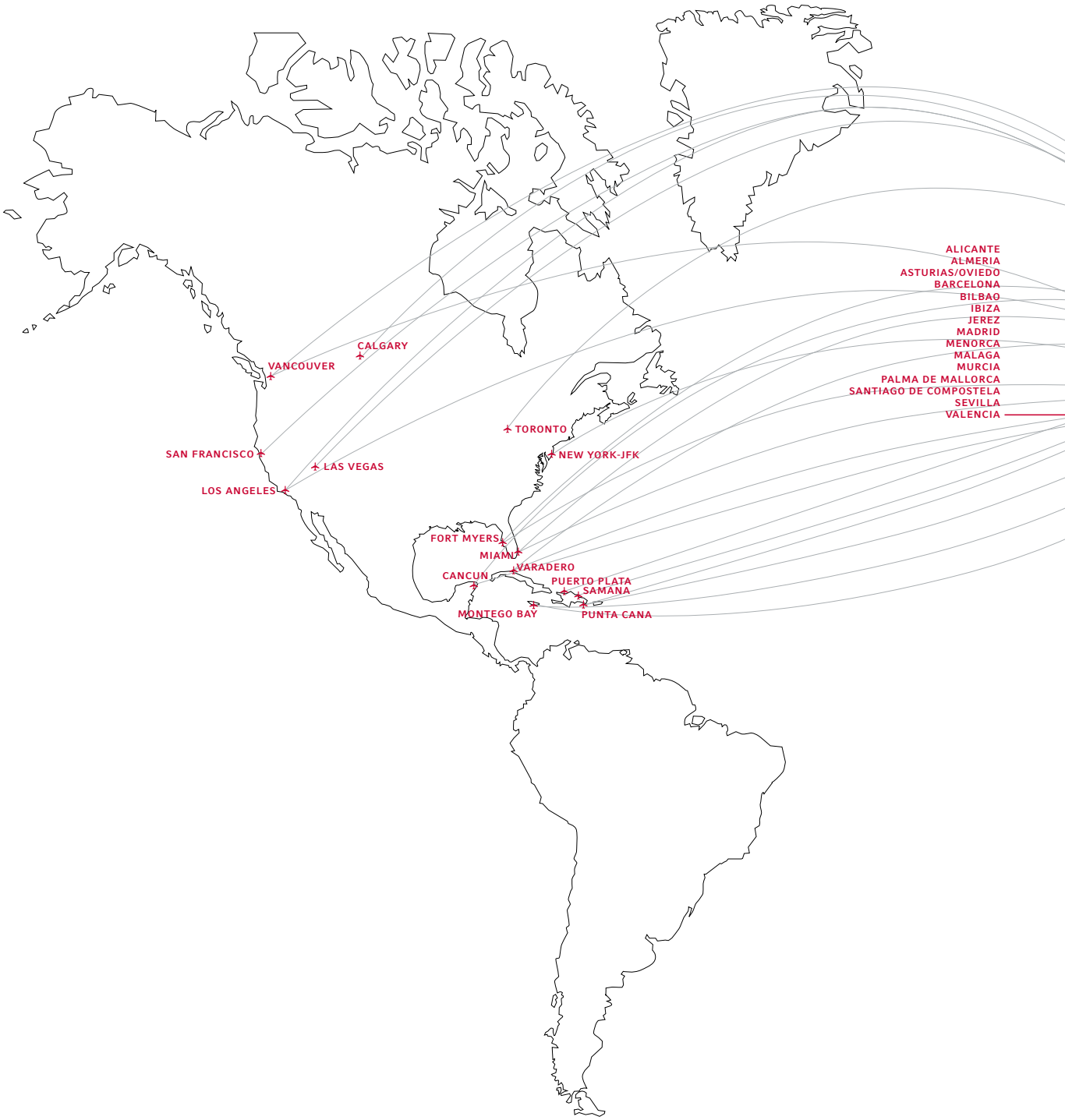
airberlin
Your Airline.

Geschäfts-bericht 2007

AIR BERLIN
07
GOES GLOBAL



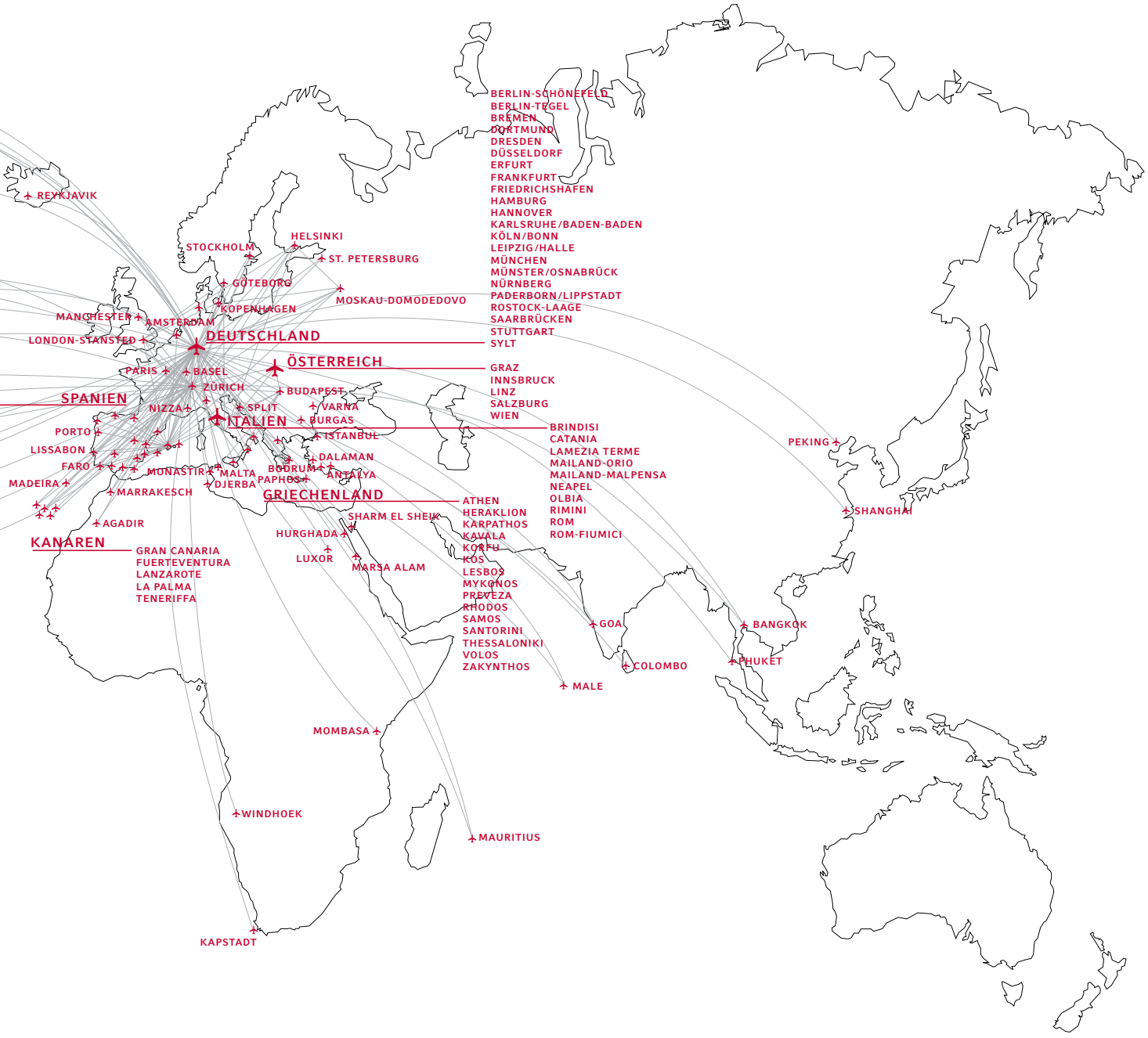
HIGLIGHTS DES JAHRES

➔➔ MÄRZ 2007

Mit der Übernahme der Fluggesellschaft LTU wird Air Berlin im Europa-Verkehr zu einem der größten Anbieter von Flugreisen. Außerdem bringt LTU am Flughafen Düsseldorf wertvolle Slots ein. Die Wachstumsperspektiven in einem der wichtigsten Einzugsgebiete Europas gewinnen hierdurch neue Dimensionen.

➔➔ MAI 2007

3.330 Mitarbeiter, Flugbegleiter und Piloten von Air Berlin werden einheitlich mit den von der Designerin Jette Joop entwickelten modernen Uniformen eingekleidet.



➔➔ JULI 2007

Air Berlin vereinbart mit Boeing die Lieferung von 25 hochmodernen Boeing 787 „Dreamlinern“ sowie Kaufoptionen für 25 zusätzliche Maschinen. Die Langstreckenjets werden ab 2012 geliefert. Es ist der größte Auftrag, den Boeing für seinen neu entwickelten Dreamliner bis dahin aus Europa erhalten hatte.

➔➔ SEPTEMBER 2007

Air Berlin PLC gibt bekannt, dass sie mit Thomas Cook die Übernahme der Anteile an der Condor Flugdienst GmbH („Condor“) in zwei Schritten durch einen Anteilstausch vereinbart hat. Thomas Cook erhält im Gegenzug für ihre Anteile an der Condor neu auszugebende Aktien der Air Berlin. Thomas Cook wird dabei voraussichtlich eine Beteiligung von bis zu 29,99 Prozent an Air Berlin erhalten.

FINANZKENNZAHLEN

(VERÄNDERUNG IN %)

	%	**2007**	2006
Umsatz (in Mio. EUR)	61,0	**2.536,5**	1.575,4
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	58,8	**2.314,6**	1.457,8
EBITDAR (in Mio. EUR)	47,8	**379,0**	256,5
EBIT (in Mio. EUR)		**21,4**	64,1
Konzerngewinn (in Mio. EUR)		**21,0**	40,1
Operativer Cashflow (in Mio. EUR)		**112,3**	132,0
Ergebnis je Aktie		**0,33**	0,76
Operativer Cashflow je Aktie		**1,8**	2,5
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	58,6	**2.519,2**	1.587,9
Mitarbeiter (31.12.)	103,5	**8.360**	4.108

OPERATIVE KENNZAHLEN

(AIR BERLIN, LTU UND BELAIR AUF 12-MONATS-BASIS)

	%	**2007**	2006
Fluggäste (Tsd.; „Pax“)	10,4	**28.211**	25.561
Zielorte / Destinationen	5,5	**135**	128
Flugzeuge Jahresende	6,0	**124**	117
Angebotene Sitz-Kilometer (Mrd.; ASK)	5,9	**59,38**	56,09
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	2,1	**77,30**	75,73

HINWEIS

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

AIR BERLIN. YOUR AIRLINE.

KEINE ANDERE AIRLINE weltweit ist so schnell gewachsen wie AIR BERLIN. In nur zwei Jahren haben wir unsere Flotte durch organische Expansion, die Integration der dba 2006 und der LTU 2007 um 50 % erweitert.
Unser erfolgreiches Geschäftsmodell mit einem herausragenden Preis-Leistungs-Verhältnis, perfektem Service und Start- und Landerechten auf den wichtigen Drehkreuzen haben wir dabei seit August 2007 konsequent auf die Langstrecke ausgeweitet:
Wir bedienen nun mit 124 Flugzeugen 135 Destinationen von Amsterdam bis Zürich und von Agadir bis Zakynthos.
Der nächste Schritt: Zum 1. Mai 2008 starten wir mit einer Business Class, die weltweit Maßstäbe setzen wird.
Auf den nächsten Seiten präsentieren wir Ihnen die neue Welt der AIR BERLIN: Wohin Sie auch wollen, was immer Sie auch vorhaben – AIR BERLIN ist ganz Ihre Airline.

INHALT
GESCHÄFTSBERICHT 2007

01) ESSENTIALS

02 – 03 Inhalt
04 – 05 Vorwort des Chief Executive Officer
Vorwort des Chairman of the Board
06 – 07 The Board of Directors

02) AIR BERLIN GOES GLOBAL

08 – 32 Airport Arithmetics

03) MISSION & AKTIE

34 – 38 Die Marke Air Berlin
39 – 45 Unsere Aktie

04) DIRECTORS' REPORT UND LAGEBERICHT

46 – 65 Bericht zur Geschäftslage
- Unternehmensprofil
- Unternehmens-Strategie und Steuerung
- Wirtschaftliches Umfeld
- Operative Entwicklung
- Entwicklung rund ums Fliegen

66 – 71 Entwicklung der Finanzzahlen
72 – 78 Soziale Verantwortung
79 – 85 Risikobericht
86 – 89 Prognosebericht
90 Abschlussprüfer

05) CORPORATE GOVERNANCE

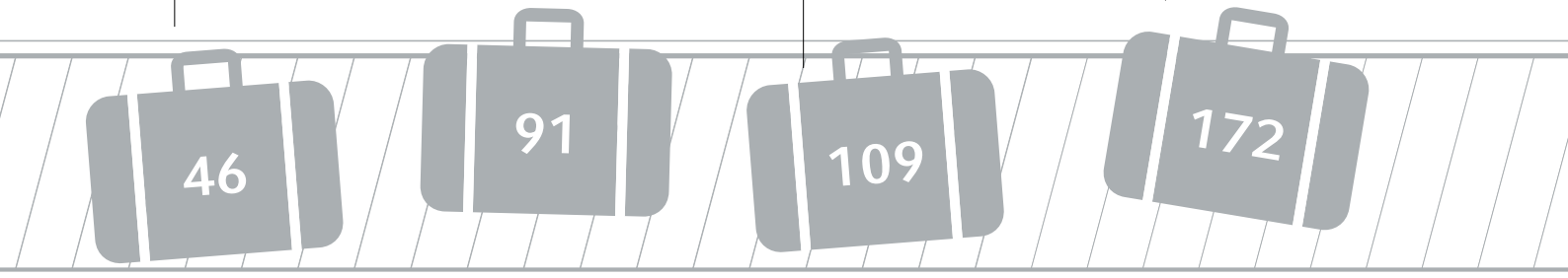
91 – 95 Corporate-Governance-Bericht
96 – 103 Bericht des Vergütungsausschusses
104 Verantwortlichkeiten der Directors
105 – 108 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

06) JAHRESABSCHLUSS

109 – 113 Jahresabschluss Air Berlin Konzern
114 – 116 Jahresabschluss Air Berlin PLC
117 – 171 Konzernanhang und Anhang der Gesellschaft

07) SONSTIGE ANGABEN

172 Impressum
U1–4 Finanzkennzahlen
Flugnetz
Highlights des Jahres
Finanzkalender



EXECUTIVE DIRECTORS: ULF HÜTTMEYER, ELKE SCHÜTT, JOACHIM HUNOLD, KARL FRIEDRICH LOTZ (V.L.N.R)

VORWORT DES CHIEF EXECUTIVE OFFICER

AUCH 2007 WAR FÜR DIE Air Berlin PLC wieder ein Jahr wichtiger strategischer Entscheidungen. Zunächst hatten wir mit der Übernahme der dba im Jahr zuvor noch unser europäisches Streckennetz durch innerdeutsche Verbindungen ergänzt. Damit erhöhte sich auch die Zahl der Geschäftsreisenden deutlich, ein attraktives Marktsegment, in dem wir auch zukünftig weiter wachsen wollen. Unsere Wachstumsstrategie geht aber über den Kurz- und Mittelstreckenverkehr hinaus und deshalb suchten wir nach weiteren Möglichkeiten, in neue Geschäftsfelder vorzudringen.

Und so haben wir konsequent gehandelt, als sich uns 2007 die Gelegenheit bot, die LTU zu übernehmen. Damit haben wir nicht nur ein Unternehmen erworben, das unser Netz auf den europäischen Mittelstrecken ideal ergänzt, sondern uns auch die Möglichkeit bietet, in das lukrative Fernstrecken-Geschäft einzusteigen. Bedeutendstes Asset der LTU ist aber der Besitz von zahlreichen Slots am Flughafen Düsseldorf: Im seinem Einzugsgebiet leben achtzehn Millionen Menschen, die Region ist nach London damit die zweitgrößte Catchment Area in Europa! Mit der Übernahme der LTU sind wir hier zum größten Anbieter von Flugreisen geworden. Zusätzlich können wir mit unserem deutschen Zubringer-Netz das dortige Originäraufkommen auf ideale Weise ergänzen.

Unser Ziel auf der Langstrecke ist es, die bislang weitgehend touristisch positionierte Flotte der LTU unter der Erfolgsmarke „airberlin“ stärker auf den globalen Business-Verkehr auszurichten. Dies gilt zunächst vor allem für die Routen in die USA und für die neuen Verbindungen in die Wachstumsregion China. Um insbesondere Geschäftsreisenden attraktive Angebote machen zu können, haben wir die Business Class daher vergrößert und aufgewertet. Vom Herbst an werden wir dann unseren Gästen in einer neuen Premium Business Class besonders hochwertigen Komfort bieten. Darüber hinaus bieten sich uns mit dem Ausbau der Cargo-Aktivitäten der LTU auch auf diesem Gebiet zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten.

