

ZWISCHENFINANZBERICHT FÜR DIE ERSTEN DREI MONATE
DES GESCHÄFTSJAHRES 2010



FINANZKENNZAHLEN KONZERN

	Q1 2010	Q1 2009 pro forma*)	Q1 2009 berichtet
Umsatz (Mio. EUR)	690,9	714,2	661,2
davon: Flugumsatz (Mio. EUR)	628,1	642,7	595,9
EBITDAR (Mio. EUR)	44,1	30,2	27,1
EBIT (Mio. EUR)	(98,6)	(107,6)	(87,3)
Konzernergebnis (Mio. EUR)	(93,6)	(108,9)	(88,4)
Operativer Netto-Cashflow (Mio. EUR)	41,1	n.v.	60,0
Ergebnis je Aktie (EUR; unverwässert)	(1,10)	n.v.	(1,35)
Operativer Netto-Cashflow je Aktie (EUR)	0,65	n.v.	0,91
Bilanzsumme (Mio. EUR)	2.550,0	n.v.	2.517,3
Mitarbeiter (31.03.)	8.519	n.v.	8.159

*) 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,

Air Berlin ist trotz mancher Widrigkeiten gut ins neue Jahr gestartet, das zeigen unsere Ergebnisse für das erste Quartal. Dabei war der Jahresauftakt vor allem von einem geprägt: dem langen, kalten, schneereichen Winter. Für die Fluggesellschaften, und damit auch für uns, bedeuten Schnee und Eis zuallererst hohe zusätzliche Kosten. Wegen des Schneetreibens verlängern sich die Flugzeiten, was den Treibstoffverbrauch erhöht, die Tragflächen müssen öfter enteist werden, die Flieger stehen länger auf dem Boden, müssen mit externen Aggregaten beheizt werden und vieles andere mehr. Bei Air Berlin sind durch den harten Winter insgesamt Mehrkosten in zweistelliger Millionenhöhe entstanden.

Bezogen auf die Pro-forma-Gewinn-und-Verlust-Rechnung (siehe Seite 16) haben sich sowohl unser operatives Ergebnis als auch das Nettoergebnis dennoch gegenüber dem Vorjahresquartal verbessert. Geholfen haben uns nicht nur der geringere Preis für Flugzeugbenzin, sondern insbesondere unsere Anstrengungen während der letzten beiden Jahre zur Kostensenkung. Diesen eingeschlagenen Weg setzen wir auch im laufenden Geschäftsjahr konsequent fort. Darüber hinaus bauen wir unsere Marktposition stetig weiter aus. Hier wollen wir im Geschäftsjahr 2010 mit zahlreichen neuen Strecken und Erhöhung der Frequenzen auf attraktiven Destinationen unser Angebot erweitern. Schließlich haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aufgehellt und die allgemeinen Marktrisiken sind wieder überschaubarer geworden.

Trotz allem bleiben die Zeiten turbulent, das zeigen die jüngsten spektakulären Entwicklungen rund um den Euro genauso wie der Ausbruch des Eyjafjallajökull auf Island, der mehr als einmal die Flugpläne durcheinander gebracht hat. Ich möchte an dieser Stelle bei allen unseren Fluggästen um Entschuldigung für Unannehmlichkeiten bitten, die ihnen hieraus entstanden sein mögen.

Aus der Erwartung einer spürbaren Zunahme unseres Fluggastaufkommens über die Dreißigmillionengrenze leiten wir unsere Prognose ab, beim EBIT 2010 das Vorjahresniveau zu überschreiten. Dies basiert jedoch auch auf der Annahme eines normalen – nicht durch Vulkanasche blockierten – Flugbetriebs.

Berlin, im Mai 2010



Joachim Hunold
Chief Executive Officer



DIE AIR BERLIN AKTIE

Die Aktie der Air Berlin PLC hat sich im ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres 2010 weitgehend im Rahmen der allgemeinen Marktentwicklung bewegt; die Abweichungen sowohl gegenüber dem deutschen Small-Cap-Index SDAX als auch gegenüber dem Branchenindex des Dow Jones STOXX für Airlines waren nur geringfügig. Diese Entwicklung hat auch im weiteren Verlauf angehalten, als die Märkte ab der zweiten Aprilhälfte im Zuge der Eskalation der Verschuldungsproblematik im Euroraum in eine Konsolidierungsphase eintraten.

Aufgrund der Flugausfälle, die durch die Aschewolke des Eyjafjallajökull auf Island hervorgerufen worden waren, sind die Aktien der europäischen Luftfahrtgesellschaften, und damit auch die Air Berlin Aktie, in dieser Phase zusätzlich unter Druck geraten.

Der Jahresanfangskurs der Air Berlin Aktie lag bei EUR 3,97, am 19. Januar erreichte sie ihren bisherigen Höchstkurs bei EUR 4,47. Am Quartalsende notierte die Aktie rund fünf Prozent höher bei EUR 4,17. Diese Angaben beziehen sich auf die jeweiligen Tagesschlusskurse.

Insgesamt wurde Air Berlin Ende der ersten drei Monate 2010 von 13 Research-Häusern bzw. Brokern beobachtet. Fünf Analysten sprachen die Empfehlung aus, die Aktie zu kaufen und fünf Empfehlungen lauteten auf „Halten“ bzw. „Neutral“ („equal weight“). Nur drei 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 Website ir.airberlin.com.



Die wesentlichen Einzelaktionäre der Air Berlin PLC per 31. März 2010

ESAS Holding A.S.	16,48 %
Leibniz-Service GmbH / TUI Travel PLC	7,90 %
Hans-Joachim Knieps	7,39 %
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 31. März 2010

Deutschland	71,71 %
Türkei	16,48 %
Schweiz	5,80 %
Vereinigtes Königreich	3,18 %
USA	1,25 %
Österreich	1,39 %
Übrige	0,19 %
Streubesitz gemäß Standard der Deutschen Börse	62,26 %

Verteilung des Grundkapitals per 31. März 2010

Privatpersonen	38,16 %
Versicherungen, Investmentgesellschaften und Kreditinstitute	44,99 %
sonst. institutionelle Anleger und Unternehmen	16,85 %



