
Transaktionskosten nach Steuern		(396)						(396)		(396)
<b>Summe Transaktionen mit Eigentümern</b>		<b>(396)</b>			<b>16</b>			<b>(380)</b>		<b>(380)</b>
Verlust der Periode					(150.474)			(150.474)		(150.474)
Sonstiges Ergebnis						30.822	940	31.762		31.762
<b>Summe Gesamtergebnis</b>					<b>(150.474)</b>	<b>30.822</b>	<b>940</b>	<b>(118.712)</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>0</b>	<b>490.922</b>



## 04) Financial Statements

## Air Berlin PLC

**KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2010

	30/06/2010	30/06/2009
	€ 000	€ 000
Verlust der Periode	(150.474)	(81.356)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:		
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	48.384	53.254
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	(8.125)	(3.705)
Aktienorientierte Vergütung	16	67
Zunahme der Vorräte	(3.035)	(1.418)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(46.325)	(32.094)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen	(26.203)	(20.415)
Latenter Steuerertrag	(52.573)	(38.482)
(Abnahme) Zunahme der Rückstellungen	(8.452)	61.151
Zunahme (Abnahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	59.423	(20.725)
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten	182.579	121.683
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	40.015	10.071
Zinsaufwendungen	34.156	30.314
Zinserträge	(1.592)	(1.582)
Ertragsteueraufwendungen	6.602	8.536
Anteil am Gewinn von assoziierten Unternehmen	(3.059)	(883)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen	940	(164)
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>72.277</b>	<b>84.252</b>
Gezahlte Zinsen	(28.744)	(24.463)
Erhaltene Zinsen	835	1.366
Gezahlte Ertragsteuern	(6.952)	(22)
<b>Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit</b>	<b>37.416</b>	<b>61.133</b>
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	(18.536)	(109.086)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	(3.657)	(3.383)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten	177.038	76.759
Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen	0	(17)
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>154.845</b>	<b>(35.727)</b>
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden	(177.548)	(113.069)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	0	86.288
Ausgabe von neuen Stammaktien	0	38.751
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	(565)	(1.171)
Beteiligung von TUI Travel PLC	0	64.817
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>(178.113)</b>	<b>75.616</b>
<b>Veränderung von Nettzahlungsmitteln</b>	<b>14.148</b>	<b>101.022</b>
<b>Nettzahlungsmittel zu Beginn der Periode</b>	<b>372.010</b>	<b>267.809</b>
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben	7.498	2.715
<b>Nettzahlungsmittel am Ende der Periode</b>	<b>393.656</b>	<b>371.546</b>
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(1.283)	(2.410)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz	394.939	373.956

# KONZERN-ANHANG ZUM 30. JUNI 2010

(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 2010 beinhaltet die Gesellschaft und ihre Tochterunternehmen (im folgenden „Air Berlin“ 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 Air Berlin ist Berlin. Die Aktien der Gesellschaft werden an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

Der Konzernabschluss der Gruppe zum 31. Dezember 2009 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 2009 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 Übernahme der TUIfly Strecken Ende Oktober 2009 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 2009 gelesen werden.

Diese verdichtete Darstellung des Abschlusses wurde von den Directors am 24. August 2010 freigegeben.

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

Dieser Zwischenbericht zum 30. Juni 2010 ist in Übereinstimmung mit den Regeln des IAS 34 unter Einhaltung der Standards und Interpretationen, die zum 1. Januar 2010 gültig waren und in der EU anzuwenden sind, erstellt worden. Die Gruppe hat dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2009 angewandt.

## **4. SCHÄTZUNGSGRUNDLAGEN**

Die Erstellung des Quartalsabschlusses erfordert Beurteilungen, Schätzungen und Annahmen des Managements zur Beeinflussung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und den angegebenen Beträgen der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen. 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 2009 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 2010 hat die Gruppe Umsätze in Höhe von € 3.311.287 (in den 12 Monaten bis zum 30. Juni 2009: € 3.375.226) und ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von € –78.586 (in den 12 Monaten bis zum 30. Juni 2009: Ergebnis nach Steuern € –104.570) erzielt. Weiterhin betrug das EBIT in den zwölf Monaten bis zum 30. Juni 2010 € –28.707 (in den zwölf Monaten bis zum 30. Juni 2009: € –148).