In der Schweiz haben wir uns mit der 49-prozentigen Beteiligung an Belair ein zusätzliches Standbein verschafft. Die Fluggesellschaft verfügt nicht nur über eine sichere Grundauslastung durch Reiseveranstalter, sondern auch noch über internationale Verkehrsrechte, die uns viele zusätzliche Möglichkeiten bieten.

Nach den akquisitorischen Wachstumsschüben der letzten beiden Jahre ist der Fokus in 2008 klar auf die Steigerung der Profitabilität ausgerichtet. Hierzu werden wir Synergien aus den Akquisitionen schöpfen und Skalen-Effekte nutzen, aber auch zusätzliche Effizienzverbesserungen vornehmen. Wir bleiben bei unserer Aussage, dass diese aus der LTU Integration auf jährlich 70 bis 100 Millionen Euro zu beziffern sind. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass im Jahr der Übernahme zunächst einmal Investitionen erforderlich waren. Wie bereits im Dezember 2007 erläutert, mussten bei der Zusammenführung der Systeme zur Kapazitätssteuerung von Air Berlin und LTU vorher nicht geplante Kosten in zweistelliger Millionenhöhe in Kauf genommen werden. Die Investitionen in die Flotte werden sich 2008 primär auf den Austausch von Flugzeugen konzentrieren, da wir erstmals seit langer Zeit nur ein marginales Flottenwachstum geplant haben. Mit dem möglichen Erwerb der Condor – vorbehaltlich der Genehmigung durch das Kartellamt – werden wir erst 2009 wieder einen deutlichen Wachstumssprung machen.

Wir haben allen Grund, optimistisch in die Zukunft zu schauen. Denn immer deutlicher zeigt sich, dass wir mit unserem Geschäftsmodell des Hybrid-Carriers den richtigen Weg eingeschlagen haben. Trotz der zwischenzeitlichen Zusatzbelastungen belegen die Zahlen für 2007 diesen Erfolg eindrucksvoll: Nach 19,7 Millionen Passagieren im Jahr 2006 beförderten wir im Berichtszeitraum 28,2 Millionen Gäste (inkl. 12 Monate LTU und Belair), mit plus 11,9 Prozent eine Steigerung über dem Branchendurchschnitt. Der Umsatz erhöhte sich um 63 Prozent von 1,58 auf 2,54 Milliarden Euro. Das EBITDAR konnte von 256,5 auf 379,0 Millionen Euro gesteigert werden. Es gelang uns im 4. Quartal auch, den zu Beginn des Jahres 2007 einsetzenden Yieldverfall bei Air Berlin zu stoppen.

Unsere interkontinentalen Business-Verbindungen sichern wir in die Zielgebiete durch Kooperationen mit großen Airlines ab. In China haben wir dafür bereits mit Hainan Airways ein Unternehmen gewinnen können, das Weiterflüge zu 80 Flughäfen anbietet. Bis Ende Februar 2008 konnten wir in der Air Berlin Gruppe den Erlös pro angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK) deutlich steigern. Auch mit der prozentualen Verbesserung der Auslastung liegen wir klar über den Branchenniveau.

Sie sehen also: Air Berlin ist auf einem guten Weg.

J. Hunold

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

VORWORT DES CHAIRMAN OF THE BOARD

NACH EINEM EREIGNISREICHEN JAHR ist es mir ein Bedürfnis, dem Air Berlin Team für die geleistete Arbeit zu danken. So wurde die im August 2006 gekaufte Münchener Fluggesellschaft dba innerhalb nur eines halben Jahres plangemäss in die Gruppe integriert. Dass die Integration ohne betriebsbedingte Kündigungen dargestellt wurde, hat die gesellschaftliche Akzeptanz von Air Berlin erhöht. In kurzer Zeit ist es gelungen, mit den Gewerkschaften Tarifverträge abzuschließen, die schon Monate vor der Übernahme beträchtliches Konfliktpotential bargen.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten verläuft auch die Integration der LTU auf Planniveau. Als besonderer Erfolg ist zu werten, dass mehr als 600 Mitarbeiter der LTU im Einvernehmen mit dem Betriebsrat dem Angebot zum Wechsel in die „AB Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH“ zugestimmt haben. Zusammen mit der ebenfalls neu gegründeten „AB Luftfahrttechnik Berlin GmbH“ werden beide unter dem Dach der „Air Berlin Technik Ltd.“ (London), einer 100-prozentigen Tochter der Air Berlin PLC, nicht nur die Flotte der Gruppe warten, sondern auch das bereits bestehende Drittgeschäft ausbauen. Damit finden insgesamt 1.100 Mitarbeiter eine zukunftssichere Beschäftigung in einem schlagkräftigen Technikverbund.

Während die Integrationsprozesse zügig voran schreiten und die aktuelle Geschäftsentwicklung Anlass zum Optimismus gibt, hat sich der Kurs der Air Berlin-Aktie in den letzten Monaten unbefriedigend entwickelt. Die weltweite Verunsicherung der Märkte und der kontinuierlich steigende Ölpreis haben die Kurse der Airlines in besonderem Maße betroffen. Darüber hinaus erfährt gerade strategische Positionierungsarbeit in solch einem Umfeld nicht immer die Würdigung, die sie verdient, insbesondere, wenn sie zwischenzeitlich mit zusätzlichem Aufwand verbunden ist.

Ich bin jedoch zuversichtlich, dass das Management von Air Berlin in diesem Jahr eine deutliche Profitabilitätssteigerung erreichen wird – die Anstrengungen des Managements sind klar auf die Verbesserung der Rentabilität ausgerichtet. Die Altgesellschafter von Air Berlin, zu denen ich auch gehöre, haben sich jedenfalls nicht von der aktuellen Kursentwicklung beirren lassen und halten dem Unternehmen die Treue.

Die Führung der Gruppe liegt in bewährten Händen: von CEO Joachim Hunold, CFO Ulf Hüttmeyer, CCO Elke Schütt und COO Karl Friedrich Lotz. Die zweite und dritte Führungsebene ist gerade im letzten Jahr erheblich verstärkt worden, auch, indem man bewährte Führungskräfte (und deren Ideen) aus den integrierten Unternehmen in verantwortliche Positionen übernommen hat. Insgesamt hat sich die Gruppe personell so verstärkt, dass unternehmerische Entscheidungen trotz des stattgefundenen Wachstums weiterhin in kurzer Zeit umgesetzt und flexibel im Markt agiert werden kann.
Dr. Eckhard Cordes legt sein Amt als Non-Executive Director mit Wirkung zum 31. März 2008 nieder. Ich bedanke mich im Namen aller Mitglieder des Board für seine engagierte und äußerst fruchtbare Mitarbeit und wünsche ihm auf seinem weiteren Weg alles Gute. Zum 01.04. werden Friedrich Carl Janssen, persönlich haftender Gesellschafter des Kölner Bankhauses Sal. Oppenheim und Heinz-Peter Schlüter, Vorstandsvorsitzender der Trimet Aluminium AG, Düsseldorf neu in das Gremium einziehen. Dem Board of Executive Directors stehen weiterhin so erfahrene Manager wie Dr. Hans-Joachim Körber, Nicholas Teller und Claus Wülfers zur Seite.

Nach wie vor ist die Strategie von Air Berlin nicht ausschließlich auf kurzfristige Erfolge, sondern vor allem auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet. Ich stimme CEO Joachim Hunold zu, wenn er sagt: Wir sind auf dem richtigen Weg.

Johannes Zurnieden
Chairman of the Board of Directors

NON-EXECUTIVE DIRECTORS: NICHOLAS TELLER, DR. HANS-JOACHIM KÖRBER, DR. ECKHARD CORDES, JOHANNES ZURNIEDEN, CLAUS WÜLFERS (V.L.N.R)

01) Essentials
The Board of Directors
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

THE BOARD OF DIRECTORS

Executive Directors

JOACHIM HUNOLD, CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Geboren am 5. September 1949 in Düsseldorf, Deutschland. Verheiratet, vier Kinder. Nach dem Abitur 1970 Jurastudium. Seit 1978 berufliche Tätigkeit in der Luftfahrtbranche: bis 1982 bei Braathens Air Transport, Düsseldorf, danach bis 1990 Sales und Marketing Direktor bei der LTU Gruppe. Gründer der Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG im April 1991 und Übernahme der Air Berlin, Inc. Seither Chef der Air Berlin Gruppe, zunächst als geschäftsführender Gesellschafter, seit der Schaffung der neuen Holdingstruktur mit Wirkung zum 1. Januar 2006 als deren CEO.

ULF HÜTTMEYER, CHIEF FINANCIAL OFFICER

Geboren am 9. Juli 1973 in Wildeshausen, Deutschland. Verheiratet, zwei Kinder. Studium der Wirtschaftswissenschaften mit Abschluss zum Diplom-Kaufmann (FH). 1996 Karrierestart bei der Commerzbank als Analyst im Bereich Credit and Financing, danach verschiedene Funktionen mit Auslandsaufenthalten (Singapur), zuletzt Group Manager Corporate Clients Services in leitender Funktion in Berlin. Zu Beginn des Jahres 2005 wurde er zum Direktor ernannt. Seit Februar 2006 CFO der Air Berlin.

KARL FRIEDRICH LOTZ, CHIEF OPERATING OFFICER

Geboren am 26. Dezember 1949 in Wuppertal, Deutschland. Verheiratet, zwei Kinder. Seit 1969 in der Luftfahrtindustrie: zunächst bei der LTU Fluggesellschaft GmbH & Co. KG als Ramp Agent, danach in verschiedenen Leitungspositionen in den Bereichen Flugbetriebliche Stabsstellen, Crewdisposition, Verkehrsleitung und Flugbetriebsupport. Von 1995 bis 2007 Managing Director bei CHS Cabin und Handling Service GmbH. Ab 1. Juli 1999 als Geschäftsführer der Air Berlin KG verantwortlich für den Flugbetrieb und seit der Schaffung der neuen Holdingstruktur mit Wirkung zum 1. Januar 2006 COO der Air Berlin.

ELKE SCHÜTT, CHIEF COMMERCIAL OFFICER

Geboren am 19. Februar 1956 in Sandbostel, Deutschland. Ledig. Gelernte Wirtschaftskorrespondentin und lizenzierte Dispatcherin. Von 1976 bis 1979 Assistentin bei der Fluggesellschaft Aeroamerica. 1980 Wechsel zur Air Berlin, Inc. als Assistentin des Flugbetriebsleiters. Nach drei Jahren Leiterin der Abteilung Operations. Im Juli 1999 Ernennung zur Geschäftsführerin und Stellvertreterin des Vorsitzenden der Geschäftsführung der Air Berlin GmbH & Co Luftverkehrs KG. Mit Wirkung zum 1. Januar 2006 zum CCO der Air Berlin ernannt und verantwortlich für die Bereiche Personal, Bodenbetrieb und allgemeiner Einkauf.

Non-Executive Directors

JOHANNES ZURNIEDEN, CHAIRMAN DES BOARD OF DIRECTORS

Geschäftsführender Gesellschafter der Phoenix Reisen GmbH, Bonn

Geboren am 28. Juni 1950 in Bergisch-Gladbach, Deutschland. Verheiratet. Nach Abitur sowie Jura- und Psychologiestudium an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn seit 1973 Geschäftsführer der Phoenix Reisen GmbH. 1994 wurde er zum stellvertretenden Vorsitzenden des Deutschen Reisepreis-Sicherungsvereins und 1998 zum Vizepräsidenten des DRV (Deutscher Reise Verband) ernannt. Die Ernennung in den Beirat der Europäischen Reiseversicherung AG und der Sparkasse Köln-Bonn hat er ebenfalls angenommen.

DR. ECKHARD CORDES

Vorstandsvorsitzender der Franz Haniel & Cie. GmbH, Duisburg, sowie der Metro AG

Geboren am 25. November 1950 in Neumünster, Deutschland. Verheiratet, vier Kinder. Nach Studium der Betriebswirtschaftslehre und Promotion 1976 Eintritt in den DaimlerChrysler-Konzern und Tätigkeit in verschiedenen leitenden Positionen in operativen und strategischen Funktionen im In- und Ausland. Von 1996 bis 2005 Mitglied des Konzernholding-Vorstands der DaimlerChrysler AG. Zum 1. Januar 2006 zum Vorsitzenden des Vorstands der Franz Haniel & Cie. GmbH berufen. Nach der Bestellung zum Aufsichtsratsvorsitzenden der METRO AG im Februar 2006 Wechsel in das Amt des Vorstandsvorsitzes bei der METRO AG am 1. November 2007.

DR. HANS-JOACHIM KÖRBER

Ehemaliger Vorstandsvorsitzender der METRO AG

Geboren am 9. Juli 1946 in Braunschweig, Deutschland. Verheiratet, ein Kind. Studium der Brauereitechnologie (Diplom-Braumeister) und Studium der Betriebswirtschaft (Diplom-Kaufmann, Promotion) an der Technischen Universität Berlin. Dr. Körber kam 1985 nach mehrjährigen führenden Positionen innerhalb der R.A. Oetker Gruppe zu einem der Rechtsvorgänger der Metro AG, der Metro SB Großmärkte, und hatte dort bis 1996 verschiedene geschäftsführende Funktionen im In- und Ausland inne. Mit Gründung der METRO AG seit 1996 Mitglied des Vorstands, 1999 bis 2007 deren Vorstandsvorsitzender.

NICHOLAS TELLER

Mitglied des Vorstands der Commerzbank AG, Frankfurt

Geboren am 16. Juni 1959 in London, Großbritannien. Verheiratet, zwei Kinder. Nach dem Abitur in Düsseldorf Betriebswirtschafts-Studium an der Universität von Birmingham mit Abschluss eines Bachelor of Commerce. 1982 Beginn der beruflichen Tätigkeit bei der Commerzbank in London. 12 Jahre später Filialleiter der Commerzbank Prag, danach Mitglied der Geschäftsleitung der Filiale Hamburg. Von 2002 bis 2003 Regionalvorstand, ab 1. April 2003 Bestellung zum ordentlichen Mitglied des Vorstands der Commerzbank AG. Unter anderem Mitglied des Aufsichtsrats der BRE Bank in Warschau und Vorsitzender des Aufsichtsrates der Deutschen Schiffsbank AG.

CLAUS WÜLFERS

Ehemaliger Vorstand der Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Geboren am 17. Februar 1939 in Hamburg, Deutschland. Verheiratet, ein Kind. Seit 1965 in der Reisebranche tätig. Ab 1968 Gründung einer Reisebürokette in Las Palmas und Aufbau einer Flugzeug-Abfertigungsgesellschaft. Ab 1980 Übernahme verschiedener Management-Funktionen bei der Hapag-Lloyd AG, seit 1985 Direktor des Gesamtbereichs Touristik und somit zuständig für die Reisebüroorganisation, die Fluggesellschaft und das Kreuzfahrtgeschäft. 1986 Berufung in den Vorstand, nach Übernahme der Aktienmehrheit der Hapag-Lloyd durch die Preussag AG Bereichsvorstand der Preussag und seit 1998 Sprecher der Geschäftsführung der Hapag-Touristik Union, der Holdinggesellschaft für die TUI und alle Touristik-Aktivitäten der Hapag-Lloyd Gruppe. Auf eigenen Wunsch im Februar 2000 aus dem Vorstand der Hapag-Lloyd und der TUI ausgeschieden.

AIR BERLIN GOES GLOBAL

„UNSERE GÄSTE SCHÄTZEN schon seit vielen Jahren unser hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis. Zu niedrigen Preisen bietet Air Berlin jede Menge Mehrwert: eines der dichtesten Streckennetze unter den europäischen Low-Cost-Carriern sowie einen Service an Bord und rund ums Fliegen, der auch den Vergleich mit den Traditionsairlines in keiner Weise zu scheuen braucht. Auch mit der Entscheidung, unser erfolgreiches Geschäftsmodell global aufzustellen, folgen wir den Wünschen unserer Kunden. Sie forderten schon lange, dass wir unseren Service auch auf der Langstrecke anbieten sollten.
Mit unseren eng geknüpften europäischen und inner-deutschen Verbindungen stellen wir hierfür jetzt auch das ideale Zubringer-Netz zur Verfügung."