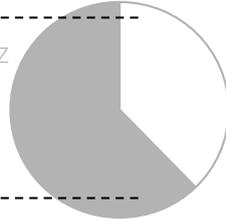
01) Die Air Berlin Aktie

AKTIONÄRE MIT ANTEIL
ÜBER FÜNF PROZENT ODER
HALTEFRIST

37,74 %

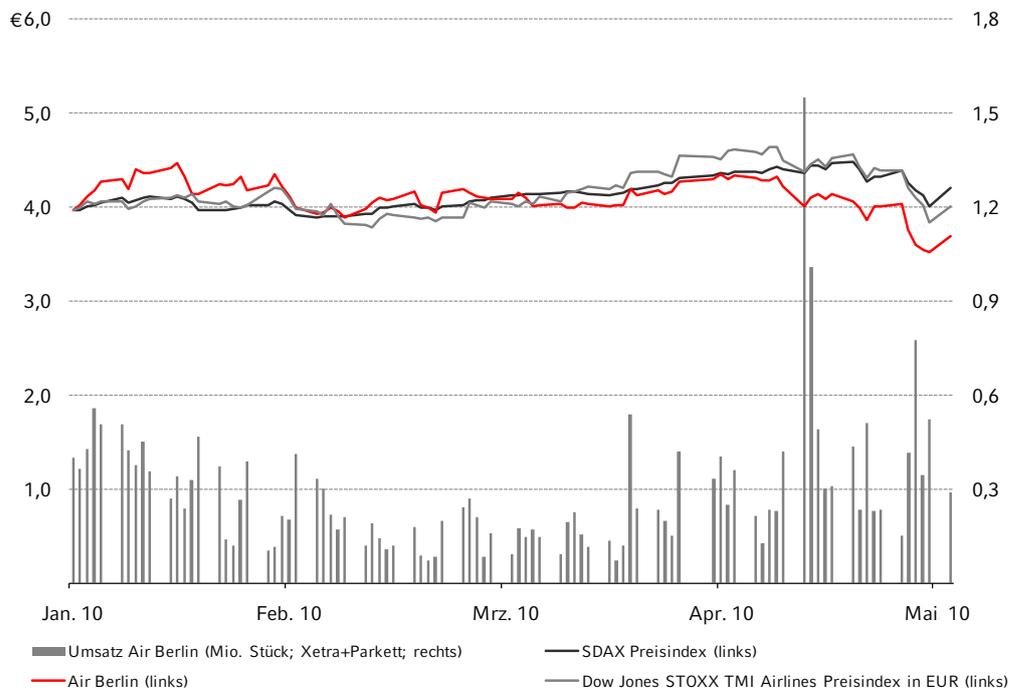
STREUBESITZ
NACH
DEFINITION
DEUTSCHE
BÖRSE AG

62,26 %



**AKTIONÄRSSTRUKTUR
DER AIR BERLIN PLC
ZUM 31.03.2010**

**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 in den ersten drei Monaten 2010

Grundkapital:	EUR 21.306.549 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter	
Aktien am 31.03.2010	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 3M 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 31.03.2010:	EUR 355,4 Mio.
Free Float laut Deutsche Börse AG zum 31.03.2010:	62,26 %
Kapitalisierung Free Float zum 31.03.2010:	EUR 221,3 Mio.
Durchschnittlicher Handelsumsatz der Aktie	
im 1. Quartal 2010 (Xetra / alle deutschen Börsen):	210.238 / 242.024 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 Einschätzungen zur Entwicklung der Weltwirtschaft haben sich in den letzten Monaten sukzessive aufgehellt. So geht der Internationale Währungsfonds (IWF) in seiner Frühjahrsprognose mit 4,2 Prozent von einem um 0,3 Prozentpunkte höheren Weltwirtschaftswachstum aus als bisher. Unter den Industrieländern soll die US-Wirtschaft mit einem Plus von 3,1 Prozent die Führung übernehmen.

Für Deutschland hat der IWF seine Wachstumserwartungen hingegen um 0,3 Prozentpunkte auf 1,2 Prozent nach unten korrigiert. In der gesamten Euro-Zone wird unverändert ein Wirtschaftswachstum von 1,0 Prozent erwartet. Treiber der Weltwirtschaft sind erneut die Schwellenländer: Während die Industriestaaten insgesamt um 2,3 Prozent wachsen sollen, wird den Schwellenländern ein Wachstum von 6,3 Prozent zugetraut.

Ähnlich zurückhaltend für die Eurozone sind die Institute ifo (Deutschland), INSEE (Frankreich) und ISAE (Italien) in ihrem gemeinsamen Gutachten. Sie erwarten im ersten Quartal 2010 nur ein Wachstum von 0,2, im zweiten von 0,3 und im dritten Quartal von 0,2 Prozent. Auslaufende fiskalpolitische Impulse, eine restriktive Kreditvergabe der Banken und die in den Euroländern hohe Arbeitslosigkeit stellen die wichtigsten Belastungsfaktoren dar.

Die führenden deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute gehen trotz fortbestehender Risiken davon aus, dass die Erholung der deutschen Wirtschaft in 2010 vorankommt. In ihrem Frühjahrsgutachten erwarten sie ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von real 1,5 Prozent. Entsprechend des in Deutschland typischen Verlaufsmusters wird die Konjunktur zunächst von steigenden Exporten, danach dann auch wieder von der Inlandsnachfrage profitieren.



Luftfahrtbranche

Nach Angaben der International Air Transport Association (IATA) hat die internationale Luftfahrt im ersten Quartal 2010 gegenüber dem Vorjahresquartal ein kräftiges Wachstum verzeichnet – dies allerdings auf der Vergleichsbasis des Tiefpunkts, der im ersten Quartal 2009 als Folge der internationalen Finanzmarktkrise in der Branche erreicht worden war. Bei einem um nur 1,6 Prozent höheren Angebot an Sitzplatzkilometern (ASK) sind die verkauften Sitzplatzkilometer (RPK) um 8,6 Prozent gestiegen. Damit konnte die Auslastung auf einen Sitzplatzladefaktor von 76,6 Prozent gesteigert werden. Im Vorjahresquartal war er noch auf 71,6 Prozent gefallen. Die Entwicklung hat sich im diesjährigen Quartalsverlauf noch beschleunigt, dies zeigen die Märzahlen. Insbesondere die Auslastung ist, so die IATA, auf ein Rekordniveau von 78,0 Prozent gestiegen.

Wie schon im Jahresverlauf 2009 war die Entwicklung in den einzelnen Regionen auch im Berichtsquartal sehr unterschiedlich. Während der Mittlere Osten mit einem RPK-Wachstum von 25 Prozent erneut deutlich überdurchschnittlich zulegte, lag der Zuwachs in Europa mit plus 4,3 Prozent ebenso deutlich unter dem weltweiten Branchendurchschnitt. Bei einem noch einmal geringeren Angebot (ASK –0,6 Prozent) ist die Auslastung allerdings auch in Europa deutlich von 71,3 Prozent im Vorjahresquartal auf 75,7 Prozent im Berichtsquartal gestiegen.

WICHTIGE EREIGNISSE IM BERICHTSQUARTAL

Air Berlin PLC und Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG haben im Februar mit der Privatstiftung Lauda vertraglich vereinbart, dass die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG mittelbar 25,9 Prozent der Anteile an der NIKI Luftfahrt GmbH erwerben wird und dadurch ihre bisherige Beteiligung an der NIKI Luftfahrt GmbH von 24,0 auf 49,9 Prozent aufstockt. Als Kaufpreis wurden 21,0 Mio. EUR vereinbart. Im Zusammenhang mit der Aufstockung wird die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG der Privatstiftung Lauda ein Darlehen in Höhe von 40,5 Mio. EUR gewähren. Die Privatstiftung hat das Wahlrecht, in drei Jahren das Darlehen in bar oder durch Übereignung der verbleibenden 50,1 Prozent zurückzuzahlen. Andreas Nikolaus (Niki) Lauda wird der NIKI Luftfahrt GmbH für mindestens drei weitere Jahre zur Verfügung stehen. Die NIKI Luftfahrt GmbH wird im Air Berlin-Konzern künftig vollkonsolidiert werden. Sie wird ein rechtlich selbstständiges



Unternehmen mit eigener Geschäftsführung bleiben. Auch der Name NIKI soll auf absehbare Zeit Bestand haben.

Zu Jahresbeginn hatte Air Berlin verkündet, mit SR Technics, einem unabhängigen und weltweit führenden Anbieter technischer Dienstleistungen in der zivilen Luftfahrt, eine Reihe von Verträgen für Triebwerkwartung abgeschlossen zu haben. Die SR Technics Gruppe mit Hauptsitz am Flughafen Zürich wird während einer zehnjährigen Vertragslaufzeit den Unterhalt eines beträchtlichen Teils der Triebwerke der Air Berlin-Flotte übernehmen. Einen weiteren Bestandteil der Vereinbarung stellt eine Off-Balance-Finanzierungsvereinbarung mit der Muttergesellschaft von SR Technics, Mubadala Development Company, für bis zu zwölf Reservetriebwerke im Wert von rund 100 Mio. USD dar. SR Technics übernimmt die Wartung auch dieser Triebwerke.

Durch die Zusammenarbeit mit SR Technics kann Air Berlin nicht zuletzt durch schlankere und effizientere Arbeitsabläufe Einsparungen in signifikanter Höhe erzielen und gewinnt eine bessere Kostenkontrolle. Darüber hinaus ist Air Berlin die erste europäische Fluggesellschaft, die durch eine Off-Balance-Finanzierungsvereinbarung direkten Zugang zu dieser Finanzierungsquelle erhält und kann hierdurch ihre Nettoverbindlichkeiten sowie das für den Triebwerk-Pool aufzubringende gebundene Kapital spürbar reduzieren. Dies ermöglicht über die Vertragslaufzeit hinweg Einsparungen von US-Dollar-Beträgen im zweistelligen Millionenbereich.