## 6. LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

Während der sechs Monate bis zum 30. Juni 2010 belief sich die Summe der Zugänge bei den langfristigen Vermögenswerten auf € 37.905 (bis zum 30. Juni 2009 € 133.540). Ausgebucht wurden in den ersten sechs Monaten bis zum 30. Juni 2010 Vermögenswerte mit einem Restbuchwert von € 177.916 (bis zum 30. Juni 2009: € 72.871). In diesem Betrag sind drei Airbus A320, ein Airbus A319 und drei Boeing 737-800 enthalten, die im zweiten Quartal veräußert wurden.

### Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Am 25. März hat sich Air Berlin dazu entschlossen acht der im Bestand befindlichen Flugzeuge zu veräußern. Im zweiten Quartal wurden vier dieser Flugzeuge veräußert. Der Verkauf der restlichen vier Flugzeuge wird im dritten Quartal erwartet. Der beizulegende Zeitwert der zu veräußernden Flugzeuge abzüglich Veräußerungskosten übersteigt den Buchwert.

Die Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten, die für die Finanzierung der bereits verkauften Flugzeuge verwendet wurden, wurden getilgt. Langfristige Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten, die für die Finanzierung der verbleibenden noch zu verkaufenden Flugzeuge verwendet wurden, wurden in den Kurzfristbereich umgegliedert. Diese Verbindlichkeiten werden im Zuge des Verkaufs getilgt.

## 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 Air Berlin (über den Air Berlin Employee Share Trust) gehalten werden.

## 8. UMSATZERLÖSE

in Tausend Euro	1/10-6/10	1/09-6/09	<b>4/10-6/10</b>	4/09-6/09
Umsatz aus Einzelplatzverkäufen	956.297	844.130	<b>537.599</b>	478.466
Charterumsätze und Umsätze mit Reiseveranstaltern	468.616	525.977	<b>259.221</b>	293.530
Groundservices und sonstige Leistungen	126.780	111.283	<b>70.866</b>	55.215
Umsätze mit zollfreien Waren / Bordverkauf	16.219	15.579	<b>9.304</b>	9.034
	1.567.912	1.496.969	<b>876.990</b>	836.245



## 05) Konzern-Anhang

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**

Air Berlin wird von den Directors als eine Geschäftseinheit in einem geografischen Segment mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen, die den 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 Air Berlins Flugzeugflotte je nach Nachfrage auf dem gesamten Streckennetz zum Einsatz kommt, haben die Directors 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	1/10-6/10	1/09-6/09	<b>4/10-6/10</b>	4/09-6/09
Gewinn aus dem Abgang von				
langfristigen Vermögenswerten, netto	8.741	3.705	<b>8.489</b>	399
Erträge aus Leistungen an Niki und Weiterbelastungen	2.989	1.065	<b>2.557</b>	714
Erträge aus Versicherungsansprüchen	767	341	<b>215</b>	241
Übrige	4.120	4.456	<b>1.271</b>	3.923
	<b>16.617</b>	<b>9.567</b>	<b>12.532</b>	<b>5.277</b>

**10. MATERIALAUFWAND UND BEZOGENE LEISTUNGEN**

in Tausend Euro	1/10-6/10	1/09-6/09	<b>4/10-6/10</b>	4/09-6/09
Treibstoff	334.699	366.076	<b>186.080</b>	191.614
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	54.037	51.805	<b>29.366</b>	28.618
Flughafengebühren und Handling	376.328	325.233	<b>204.010</b>	174.776
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	246.846	178.475	<b>129.785</b>	90.760
Navigationsaufwand	120.669	102.943	<b>68.465</b>	57.082
Übrige	47.898	40.523	<b>26.922</b>	18.196
	<b>1.180.477</b>	<b>1.065.055</b>	<b>644.628</b>	<b>561.046</b>

Im Materialaufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von € 58.016 (2009: € 15.225) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.