-- JOACHIM HUNOLD

DUS

DÜSSELDORF – BERLIN: 254 NM

TXL

BERLIN – VANCOUVER: 4309 NM

YVR

VANCOUVER – STUTTGART: 4437 NM

MLE

MALE – FORT MYERS: 8481 NM

RSW

FORT MYERS – HELSINKI: 4499 NM

FÜR HITZKÖPFE

→ →

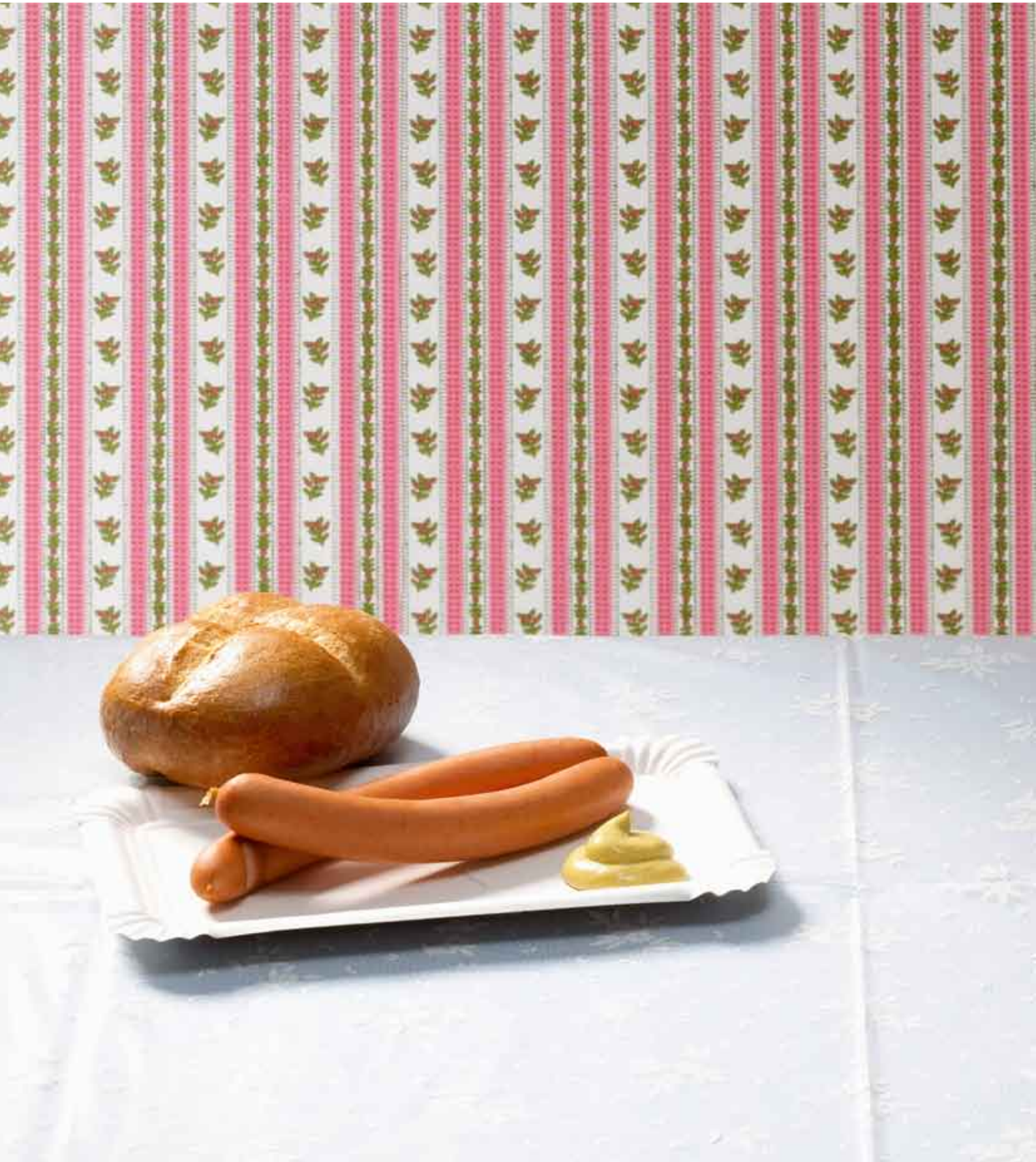
HEL

HELSINKI – LONDON: 956 NM

BARBER SHOP
Pat's
BARBER
SHOP
COME IN WE'RE
OPEN

PVE

SHANGHAI – WIEN: 4600 NM



PEK

PEKING – MÜNCHEN: 4172 NM

JFK

NEW YORK – NÜRNBERG: 3445 NM

INRI
Gegrüsst seist du, Maria!

FÜR HIMMELSSTÜRMER

PAR PARIS – HANNOVER: 341 NM

HAJ

HANNOVER – BANGKOK: 4799 NM

BKK

BANGKOK – HAMBURG: 4758 NM

HAM

HAMBURG – LOS ANGELES: 4908 NM

LAX

LOS ANGELES – ZÜRICH: 5151 NM

LIBRILLB
91
CDJA
1985

FÜR NATURLIEBHABER

JFK NEW YORK – DRESDEN: 3494 NM

Hab mich lieb
Ich liebe dich
1.5

MIA

MIAMI – DÜSSELDORF: 4109 NM

DUS DÜSSELDORF

FÜR ANLEGER

Der Kapitalmarkt hat unsere Positionierung als Hybrid Carrier mit Full Service on Board und zahlreichen Zusatzleistungen („Frills“) inzwischen klar verstanden und schätzt sie als zukunftsträchtig ein. Auch unser Einstieg in die Langstrecke sowie die sich hieraus eröffnenden Synergiepotenziale finden eine positive Aufnahme.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
Die Marke Air Berlin
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

DIE MARKE AIR BERLIN

Wer kennt Berlin? 100 %. Wer kennt airberlin? 92 %. Glückwunsch Berlin! Und für uns bleibt also noch etwas zu tun. Zum Beispiel, indem wir unseren Spitzenservice auf die Langstrecke schicken.

Preise, Preise, Preise

Wir sind der „Liebling der Passagiere"

Man kennt uns so gut, weil immer mehr Menschen mit uns fliegen. Und weil sie dies offenbar immer öfter tun und auch drüber reden – mit ihren Freunden, Nachbarn, Kollegen. Denn die Menschen fliegen gerne mit uns: Auch 2007 wurde Air Berlin wieder mehrfach zum „Liebling der Passagiere" gekürt. Unsere AUSZEICHNUNGEN bei Kunden, professionellen Testern und Reisevermittlern sind inzwischen Legion: von der „besten Airline" überhaupt, Europas „bester low-cost airline" und „EUROPAS JÜNGSTER FLOTTE" bis hin zu „World Travel" und „Star Diamond Awards" reichen die Auszeichnungen.

Auszeichnungen von Urlaubern und Businessfliegern

Insgesamt wurden wir im vergangenen Jahr zehnmal ausgezeichnet. Und zwar sowohl was unseren Service in der Luft und auf dem Boden als auch was die Benutzerfreundlichkeit unserer Website oder die FREUNDLICHKEIT UNSERER MITARBEITER anbelangt. Ganz besonders freuen wir uns über Auszeichnungen, die von den Passagieren vergeben werden: Dass wir von der Londoner Beratungsagentur Skytrax zur BESTEN LOW-COST-AIRLINE EUROPAS gekürt wurden, ist Ergebnis einer Befragung von fast 15 Millionen Menschen aus 93 Ländern – Geschäftsreisenden wie Urlaubern! Wir bedanken uns und sehen hierin eine Verpflichtung, die hohen Erwartungen auch zukünftig zu erfüllen.

airberlin jetzt auch auf der Langstrecke!

Unser Geschäftsmodell wird auch auf der Langstrecke fliegen

Und zwar nicht nur in Europa: Die Zeit ist gekommen, den Erfolg von airberlin in die Welt hinaus zu tragen. Mit unserem EINZIGARTIGEN GESCHÄFTSMODELL schließen wir jetzt auch auf der Langstrecke die Lücke zwischen herkömmlichen Billiganbietern und klassischen Hochpreis-Airlines: Bei niedrigen Preisen wollen wir unseren Fluggästen auch über den Weltmeeren der gewohnt freundliche Gastgeber sein und attraktiven Service bieten.

Im vergangenen Geschäftsjahr haben wir unsere GLOBALE WACHSTUMSSTRATEGIE mit zielgerichteten Akquisitionen und der geplanten wegweisenden Einbringung der Thomas Cook Tochter Condor konsequent umgesetzt. Darüber hinaus wurde das für einen erfolgreichen internationalen Flugverkehr erforderliche Zubringer-Netz mit eng geknüpften europäischen und innerdeutschen Verbindungen weiter ausgebaut. Hinzu kommt unsere klar auf globales Wachstum ausgerichtete Investitionspolitik: Anlässlich des Rollouts des neuen BOEING 787 DREAMLINERS haben wir unsere Langstrecken-Kapazität mit dem Kauf von 25 Boeing-Langstreckenjets und Kaufoptionen für 25 zusätzliche Maschinen bis 2017 langfristig gesichert.

AWARDS

AUSZEICHNUNGEN SEIT 2005

* **ADAC TRAVELLER:** Beste Airline 2006; **BUSINESS TRAVEL WORLD:** Beste Short Haul Business Airline 2007; **CAPITAL:** Airline des Jahres 2007, 2006, 2005; **CASH:** Beste Low-Cost-Airline 2007; **DANISH TRAVEL AWARD:** Bester Low-Cost-Carrier 2007; **HOLIDAYCHECK:** Die beliebteste Airline 2005; **REISEBLICK:** Airline des Jahres (Kurzstrecke) 2007; **REISE & PREISE:** Bester Low Cost Carrier und bester Ferienflieger Europa 2005; **SKYTRAX:** Beste Low-Cost-Airline Europas 2007, 2005, Beste Low Cost Airline der Welt 2006, Low Cost Airline Service Excellence Award 2006; **STIFTUNG WARENTEST:** Testsieger (2,2) 2005; **THE GUARDIAN:** Beste Short-Haul Airline 2005; **TRAVELCHANNEL:** Beste Low-Cost-Airline 2008, 2007, 2006; **URLAUB PERFEKT:** Die besten Leistungen für Kids 2007; **WORLD TRAVEL AWARD:** Europe's Leading Budget / No Frills Airline 2007.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
Die Marke Air Berlin
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Neuer Markenauftritt

„airberlin" wird als weltumspannende Marke neu positioniert

Unsere NEUPOSITIONIERUNG ALS GLOBALES UNTERNEHMEN spiegelt sich auch in der Außendarstellung wider. Daher vermarkten wir unseren jetzt weltumspannenden Service mit einem völlig überarbeiteten MARKENERSCHEINUNGSBILD: Die Marke besteht aus einem Bildzeichen und der Textmarke „airberlin". Das neue Zeichen symbolisiert ein Flugzeugfenster, in welchem ein stilisiertes „a" erkennbar wird. Im direkten Kundenkontakt präsentieren unsere Mitarbeiter ihre von Jette Joop gestylten neuen Designer-Uniformen schon seit Juni 2007.

Wenn's ums Fliegen geht: Nichts liegt näher als airberlin.

Wir wollen, dass airberlin für jeden Gast genau die Airline ist, die zu ihm und seinen individuellen Vorstellungen passt. DER NEUE CLAIM „aiberlin. Your Airline." unterstreicht diesen Anspruch. Convenience steht daher klar im Vordergrund: Mit airberlin fliegen ist einfach und unkompliziert, AIRBERLIN MACHT SPASS. An Bord fühlen sich Geschäftsreisende genauso wohl wie Familien. Und alle Fluggäste werden auf Fernstrecken genauso persönlich betreut wie auf kurzen Flügen. airberlin bietet ein breites Angebot mit einem DICHTEN STRECKENNETZ innerhalb Deutschlands und Europas bis hin zu weltweiten Metropolen und Urlaubsdestinationen.

Die Internetseite airberlin.com wurde dem neuen Markenauftritt entsprechend als Erstes angepasst. Print-Anzeigen, Fernsehspots und eine Außenwerbekampagne in 21 deutschen Städten sowie in Wien und Zürich starteten in den ersten Wochen des Jahres 2008. Im Januar wurde auch das erste FLUGZEUG IM NEUEN DESIGN gestaltet. Wir sind uns sicher: Als Qualitätsanbieter auf der Langstrecke werden uns bald noch viel mehr Menschen kennen und schätzen – weltweit!

topbonus: Das neue weltweite Vielfliegerprogramm

Mit topbonus weltweit Meilen sammeln und exklusive Vorteile sichern

Unser neues seit Anfang November 2007 gültiges topbonus Programm ergänzt die MARKENWELT von airberlin in idealer Weise. Es ist das gemeinsame Vielfliegerprogramm von airberlin, LTU, Belair und unseren Partnern NIKI und LGW (Luftfahrtgesellschaft Walter). topbonus bietet jetzt noch mehr Möglichkeiten, was das Sammeln, Einlösen und Übertragen von topbonus Meilen anbelangt. Unsere Fluggäste können WELTWEIT UND AUF ALLEN FLÜGEN mit uns und unseren Partner-Airlines Status- und Prämienmeilen sammeln und einlösen. Auch bei unseren zahlreichen topbonus Partnern und beim Einkaufen mit der airberlin MasterCard gibt es Prämienmeilen. Statusmeilen erhöhen den Vielflieger-Status und gewähren entsprechende Exklusiv-Vorteile.

Die topbonus Prämienmeilen behalten DREI JAHRE LANG ihre Gültigkeit und können für weltweite Flüge eingelöst werden. Mit den beim Fliegen gesammelten Statusmeilen erhöht sich der topbonus Status: 20.000 innerhalb von 12 Monaten gesammelte Statusmeilen qualifizieren für den topbonus Silver-Status, 40.000 Statusmeilen für den Gold-Status. Die topbonus Status-Karten bringen EXKLUSIVE VORTEILE, wie z.B. Priority Check-in, kostenlose Sitzplatzreservierung, zusätzliches Freigepäck und vieles mehr.

Spitzenkomfort und Gourmet-Menüs

„Relax Class" und „Premium Business Class" setzen neue Standards

Auf den Fernstrecken nach New York, Los Angeles, Miami, Fort Myers, Peking und Shanghai haben wir die Business Class deutlich aufgewertet. Während auf den touristischen Routen eine erheblich verbesserte „RELAX CLASS" eingeführt wird, die die bisherige Business Class ablöst, werden in der „PREMIUM BUSINESS CLASS" jeweils 30 hochkomfortable „Contour"-Sitze installiert, die sich bis in die Waagerechte verstellen lassen. Bis zum Abschluss der Umrüstung werden verbesserte Business-Sitze eingebaut.

Nicht nur beim Komfort, auch im Service wird in der neuen Premium Business Class von airberlin „upgegraded". Auf der Langstrecke werden Speisen angeboten, die in der Küche des „SANSIBAR", des berühmtesten Restaurants auf Sylt, kreiert werden. Neben „Omas Küche" gibt es vegetarische Kost, landestypische Küche aus dem Zielgebiet oder eine Auswahl aus den „Sansibar-Klassikern". Dazu werden die passenden Weine z.B. aus Deutschland, Italien und Frankreich gereicht. In der Economy Class stehen über die kostenfreien warmen und kalten Standard-Gerichte hinaus auf Wunsch auch noch warme Snacks bereit.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
Die Marke Air Berlin
Unsere Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Premium Partner

Gemeinsam bauen wir mit unseren Premium Partnern an einer starken Markenwelt

Um unseren Kunden auch außerhalb des reinen Fluggeschäfts attraktive Angebote zu unterbreiten, pflegen wir PREMIUM PARTNERSCHAFTEN mit Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen. Gemeinsam mit ihnen möchten wir in einer starken Markenwelt zusätzlichen Mehrwert für unsere Kunden schaffen und ihnen das Reisen so angenehm gestalten wie möglich. Derzeit arbeiten fünf Premium Partner mit der Air Berlin Gruppe zusammen:

- Als drittgrößter deutscher Reiseversicherer bietet die HANSEMERKUR VERSICHERUNGSGRUPPE unseren Fluggästen seit mehr als 10 Jahren Versicherungsschutz nach Maß. Ihre Angebote stehen in diversen Rankings und Ratings ganz weit oben.
- Bei der HERTZ AUTOVERMIETUNG profitieren unsere Kunden von einer exzellenten Fahrzeugflotte sowie attraktiven Serviceleistungen – und das weltweit. Zudem können sie ihren Mietwagen direkt auf unserer Homepage buchen und gleichzeitig unsere topbonus Prämienmeilen sammeln.
- Die SIXT GRUPPE bietet unseren Fluggästen in 85 Ländern Mietwagen aller Klassen und zu besonders günstigen Konditionen. Mit jeder Anmietung sammeln sie auch hier topbonus Prämienmeilen. Durch bequeme Buchung direkt auf der Air Berlin Homepage und den vorbereiteten Mietvertrag per E-Mail sparen sie zudem wertvolle Zeit.
- Mit dem Bestpreis-Prinzip liegt die HOTEL.DE AG auch bei Air Berlin Gästen hoch im Kurs. Mehr als 210.000 Hotels aller Preiskategorien sowie zahlreiche Kurzreisen zu tagesaktuellen Preisen stehen unseren Kunden zur Verfügung.
- Auch E-PLUS zählt zu unseren starken Partnern. Air Berlin Kunden profitieren von den günstigen In- und Auslandstarifen des Telekommunikations-Anbieters. Neben attraktiven Roamingpreisen erhalten Air Berlin Kunden auch bei E-Plus wertvolle topbonus Prämienmeilen bei Abschluss eines Vertrages.

UNSERE AKTIE

Im Gegenwind. Manchmal sorgt viel Gegenwind für günstigen Auftrieb. Nicht so 2007: Zuerst stiegen die Zinsen, dann kletterte der Ölpreis auf neue Rekorde und danach korrigierten die Börsen.