Im Zuge der Optimierung des Flugzeugparks, insbesondere seiner permanenten Verjüngung, hat Air Berlin im Berichtsquartal mehrere weitreichende Vereinbarungen mit namhaften Partnern getroffen. So hat man sich vor dem Hintergrund der veränderten Marktbedingungen und operativen Verhältnisse mit dem Flugzeughersteller Boeing über eine Optimierung des Orderbuchs verständigt. Das Orderbuch für die Boeing 787 wurde von 25 auf 15 feste Bestellungen und die Anzahl der Optionen von zehn auf fünf reduziert. Die Reduzierung der Bestellungen um zehn Flugzeuge repräsentierte Mitte März 2010, dem Zeitpunkt der Vereinbarung, einen Listenpreisgewert von rund USD 1,7 Mrd. Des Weiteren wurde eine Verschiebung der Bestellung von 9 Flugzeugen des Typs Boeing 737 von ursprünglich 2010/11 auf die Zeit nach 2015 vereinbart.



Außerdem wird Air Berlin mit Jackson Square Aviation, LLC, einem Flugzeug-Leasinggeber mit Sitz in San Francisco, USA, Transaktionen über insgesamt acht Flugzeuge abschließen. Danach erwirbt Jackson Square in 2010 drei im Eigentum von Air Berlin stehende bisher verleaste Flugzeuge des Typs Boeing 737-800. Darüber hinaus wurde die Finanzierung von fünf weiteren Flugzeugen der Air Berlin-Flotte in Form von Sale-and-Lease-Back-Vereinbarungen gesichert. Zeitgleich wird Air Berlin vier Flugzeuge des Typs Airbus A320 aus dem eigenen Bestand an die in Kanada ansässige Lionhart Aviation Limited veräußern. Die Transaktionen mit Jackson Square und Lionhart bedeuten für Air Berlin eine erhebliche Reduzierung der Nettoverbindlichkeiten. Nach Ende des Berichtsquartals hat Air Berlin Mitte April 2010 mit MCAP Europe Limited, ein Mitglied der MCAP Gruppe, eine Purchase-and-Lease-Back-Vereinbarung für drei neue Boeing 737-800 Flugzeuge getroffen. Die erste Auslieferung fand bereits im Januar statt. Die weiteren Flugzeuge werden im weiteren Jahresverlauf erwartet.

GESCHÄFTSVERLAUF

Bericht zur operativen Entwicklung

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

Auf dieser Vergleichsbasis wurde die Kapazität (Anzahl verfügbarer Sitzplätze) um 3,6 Prozent auf 8,8 Mio. erhöht. Das Passagieraufkommen (Pax) stieg um 2,4 Prozent auf 6.235.175 Fluggäste (Vorjahr: 6.087.147). Die Auslastung (Sitzladefaktor) ging leicht um 0,8 Prozentpunkte auf 70,76 Prozent zurück.

Aufgrund eines im Rahmen der Streckenoptimierung höheren Anteils von Kurz- und Mittelstreckenflügen mit kleineren Maschinen sank die durchschnittliche Streckenlänge um 6,0 Prozent und die Durchschnittskapazität pro Flug ist um 1,8 Prozent zurückgegangen. Die Starts wurden



entsprechend der höheren Frequenzen auf den Kurz- und Mittelstrecken gegenüber dem Vorjahresquartal um 5,5 Prozent auf 52.880 ausgeweitet. Auch stieg die Zahl der Flugstunden um 4,5 Prozent. Die angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK) wurden hingegen um 2,62 Prozent auf 11,5 Mrd. zurückgeführt.

Die Entwicklung der Yields war vor dem Hintergrund des geringeren Langstreckengeschäfts und der wettbewerbsbedingt schwächeren Yields bei Flügen, die im Jahr 2009 für das erste Quartal 2010 gebucht worden waren, insgesamt zufrieden stellend. Zwar sanken der Flugumsatz pro Pax im Berichtsquartal 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. Der Gesamtumsatz pro ASK war im Berichtsquartal mit 6,01 Eurocent nach 6,05 Eurocent jedoch nur geringfügig niedriger und der Gesamtumsatz pro Passagierkilometer (RPK) war mit 8,5 Eurocent unverändert.

Operative Kennzahlen Erstes Quartal 2010 (pro forma)

	+/- %	Q1 2010	Q1 2009
Flugzeuge (Stand 31.03.)	+2,7	150	146
Flüge	+5,50	52.880	50.121
Destinationen	+6,5	114	107
Fluggäste („Pax“)	+2,43	6.235.175	6.087.147
Angebotene Sitze (Kapazität)	+3,58	8.811.671	8.506.715
Angebotene Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	-2,62	11.502	11.811
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	-3,68	8.136	8.447
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	-0,8*	70,76	71,56
Zahl der Blockstunden	+5,05	101.927	97.024

*Prozentpunkte



Die Flugzeugflotte der Air Berlin Gruppe (pro forma)

	Anzahl Ende Q1 2010	Anzahl Ende Q1 2009
A319	16	18
A320	37	31
A321	8	6
A330-200	10	10
A330-300	3	3
B737-300	-	2
B737-700	27	28
B737-800	37	39
B757	2	2
B767	-	1
Q400	10	6
Total	150	146

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 der Tabelle auf Seite 20 werden die Zahlen des Berichtsquartals den Vorjahreszahlen auf pro forma-Basis sowie den ursprünglich ausgewiesenen gegenübergestellt.

Der Konzernumsatz ging im ersten Quartal 2010 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3,3 Prozent auf 690,9 Mio. EUR nach 714,2 Mio. EUR zurück. Der Flugumsatz (Charter plus Einzeltickets) sank um 2,3 Prozent auf 628,1 Mio. EUR nach 642,8 Mio. EUR. Die Charterumsätze lagen im Berichtsquartal mit 209,4 Mio. EUR um 10,1 Prozent niedriger (232,9 Mio. EUR). Die Umsätze aus Einzelplatzverkäufen konnten hingegen um 2,1 Prozent auf 418,7 Mio. EUR nach 409,9 Mio. EUR ausgeweitet werden.



Die Erlöse aus Bodenservice und Sonstigem gingen im Berichtsquartal von 61,8 Mio. EUR auf 55,9 Mio. EUR zurück. Die Umsätze aus dem Bordverkauf ermäßigten sich, bedingt durch die Straffung des Langstreckennetzes, um 28,3 Prozent auf 6,9 Mio. EUR nach 9,6 Mio. EUR. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen um 16,0 Prozent niedriger bei 4,1 Mio. EUR nach 4,9 Mio. EUR. Damit erreichte die Gesamtleistung im ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres 695,0 Mio. EUR nach 719,1 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Die betrieblichen Aufwendungen konnten im Berichtsquartal leicht überproportional um 4,0 Prozent auf 793,6 Mio. EUR nach 826,7 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum zurückgeführt werden. Dies ist im Wesentlichen auf die um 22,1 Prozent stark rückläufigen Treibstoffkosten zurückzuführen. Sie lagen im Berichtsquartal bei 148,6 Mio. EUR nach 190,8 Mio. EUR. Innerhalb der Aufwendungen für Material und Services, die insgesamt um 5,9 Prozent auf 535,8 Mio. EUR nach 569,4 Mio. EUR zurückgingen, weisen auch die Aufwendungen für die Bordverpflegung einen Rückgang um 5,5 Prozent auf. Wie bei den Erlösen aus dem Bordverkauf ist dies ebenfalls auf das gestraffte Langstreckennetz zurückzuführen. Im Gegenzug sind im Zuge einer stärkeren Nutzung geleasteten Fluggeräts die entsprechenden Aufwendungen um 5,5 Prozent auf 117,1 Mio. EUR nach 111,0 Mio. EUR gestiegen.