## 05) Konzern-Anhang

**11. PERSONALAUFWAND**

in Tausend Euro	1/10-6/10	1/09-6/09	<b>4/10-6/10</b>	4/09-6/09
Löhne und Gehälter	191.900	183.246	<b>98.665</b>	93.142
Sozialversicherungsabgaben	22.355	23.947	<b>7.110</b>	13.214
Aufwand für Pensionspläne und Rentenversicherungsbeiträge	15.537	11.691	<b>10.937</b>	4.802
	229.792	218.884	<b>116.712</b>	111.158

**12. ABSCHREIBUNGEN**

in Tausend Euro	1/10-6/10	1/09-6/09	<b>4/10-6/10</b>	4/09-6/09
<b>Abschreibungen</b>	48.384	53.254	<b>22.759</b>	26.508

**13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**

in Tausend Euro	1/10-6/10	1/09-6/09	<b>4/10-6/10</b>	4/09-6/09
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	91.669	91.974	<b>49.440</b>	46.328
EDV-Aufwand	30.079	26.154	<b>14.997</b>	12.434
Werbung	29.978	24.556	<b>16.246</b>	13.042
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	16.415	12.588	<b>8.382</b>	7.255
Reisekosten Crew	14.887	14.233	<b>7.690</b>	7.278
Bankgebühren	10.935	12.079	<b>6.322</b>	7.191
Verkaufsprovisionen an Agenturen	9.974	9.568	<b>5.144</b>	5.008
Versicherung	8.500	9.887	<b>3.823</b>	4.535
Prüfung und Beratung	6.324	11.116	<b>4.476</b>	6.484
Training und sonstige Personalaufwendungen	5.865	5.656	<b>3.293</b>	3.273
Telefon und Porto	2.723	2.172	<b>1.422</b>	1.034
Ausbuchungen von Forderungen	1.199	1.077	<b>582</b>	560
Übrige	24.222	18.005	<b>11.854</b>	10.780
	252.770	239.065	<b>133.671</b>	125.202

**14. FINANZERGEBNIS**

in Tausend Euro	1/10-6/10	1/09-6/09	<b>4/10-6/10</b>	4/09-6/09
<b>Finanzaufwendungen</b>				
Zinsaufwand für Finanzschulden	(34.156)	(30.314)	<b>(17.765)</b>	(14.491)
Sonstiger Zinsaufwand	(44)	(413)	<b>(14)</b>	(169)
	(34.200)	(30.727)	<b>(17.779)</b>	(14.660)
<b>Finanzerträge</b>				
Zinserträge für Festgelder	483	1.028	<b>256</b>	401
Übrige	1.122	554	<b>471</b>	256
	1.605	1.582	<b>727</b>	657
Gewinne (Verluste) aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(40.015)	(13.318)	<b>(22.662)</b>	2.816
<b>Summe</b>	<b>(72.610)</b>	<b>(42.463)</b>	<b>(39.714)</b>	<b>(11.187)</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 Gewinn oder Verlust vor Steuern ist im Wesentlichen dem Inland zurechenbar. Die Steueraufwendungen bzw. -erträge setzen sich wie folgt zusammen:

in Tausend Euro	1/10-6/10	1/09-6/09	<b>4/10-6/10</b>	4/09-6/09
Laufende Ertragsteuern	(6.602)	(8.536)	<b>(5.530)</b>	(1.384)
Latente Ertragsteuern	52.573	38.482	<b>16.840</b>	1.167
<b>Summe Ertragsteuerertrag (Aufwand)</b>	<b>45.971</b>	<b>29.946</b>	<b>11.310</b>	<b>(217)</b>



## 16. KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Tausend Euro	30/06/2010	30/06/2009
Kassenbestände	1.098	1.077
Bankguthaben	128.473	91.679
Festgelder	265.368	281.200
<b>Bankguthaben und Kassenbestände</b>	<b>394.939</b>	373.956
Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(1.283)	(2.410)
<b>Bankguthaben und Kassenbestände in der Kapitalflussrechnung</b>	<b>393.656</b>	371.546

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 30. Juni 2010 Bankguthaben mit Verfügungsbeschränkung in Höhe von € 86.902 (zum 30. Juni 2009: € 148.774).

## 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 Air Berlin (zum 30. Juni 2009: 2,89%).

Der Chairman of the Board, auch Gesellschafter der Air Berlin mit einem Stimmanteil von 1,58% (zum 30. Juni 2009: 1,76%), ist beherrschender Gesellschafter der Phoenix Reisen GmbH. Die Gruppe hat in den ersten sechs Monaten 2010 Erträge aus dem Ticketverkauf mit der Phoenix Reisen GmbH in Höhe von € 9.496 (30. Juni 2009: € 8.331) erwirtschaftet.