Der Kursverlauf der Air Berlin Aktie im Jahr 2007

Nach dem fulminanten Kursanstieg des Vorjahres, als die Aktie seit ihrem Börsendebüt am 11. Mai 2006 mit einem Zeichnungspreis von EUR 12,00 um 37,5 Prozent bis zum Ende des Jahres 2006 zugelegt hatte, verlor sie 2007 per Saldo 25 Prozent ihres Wertes. Mit EUR 12,27 notierte sie am letzten Handelstag des Jahres für die Erstzeichner aber noch im Plus.

Zu der UNBEFRIEDIGENDEN KURSENTWICKLUNG trugen gleich mehrere Einflussfaktoren bei: Steigende Ölpreise und Zinsen sind insbesondere für die Aktien der Fluggesellschaften ungünstige Rahmenbedingungen, stellen beide doch wesentliche Kostenfaktoren dar, die im WETTBEWERBSINTENSIVEN UMFELD nicht ohne Weiteres auf die Flugpreise übertragen werden können. Tatsächlich spiegelt der Preisverlauf des Rohöls insbesondere seit Mai 2007 fast exakt den Kursverlauf der Air Berlin Aktie wider – nur eben umgekehrt.

Der Aktienkurs hatte bei einigen Anlegern aber offensichtlich ein Niveau erreicht, das attraktiv erschien. Entsprechend hat sich der Kurs bis zum Jahresende wieder etwas erholen können. Den hohen Marktunsicherheiten seit der Jahreswende 2007/08 konnte sich die Air Berlin Aktie allerdings nicht entziehen.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
Unsere Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Relative Performance Air Berlin vs. SDAX und Bloomberg European Airlines Index (basiert auf Air Berlin)

Die Air Berlin Wachstumsstrategie überzeugt die Investoren

Erfolgreiche Kapitalmaßnahmen

Die Wachstumsstrategie von Air Berlin findet am Kapitalmarkt POSITIVE RESONANZ, unabhängig vom allgemeinen Börsentrend. Dies zeigen eindrucksvoll die im Zusammenhang mit der Übernahme der LTU im März/April 2007 innerhalb kürzester Zeit erfolgreich durchgeführten Kapitalmaßnahmen. Sowohl die Emission von 5,97 MILLIONEN NEUEN AIR BERLIN AKTIEN zum Preis von EUR 16,40 je Aktie im Zuge einer 10%igen Kapitalerhöhung als auch die Begebung der Wandelanleihe seitens einer 100%igen Tochtergesellschaft konnten reibungslos durchgeführt werden.

Große Nachfrage nach der Emission

Die neuen Aktien wurden bei INTERNATIONALEN INSTITUTIONELLEN ANLEGERN platziert, zum Teil über eine Privatplatzierung in den USA nach Maßgabe der Rule 144A zum U.S. Securities Act von 1933. Die internationalen institutionellen Anlegern außerhalb der USA angebotene Wandelanleihe stieß ebenfalls auf außerordentlich reges Interesse, sie war MEHRFACH ÜBERZEICHNET. Das ursprüngliche Basisvolumen von EUR 150 Mio. wurde wegen der großen Nachfrage um EUR 20 Mio. erhöht. Zusammen mit der geplanten Erweiterungsoption von weiteren EUR 25 Mio. und der von den Joint Bookrunners voll ausgeübten Mehrzuteilungsoption (Greenshoe) in Höhe von EUR 25 Mio. erreichte das Gesamtvolumen der Wandelanleihe EUR 220 Mio. Insgesamt haben die Anleger damit EUR 318 MIO. IN DIE WACHSTUMSSTRATEGIE VON AIR BERLIN INVESTIERT.

Bei Air Berlin als klassischem Wachstumsunternehmen erbringt die Re-Investition der Gewinne die höchsten Renditen

Dividendenpolitik

Zur Stärkung des Wachstums insbesondere auf der Langstrecke wird Air Berlin in den nächsten Jahren die ERWIRTSCHAFTETEN GEWINNE REINVESTIEREN. Damit wird nach Überzeugung des Board of Directors ein Wertsteigerungsbeitrag im Sinne aller Aktionäre erreicht.

Die Coverage der Air Berlin Aktie

Air Berlin stellt den multiplen Informationszugang für die Investment Community sicher

Air Berlin weckt schon seit ihrem Börsengang großes Interesse in der internationalen Investment Community. Entsprechend sind wir bei nationalen und internationalen Banken bzw. Investmenthäusern fester Bestandteil der von ihnen analysierten und kommentierten Gesellschaften. Die HOHE AUFMERKSAMKEIT auf der Researchseite findet ihre Entsprechung bei Investoren im In- und Ausland. Wir pflegen daher via Telefonkonferenzen, Meetings und Roadshows den DIALOG MIT DER INVESTMENT COMMUNITY und stehen in regem und zeitnahem Kontakt mit den wichtigen Multiplikatoren.

Gut besucht war insbesondere der STRATEGIETAG im September 2007. Der Vorstand von Air Berlin erläuterte vor zahlreichen Gästen aus der Investment Community die zukünftige Unternehmensstrategie mit dem neuen Partner Thomas Cook.

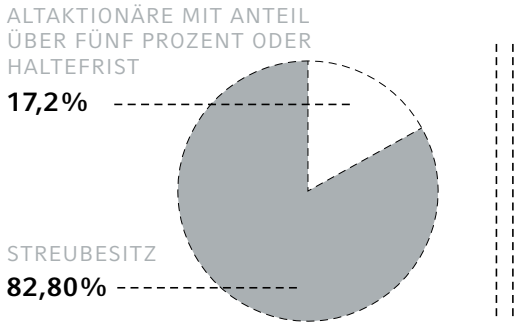
01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
Unsere Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Stark wachsende Coverage

Detaillierte Unternehmensanalysen zu Air Berlin erscheinen in enger Folge. Per Ende Dezember 2007 beobachteten und bewerteten insgesamt 18 ANALYSTEN UND RESEARCH-HÄUSER die Aktie der Air Berlin Gruppe. Im Jahr zuvor waren es noch 13.

Die Unternehmensstrategie von Air Berlin als HYBRID CARRIER MIT FULL SERVICE ON BORD und einer Reihe von Zusatzleistungen („Frills") wird inzwischen verstanden und als zukunftsträchtig eingeschätzt. Auch unser Einstieg in die Langstrecke sowie die hierfür im Geschäftsjahr 2007 vorgenommenen strategischen Weichenstellungen und avisierten Synergiepotenziale werden positiv eingeschätzt.

Über den ausgeprägten Wachstumscharakter hinaus wurde der Aktie in 2007 von einigen Analysten zudem ein KLARER VALUE-ASPEKT zugestanden, da der Wert unserer Lieferoptionen für neue Flugzeuge nicht ausreichend im Aktienkurs reflektiert und die Bewertung im Peer-Group-Vergleich eher niedrig erscheint.



AKTIONÄRSSTRUKTUR DER AIR BERLIN PLC ZUM 31.12.

Die Aktie der Air Berlin PLC im Geschäftsjahr 2007

Grundkapital:	EUR 16.429.275,75 und GBP 50.000
Genehmigtes Kapital:	EUR 100.000.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter und eingetragener Aktien am 31.12.2007:	65.717.103 Stück
Gattung:	Stückaktien
Nennwert:	EUR 0,25
Kürzel Bloomberg:	AB1 GR / AB1 GY
Kürzel Reuters:	AB1.DE
ISIN:	GB00B128C026
Rechnungslegungs-Standard:	IAS/IFRS

Marktdaten 2007

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 31.12.2007:	EUR 806,349 Mio.
Free Float zum 31.12.2007:	82,80 %
Kapitalisierung Free Float zum 31.12.2007:	EUR 667,657 Mio.
Handelsumsatz der Aktie im Geschäftsjahr 2007:	737.803 Stück / 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.
- Zusätzlich sind „A shares“ ausgegeben. Näheres hierzu vgl. Seite 134.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
Unsere Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Wesentliche Aktionäre der Air Berlin PLC zum 31.12.2007

Aktionär	Aktien in %*
Streubesitz	82,80
Metolius Foundation	7,61
Ringerike GmbH & Co. Luftfahrtbeteiligungs KG	0,97
Hans-Joachim Knieps	8,40
Andere Privatpersonen (Mitarbeiter der Air Berlin PLC mit Haltefrist)	0,22
Werner Huehn	4,95**
Severin Schulte	4,13**
Rudolf Schulte	4,00**
Joachim Hunold (CEO)	3,20
Johannes Zurnieden	1,52**

*Angaben soweit dem Unternehmen bekannt.
**Anteile unter fünf Prozent werden dem Free Float zugerechnet.

Bis zum 31.1.2008 wurden der Gesellschaft die folgenden meldepflichtigen Veränderungen der Aktionärsstruktur angezeigt (zu den Stimmrechtsmitteilungen siehe auch unter ir.airberlin.com):

- 9. Januar 2008: HAARLEM ONE B.V., 18,562 % (Streubesitz mindernd)
- 11. Januar 2008: MOAB INVESTMENTS LIMITED, 3,1004 %
- 17. Januar 2008: DEUTSCHE BANK GROUP, 14,25 %

Damit ergibt sich zum 31.1.2008 die folgende Aktionärsstruktur:

Eigentümerstruktur nach Nationalitäten (Stand per 31. Januar 2008)

	in %
Deutschland	60,65
Niederlande	19,31
Schweiz	10,89
Luxemburg	2,19
Österreich	1,76
USA	1,72
Vereinigtes Königreich	1,52
Übrige	1,96
Streubesitz gemäß Standard der Deutschen Börse	65,71

Verteilung des Grundkapitals

Privatpersonen	39,50
Versicherungen, Investmentgesellschaften und Kreditinstitute	23,20
sonst. institutionelle Anleger und Unternehmen	37,30

Das Grundkapital der Air Berlin PLC befindet sich mehrheitlich zu 60,65 % in deutschem Aktienbesitz. Insgesamt sind rund 28.000 Aktionäre in das Aktienregister der Gesellschaft eingetragen.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Bericht zur Geschäftslage
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

DIRECTORS' REPORT UND LAGEBERICHT

Going Global. Air Berlin hat sich mit Premium Service zu günstigen Preisen in der Spitzengruppe der europäischen Luftfahrt etabliert. Jetzt wird dieses einzigartige Geschäftsmodell auf die globale Langstrecke übertragen.

UNTERNEHMENSPROFIL

Einzigartiges Geschäftsmodell

Neue Maßstäbe beim Preis-Leistungs-Verhältnis

Die Air Berlin Gruppe positioniert sich mit ihrem NEUEN MARKENNAMEN „AIRBERLIN" mit einer klaren Markenstrategie. Sie setzt mit ihrem Preis-Leistungs-Verhältnis neue Maßstäbe in der wettbewerbsintensiven Luftverkehrsbranche und besetzt als einzige europäische Luftfahrtgesellschaft das Segment zwischen den klassischen Full-Fare-Airlines und den sogenannten Low-Cost-Carriern mit stark eingeschränktem Serviceangebot.

Bei ihrem akquisitorischen Wachstum hat Air Berlin ihre Integrationsfähigkeit unter Beweis gestellt.

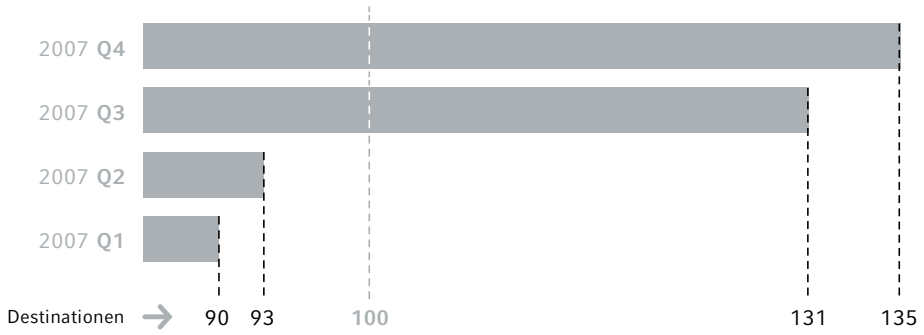
Ihr Wachstum stellt die Gesellschaft sowohl organisch als auch über Akquisitionen dar. Bei Übernahmen hat Air Berlin in kurzer Zeit ihre Integrationsfähigkeit unter Beweis gestellt. Im August 2006 wurde aus Mitteln des zuvor erfolgreich durchgeführten Börsengangs die dba Luftfahrtgesellschaft München erworben und bis Jahresende vollständig integriert. Im Jahr 2007 erwarb Air Berlin die deutsche Luftfahrtgesellschaft LTU Lufttranport-Unternehmen GmbH sowie eine 49-prozentige Beteiligung an der Schweizer Fluggesellschaft Belair Airlines AG, bei der sie ab 1. November die wirtschaftliche Kontrolle übernahm. Auch die europäischen Destinationen der LTU wurden innerhalb kurzer Zeit nahtlos in das Air Berlin Netz eingegliedert.

Die Unternehmensgruppe ist mit nahezu 8.360 Mitarbeitern, einer Flotte von 124 Flugzeugen (Stand 31.12.2007) und 25,0 Millionen Passagieren (inkl. 12 Monate LTU und Belair) die ZWEITGRÖSSTE DEUTSCHE FLUGGESELLSCHAFT. Im Marktsegment der sogenannten Low-Cost-Carrier (LCC) nimmt die Air Berlin Gruppe in Deutschland die Marktführerschaft und in Europa den dritten Rang ein. Im Europa-Verkehr insgesamt wurde Air Berlin durch den LTU-Erwerb zum viertgrößten Anbieter von Flugreisen. Die Gesellschaft ist seit 1997 Mitglied der International Air Transport Association (IATA) und damit eine Linienfluggesellschaft.

Air Berlin bietet ihren Kunden Zugang über alle Vertriebskanäle und verfügt über ein dichtes Netzwerk: Die Gruppe hält SLOTS AUF 20 DEUTSCHEN FLUGHÄFEN und fliegt in Europa insgesamt 85 Destinationen und weitere 8 in Nordafrika an. Zu den EUROPÄISCHEN METROPOLEN, die Air Berlin anfliegt, gehören Barcelona, Budapest, Göteborg, Helsinki, Kopenhagen, London, Mailand, Moskau, Paris, Rom, St. Petersburg, Stockholm, Wien und Zürich. Allein Mallorca wird im Sommer mehr als 360-mal in der Woche angeflogen. Vom wichtigen Knotenpunkt Palma de Mallorca aus werden zudem 17 Ziele auf den Nachbarinseln, dem spanischen Festland und in Portugal angeflogen.

EINSTIEG IN DIE LANGSTRECKE

(Q1 & Q2 EXKL. LTU & BELAIR, Q3 & Q4 INKL. LTU & BELAIR)



Kundenorientierung steht im Zentrum unseres Marktauftritts

Air Berlin stellt ihre KUNDENORIENTIERUNG mit dem Slogan „airberlin. Your Airline." klar ins Zentrum ihres Marktauftritts. Dieser wurde im Zuge des Einstiegs in den globalen Luftverkehr mit dem Markennamen „airberlin" völlig neu konzipiert. Das umfangreiche Serviceangebot reicht, auch in Zusammenarbeit mit PREMIUM PARTNERN, deutlich über die eigentlichen Leistungen rund ums Fliegen hinaus. Hierzu zählen insbesondere die ZAHLREICHEN CONVENIENCE-LÖSUNGEN, wie das eigene, rund um die Uhr erreichbare Service-Center und die Air Berlin Website unter anderem mit Online-Buchungen und Web-Check-In. FAMILIEN REISEN GÜNSTIGER, denn Kinder zwischen zwei und elf zahlen ein Drittel weniger. Imbiss und Getränke werden auf allen Flügen kostenlos angeboten. Premium Partner bieten zusätzliche Serviceleistungen direkt über die Air Berlin Website.

Expansion auf die Langstrecke

Einstieg in den interkontinentalen Luftverkehrsmarkt

Mit der Akquisition der LTU und dem Erwerb von LANGSTRECKENJETS DER NEUESTEN GENERATION hat die Air Berlin Gruppe im Geschäftsjahr 2007 ihre Expansion in den interkontinentalen Luftverkehrsmarkt eingeleitet. Zusätzlich wurde Air Berlin mit der LTU-Übernahme am Flughafen Düsseldorf zum GRÖSSTEN ANBIETER im wichtigsten deutschen Quellenmarkt mit einem Einzugsgebiet von 18 Millionen Menschen. Die LTU bleibt innerhalb der Air Berlin Gruppe ein rechtlich selbstständiges Unternehmen mit eigener Geschäftsführung. Die Gesellschaft betrieb zum Zeitpunkt der Übernahme 15 Mittelstrecken- und 11 Langstrecken-Jets. Ihre wichtigsten Destinationen sind die Dominikanische Republik, die USA, Thailand, die Kanarischen Inseln, Nordafrika und die Türkei.