Deutlicher Mehraufwand entstand durch den kalten Winter, sowohl am Boden als auch in der Luft. So erforderten durch Abfertigungsverzögerungen hervorgerufene längere Wartezeiten u.a. einen höheren Einsatz von externen Heizaggregaten für Kerosin und Kabine und wegen der großen Kälte fiel in hohem Maße Enteisungsaufwand an. Insbesondere die von den außerordentlichen Schneemengen hervorgerufenen widrigen Sichtverhältnisse verlängerten die durchschnittliche Flugdauer um acht Minuten. Dies führte nicht nur zu höheren Kerosinverbräuchen und damit höheren Kosten pro Flug.

Auch die sonstigen Kostenquoten (pro ASK, RPK usw.) wurden durch den kalten und schneereichen Winter negativ beeinflusst. Hierdurch wurden mehrere Aufwandspositionen sowohl in den Materialkosten als auch in den sonstigen operativen Aufwendungen tangiert. Der winterbedingte Mehraufwand summierte sich auf insgesamt rund 28 Mio. EUR. Ohne die Optimierung des Stre-



ckenplanes, die sich auch schon im Geschäftsjahr 2009 insgesamt positiv ausgewirkt hatte, wäre die Materialaufwandsquote spürbar ungünstiger ausgefallen.

Der Personalaufwand lag im Berichtsquartal mit 113,1 Mio. EUR um 3,3 Prozent über dem Vorjahresniveau von 109,5 Mio. EUR. Die Abschreibungen sind im Gegenzug zu den Leasingaufwendungen um 4,4 Prozent auf 25,6 Mio. EUR zurückgegangen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden trotz der Wettereinflüsse leicht auf 119,1 Mio. EUR nach 121,0 Mio. EUR reduziert.

Der operative Gewinn vor Abschreibungen und Leasingaufwand (EBITDAR) betrug im Berichtsquartal 44,1 Mio. EUR nach 30,2 Mio. EUR im Vorjahr. Dies entspricht einem Anstieg um 46,0 Prozent. Bei wie erwähnt 5,5 Prozent höheren Leasingaufwendungen hat sich die EBITDA-Größe von –80,8 Mio. EUR auf –73,0 Mio. EUR verbessert. Das Betriebsergebnis (EBIT) fiel mit –98,6 Mio. EUR nach –107,6 Mio. EUR um 8,4 Prozent besser aus.

Mit –32,9 Mio. EUR hat sich das Finanzergebnis des ersten Quartals 2010 um 4,8 Prozent leicht zum Vorjahresbetrag (–31,4 Mio. EUR) verschlechtert. Das Ergebnis vor Ertragsteuern verbesserte sich im Berichtsquartal inklusive der Ergebnisbeiträge assoziierter Unternehmen (3,3 Mio. EUR nach 0,0 Mio. EUR) um 7,7 Prozent auf –128,3 Mio. EUR nach –139,0 Mio. EUR. Das Nettoergebnis des Berichtsquartals beträgt nach einem Steuerertrag von 34,7 Mio. EUR (Vorjahr: 30,2) –93,6 Mio. EUR nach –108,9 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Das Ergebnis je Aktie für das erste Quartal lautet damit verwässert und unverwässert bei –1,10 EUR nach verwässert und unverwässert im Vorjahr ausgewiesenen –1,35 EUR im Vorjahr.



Pro-forma-Gewinn-und-Verlust-Rechnung

In Mio. EUR	berichtet	pro forma	berichtet
	1/10-3/10	1/09-3/09	1/09-3/09
Umsatz Einzelplatzverkauf	418,7	409,9	363,5
Umsätze Charter, Reiseveranstalter (inkl. Discounts)	209,4	232,9	232,5
Zollfreie Waren	6,9	9,6	6,5
Bodenservice/Sonstige	55,9	61,8	58,7
Summe Umsätze	690,9	714,2	661,2
Sonstige betriebliche Erträge	4,1	4,9	4,2
Material- und Serviceaufwendungen	(535,8)	(569,4)	(504,0)
davon Leasingaufwand	(117,1)	(111,0)	(87,7)
Material- und Serviceaufwendungen ohne Leasing	(418,7)	(458,4)	(416,3)
Personalaufwendungen	(113,1)	(109,5)	(107,7)
Sonstige operative Kosten	(119,1)	(121,0)	(114,3)
Operative Kosten ohne Leasing und Abschreibungen	(650,9)	(688,9)	(638,3)
EBITDAR	44,1	30,2	27,1
Leasingaufwand	(117,1)	(111,0)	(87,7)
EBITDA	(73,0)	(80,8)	(60,6)
Abschreibungen	(25,6)	(26,8)	(26,7)
EBIT	(98,6)	(107,6)	(87,3)
Finanzergebnis	(32,9)	(31,4)	(31,3)
Beteiligungsergebnis	3,2	0,0	0,0
Ergebnis vor Ertragsteuern	(128,3)	(139,0)	(118,6)
Ertragsteuern	34,7	30,1	30,2
Ergebnis nach Ertragsteuern	(93,6)	(108,9)	(88,4)



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 drei Monate des Geschäftsjahres 2010 hat sich gegenüber dem Bilanzstichtag per 31.12.2009 um 5,7 Prozent auf 2.550,0 Mio. EUR verlängert. Die Summe der langfristigen Vermögenswerte ist mit 1.500,2 Mio. EUR um 8,7 Prozent niedriger als zum Bilanzstichtag 2009. Die wesentliche Ursache dieses Rückgangs stellt der gegen Ende des Berichtsquartals gefasste Beschluss dar, acht im Bestand befindliche Flugzeuge zu veräußern (vier Airbus A320, drei Boeing 737-800 sowie ein Airbus A319).

Da die zugehörigen Transaktionen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Zwischenfinanzberichts noch nicht abgeschlossen waren, wurden die Buchwerte der Flugzeuge (EUR 190,0 Mio.) vom Sachanlagevermögen zu den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten im Umlaufvermögen umgegliedert (siehe Anhangangabe Nr. 6). Entsprechend sind die kurzfristigen Vermögenswerte deutlich um 36,6 Prozent angestiegen. Ohne diese Umbuchung wären die langfristigen Vermögenswerte – im Wesentlichen aufgrund latenter Steueransprüche und höherer langfristiger Forderungen – leicht um 2,9 Prozent gestiegen und die kurzfristigen Vermögenswerte hätten sich aufgrund höherer Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie höherer Marktwerte von Derivaten um 11,8 Prozent erhöht. Die Bankguthaben und Kassenbestände sind gegenüber dem Bilanzstichtag 2009 leicht gestiegen und betragen zum Quartalsende 374,8 Mio. EUR nach 373,2 Mio. EUR.

Das Eigenkapital hat sich, wie im ersten Quartal eines Geschäftsjahres nicht unüblich, ertragsbedingt um 71,8 Mio. EUR bzw. 11,8 Prozent auf 538,2 Mio. EUR nach 610,0 Mio. EUR zurückgebildet. Positiv wirkte eine höhere Marktbewertung von Sicherungsinstrumenten. Die Eigenkapitalquote betrug damit zum 31. März 2010 21,1 Prozent nach 25,3 Prozent am Geschäftsjahresende 2009.

Die langfristigen Verbindlichkeiten sind gegenüber dem Jahresende 2009 um 13,2 Prozent auf 849,2 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 forfaitierten Leasingraten in die kurzfristigen Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten umgebucht wurden. Darüber hinaus hat sich der langfristige negative Marktwert von Derivaten auf 36,8 Mio. EUR nahezu halbiert.

In den kurzfristigen Verbindlichkeiten sind die umgebuchten forfaitierten Leasingraten in Höhe von 133,8 Mio. EUR enthalten, die für die Finanzierung der zu verkaufenden Flugzeuge verwendet wurden. Diese Verbindlichkeiten werden im Zuge des Verkaufs getilgt. Ohne diesen Vorgang wären die kurzfristigen Verbindlichkeiten größtenteils aufgrund der saisonal typischen, deutlich höheren erhaltenen Anzahlungen im Zuge auflaufender Buchungen für den Sommerflugplan um 25,0 Prozent gestiegen. Diese liegen zum Quartalsende mit 485,7 Mio. EUR um 198,2 Mio. EUR bzw. 68,9 Prozent über dem Jahresschlussstand 2009. Insgesamt beträgt der Anstieg der kurzfristigen Verbindlichkeiten 41,2 Prozent auf 1.162,6 Mio. EUR nach 823,1 Mio. EUR.