Zum 30. Juni 2010 belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf € 104 (zum 30. Juni 2009: € 1.237).

In den sechs Monaten bis zum 30. Juni 2010 kauften oder lieferten die assoziierten Unternehmen Güter und Leistungen wie folgt:

in Tausend Euro	30/06/2010	30/06/2009
<b>IBERO-Tours GmbH</b>		
Aufwendungen für Dienstleistungen	540	12
<b>THBG BBI GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	1.891	1.866
Zinserträge	42	0
<b>Binoli GmbH</b>		
Umsatzerlöse aus Ticketverkauf	18	1.733
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	49
Forderungen gegen nahestehende Personen	241	500
Zinserträge	15	0
<b>Lee &amp; Lex Flugzeugvermietung GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	848	837

Fortsetzung auf der nächsten Seite





## 05) Konzern-Anhang

in Tausend Euro	30/06/2010	30/06/2009
<b>Niki Luftfahrt GmbH</b>		
Umsatzerlöse	127	0
Sonstige Erträge aus administrativen Dienstleistungen	1.389	1.065
Weiterbelastung von Kosten	1.600	0
Forderungen gegen nahestehende Personen	30.894	19.668

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

Im Rahmen der Konzentration auf das Kerngeschäft veräußerte die Gruppe ihre 50 prozentige Beteiligung an der IBERO-Tours GmbH, Düsseldorf, im zweiten Quartal 2010.

**18. FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN**

Die Gruppe hat folgende Verträge über den Kauf von Flugzeugen abgeschlossen:

Vertrags- datum	Lieferant	Anzahl der bestellten Flugzeuge	Flugzeugtyp	Liefer- datum	Geliefert von Januar bis Juni 2009	Geliefert von Januar bis Juni 2010	Ausstehende Lieferungen zum 30. Juni 2010	Davon von Juli 2010 bis Dez 2010
2004	Airbus	60	A319/320/321	2005-2012	3	8	11	5
2006-2007	Boeing	97	B737-700/800	2007-2015	4	4	81	5
2007	Boeing	15	B787	2015-2019	0	0	15	0

**19. NACHTRÄGLICHE EREIGNISSE****Erwerb der Niki Luftfahrt GmbH**

Am 17. Februar 2010 hat die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG weitere 25,9% der NIKI Luftfahrt GmbH (im Folgenden „NIKI“) für einen Kaufpreis von € 21.000 von der Privatstiftung Lauda erworben. Die Gruppe ist mit 49,9% an der NIKI beteiligt und ist nach Analyse des Sachverhalts zur Konsolidierung der NIKI gemäß IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ verpflichtet. Die Transaktion wurde final am 5. Juli 2010 abgeschlossen.

Im Zusammenhang mit der Aufstockung der Beteiligung hat die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG der Privatstiftung Lauda ein Darlehen in Höhe von € 40.500 gewährt. Die Privatstiftung hat das Wahlrecht in drei Jahren das Darlehen in bar oder durch Übereignung der verbleibenden 50,1% der Anteile an der NIKI zurückzuzahlen.

Die erstmalige Bilanzierung dieses Unternehmenszusammenschlusses ist zum Zeitpunkt der Genehmigung des Zwischenfinanzberichtes zur Veröffentlichung nicht vollständig abgeschlossen, somit konnten die Angaben zu den Hauptgruppen der Gegenleistung, den erworbenen Vermögenswerten und Schulden, dem erfassten Goodwill, der Bilanzierung des nicht beherrschenden Anteils sowie die Angaben zu einem sukzessiven Unternehmenszusammenschluss nicht gemacht werden.

**20. EXECUTIVE DIRECTORS**

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



06) Sonstige Angaben

## FINANZKALENDER

Verkehrszahlen AUGUST	7. September 2010
Verkehrszahlen SEPTEMBER	7. Oktober 2010
Verkehrszahlen OKTOBER	8. November 2010
Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. September 2010 (Q3)	18. November 2010
Analysten und Investoren Conference Call	
Verkehrszahlen NOVEMBER	7. Dezember 2010

## 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)