Im Juli 2007 wurde zwischen Air Berlin und dem US-amerikanischen Flugzeughersteller Boeing ein Vertrag über die Lieferung von insgesamt 50 BOEING-LANGSTRECKENJETS der neuesten Generation geschlossen. Bis zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung war dies der größte Auftrag, den Boeing für seinen neu entwickelten „DREAMLINER" aus Europa erhalten hatte. 25 Flugzeuge wurden fest bestellt, für weitere 25 Jets wurden Optionen bzw. Vorkaufsrechte vereinbart. Die Auslieferung soll in den Jahren 2012 bis 2017 erfolgen und so den künftigen Flottenaustausch sicherstellen. Vor allem aber wurde mit dieser Order die Langstrecken-Kapazität für die Air Berlin Gruppe langfristig gesichert.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Bericht zur Geschäftslage
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Attraktive Konditionen für den Großauftrag an Boeing

Wegen des Großauftrages bekam Air Berlin einen ERHEBLICHEN RABATT auf den Listenpreis von USD 4 Mrd. für die 25 fest bestellten Maschinen. Für die Finanzierung stehen Air Berlin verschiedene Optionen zur Verfügung. Ob die Flugzeuge geleast oder gekauft werden, entscheidet sich entsprechend der Marktlage jeweils erst kurz vor Auslieferung.

Mit Air Berlin und Hainan Airlines in China fast überall hin

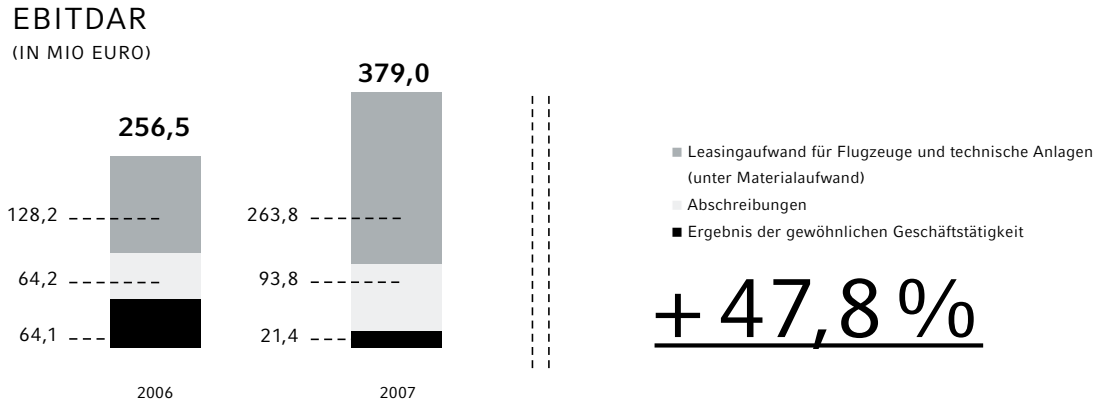
Mit dem neuen Partner HAINAN AIRLINES hat Air Berlin schon in kurzer Zeit konkrete Schritte für neue Destinationen auf der Langstrecke eingeleitet. Hainan Airlines, die viertgrößte Fluggesellschaft Chinas, fliegt mit ihren 125 Jets allein VON PEKING AUS 50 CHINESISCHE STÄDTE an. Im Gegenzug wird Hainan Airlines eine Verbindung Peking – Berlin aufnehmen, für die Air Berlin die Zu- und Abbringerflüge innerhalb Deutschlands und Europas realisiert. Anfang Mai 2008 werden die Langstrecken-Verbindungen nach Peking und Shanghai mit fünf Flügen pro Woche und Zubringerflügen aus Deutschland, der Schweiz und Österreich aufgenommen.

Thomas Cook: starker neuer Partner

Die neue Partnerschaft mit Thomas Cook wird völlig neue Perspektiven eröffnen

Air Berlin gab am 20. September 2007 bekannt, dass sie mit der Thomas Cook AG die Übernahme der Anteile an der Condor Flugdienst GmbH in zwei Schritten durch einen Anteilstausch vereinbart hat: Im Februar 2009 sollen 75,1 Prozent der Anteile an Condor von Thomas Cook und die weiteren 24,9 Prozent der Anteile an der Condor im Februar 2010 übernommen werden, die Thomas Cook im Februar 2009 von der Deutschen Lufthansa AG aufgrund der Ausübung einer Kaufoption erwerben wird. Thomas Cook erhält im Gegenzug für ihre Anteile an der Condor neu auszugebende Aktien der Air Berlin, die zum Zeitpunkt der Durchführung der Vereinbarung – abhängig vom dann aktuellen Börsenkurs – einen Wert zwischen 380 und 475 Millionen Euro darstellen. Thomas Cook wird dabei voraussichtlich eine Beteiligung von bis zu 29,99 Prozent an Air Berlin erhalten.

Die Übernahme der Condor-Anteile steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Kartellbehörden. Nach dem im Februar 2009 geplanten ersten Closing der Transaktion wird Thomas Cook im Board of Directors der Air Berlin PLC vertreten sein. Air Berlin schätzt, dass die mit einer erfolgreichen Übernahme verbundenen Synergien jährlich mindestens 70 Mio. Euro betragen werden.



UNTERNEHMENS-STRATEGIE UND STEUERUNG

Konsequente Steigerung des Unternehmenswertes

Im Zentrum der Unternehmensstrategie steht bei Air Berlin die konsequente Steigerung des UNTERNEHMENSWERTES über Wachstum und Ertrag. Ihr Kern ist die in der Luftfahrtbranche einzigartige „HYBRID-STRATEGIE“ der Gesellschaft: hohe Qualität von Produkt und Service bei niedrigen Preisen. Damit besetzt Air Berlin als einzige Airline in Europa die Lücke zwischen den reinen Low-Cost-Carriern mit stark eingeschränktem Service („no frills airlines“) und den traditionellen Fluggesellschaften im Hochpreissegment („full-fare airlines“). Mit diesem ALLEINSTELLUNGSMERKMAL generiert Air Berlin im wettbewerbsintensiven Luftverkehrsmarkt hohes organisches Wachstum mit stark steigenden Passagierzahlen. Zusätzlich erlaubt der Erfolg des auf der Hybrid-Strategie aufsetzenden Geschäftsmodells die aktive Gestaltung des Konsolidierungstrends in der europäischen Luftfahrtbranche via Akquisitionen.

Das Air Berlin Geschäftsmodell wird im Markt offensiv als unverwechselbare Markenwelt vermarktet, die seit Anfang 2008 mit einem völlig neu gestalteten Markenauftritt positioniert wird. Mit dem neuen Markennamen „airberlin“ und dem Slogan „airberlin. Your arline.“ sollen die Kunden noch stärker als bisher schon CONVENIENCE UND BESTMÖGLICHES PREIS-LEISTUNGS-VERHÄLTNIS verbinden, wenn es ums Reisen mit dem Flugzeug geht. Dabei werden Urlauber genauso angesprochen wie Business- und Shopping-Reisende, Familien ebenso wie Einzelpersonen.

Zentrale Wachstumsziele sind Marktanteilegewinne und Profitabilität

Die Wachstumsziele von Air Berlin betreffen sowohl die Steigerung des Marktanteils als auch insbesondere den Ausbau der Profitabilität. So wird die Marktpositionierung aktuell weiterentwickelt, indem die HYBRID-STRATEGIE JETZT AUCH AUF DER LANGSTRECKE umgesetzt wird. Auch auf dem neuen Wachstumsfeld werden die organischen und akquisitorischen Möglichkeiten konsequent genutzt, Letzteres zeigt die Übernahme der LTU im Sommer 2007. Unabhängig von der Streckenlänge geschieht das organische Wachstum über die stetige Weiterentwicklung des Angebots und die permanente Optimierung des Streckennetzes. Der Netzausbau wird zielstrebig hinsichtlich zusätzlicher Nutzungspotenziale bei den Zielgruppen ergänzt. Darüber hinaus müssen sich die neuen Strecken harmonisch in die Routenkoordination einfügen. Trotz dieser strengen Vorgaben wird grundsätzlich ein organisches Wachstum angestrebt, das über dem der Branche liegt: Air Berlin positioniert sich als WACHSTUMSUNTERNEHMEN.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Bericht zur Geschäftslage
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Bekanntheitsgrad und Kundenbindung stehen im Zentrum der Marketingstrategie

Marketing und Vertrieb

Inzwischen kennen mehr als 92 Prozent aller Deutschen Air Berlin, wenn sie aufs Fliegen angesprochen werden. Die MARKETINGSTRATEGIE von Air Berlin konzentriert sich dennoch unverändert darauf, durch VERGRÖSSERUNG DES BEKANNTHEITSGRADES der Marke im In- und Ausland neue Kundenkreise zu erschließen. Hierzu wurde der Markenauftritt im Zuge der Globalisierung des Geschäfts neu definiert. Ein weiterer wichtiger Marketingansatz besteht in der Verstärkung der KUNDENBINDUNG. Die Markenwelt von airberlin soll stark positiv EMOTIONALISIEREN, der Zusatznutzen für den Kunden wird deutlich herausgestellt und Kundentreue mit hohen Incentives belohnt.

Das Air Berlin topbonus Programm sucht in der Branche seinesgleichen

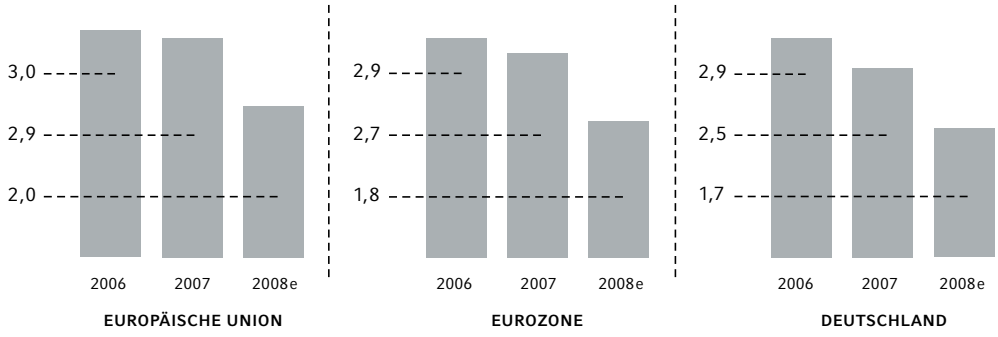
Hohe Incentives bietet insbesondere das TOPBONUS VIELFLIEGERPROGRAMM von Air Berlin und seinen Partnerfluggesellschaften, das in dieser Form in der Branche der Low-Cost-Carrier seinesgleichen sucht. Die topbonus Cards bieten je nach Status über das klassische Sammeln von Meilen hinaus vielfältige Zusatzleistungen und exklusive Sonderkonditionen. Sie werden außerdem AUCH MIT ZAHLUNGSFUNKTION als airberlin MasterCard und klassische EC-Card angeboten. Hiemit erhalten topbonus Kunden auch beim Bezahlen topbonus Prämienmeilen. Entsprechend ist die Resonanz der Fluggäste sehr positiv: Ende 2007 haben bereits über eine Million Kunden am topbonus Programm teilgenommen.

Breite Aufstellung als Sponsor des Sports

Die WERBEKAMPAGNEN in den Print- und elektronischen Medien, insbesondere im Internet, werden ergänzt und unterstützt durch eine hohe Beteiligung als Partner im Eventbereich und mit einer breiten Aufstellung als SPONSOR IM SPORT. Unterstützt werden unter anderem der FC Schalke 04, Hertha BSC Berlin, Bayer Leverkusen sowie die DEG Metro Stars, die Eisbären Berlin und Alba Berlin. Darüber hinaus präsentiert sich Air Berlin als Partner vieler herausragender SPORTEVENTS im Tennis, im Golf- und Reitsport sowie in der Leichtathletik. Auch mit kleineren Vereinen und Mannschaften aus Breiten- und Randsportarten bestehen Sponsoring-Partnerschaften, um die Marke airberlin erfolgreich in der Breite der Gesellschaft zu positionieren.

Die VERTRIEBSANSTRENGUNGEN von Air Berlin gehen klar in Richtung Differenzierung vom Wettbewerb: Den Kunden wird ein unmittelbar erkennbarer Zusatznutzen geboten aus der Kombination von niedrigen Preisen, PREMIUM SERVICE und dichtem, ständig wachsendem Netzwerk. Dabei werden systematisch alle Vertriebsschienen und Zugangswege genutzt und weiter ausgebaut.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM IN EUROPA
(ANGABEN IN PROZENT)



Bei der Steuerung an oberster Stelle: Sicherheit

Steuerung

An oberster Stelle der Unternehmenssteuerung steht die Einhaltung aller relevanten Sicherheitsbestimmungen rund ums Fliegen. Operativ wie strategisch ist die Steuerung auf STRIKTE KOSTEN- UND PROZESSEFFIZIENZ ausgelegt. Daher wird die Organisationsstruktur flach und übersichtlich gehalten. Zentralisierung findet dort statt, wo sie ökonomisch sinnvoll ist und wo übergreifende Aufgaben wahrgenommen werden. Dies ist der Fall bei den Stabsfunktionen, den zentral steuerbaren Bereichen des Flugbetriebs und beim Service an Bord.

Darüber hinaus hat Air Berlin nach der kartellrechtlichen Genehmigung der LTU-Übernahme unter dem Dach der in London ansässigen AIR BERLIN TECHNIK LTD. Teile der Technikbereiche von Air Berlin, dba und LTU zusammengelegt. Dieser neue eigenständige Technikbereich wartet nicht nur die eigene Flotte, sondern betreibt auch das DRITTGESCHÄFT mit fremden Airlines. Damit werden Skalenerträge durch zusätzliches Wachstumspotenzial gehoben. Insbesondere eröffnet die Zusammenlegung der Technikbetriebe neben einer höheren Auslastung an den einzelnen Standorten KOSTENSYNERGIEN und eine gewisse Entkoppelung vom saisonabhängigen Fluggeschäft.

Die Zusammenlegung der Technikaktivitäten bringt hohe Ertragsperspektiven

Die zentrale ergebnisorientierte Steuergröße in der Gruppe ist die Gewinnabgrenzung EBITDAR (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation, Amortisation and Rent), der Gewinn vor Finanzergebnis, Gewinnsteuern, Abschreibungen und Amortisationen sowie Leasingkosten für Flugzeuge. EBITDAR wird generell in der Luftfahrtindustrie und auch von Investoren und Analysten als OPERATIVE ERFOLGSKENNZIFFER verwendet, da sie die besondere Finanzierungsstruktur der Branche am besten berücksichtigt. Auf der Basis des EBITDAR wird die operative Performance der Airlines vergleichbar, unabhängig davon, ob sie einen höheren Anteil ihres Fluggeräts einkaufen, damit höhere Abschreibungen und möglicherweise auch höhere Zinskosten aufweisen, oder ob sie mehr Flugzeuge leasen, also einen vergleichsweise höheren Materialaufwand aufweisen, der die Leasingkosten enthält. Die Optimierung des Anteils von Flugzeugen in Eigenbesitz gegenüber geleasten Maschinen und damit die Maximierung des operativen Ergebnisses nach Finanzierung kann ebenso sinnvoll nur von der Basis einer EBITDAR-Abgrenzung ausgehen, da sie die operative Steuergröße um beide Aufwandsarten, Abschreibungen und Leasingkosten, adjustiert.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Bericht zur Geschäftslage
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Schwellenländer stützen Wachstum 2007

Nach den Erwartungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) hat das Welt-BIP im Jahr 2007 um 4,9 Prozent zugelegt, obwohl sich das Wachstum in den USA, der größten Volkswirtschaft der Welt, von 2,9 Prozent im Jahr 2006 auf 2,2 Prozent im vergangenen Jahr verringert hat. Damit waren es erneut die SCHWELLENLÄNDER, voran China, Indien und Russland, die die Weltwirtschaft mit zum Teil zweistelligen Zuwachsraten angetrieben haben. In den USA zeigten sich im vierten Quartal die Auswirkungen der im Sommer ausgebrochenen Immobilien- und HYPOTHEKENMARKTKRISE, das Wachstum schwächte sich auf nur noch 0,6 Prozent ab.

In der EUROPÄISCHEN UNION bzw. in der Eurozone hat sich, so die Europäische Kommission, das Wirtschaftswachstum 2007 mit Zuwachsraten von 2,9 bzw. 2,7 Prozent bis weit ins Spätjahr hinein als robust erwiesen. Insbesondere die größte Volkswirtschaft Europas, Deutschland, ist dank einer FLORIERENDEN INVESTITIONSTÄTIGKEIT, anhaltend hoher Exportbeiträge und trotz der Mehrwertsteuererhöhung im Frühjahr weiter kräftig gewachsen. Das deutsche reale BIP legte nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes 2007 um 2,5 nach 2,9 Prozent im Vorjahr zu.