Der Netto-Cashflow aus der operativen Geschäftstätigkeit nach gezahlten/erhaltenen Zinsen und Steuern betrug im ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres 41,1 Mio. EUR nach 60,0 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 erwähnten Buchungen für den Sommerflugplan.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug im Dreimonatszeitraum -14,6 Mio. EUR nach -39,6 Mio. EUR im Vorjahr. Den im Wesentlichen zur Bestandserhaltung getätigten Investitionen und geleisteten Anzahlungen von -14,9 Mio. EUR (Vj. -47,9) standen nur geringfügige Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten von 0,3 Mio. EUR (Vj. 8,3) gegenüber.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug -28,8 Mio. EUR nach 9,9 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Im Berichtsquartal wurden ausschließlich Finanzschulden getilgt, während im Vorjahresquartal noch Kredite netto aufgenommen worden waren. Insgesamt war der Liquiditätsbestand nach Ablauf der ersten drei Monate 2010 gegenüber dem Jahresschlussstand 2009 nahezu unverändert bei 373,0 Mio. EUR nach 372,0 Mio. EUR.



MITARBEITER

Die Air Berlin Gruppe beschäftigte zum Ende des ersten Quartals 8.519 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen verglichen mit 8.159 zum Ende des entsprechenden Vorjahresquartals. In Vollzeit- arbeitskräften (FTE) ausgedrückt waren dies 7.303,7 nach 7.003,1. 3.891 Beschäftigte (Vj. 3.615) entfielen auf das Bodenpersonal und 4.628 (Vj. 4.544) auf das fliegende Personal. Die Flugzeugbe- setzung setzte sich aus 3.287 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Kabine und 1.341 im Cockpit zusammen (Vj. 3.187 bzw. 1.357). Am 31. März 2010 befanden sich 108 junge Menschen bei Air Berlin in der Ausbildung (Vj. 83).

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Branchenrisiken

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

Neue und durchaus substanzielle Risiken für die gesamte Branche in Form von Umsatzeinbußen und damit verbundenen Risiken für die Liquidität der einzelnen Gesellschaften stellen die in Menge und Zeitdauer völlig unkalkulierbaren Flugausfälle aufgrund der bis zur Schlussredaktion dieses Berichts weiterhin anhaltenden Vulkanausbrüche auf Island und den damit einhergehen- den Flugverboten der europäischen Flugüberwachungen dar. Fluggesellschaften mit einem hohen Streckenanteil innerhalb Europas – und damit auch die Air Berlin Gruppe – sind hiervon natur- gemäß in besonderem Maße betroffen. Entschädigungen bzw. Hilfsmaßnahmen seitens der Regierungen wurden zwar diskutiert, sind bisher aber weder verabschiedet noch quantifizierbar. Mangels Angebot auf dem Markt hat Air Berlin bis jetzt keine Versicherung gegen die Folgen eines durch den Vulkanausbruch verursachten und/oder die Behörden allgemein verhängten Flugverbots abgeschlossen.

Die jüngsten gesamtwirtschaftlichen Rahmendaten deuten zwar darauf hin, dass die scharfe welt- weite Rezession inzwischen ihre Talsohle durchschritten hat. 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 krisenhaften Entwicklungen ausufernder Staatsverschuldungen ergeben, trotzdem auch weiterhin als 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.

Die allgemeinen Finanzrisiken der Gesellschaft wurden mit der signifikanten Stärkung des Eigenkapitals im Zuge der Kapitalmaßnahmen während des Geschäftsjahres 2009 deutlich vermindert. Die Verschuldung wurde spürbar zurückgeführt und die Eigenkapitalquote erhöht.

Beschaffungsrisiken

Air Berlin begegnet dem Risiko der grundsätzlich wenig kalkulierbaren Preisschwankungen bei der Beschaffung des Treibstoffs mit umfangreichen Absicherungsgeschäften. Dies geschieht auch weiterhin.



BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGEN AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Gesamtwirtschaftliches und Branchenumfeld

Die gesamtwirtschaftlichen Rahmendaten gaben im Mai 2010 recht unterschiedliche Signale. Einerseits mehrten sich in den Realwirtschaften vieler Industrieländer die Hinweise auf eine sich beschleunigende Belebung. Insbesondere der Welthandel weist starkes Wachstum auf und in Deutschland wiesen Auftragseingänge, Produktion und Exporte zuletzt Wachstumsraten auf, wie sie zum Teil seit vielen Jahren nicht mehr erreicht worden waren. Da sich auch der deutsche Arbeitsmarkt anhaltend robust zeigt, ist die Zuversicht der Verbraucher spürbar gestiegen.

Auf der anderen Seite eskalierte die Verschuldungskrise einiger Länder des Euroraumes und sandte Schockwellen durch die Finanzmärkte. Ängste einer Wiederholung der Finanzmarktkrise in Folge der Insolvenz von Lehman Brothers mit ausgetrockneten Interbankenmärkten kamen auf und der Euro stand unter hohem spekulativem Druck. Die Notenbanken und Regierungen konnten mit massiven Gegenoperationen und Schutzschirmen in Rekordhöhen zur Beruhigung der Finanzmärkte beitragen.

Die durch die ausufernden Staatsverschuldungen hervorgerufenen Risiken für Finanzmärkte und Realwirtschaft – und damit indirekt auch für die Luftfahrt – bleiben jedoch virulent und sind in ihrem Ausmaß auch für Air Berlin nicht prognostizierbar. Konkret könnte insbesondere der Flugverkehr von und nach Griechenland von einer rückläufigen Nachfrage geprägt sein. Air Berlin wird mit flexiblen Kapazitätsanpassungen zeitnah auf eine solche Entwicklung reagieren. Die zukünftige Nachfrage nach Freizeit- und Geschäftsreisen wird damit auch weiterhin stark abhängig bleiben von der wieder schwieriger einzuschätzenden Entwicklung der Weltwirtschaft und den nationalen Ökonomien, dem allgemeinen Beschäftigungsniveau, dem Verbrauchervertrauen und der Verfügbarkeit von Verbraucher- und Geschäftskrediten.

Die insbesondere für die Luftfahrtindustrie relevanten Risiken wurden in Europa zuletzt um eine zusätzliche Variante „bereichert“: Die Vulkanausbrüche auf Island führten im April zu massiven Umsatzausfällen in der europäischen Luftfahrt. Da naturgemäß völlig unklar bleibt, wie lange die



über Europa hinweg ziehenden Aschewolken den Flugverkehr noch beeinträchtigen werden, sind alle Prognosen über die Geschäftsentwicklung im laufenden Jahr unter dem Vorbehalt dieses unkalkulierbaren, aber sehr realen Naturrisikos zu sehen.

Geschäftliche Entwicklung

Mit neuen Destinationen hat Air Berlin im laufenden Geschäftsjahr wieder auf Wachstum in strategisch wichtigen Märkten umgeschaltet und das Streckennetz weiter verdichtet. Dazu zählen neben mehreren zusätzlich eröffneten Destinationen nach Italien und Spanien das Skandinavien-Netzwerk sowie die Wachstumsmärkte in Osteuropa. Zusätzlich wurde das Angebot durch optimierte Flugzeiten nicht nur für Touristen interessanter gemacht. Auch für Geschäftsreisende bieten sich zahlreiche Gelegenheiten, günstig, zeit- und zielnah mit Air Berlin zu fliegen.