Ölpreisentwicklung

Öl und Kerosin auf historischen Höchstniveaus

Flugzeugkraftstoff ist als Raffinadeerzeugnis des Rohöls stark an dessen Preisentwicklung gekoppelt. Überdies ist seit Jahren zu beobachten, dass die Preisausschläge in den rohölbasierten Produkten wie Flugzeugbenzin tendenziell STÄRKER AUSGEPRÄGT sind als bei Rohöl selbst. Während parallel zur Entwicklung im Vorjahr am Jahresbeginn 2007 noch eine stabile Preistendenz um 50 USD pro Barrel für die Sorte Brent herrschte, setzte bereits zum Ende des ersten Quartals ein starker Anstieg ein, der ungeachtet kleinerer Korrekturen bis zum Jahresende auf HISTORISCH NEUE HÖCHSTSTÄNDE von fast 100 USD pro Barrel führte. Die Preise für Flugzeugbenzin stiegen analog der Rohölentwicklung von etwa 600 USD pro Tonne Jetkerosin am Jahresanfang auf über 950 USD pro Tonne zum Jahresende.

Die Ursachen für den jüngsten Anstieg des USD-Preises für Rohöl sind vielfältig. Ökonomische Gründe sind im Wesentlichen im steigenden Bedarf der aufstrebenden Wachstumsmärkte und in der im Jahresverlauf ausgeprägten Abschwächung der US-amerikanischen

WACHSTUM 2007

+6,0%	+5,5%	+6,8%	+10,4%
FLUGZEUGE 124	DESTINATIONEN 135	FLÜGE 218.587	FLUGGÄSTE 28.211.790

Nicht ökonomische Einflüsse dominieren den Ölpreis

Währung gegenüber Euro und Yen zu suchen. Daneben haben im vergangenen Jahr aber auch besondere NICHT ÖKONOMISCHE Einflüsse den Ölpreis getrieben. So hat vor allem der durch die Hypothekenkrise in den USA hervorgerufene Kapitalabfluss aus klassischen Investitionsbereichen der internationalen Kapitalanleger zu vermehrten Engagements an den Rohwarenmärkten geführt. Die hierdurch induzierte zusätzliche Nachfrage nach reinen HANDELSBESTÄNDEN in Öl und ölbasierten Produkten hat den Preisanstieg noch beschleunigt.

Zins- und Währungsentwicklung

Die erste Jahreshälfte 2007 war von den Erwartungen der Marktteilnehmer geprägt, dass die Leitzinsen im Euroraum tendenziell angehoben werden. Die beiden kleinen Leitzinserhöhungen der EZB von jeweils 25 Basispunkten bis auf 4,00 Prozent spiegelten diese Tendenz wider, während die US-amerikanische Notenbank Fed ihren Leitzins zunächst unverändert ließ.

Die internationale Finanzkrise bestimmt den Zinstrend

Schließlich gerieten im Juli 2007 die GELDMÄRKTE IN DEN SOG DER US-HYPOTHEKENKRISE. Die Furcht vor den enormen Abschreibungsvolumina der Banken führte zu ausgeprägtem Misstrauen im Interbankenmarkt mit dem Ergebnis, dass sich die Kreditinstitute untereinander nur zögerlich mit Liquidität versorgten und somit die Zinsen für Tagesgelder starken Schwankungen unterlagen. Zunächst reagierten einzelne Zentralbanken mit dem Einsatz von Liquiditätsspritzen in Milliardengröße. In der zweiten Jahreshälfte 2007 hat die Fed dann ihren Leitzins um insgesamt 100 Basispunkte gesenkt. Die EZB beließ den Leitzins jedoch angesichts der gestiegenen Inflationsrate in diesem Zeitraum unverändert.

Während am Devisenmarkt das Hauptwährungspaar EUR/USD von Januar bis Juni 2007 in einer relativ engen Spanne notierte (Tief bei 1,2864 USD je EUR und Hoch bei 1,3622), legte der Euro in der zweiten Jahreshälfte stark zu und erreichte in der Spitze ein Kursniveau von 1,4967. Sowohl die UNSICHERHEIT AN DEN FINANZMÄRKTEN nach Ausbruch der Subprime-Krise, Auflösungen von Carry Trades (im JPY und CHF), sich verändernde Zinsdifferenzen als auch immer wieder am Markt agierende Zentralbanken, die vermehrt USD-Bestände in EUR umschichteten, führten zu einem sprunghaften Volatilitätsanstieg. Erst in den letzten Wochen des Jahres korrigierte der Euro durch die Glattstellung von Positionen wieder leicht und wurde zwischen 1,4300 und 1,4600 gehandelt.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Bericht zur Geschäftslage
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Die Entwicklung der Luftfahrtbranche

Neuer Passagierrekord im innerdeutschen Luftverkehr

Das Jahr 2007 war trotz einer WETTERBEDINGTEN DELLE IM FRÜHJAHR ein gutes Jahr für die deutsche Luftfahrt. Auf deutschen Flughäfen sind 2007 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes insgesamt 163,6 Millionen Fluggäste gestartet oder gelandet. Das waren 9,6 Millionen oder 6,2 Prozent mehr als 2006. Mit 24,1 Millionen Fluggästen erreichte der innerdeutsche Luftverkehr mit plus 6,3 Prozent die STÄRKSTE ZUNAHME SEIT 1996 und einen neuen Höchststand. Auch die Zahl der Auslandspassagiere (Ein- und Aussteiger) hat mit plus 6,2 Prozent auf 139,5 Millionen einen neuen Rekordwert erreicht.

Auch der Luftverkehr von Deutschland ins Ausland ist 2007 stark gestiegen

Die Zahl der Fluggäste, die von Deutschland aus zu Flughäfen in Europa gereist sind, erhöhte sich um 5,9 Prozent auf 107,9 Millionen. Der Flugverkehr zu Zielen innerhalb der Europäischen Union legte um 4,6 Prozent auf 85,7 MILLIONEN PASSAGIERE zu. Der Interkontinentalverkehr stieg um 7,2 Prozent auf 31,5 Millionen Passagiere, angeführt von den USA. 9,6 Millionen Reisende besuchten die Vereinigten Staaten, 8,8 Prozent mehr als im Vorjahr. Traditionell gehören die Vereinigten Arabischen Emirate zu den beliebtesten Flugzielen. 2007 betrug der Zuwachs 18,2 Prozent, sie nahmen damit die Spitze bei den asiatischen Zielen ein. Platz zwei hält China mit 1,6 Millionen Fluggästen und einem Anstieg um 10,4 Prozent.

Nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) war der Haupttreiber des Verkehrswachstums erneut der LOW-COST-VERKEHR. Er erzielte 2007 einen Zuwachs um 20,8 Prozent nach 24,0 Prozent im Vorjahr. Der Anteil am Gesamtverkehr stieg hierdurch auf 26,2 Prozent.

Der internationale Luftverkehr ist 2007 stärker gewachsen als im Vorjahr

Im internationalen Luftverkehr sind die Passagierzahlen nach Angaben der IATA, des weltweiten Dachverbandes der klassischen Full-Fare-Airlines, im Jahr 2007 um 7,4 Prozent gestiegen. Nach dessen Angaben decken die IATA-Statistiken 94 Prozent des internationalen Luftverkehrsaufkommens ab. Der letztjährige Anstieg liegt deutlich über dem Vorjahreszuwachs von 5,9 Prozent, der dem langjährigen Durchschnittswachstum der Branche entsprach. Damit war, gemessen am Passagieraufkommen, auch IM GLOBALEN MASSSTAB 2007 EIN GUTES JAHR für die Passagier-Luftfahrt. Allerdings ergeben sich regional deutliche Unterschiede: Den stärksten Passagierzuwachs verzeichnete der Nahe Osten mit 18,1 Prozent, während Europa und die USA mit 6,0 bzw. 5,5 Prozent im globalen Vergleich deutlich unterdurchschnittlich zulegten (Vorjahr: 5,3 bzw. 5,7 %).

Die internationale Luftfahrt hat 2007 erstmals seit 2000 wieder schwarze Zahlen geschrieben

Da die Anzahl der Passagierkilometer (RPK) mit 7,7 Prozent stärker gestiegen ist als die angebotenen Sitzplatzkilometer (+5,9 %), hat sich die AUSLASTUNG ebenfalls erhöht. Sie legte um einen Prozentpunkt auf 77 Prozent zu. Gemessen an diesen Zahlen hat Air Berlin auch im Jahr 2007 erneut das Branchenwachstum übertroffen. Das FRACHTAUFKOMMEN legte mit plus 4,3 Prozent etwas weniger stark zu als im Vorjahr (+4,6 %). Damit ist die Luftfracht auch 2007 spürbar unter dem 7- bis 8-prozentigen Durchschnittswachstum der Jahre vor 2006 geblieben. Insgesamt hat sich der Ertragstrend in der Branche 2007 weiter stabilisiert. Nachdem auch 2006 nach fünf Verlustjahren in Folge der Break-even bei den Nettogewinnen knapp verfehlt worden war, brachte das vergangene Jahr erstmals seit 2000 wieder einen Gewinn (USD 5,6 Mrd.).

OPERATIVE ENTWICKLUNG

Passagierbeförderung und Flotte

Air Berlin hat 2007 knapp 25 Millionen Passagiere befördert

Die Air Berlin Gruppe hat inklusive der zum 31. Juli 2007 konsolidierten Tochtergesellschaft LTU und der zum 1. November konsolidierten Belair im Berichtsjahr 24.951.757 PASSAGIERE befördert. Davon entfallen auf Air Berlin selbst 23.253.663 (+18,0 Prozent gegenüber Vorjahr), auf die LTU 1.657.067 und auf die Belair 41.027 Fluggäste. Im Gesamtjahr 2007 haben die LTU 4.567.817 und die Belair 390.310 Fluggäste befördert. Pro forma, d. h. unter der Annahme, dass die LTU über das gesamte Geschäftsjahr hinweg Teil der Air Berlin Gruppe gewesen wäre, kommt die Gesamtzahl damit auf 28.211.790 Passagiere. Für das Vorjahr ergeben sich pro forma ein Passagieraufkommen von 25.561.190 und damit ein vergleichbarer Anstieg um 10,4 Prozent.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Bericht zur Geschäftslage
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Air Berlin, LTU und Belair (31.12.)

	+/– %	**2007**	2006
Flugzeuge	6,0	**124**	117
Flüge	6,8	**218.587**	204.699
Destinationen	5,5	**135**	128
Fluggäste (Tsd.; „Pax")	10,4	**28.211**	25.561
Angebotene Sitzkilometer (Mrd.; „ASK")	5,9	**59,38**	56,09
Verkaufte Sitzkilometer (Mrd.; „RPK")	7,7	**46,07**	42,77
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	1,57*	**77,30**	75,73
Zahl der Blockstunden	5,4	**461.823**	438.217

*Prozentpunkte

Deutliche Steigerung des Sitzladefaktors

Die Sitzplatzkapazität legte pro forma von 33.754.968 im Jahr 2006 um 8,1 Prozent auf 36.495.479 zu. Da das Passagieraufkommen deutlich kräftiger gestiegen ist, hat sich die Auslastung gemessen am SITZLADEFAKTOR 2007 ERFREULICH STARK um 1,57 Prozentpunkte auf 77,3 Prozent erhöht. Da auch die Anzahl der Flüge verglichen mit dem Passagieraufkommen unterproportional um 6,8 Prozent zugelegt hat, waren auch pro Flug mehr Passagiere an Bord.

DIE PREMIUM BUSINESS CLASS

BESSER LIEGEN BEIM FLIEGEN

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Bericht zur Geschäftslage
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Passagieraufkommen auf den zehn wichtigsten Zielflughäfen

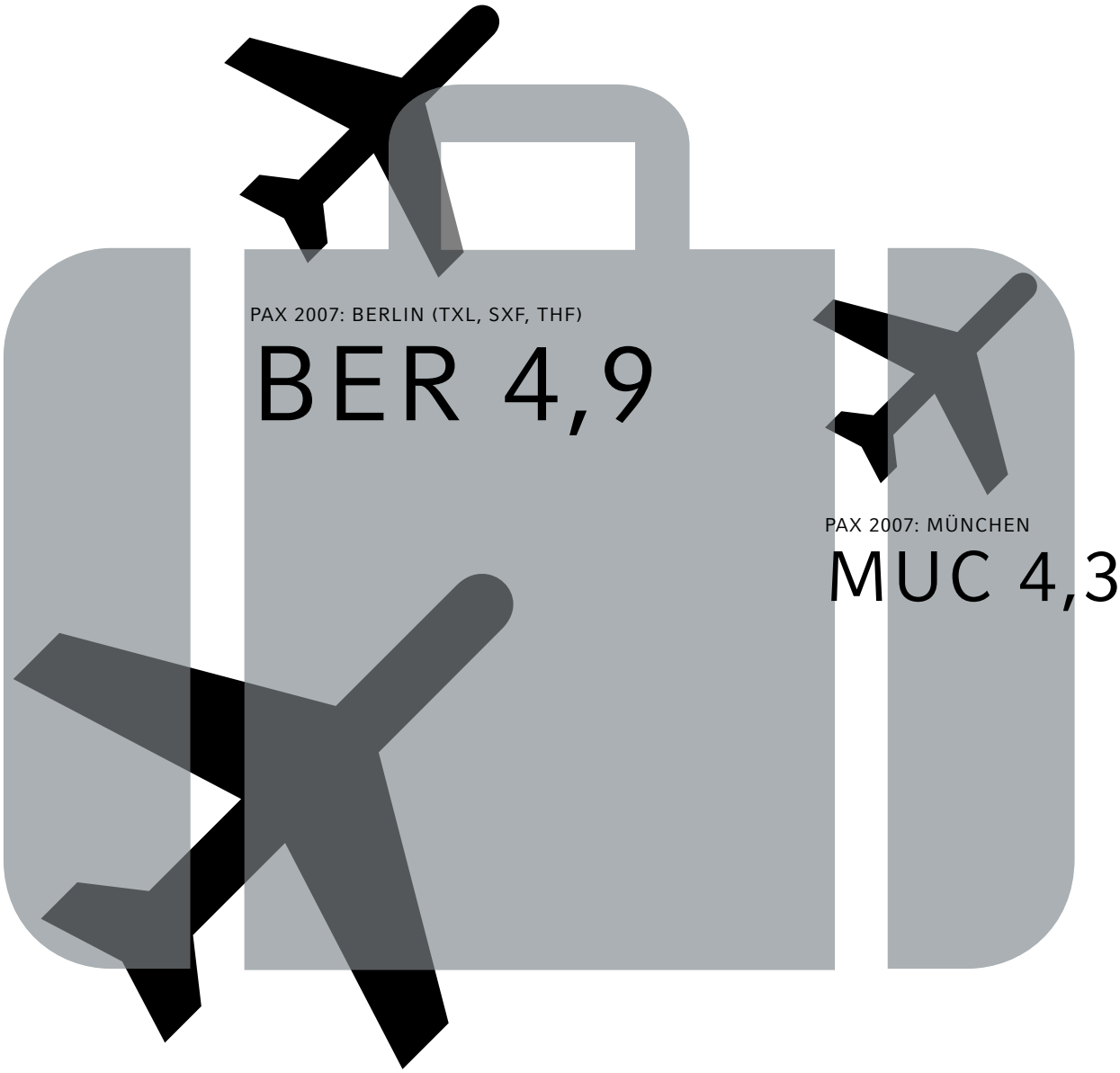
Air Berlin ohne LTU (1. Jan. – 31. Dez.)	+/– %	**2007**	2006
Palma de Mallorca	+12,4	**5.694.895**	5.067.479
Berlin (TXL, SXF, THF)	+20,4	**4.880.418**	4.055.158
Düsseldorf	+29,3	**4.039.544**	3.123.468
München	+24,6	**3.347.088**	2.686.297
Hamburg	+25,0	**2.520.566**	2.016.082
Nürnberg	+14,6	**2.356.513**	2.055.746
Köln	+7,8	**1.361.216**	1.262.414
Wien	+19,2	**1.260.919**	1.057.825
Hannover	+2,3	**1.212.596**	1.185.213
Stansted	–5,4	**1.156.760**	1.222.726
Sonstige	+15,8	**16.599.845**	14.331.582
TOTAL	+16,7	**44.430.360**	38.063.990

Air Berlin, mit LTU

Air Berlin, mit LTU (1. Jan. – 31. Dez.)	+/– %	**2007**	2006
Düsseldorf	+11,0	**6.498.725**	5.853.601
Palma de Mallorca	+8,2	**5.942.079**	5.493.383
Berlin (TXL, SXF, THF)	+17,1	**5.100.972**	4.355.970
München	+19,1	**4.343.813**	3.646.425
Hamburg	+20,0	**2.532.631**	2.110.641
Nürnberg	+14,5	**2.362.042**	2.062.111
Köln	+5,0	**1.475.423**	1.405.560
Wien	+12,1	**1.261.060**	1.125.073
Hannover	+1,7	**1.217.263**	1.197.009
Frankfurt	–7,8	**1.168.189**	1.267.263
Sonstige	+5,7	**21.208.165**	20.055.922
TOTAL, Air Berlin und LTU	+9,3	**53.110.362**	48.572.958
TOTAL nur LTU	–17,4	**8.680.002**	10.508.968

AIR BERLIN IN DEUTSCHLAND

(PASSAGIERE IN MIO.*)



PAX 2007: DÜSSELDORF

DUS 6,5

* Angaben Air Berlin, LTU und Belair für das Gesamtjahr 2007

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Bericht zur Geschäftslage
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Ausgewogene Zuwachsraten auf den wichtigsten Flughäfen

Das Wachstum des Passagieraufkommens war, ähnlich wie im Vorjahr, 2007 sowohl für Air Berlin selbst als auch in der Pro-forma-Betrachtung über die wichtigsten Flughäfen hinweg recht ausgewogen verteilt. ERFREULICHE ZUWÄCHSE weisen insbesondere die wichtigen Flughäfen Berlin, München und Düsseldorf auf. Auch in Wien verzeichnet Air Berlin anhaltend gutes Wachstum. Trotz der wetterbedingten Delle im Frühjahr konnten auch auf PALMA DE MALLORCA deutlich zweistellige Zuwachsraten erzielt werden. Dieses wichtige Drehkreuz nahm wie in den Jahren zuvor 2007 zwar auch weiterhin klar die Spitzenstellung aller Zielflughäfen von Air Berlin ein, wenn man die LTU nicht hinzurechnet. In der Pro-forma-Betrachtung zeigt sich aber ebenso deutlich, dass mit der Einbeziehung von LTU der FLUGHAFEN DÜSSELDORF an die erste Stelle gerückt ist. Die Strategie, mit dem Erwerb der LTU nicht nur die Langstrecke zu erschließen, sondern auch den Zugang zum wichtigsten deutschen Einzugsgebiet auszubauen, hat sich damit schon kurzfristig als voller Erfolg herausgestellt: Die LTU hat im Gesamtjahr 2007 am Flughafen Düsseldorf nahezu 2,5 Millionen zusätzliche Fluggäste gebracht.