Der spanische Markt stellt traditionell einen der wichtigsten Märkte für Air Berlin dar. So ist Air Berlin bereits seit acht Jahren in Folge Marktführer auf dem mallorquinischen Flughafen Palma. Um die strategisch wichtige Rolle des Mallorca-Drehkreuzes für die Zukunft zu sichern, hat Air Berlin die Struktur des Hubs weiter optimiert. Damit können ab Sommer 2010 die Umläufe zeitlich so getaktet werden, dass die exzellente Anbindung an Deutschland, Österreich und die Schweiz erhalten bleibt und es gleichzeitig möglich ist, neue Nonstopflüge zwischen Deutschland und dem spanischen Festland in die Umläufe zu integrieren. Mit noch attraktiveren Flugzeiten und mehr Nonstopflügen von spanischen Metropolen nach Deutschland, Österreich und in die Schweiz wird das Angebot für Geschäftskunden ausgeweitet. Mit NIKI können Fluggäste jetzt auch erstmals über Wien nonstop nach Barcelona und Jerez de la Frontera fliegen.

Auch am Standort Berlin wird die Hub-Struktur im Sommer 2010 optimiert. Damit erfahren der Umsteigeverkehr und das Passagierwachstum kräftige Impulse: In sechs Wellen pro Tag wird Air Berlin dann mit bis zu 22 Flugzeugen mehr als 6.000 wöchentliche Verbindungen von und nach Berlin anbieten. Das dichte innerdeutsche Streckennetz wird ebenfalls verbessert. Hierzu trägt die Integration der TUIfly Städteverbindungen wesentlich bei. Beispielsweise stehen Air Berlin-Passagieren aus Köln und Stuttgart zahlreiche zusätzliche Flüge und Destinationen zur Auswahl



und mit Beginn des Sommerflugplans werden mehrmals wöchentlich neue Nonstop-Verbindungen nach Algier, Brindisi, Rimini und Tel Aviv zur Verfügung stehen.

Die Präsenz in Israel wurde inzwischen mit sieben zusätzlichen Nonstopflügen pro Woche von Deutschland nach Tel Aviv deutlich ausgebaut. Ab Juni 2010 kommen zwei weitere hinzu. Anschlussflüge werden aus verschiedenen deutschen Städten angeboten. Auf den osteuropäischen Märkten baut Air Berlin das bestehende Streckennetz mit Nonstopflügen nach Rumänien und Danzig aus. Über das Drehkreuz Wien bietet Air Berlin in Zusammenarbeit mit der Partner-Airline NIKI von zahlreichen deutschen und europäischen Airports aus bequeme Umsteigeverbindungen nach Bukarest und Belgrad an.

Nach Skandinavien werden zum Sommerflugplan mehrere wichtige Verbindungen ausgebaut. So wird die Strecke Göteborg–Berlin wochentags auf zwei tägliche Verbindungen aufgestockt, das Gleiche gilt für Flüge von Oslo und Helsinki nach Berlin. Die Erhöhung der Flugfrequenzen ermöglicht es Passagieren darüber hinaus, noch mehr Destinationen im Air Berlin Streckennetz, das derzeit mehr als 150 Destinationen in 39 Länder umfasst, zu erreichen.

Trotz des durch die Aschewolke in den Monaten April und Mai bedingten Flugverbots, hält Air Berlin im laufenden Geschäftsjahr weiter an dem strategischen Ausbau des Streckennetzes fest. Vor dem Hintergrund einer sich erholenden Gesamtwirtschaft schaut Air Berlin verhalten optimistisch in die Zukunft. Vorbehaltlich der oben genannten Risiken wird die im Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2009 erstellte Prognose für 2010 aufrecht erhalten. Als Folge der Streckennetzerweiterung geht Air Berlin davon aus, dass das Passagieraufkommen erstmals über die Dreißigmillionen-Grenze steigen wird. Die Umsatzsteigerung wird im Jahr 2010 die Marke von 10 Prozent übersteigen, insbesondere bedingt durch den ganzjährigen Ausweis des TUIfly-Geschäfts.

Auf der Kostenseite sind im laufenden Geschäftsjahr weitere Fortschritte zu erwarten. Basierend auf dem oben Geschilderten und unter der Annahme, dass sich die Konditionen für den Flugbetrieb wieder normalisieren werden, besteht insgesamt weiterhin die Möglichkeit, im Geschäftsjahr 2010 ein EBIT zu erzielen, das das Vorjahresniveau erneut übertrifft.



VERÄNDERUNGEN IM BOARD OF DIRECTORS

Dieter Pfundt ist am 28. Februar 2010 als Non-Executive Director der Air Berlin PLC ausgeschieden. Peter R. Oberegger, persönlich haftender Gesellschafter der Vorwerk & Co. KG, ist am 1. März 2010 zum Non-Executive Director im Board of Directors berufen worden. Peter R. Oberegger ist 44 Jahre alt, verheiratet mit zwei Kindern.

Der Board der Air Berlin PLC besteht damit aus den folgenden Directors:

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

19. April 2010: Ein Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull veranlasste die Regierungen Mitte April zu einer mehrtägigen behördlichen Sperrung des Luftraums über weiten Teilen Europas. Bis zur sukzessiven Öffnung des deutschen Luftraums unter besonderen Auflagen ab 21. April 2010 mussten mehrere tausend Flüge gestrichen werden. Der Flugverkehr konnte nur langsam und mit erheblichen Beeinträchtigungen wieder aufgenommen werden. Der wirtschaftliche Schaden durch die Flugausfälle in dieser Zeit wird von der IATA industrieweit auf 1,7 Mrd. USD geschätzt, Air Berlin geht für den Konzern von einem bisherigen Schaden in Höhe von rund 40



Mio. EUR aus. Derzeit ist nicht absehbar, ob aufgrund möglicherweise anhaltender Vulkanaktivitäten (wie zum Beispiel in der Zeit von 08.05 bis zum 11.05., wo insbesondere der Luftraum Spanien, Portugal und Nordafrika) im Jahresverlauf mit weiteren Luftraumsperrungen und entsprechenden Beeinträchtigungen des Betriebsablaufs zu rechnen ist.

26. April 2010: Das deutsche Bundeskartellamt hat die Freigabe für die zwischen der Privatstiftung Lauda, der Air Berlin PLC und der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG vereinbarte mittelbare Erhöhung der Beteiligung der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG an der NIKI Luftfahrt GmbH erteilt. Das Bundeskartellamt hat außerdem die Freigabe zum Erwerb der verbleibenden 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 mittelbare Übertragung dieser Beteiligung zurückgeführt werden wird.

07. Mai 2010: Die österreichische Bundeswettbewerbsbehörde hat durch Zurückziehung ihres Prüfungsantrags beim Kartellgericht die Freigabe nach österreichischem Kartellrecht für die zwischen der Privatstiftung Lauda, der Air Berlin PLC und der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG vereinbarte mittelbare Erhöhung der Beteiligung der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG an der NIKI Luftfahrt GmbH herbeigeführt. Die Freigabe erstreckt sich auch auf den Erwerb der verbleibenden 50,1 Prozent der Anteile an der NIKI Luftfahrt GmbH durch die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG.

Freigegeben von den Directors am 18. Mai 2010

Joachim Hunold

Ulf Hüttmeyer



03) Financial Statements

Air Berlin PLC

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

für den Zeitraum bis zum 31. März 2010

	1/10-3/10	1/09-3/09
	€ 000	€ 000
Umsatzerlöse	690.922	661.163
Sonstige betriebliche Erträge	4.085	4.290
Materialaufwand und bezogene Leistungen	(535.848)	(504.009)
Personalaufwand	(113.080)	(107.727)
Abschreibungen	(25.627)	(26.746)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(119.099)	(114.301)
Betriebliche Aufwendungen	(793.654)	(752.783)
Betriebsergebnis	(98.647)	(87.330)
Finanzaufwendungen	(16.421)	(16.066)
Finanzerträge	878	925
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(17.353)	(16.135)
Finanzergebnis, netto	(32.896)	(31.276)
Erträge aus assoziierten Unternehmen, nach Steuern	3.287	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	(128.256)	(118.606)
Ertragsteuern	34.661	30.163
Ergebnis nach Ertragsteuern – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	(93.595)	(88.443)
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	(1,10)	(1,35)
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	(1,10)	(1,35)



03) Financial Statements

Air Berlin PLC

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 31. März 2010

	1/10-3/10	1/09-3/09
	€ 000	€ 000
Verlust der Periode	(93.595)	(88.443)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	147	22
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	34.155	42.534
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	(2.565)	27.482
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	(9.531)	(21.135)
Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern	22.206	48.903
Gesamtergebnis – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	(71.389)	(39.540)



03) Financial Statements

Air Berlin PLC

KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)

zum 31. März 2010

	31/03/2010	31/12/2009
	€ 000	€ 000
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte		
Immaterielle Vermögenswerte	318.045	318.060
Sachanlagen	1.017.508	1.209.743
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	125.674	106.252
Latente Steueransprüche	22.044	0
Positiver Marktwert von Derivaten	2.663	14
Rechnungsabgrenzungen	7.840	5.825
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	6.415	3.183
Langfristige Vermögenswerte	1.500.189	1.643.077
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	39.757	38.724
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	341.283	297.663
Positiver Marktwert von Derivaten	55.503	23.720
Rechnungsabgrenzungen	48.456	35.120
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	189.989	0
Bankguthaben und Kassenbestände	374.815	373.233
Kurzfristige Vermögenswerte	1.049.803	768.460
Bilanzsumme	2.549.992	2.411.537



03) Financial Statements

Air Berlin PLC

KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)

zum 31. März 2010

	31/03/2010	31/12/2009
	€ 000	€ 000
Passiva		
Eigenkapital		
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	(155.910)	(62.323)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern	29.277	7.218
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	914	767
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	538.237	610.014
Langfristige Verpflichtungen		
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	482.834	583.158
Finanzschulden	277.442	273.355
Rückstellungen	9.223	10.298
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	42.877	36.401
Latente Steuerverbindlichkeiten	0	4.327
Negativer Marktwert von Derivaten	36.777	70.853
Langfristige Verpflichtungen	849.153	978.392
Kurzfristige Verpflichtungen		
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	200.009	77.228
Finanzschulden	14.634	13.580
Ertragsteuerverbindlichkeiten	6.426	7.526
Rückstellungen	5.880	11.177
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	364.757	334.926
Negativer Marktwert von Derivaten	18.656	12.756
Rechnungsabgrenzungen	66.585	78.390
Erhaltene Anzahlungen	485.655	287.548
Kurzfristige Verpflichtungen	1.162.602	823.131
Bilanzsumme	2.549.992	2.411.537



Air Berlin PLC

KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 31. März 2010

	Gezeichnetes Kapital € 000	Eigenkapital- komponente Kapital- rücklage € 000	der Wandel- anleihe € 000	Sonstige Rücklagen € 000	Gewinnrück- lage und Jahres- ergebnis nach Steuern € 000	Marktbewer- tung von Sicherungs- instru- menten, nach Steuern € 000	Ausgleichs- posten aus Währungs- differenzen € 000	Eigenkapital den Eigen- tümern der Gesellschaft zuzurechnen € 000	Minderheits- anteile am Eigenkapital € 000	Gesamt Eigenkapital € 000
Bilanz zum 31. Dezember 2008	16.502	307.501	27.344	217.056	(62.654)	(135.294)	936	371.391	629	372.020
Aktienorientierte Vergütung					34			34		34
Summe Transaktionen mit Eigentümern					34			34		34
Verlust der Periode					(88.443)			(88.443)		(88.443)
Sonstiges Ergebnis						48.881	22	48.903		48.903
Summe Gesamtergebnis					(88.443)	48.881	22	(39.540)		(39.540)
Bilanz zum 31. März 2009	16.502	307.501	27.344	217.056	(151.063)	(86.413)	958	331.885	629	332.514
Bilanz zum 31. Dezember 2009	21.379	374.319	51.598	217.056	(62.323)	7.218	767	610.014	0	610.014
Aktienorientierte Vergütung					8			8		8
Transaktionskosten aus Ausgabe von neuen Stammaktien, nach Steuern		(396)						(396)		(396)
Summe Transaktionen mit Eigentümern		(396)			8			(388)		(388)
Verlust der Periode					(93.595)			(93.595)		(93.595)
Sonstiges Ergebnis						22.059	147	22.206		22.206
Summe Gesamtergebnis					(93.595)	22.059	147	(71.389)		(71.389)
Bilanz zum 31. März 2010	21.379	373.923	51.598	217.056	(155.910)	29.277	914	538.237	0	538.237



03) Financial Statements

Air Berlin PLC

KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 31. März 2010

	31/03/2010	31/03/2009
	€ 000	€ 000
Verlust der Periode	(93.595)	(88.443)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:		
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	25.627	26.746
Gewinn aus dem Abgang von Anlagevermögen	(564)	(3.305)
Aktienorientierte Vergütung	8	34
Zunahme der Vorräte	(1.033)	(1.076)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(37.201)	(13.279)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen	(28.069)	(8.939)
Latenter Steuerertrag	(35.733)	(37.315)
(Abnahme) Zunahme der Rückstellungen	(6.372)	52.221
Zunahme (Abnahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.285	(37.615)
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten	186.347	143.978
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	17.353	15.505
Zinsaufwendungen	16.391	15.822
Zinserträge	(872)	(925)
Ertragsteueraufwendungen	1.072	7.151
Anteil am Gewinn von assoziierten Unternehmen	(3.287)	0
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen	147	22
Operativer Cashflow	55.504	70.582
Gezahlte Zinsen	(12.740)	(10.652)
Erhaltene Zinsen	515	760
Gezahlte Ertragsteuern	(2.172)	(694)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit	41.107	59.996
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	(8.623)	(48.491)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	(6.274)	594
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten	336	8.268
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	(14.561)	(39.629)
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden	(28.216)	(31.736)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	0	41.601
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	(565)	0
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	(28.781)	9.865
Veränderung von Nettozahlungsmitteln	(2.235)	30.232
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode	372.010	267.809
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben	3.207	3.430
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode	372.982	301.471
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(1.833)	(2.436)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz	374.815	303.907

KONZERN-ANHANG ZUM 31. MÄRZ 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 drei Monate endend zum 31. März 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 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 Vorjahresquartal 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 18. Mai 2010 freigegeben.

3. BILANZIERUNGSRICHTLINIEN UND ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNG

Dieser Zwischenbericht zum 31. März 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.



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 2010 hat die Gruppe Umsätze in Höhe von € 3.270.103 (in den 12 Monaten bis zum 31. März 2009: € 3.408.279) und ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von € -14.620 (in den 12 Monaten bis zum 31. März 2009: € -103.821) erzielt. Weiterhin betrug das EBIT in den zwölf Monaten bis zum 31. März 2010 € 17.150 (in den zwölf Monaten bis zum 31. März 2009: € -4.588).

6. LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

Während der drei Monate bis zum 31. März 2010 belief sich die Summe der Zugänge bei den langfristigen Vermögenswerten auf € 28.459 (bis zum 31. März 2009 € 63.621). Ausgebucht wurden in den ersten drei Monaten bis zum 31. März 2010 Vermögenswerte mit einem Restbuchwert von € 7.754 (bis zum 31. März 2009: € 4.734).

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Am 25. März hat sich Air Berlin dazu entschlossen acht der im Bestand befindlichen Flugzeuge zu veräußern. Hierbei handelt es sich um vier Airbus A320, drei Boeing 737-800 sowie um einen Airbus A319. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Abschlusses sind die Transaktionen noch nicht abgeschlossen. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Abschlusses sind die Transaktionen noch nicht abgeschlossen. Die Buchwerte der Flugzeuge betragen € 189.989 und wurden vom Sachanlagevermögen zu den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten umgegliedert. Der beizulegende Zeitwert der zu veräußernden Flugzeuge abzüglich Veräußerungskosten übersteigt den Buchwert.

In den kurzfristigen Verbindlichkeiten aus forfeitierten Leasingraten sind Verbindlichkeiten in Höhe von € 133.771 enthalten, die für die Finanzierung der zu verkaufenden Flugzeuge verwendet wurden. 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 der Gesellschaft (über den Air Berlin Employee Share Trust) gehalten werden.