Mit der Integration der LTU wurde Düsseldorf zum wichtigsten Flughafen für Air Berlin

Das Passagieraufkommen zeigte 2007 über die normalen SAISONALEN SCHWANKUNGEN hinaus eine starke Abweichung im zweiten Quartal. Nachdem die Gästezahl in den saisonal eher schwächeren ersten drei Monaten nicht zuletzt mit erfolgreichen Sonderaktionen noch um 11,7 Prozent (nach +13,6 % im Vorjahr) gesteigert werden konnte, blieb der übliche urlaubsbedingte Schub im zweiten Quartal wegen des sehr warmen Frühlings in Mitteleuropa bei gleichzeitig schlechtem Wetter auf den Balearen weitgehend aus. Dennoch konnte trotz der WACHSTUMSDELLE IM APRIL, die insbesondere aus einem schwachen Veranstaltergeschäft resultierte und im Wesentlichen die spanischen Destinationen betraf, für das Gesamtquartal noch eine deutlich zweistellige Zuwachsrate erzielt werden. Dennoch weist das zweite Quartal 2007 im Vorjahresvergleich als einziges einen Rückgang der Auslastung aus. Die anderen Quartale verzeichnen hingegen durchweg deutliche Anstiege; insbesondere im wichtigen dritten Quartal konnte die Auslastung um 2,2 Prozentpunkte auf fast 84 Prozent ausgeweitet werden.

Starker Anstieg des Fluggastaufkommens in den saisonal wichtigen Quartalen

Dieser Erfolg resultiert im Wesentlichen aus einem nach der erfolgreichen INTEGRATION der 2006 übernommenen Tochtergesellschaft dba weiter optimierten Management des Liniennetzes. Mit dem Wegfall des eigenständigen Markenauftritts der dba im April 2007 hatte deren Integration auch optisch ihren erfolgreichen Abschluss gefunden.

AIR BERLIN IN EUROPA

(PASSAGIERE IN MIO.*)

* Angaben Air Berlin, LTU und Belair für das Gesamtjahr 2007

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Bericht zur Geschäftslage
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Saisonalität der Auslastung Air Berlin und LTU (Pax/Kapazität)

		2007	2006
Q1	Pax	**5.245.544**	4.760.904
	Kapazität	**7.550.943**	7.068.697
	Auslastung	**69,47 %**	67,35 %
Q2	Pax	**7.394.281**	6.913.437
	Kapazität	**9.521.029**	8.810.459
	Auslastung	**77,66 %**	78,47 %
Q3	Pax	**8.799.317**	7.991.662
	Kapazität	**10.480.283**	9.780.298
	Auslastung	**83,96 %**	81,71 %
Q4	Pax	**6.772.648**	5.895.187
	Kapazität	**8.943.224**	8.095.514
	Auslastung	**75,73 %**	72,82 %
Gesamtjahr	Pax	**28.211.790**	25.561.190
	Kapazität	**36.495.479**	33.754.968
	Auslastung	**77,30 %**	75,73 %

2007 ist die airberlin Flotte um 7 Maschinen gewachsen

Die Flotte der Air Berlin Gruppe bestand in der zum Ende des Geschäftsjahres 2007 aus 124 Maschinen, 7 Maschinen mehr als im Vorjahr. Der FLOTTENUMBAU des Jahres 2006, wo A320-Maschinen die bis dahin genutzten Boeing 737-400 abgelöst hatten, wurde 2007 mit dem vollständigen Ersatz der Boeing 737-300 ebenfalls durch A320-Maschinen fortgesetzt. Damit hält die A320 unter den Airbussen inzwischen den mit Abstand höchsten Anteil. Der Bestand an Fokker-F100-Maschinen wurde ebenfalls planmäßig heruntergefahren.

Der VERTRAG MIT BOEING über die Lieferung von insgesamt 25 Boeing-Langstreckenjets zzgl. Optionen für 25 weitere Maschinen in den Jahren 2012 bis 2017 dient – über die langfristige Sicherung der Langstreckenkapazität hinaus – ebenfalls der Flottenpflege. Die hochmodernen Maschinen mit KEROSINSPARENDER AERODYNAMIK UND LEICHTBAUWEISE werden auch zum Wachstum der Air Berlin Flotte beitragen, wesentlich aber ältere Flugzeuge ersetzen.

Die Flugzeugflotte der Air Berlin Gruppe zum 31. Dezember

	Anzahl 2007	Anzahl 2006
A319	**8**	4
A320	**30**	11
A321	**4**	4
A330-200	**9**	9
A330-300	**3**	3
B737-300	**0**	14
B737-500	**10**	1
B737-700	**12**	6
B737-800	**35**	35
B757	**2**	0
B767	**1**	0
F100	**10**	17
Total	**124**	104

Anteil der Vertriebskanäle am Ticketverkauf 2007 in Prozent

	2007	2006
Einzelticketverkauf	**62,8**	65,1
Website Air Berlin	**29,0**	29,4
Service-Center Air Berlin	**2,6**	4,0
Ticket-Counter airberlin	**1,7**	2,0
Reisebüros	**27,0**	
Interne Verkäufe	**2,3**	2,7
Charter und Reiseveranstalter	**37,2**	34,9

Air Berlin verkaufte ihre Tickets auch im Geschäftsjahr 2007 zu knapp zwei Dritteln über den Einzelticketverkauf und zu gut einem Drittel bei Chartergesellschaften und Reiseveranstaltern (Bulk Tickets). Mit der Übernahme der LTU hat der Anteil der Bulk Tickets gegenüber dem Vorjahr leicht zugelegt. Der hohe BULK-TICKET-ANTEIL macht Air Berlin EINZIGARTIG unter den europäischen Low-Cost-Carriern. Diese sind nämlich im Charter-Geschäft so gut wie gar

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Bericht zur Geschäftslage
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Multiple, hervorragend etablierte Vertriebswege

nicht vertreten. Auch der Einzelticketverkauf weist bei Air Berlin eine Besonderheit auf: Ein im Branchenvergleich weit überdurchschnittlicher Teil aller Flugscheine wird über den klassischen Weg des Verkaufs in REISEBÜROS abgesetzt. Zusammen mit dem stark steigenden Online-Geschäft und dem ebenfalls wachsenden Verkauf über das EIGENE SERVICE-CENTER nutzt Air Berlin damit multiple, starke und hervorragend etablierte Vertriebswege. Alle Vertriebsformen werden systematisch weiter ausgebaut.

Relaunch des Markenauftritts mit neuem Markennamen

Air Berlin verfügt über eine STARKE MARKE, ist flächendeckend bei fast allen Deutschen bekannt und kann mit über 28 Millionen Fluggästen im Jahr 2007 auf eine sehr große Kundenbasis setzen. Mit dem RELAUNCH DES MARKENAUFTRITTS und dem neuen Markennamen „airberlin. Your Airline." sollen die Kundenbindung weiter vertieft und die Potenziale zusätzlicher Service-Angebote rund ums Fliegen noch stärker ausgebaut werden. Die „AIRBERLIN-COMMUNITY" ist aber nicht nur bei ihren Flugreisen eine hochinteressante Zielgruppe. Partnerschaften mit zahlreichen Dienstleistern im weiteren Umkreis des Reisens bieten ZUSÄTZLICHE ERLÖSPOTENZIALE. Daher wird auf der soliden Basis des Kerngeschäfts mit Urlaubs-, Business- und Shopping-Flügen die Produktpalette kontinuierlich erweitert.

Umsätze mit Zusatzleistungen legen kräftig zu

Der Erfolg dieser Strategie zeigt sich eindrucksvoll bei den Erlösen aus Zusatzleistungen und Dienstleistungen rund ums Fliegen, die 2007 fast verdoppelt werden konnten. Insbesondere der CONVENIENCE-BEREICH legte kräftig zu: So wurden unter anderem die Umsätze aus Bordverkäufen um 68,7 Prozent ausgeweitet und das Kreditkartengeschäft wuchs um 60,3 Prozent. Als besonderer Erfolg ist darüber hinaus der starke Anstieg der Erlöse aus TECHNIKDIENSTLEISTUNGEN zu sehen. Mit den mehr als verdoppelten Technikerlösen haben wir darüber hinaus in kürzester Zeit unsere Strategie umgesetzt, über die Ausgliederung DER WARTUNGSTECHNIK das Drittgeschäft zu beleben.

Erlöse aus Zusatzangeboten und Dienstleistungen rund ums Fliegen in Prozent

	2006 EUR Mio.	2006 %	2007 EUR Mio.	2007 %
Bordverkauf	16,3	28,1	27,5	23,8
Kreditkartengeschäft	7,3	12,5	11,7	10,1
Übergepäck	5,9	10,2	11,3	9,8
Air Berlin Card	2,1	3,7	1,8	1,6
Sitzplatzreservierung	2,1	3,6	4,3	3,7
Technik	13,1	22,5	29,3	25,4
Werbung	5,0	8,6	8,4	7,2
Sonstige	6,3	10,8	21,2	18,4
Summe	58,1	100,0	115,5	100,0

Ausgliederung der Wartungstechnik

Ausgliederung der Wartungstechnik eröffnet hohes Synergiepotenzial

2007 wurden die Vorbereitungen getroffen, um die TECHNIKBEREICHE von Air Berlin und ihren Tochtergesellschaften mit Beginn des Jahres 2008 ZUSAMMENZUFASSEN und unter dem Dach der in London ansässigen „AIR BERLIN TECHNIK LTD." als rechtlich eigenständige Unternehmensgruppe auszugliedern. Die Gruppe beschäftigt mit ihren Tochtergesellschaften insgesamt rund 1.200 Mitarbeiter.

Mit der Gründung der eigenständigen Air Berlin Technik werden in 2008 WESENTLICHE SYNERGIEN aus der LTU-Integration gehoben: Zur besseren Auslastung an den einzelnen Standorten ergeben sich KONKRETE KOSTENEINSPARUNGEN. Darüber hinaus hat Air Berlin mit der Ausgliederung des Technikbereichs zusätzliches Wachstumspotenzial im ATTRAKTIVEN DRITTGESCHÄFT mit anderen Airlines geschaffen. Insbesondere erlaubt das Drittgeschäft eine gewisse Entkoppelung der Wartungsauslastung von Saisonschwankungen.

Im August 2007 hat der FLUGHAFEN TEGEL seine neue 9.000 Quadratmeter große Abfertigungshalle mit sechs Flugsteigen in Betrieb genommen. Air Berlin hat den neuen Terminal als Hauptnutzer übernommen.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Entwicklung der Finanzzahlen
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

ENTWICKLUNG DER FINANZZAHLEN

Investitionen in die Zukunft. Mit der Übernahme der LTU hat Air Berlin die Tür zur Langstrecke aufgestoßen. Die Resonanz der Investoren war positiv: Erfolgreiche Emissionen sichern das Wachstum.

ERTRAGSLAGE

Konsolidierter Gesamtumsatz steigt um über 60 Prozent

Im Geschäftsjahr 2007 ist der konsolidierte Gesamtumsatz um 61,0 Prozent auf EUR 2.536,5 Mio. nach EUR 1.575,4 Mio. im Vorjahr gestiegen. Zu diesem Anstieg haben ORGANISCHES UND AKQUISITORISCHES WACHSTUM beigetragen. Der Einzelticketverkauf legte um 67,5 Prozent auf EUR 1.453,4 Mio. zu, die Umsätze mit Reiseveranstaltern und Charter stiegen um 46,0 Prozent auf EUR 861,3 Mio. Der Umsatzanstieg wäre deutlich höher ausgefallen, hätte sich die wetterbedingte Wachstumsabschwächung im April 2007 nicht in einem scharfen Preiskampf insbesondere auf den Destinationen nach Palma und auf das spanische Festland niedergeschlagen. Trotz der rasch danach folgenden Erholung des Passagieraufkommens verharrten die Ticketpreise für längere Zeit auf unbefriedigendem Niveau. Mit 68,4 bzw. 92,0 Prozent erhöhten sich die Duty-free-Umsätze und die Erlöse aus dem Servicegeschäft rund ums Fliegen sowie aus dem Code-Sharing besonders kräftig. Damit konnte der schon im Vorjahr sehr positive Trend bei den Zusatzerlösen sogar noch einmal gesteigert werden.

Der harte Wettbewerb löste im ersten Halbjahr 2007 einen scharfen Preiskampf aus

Anders als im Vorjahr weisen viele operative Kostenpositionen überdurchschnittliche Zuwachsraten auf. Dies gilt insbesondere für die Personalkosten. Zwar hat auch die Beschäftigtenanzahl durch der Übernahme der LTU zugelegt, was einen Teil des Personalkostenanstieges erklärt. Insbesondere ist aber durch die Verzögerung der LTU-Integration zusätzlicher Einmalaufwand in mehreren Kostenpositionen angefallen. Die Flugnetze von Air Berlin und LTU sowie die operativen Prozesse konnten nicht so zügig wie geplant aufeinander abgestimmt werden.

Der Anstieg der Materialkosten und der bezogenen Leistungen entspricht hingegen insgesamt dem der Erlöse. Während die TREIBSTOFFKOSTEN mit 62,4 Prozent nur leicht überdurchschnittlich zulegten – hier hat die starke Abwertung des USD gegenüber dem EUR den massiven Dollar-Preisanstieg bei den Kerosinpreisen teilweise abgefedert – sind die Leasingkosten wesentlich aufgrund der oben erwähnten Verzögerungen bei der LTU-Integration, die unter anderem die Aufnahme teurer Wet-Leases notwendig machte, auf mehr als das Doppelte gestiegen. Bei den anderen Materialkosten wie Catering, Beschaffung für Bordverkäufe, Flughafen-, Lotsen- und sonstige Gebühren konnte der Kostenauftrieb hingegen stark in Grenzen und damit deutlich unter dem Erlösanstieg gehalten werden. Hier zeigen sich die Erfolge der konsequenten Nutzung von Synergiepotenzialen aus der Integration akquirierter Gesellschaften.

Verzögerungen bei der LTU-Integration erfordern Restrukturierungsaufwendungen

EIGENKAPITAL

(ANGABEN IN MIO. EUR)

+35,7%

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Entwicklung der Finanzzahlen
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Auch wesentliche Positionen des sonstigen operativen Aufwands stiegen aus den genannten Gründen überdurchschnittlich. Dies betrifft insbesondere die Aufwendungen für die Wartung des flugtechnischen Geräts. Naturgemäß haben auch die Aufwendungen für Ausbildung und Training sowie für Beratung und Rechnungsprüfung im Zuge der LTU-Übernahme überdurchschnittlich zugelegt.

EBITDAR steigt um über 50 Prozent

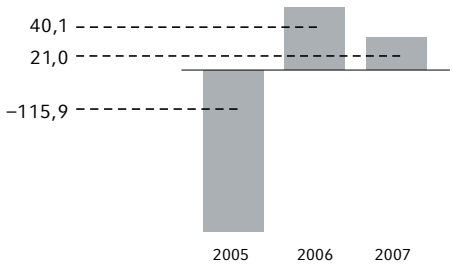
Die für die operative Steuerung wichtige Kennziffer EBITDAR, also der Gewinn vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibungen, Amortisationen und Leasingaufwand, betrug im Geschäftsjahr 2007 EUR 379,0 Mio. nach EUR 256,5 Mio. im Vorjahr. Dies entspricht einem Anstieg um 47,8 Prozent. Die EBITDAR-Marge betrug damit im Geschäftsjahr 2007 14,9 nach 16,3 Prozent im Vorjahr. Dies ist angesichts des im Frühjahr ausgelösten wetterbedingten Preiskampfes sowie der Zusatzkosten im Zuge der Verzögerungen bei der LTU-Integration ein insgesamt gutes Ergebnis.