03) Financial Statements

8. UMSATZERLÖSE

in Tausend Euro	1/10-3/10	1/09-3/09
Umsatz aus Einzelplatzverkäufen	418.698	363.447
Charterumsätze und Umsätze mit Reiseveranstaltern	209.395	232.446
Groundservices und sonstige Leistungen	55.914	58.725
Umsätze mit zollfreien Waren / Bordverkauf	6.915	6.545
	690.922	661.163

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	1/10-3/10	1/09-3/09
Erträge aus Versicherungsansprüchen	552	100
Erträge aus Leistungen an Niki	432	351
Gewinn aus dem Abgang von Anlagevermögen und Beteiligungen	252	3.305
Übrige	2.849	534
	4.085	4.290



03) Financial Statements

10. MATERIALAUFWAND UND BEZOGENE LEISTUNGEN

in Tausend Euro	1/10-3/10	1/09-3/10
Flughafengebühren und Handling	172.318	150.457
Treibstoff	148.619	174.462
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	117.061	87.715
Navigationsaufwand	52.204	45.861
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	24.671	23.187
Übrige	20.975	22.327
	535.848	504.009

Im Materialaufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von € 25.048 (2009: € 7.491) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.

11. PERSONALAUFWAND

in Tausend Euro	1/10-3/10	1/09-3/09
Löhne und Gehälter	93.235	90.105
Sozialversicherungsabgaben	15.245	10.733
Aufwand für Pensionspläne und Rentenversicherungsbeiträge	4.600	6.889
	113.080	107.727

12. ABSCHREIBUNGEN

in Tausend Euro	1/10-3/10	1/09-3/09
Abschreibungen	25.627	26.746



03) Financial Statements

13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Tausend Euro	1/10-3/10	1/09-3/09
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	42.229	45.128
EDV-Aufwand	15.082	13.720
Werbung	13.732	11.514
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	8.033	5.851
Reisekosten Crew	7.197	6.954
Verkaufsprovisionen an Agenturen	4.830	4.999
Versicherung	4.677	5.352
Bankgebühren	4.613	4.888
Training und sonstige Personalaufwendungen	2.572	2.383
Prüfung und Beratung	1.848	4.632
Telefon und Porto	1.301	1.137
Ausbuchungen von Forderungen	617	517
Übrige	12.368	7.226
	119.099	114.301

14. FINANZERGEBNIS

in Tausend Euro	1/10-3/10	1/09-3/09
Finanzaufwendungen		
Zinsaufwand für Finanzschulden	(16.391)	(15.822)
Sonstiger Finanzaufwand	(30)	(244)
	(16.421)	(16.066)
Finanzerträge		
Zinserträge für Festgelder	227	627
Übrige	651	298
	878	925
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(17.353)	(16.135)
Summe	(32.896)	(31.276)

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 Marktwertbewertung 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.



03) Financial Statements

15. ERTRAGSTEUERN UND 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	1/10-3/10	1/09-3/09
Laufende Ertragsteuern	(1.072)	(7.151)
Latente Ertragsteuern	35.733	37.314
Summe Ertragsteuerertrag	34.661	30.163

16. KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Tausend Euro	31/03/2010	31/03/2009
Kassenbestände	1.115	1.783
Bankguthaben	91.246	48.636
Festgelder	282.454	253.488
Bankguthaben und Kassenbestände	374.815	303.907
Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(1.833)	(2.436)
Bankguthaben und Kassenbestände in der Kapitalflussrechnung	372.982	301.471

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 31. März 2010 Bankguthaben mit Verfügungsbeschränkung in Höhe von € 84.320 (zum 31. März 2009: € 68.970).

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 31. März 2009: 3,15%).

Der Chairman of the Board, auch Gesellschafter der Air Berlin mit einem Stimmanteil von 1,58% (zum 31. März 2009: 1,52%), ist beherrschender Gesellschafter der Phoenix Reisen GmbH. Die Gruppe hat in den ersten drei Monaten 2010 Erträge aus dem Ticketverkauf mit der Phoenix Reisen GmbH in Höhe von € 5.546 (31. März 2009: € 4.542) erwirtschaftet. Zum 31. März 2010 belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf € 662 (zum 31. März 2009: € 478).



03) Financial Statements

In den drei Monaten bis zum 31. März 2010 kauften oder lieferten die assoziierten Unternehmen Güter und Leistungen wie folgt:

in Tausend Euro	31/03/2010	31/03/2009
IBERO-Tours		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	11
Aufwendungen für Dienstleistungen	347	308
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	132
THBG BBI GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	1.928	1.845
Zinserträge	20	0
Binoli GmbH		
Umsatzerlöse aus Ticketverkauf	9	208
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	18
Forderungen gegen nahestehende Personen	93	250
Zinserträge	8	
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	777	877
Niki Luftfahrt GmbH		
Umsatzerlöse	53	0
Sonstige Erträge aus administrativen Dienstleistungen	432	1.378
Forderungen gegen nahestehende Personen	32.996	22.653

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

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 Jan bis März 2009	Geliefert von Jan bis März 2010	Ausstehende Lieferungen zum 31. März 2010	Davon von April 2010 bis Dez 2010
2004	Airbus	60	A319/320/321	2005-2012	1	2	17	11
2006-2007	Boeing	97	B737-700/800	2007-2015	4	2	83	7
2007	Boeing	15	B787	2015-2019	0	0	15	0

Im März 2010 hat Air Berlin das Orderbuch für die Boeing 787 von 25 auf 15 feste Bestellungen reduziert. Des Weiteren wurde eine Verschiebung der Auslieferung von neun Flugzeugen des Typs Boeing 737 nach 2015 vorgenommen. Diese Auslieferung war ursprünglich für 2010 beziehungsweise für 2011 geplant.



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 wäre mit 49,9% an der NIKI beteiligt und ist nach Analyse des Sachverhalts zur Konsolidierung der NIKI gemäß IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ verpflichtet, insofern das Kartellamt dem Erwerb der NIKI-Anteile zustimmt.

Im Zusammenhang mit der Aufstockung der Beteiligung wird die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG der Privatstiftung Lauda ein Darlehen in Höhe von € 40.500 gewähren. 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.

Luftraumsperrung wegen Vulkanausbruch

Ein Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull veranlasste die Regierungen Mitte April zu einer mehrtägigen behördlichen Sperrung des Luftraums über weiten Teilen Europas. Bis zur sukzessiven Öffnung des deutschen Luftraums unter besonderen Auflagen ab 21. April 2010 mussten mehrere tausend Flüge gestrichen werden. Der Flugverkehr konnte nur langsam und mit erheblichen Beeinträchtigungen wieder aufgenommen werden. Der wirtschaftliche Schaden durch die Flugausfälle in dieser Zeit wird von der IATA industrieweit auf 1,7 Mrd. USD geschätzt. Air Berlin geht für den Konzern von einem bisherigen Schaden in diesem Zeitraum in Höhe von rund 40 Mio. EUR aus. Derzeit ist nicht absehbar, ob aufgrund möglicherweise anhaltender Vulkanaktivitäten im Jahresverlauf mit weiteren Luftraumsperrungen in Europa und entsprechenden Beeinträchtigungen des Betriebsablaufs zu rechnen ist.

20. EXECUTIVE DIRECTORS

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



04) Sonstige Angaben

FINANZKALENDER

Verkehrszahlen MAI	7. Juni 2010
Hauptversammlung (AGM) Air Berlin PLC, London-Stansted	10. Juni 2010
Verkehrszahlen JUNI	7. Juli 2010
Verkehrszahlen JULI	5. August 2010
Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. Juni 2010 (Q2)	26. August 2010
Analysten und Investoren Conference Call	
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

EXTERNE BERATER

Aktienregisterführer

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

Abschlussprüfer

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

Rechtsberater

Freshfields Bruckhaus Deringer
Bockenheimer Anlage 44
60322 Frankfurt, Deutschland

KONZEPT

Strichpunkt GmbH, Stuttgart
www.strichpunkt-desgin.de

TEXT

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