Starker Anstieg der Leasingkosten führt zu Rückgang beim EBIT

Das BETRIEBSERGEBNIS (EBIT) weist wegen der hohen zusätzlichen Leasingaufwendungen hingegen einen Rückgang von EUR 64,1 Mio. im Vorjahr auf EUR 21,4 Mio. im Geschäftsjahr 2007 auf. Das Finanzergebnis vor Währungseinflüssen hat sich im Geschäftsjahr 2007 nur wenig gegenüber dem Vorjahr verändert. Deutlich geringere Währungsgewinne – im Wesentlichen aus Währungsumrechnungen – gegenüber dem Vorjahr führten zu einem insgesamt niedrigeren Finanzergebnis. Damit drehte das Vorsteuerergebnis mit EUR –13,3 Mio. ins Negative.

2007 fielen Steuererträge in Höhe von EUR 34,3 Mio. an, davon EUR 8,0 Mio. aus der deutschen Unternehmensteuerreform. In 2006 hatte die Gruppe einen steuerlichen Vermögensgegenstand in Höhe von EUR 10.0 Mio. aktiviert, der der Gruppe zur Verfügung gestellt werden sollte. Dieser Steuerbetrag war jedoch tatsächlich nicht verfügbar. Das Ergebnis für 2006 und das Eigenkapital wurden entsprechend angepasst. Damit fällt das Ergebnis nach Ertragssteuern 2006 um EUR 10,0 Mio. geringer aus (EUR 40,1 Mio. anstelle der ursprünglich ausgewiesenen 50,1 Mio.) Das Ergebnis nach Ertragsteuern 2007 beträgt damit EUR 21,0 Mio. bzw. EUR 0,33 je Aktie nach EUR 0,76 im Vorjahr. Die operativen Ergebnisse beider Jahre einschließlich des Vorsteuerergebnisses bleiben von dieser nicht liquiditätswirksamen Periodenverschiebung unberührt.

NETTOGEWINN
(ANGABEN IN MIO. EURO)



OPERATIVER AUFWAND 2007 STEIGT VOR ALLEM WEGEN ÖLPREIS UM 65 %

VERMÖGENSLAGE

Akquisitionsbedingt deutliche Bilanzverlängerung

Die BILANZ von Air Berlin ist auch im Berichtsjahr 2007 wesentlich geprägt von akquisitorischem Wachstum. Per 31.12.2007 hat sie sich gegenüber dem vorherigen Bilanzstichtag im Zuge der LTU-Akquisition noch einmal deutlich verlängert und ist um 58,7 Prozent auf EUR 2.519,2 Mio. gestiegen (2006: +49,5 % wesentlich im Zuge der dba-Übernahme).

Die Ausweitung betrifft nahezu alle wesentlichen Bilanzpositionen und weist auf der Aktivseite eine Ausweitung des ANLAGEVERMÖGENS um 52,4 Prozent oder EUR 565,6 Mio. auf EUR 1.644,4 Mio. auf. Hierin enthalten sind akquistionsbedingte Anstiege der immateriellen Vermögensgegenstände um EUR 244,0 Mio. (LTU-Anteil: EUR 243,2) sowie der Ausrüstungen (Immobilien, Fluggerät, technische und sonstige Ausrüstung) um EUR 264,3 Mio. Das UMLAUFVERMÖGEN ist um 71,8 Prozent gewachsen. Während die Vorräte eine weiterhin geringe Bedeutung aufweisen, sind die Forderungen und Anzahlungen im Zuge von Flugzeugbestellungen stichtagsbedingt überdurchschnittlich gestiegen. Die liquiden Mittel erhöhten sich um 48,3 Prozent auf EUR 468,7 Mio.
Die STRUKTUR DER AKTIVA hat sich hingegen nur geringfügig verändert. Das Anlagevermögen beträgt 65,3 Prozent der Bilanzsumme nach 67,9 Prozent im Vorjahr. Entsprechend ist der Anteil der kurzfristigen Aktiva 2007 leicht auf 34,7 nach 32,1 Prozent gestiegen.

Auf der Passivseite stieg das EIGENKAPITAL um EUR 156,3 Mio. oder 35,7 Prozent. Neben einer Ausweitung um EUR 21,0 Mio. aus Erträgen und EUR 12,3 Mio. aus der im Eigenkapital erfassten Marktbewertung von Sicherungsinstrumenten schlagen sich hier insbesondere die Mittel aus der Kapitalerhöhung vom 28. März 2007 von insgesamt EUR 94,8 Mio. (netto Steuern) sowie der Equity-Anteil der am 11. April 2007 begebenen Wandelanleihe in Höhe von EUR 27,4 Mio. (netto Steuern) nieder, die beide zur Finanzierung der LTU-Übernahme dienten. Die Eigenkapitalquote beträgt per 31.12.2007 23,6 Prozent nach 27,6 Prozent im Vorjahr.

Operativer Netto-Cashflow von Unternehmensteuerreform geprägt

Das langfristige FREMDKAPITAL weitete sich, ebenfalls akquisitionsbedingt, um 65,8 Prozent oder EUR 389,4 Mio. auf EUR 981,2 Mio. aus. Die Erhöhung setzt sich im Wesentlichen zusammen aus der Kreditkomponente der Wandelanleihe (EUR 182,0 Mio.) sowie höheren Leasingverbindlichkeiten. Das kurzfristige Fremdkapital stieg in ähnlichem Umfang wie die langfristigen Verbindlichkeiten. Der Anstieg geht wesentlich auf die Ausweitung der kurzfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten zurück.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Entwicklung der Finanzzahlen
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Der OPERATIVE CASHFLOW beträgt für das Geschäftsjahr 2007 EUR 112,3 Mio. nach EUR 132,0 Mio. im Vorjahr. Der Rückgang ist im Wesentlichen ertragsbedingt, während die Abschreibungen nach den hohen Investitionen des Vorjahres um 46,0 Prozent gestiegen sind. Cashflow-wirksame Veränderungen des Umlaufvermögens betreffen insbesondere eine Rückführung der Kapitalbindung bei den Vorräten mit einem positiven Swing gegenüber dem Vorjahr von EUR 7,0 Mio. Nach netto gezahlten Zinsen und Steuern von EUR 27,2 Mio. (Vorjahr: EUR 22,4 Mio.) betrug der Netto-Cashflow aus der operativen Tätigkeit EUR 85,1 Mio. nach EUR 109,6 Mio.

Hoher Mittelzufluss im Zuge der Finanzierung der LTU-Akquisition

Für INVESTITIONEN wurden 2007 insgesamt EUR 259,5 Mio. nach EUR 373,5 Mio. im Vorjahr ausgezahlt. Der Nettoeffekt aus der Veräußerung und Anmietung (sale and lease back) von Flugzeugen sowie die Rückzahlung von im Jahre 2006 erhaltenen Anzahlungen resultierten insgesamt in einem Rückgang der Nettoauszahlungen für Anlagegüter auf EUR 124,6 nach EUR 241,8 im Vorjahr (Investitionen, Einnahmen aus dem Verkauf und erhaltene Anzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen, die in 2007 zurückerstattet wurden). Die Anzahlungen für sonstige langfristige Vermögensgegenstände sind hingegen um EUR 46,8 Mio. auf EUR 95,6 Mio. gestiegen. Die Nettoauszahlungen für Akquisitionen betrugen EUR 39,8 Mio. nach EUR 83,5 Mio. im Vorjahr. Der Finanzierungs-Cashflow ist im Berichtsjahr um EUR 116,8 Mio. auf EUR 420,2 Mio. angestiegen. Im Wesentlichen bildet sich hierin die Finanzierung der LTU-Akquisition ab, so das Mittelaufkommen aus der Wandelanleihe in Höhe von netto EUR 213,6 Mio. und das aus der Kapitalerhöhung erbrachte Volumen von netto EUR 92,8 Mio. Insgesamt ergibt sich für das Geschäftsjahr 2007 ein Zahlungsmittelzufluss von EUR 245,8 Mio. nach EUR 39,5 Mio. im Vorjahr.

UMSATZ

(ANGABEN IN MIO. EUR)

+61,0%

2006

1.575,4

2007

2.536,5

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Soziale Verantwortung
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

SOZIALE VERANTWORTUNG

Die Air Berlin Mannschaft wächst weiter. Mit der LTU und Belair sind 3.290 neue Mitarbeiter zu Air Berlin gestoßen. Darüber hinaus wurden insbesondere die Service-orientierten Bereiche gestärkt.

MITARBEITER

Air Berlin hat ihre PERSONELLEN RESSOURCEN im Inland im Geschäftsjahr 2007 WESENTLICH GESTÄRKT. Dies geschah vor allem durch die Akquisition der LTU, die 3.089 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in die Gruppe einbrachte. Mit Belair in der Schweiz stießen weitere 201 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen hinzu.

2007 hat Air Berlin 1.100 neue Jobs geschaffen

Die Air Berlin Gruppe beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres ca. 4.700 Frauen und ca. 3.650 Männer. Mit insgesamt 8.360 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hat sich die Beschäftigtenzahl damit mehr als verdoppelt, denn Ende 2006 waren „nur" 4.037 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie zusätzlich 71 Praktikanten und Aushilfen (Studenten und Rentner) bei Air Berlin beschäftigt. Bereinigt um die neuen dba/LTU/Belair-Mitarbeiter hat Air Berlin im Jahr 2007 selbst 1.100 NEUE STELLEN geschaffen. Im Durchschnitt sind die Mitarbeiter der Air Berlin Gruppe knapp 35 Jahre alt. Air Berlin beschäftigt insgesamt 511 Mitarbeiter im Ausland, davon 199 in Spanien und 261 in der Schweiz. Die dba beschäftigt im Ausland keine Mitarbeiter. LTU hat 9 Mitarbeiter in Wien.

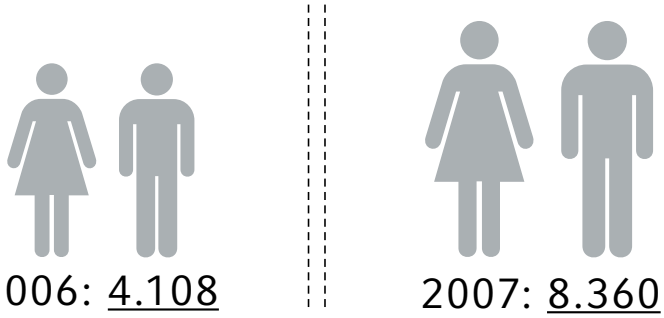
In der Air Berlin Gruppe arbeiten 1.600 Menschen in Teilzeit. Zusätzlich nutzen 58 Air Berlin Mitarbeiter aus dem Cockpit ein Arbeitsmodell mit entsprechend angepasstem Gehalt, das sich „Freimonat" nennt. Abhängig von der jeweiligen Situation bei Air Berlin ist für eine bestimmte Anzahl von Kapitänen und/oder Copiloten eine Teilnahme am „Freimonatsmodell" in der Sommersaison (01.05. bis 31.10) und/oder Wintersaison (01.11.bis 30.04.) von jeweils maximal 3 Monaten möglich. Die Teilzeitquote liegt damit bei 20 Prozent.

Mitarbeiterstruktur Air Berlin und LTU

	31.12.2007*	31.12.2006
Piloten	**1.387 (359)**	816
Kabinenpersonal	**3.405 (1.496)**	1.419
Technisches Personal	**1.029 (531)**	438
Verwaltung	**2.539 (703)**	1.435
Summe	**8.360 (3.089)**	4.108

*Air Berlin Mitarbeiteranzahl gesamt/in Klammern Anteil LTU-Mitarbeiter

MITARBEITER



Nach der dba im Vorjahr wurde 2007 auch die LTU übernommen, um der Air Berlin Gruppe ZUSÄTZLICHE WACHSTUMSPOTENZIALE zu erschließen, insbesondere mit dem Einstieg in die Langstrecke. Synergieeffekte werden auch bei der LTU-Integration klar mit diesem Ziel generiert. Kosteneinsparungen ergeben sich bei sinnvollen Zusammenführungen insbesondere in den Stabsbereichen bei eindeutigen Redundanzen auch bei weiterem Wachstum. Die Zusammenfassung der Technikbereiche bringt beides: MEHR PRODUKTIVITÄT durch schlankere Prozesse und gleichzeitig zusätzliches Geschäftsvolumen durch den Ausbau der Dienstleistungen gegenüber Drittkunden. Produktivitätsgewinne und Gewinn an Perspektiven stehen somit klar im Vordergrund. 2007 hat Air Berlin kräftig in die Crews investiert: Beim fliegenden Personal wurde die Zahl der Beschäftigten im Cockpit um mehr als ein Fünftel aufgestockt. Bei Air Berlin selbst gab es 194 Neueintritte, bei der LTU 25 Neueinstellungen, bei der dba 15 und bei Belair fanden 17 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ihre neue Beschäftigung.

Technikbereiche erfolgreich zusammengefasst

Darüber hinaus wurden bei der Air Berlin Tochtergesellschaft CHS (Cabin und Handling Services) im abgelaufenen Geschäftsjahr 665 Flugbegleiter neu ausgebildet und eingestellt. Bei der LTU waren es 235, die dba stellte 35 zusätzliche Flugbegleiter ein und Belair 46.

Vielfältige Ausbildungsangebote

43 junge Menschen standen 2007 bei Air Berlin in einer kaufmännischen AUSBILDUNG in Berufsbildern rund um das Fliegen. Jeweils ein Drittel von ihnen wird zur/zum Reiseverkehrskauffrau/-mann, zur/zum Luftverkehrskauffrau/-mann und zu Kaufleuten für Bürokommunikation/Bürokaufleuten ausgebildet. Neun Auszubildende haben 2007 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. Acht wurden in feste Arbeitsverhältnisse übernommen. Bei der LTU standen 2007 45 junge Menschen in einer Ausbildung, zusätzlich zu den kaufmännischen Ausbildungsberufen (Servicekauffrau/-mann im Luftverkehr und Bürokaufleute) werden bei der LTU noch Fluggerätemechaniker/-innen und Elektroniker/-innen für luftfahrttechnische Systeme ausgebildet. 17 Auszubildende haben ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und konnten in befristete oder feste Arbeitsverhältnisse übernommen werden.

Im Februar 2007 hat Air Berlin eine EIGENE PILOTENAUSBILDUNG in Zusammenarbeit mit der TFC (Technic Flight Consulting) gestartet. Insgesamt haben 4 Klassen mit insgesamt 48 Schülern die Ausbildung begonnen. Die neue Flugschule findet großes Interesse, bildet sie doch von Grund auf zum Verkehrsflugzeugführer aus. Die zweijährige Ausbildung schließt mit der

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Soziale Verantwortung
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Lizenz zum Verkehrsflugzeugführer „Commercial Pilot Licence" (CPL-IR) ab. Geschult wird in kleinen Klassen von maximal 15 Schülern und unter Nutzung des neuesten Stands der Technik. Air Berlin ermöglicht auch die Finanzierung der Ausbildung in Zusammenarbeit mit der Commerzbank und der Deutschen Bank. Den Auszubildenden werden Darlehen bis zu EUR 60.000 ausgereicht. Für die Zeit der Ausbildung übernimmt Air Berlin die Zahlung der Zinsen.

Mitarbeiterkommunikation und Beteiligung

Flache Hierarchie führt zu effizienter Kommunikation

Zur Förderung der Kommunikation im Hause lebt Air Berlin hierarchieübergreifend die POLITIK DER „OFFENEN TÜR". Ihre flache Organisationshierarchie führt nicht nur zu einer effizienteren Kommunikation, sondern intensiviert zugleich auch die Kultur des Miteinanders. Air Berlin informiert ihre Mitarbeiter regelmäßig, umfassend und zeitnah über alle sie betreffenden Belange des Unternehmens. Dabei finden die wirtschaftliche Entwicklung und die finanzielle Situation von Air Berlin besondere Berücksichtigung. Dies erfolgt zum einen über das zentrale Medium der Mitarbeiterkommunikation, das eigene Intranet (Corporate Web) und zum anderen über die regelmäßigen „MITARBEITERBRIEFE" DES BOARD. Neue Mitarbeiter erhalten ein Informationspaket mit allerlei Wissenswertem rund um Air Berlin.

Air Berlin betrachtet sich als Arbeitgeber, der die CHANCENGLEICHHEIT fördert und Bewerbungen aller Personen gleich behandelt, einschließlich solcher mit einer Behinderung. Wo Angestellte eine Behinderung erleiden, versucht Air Berlin, ihre Weiterbeschäftigung unter der Voraussetzung zu ermöglichen, dass es Aufgaben gibt, die einerseits ein behinderter Mitarbeiter durchführen kann und die andererseits ihren Grad der Behinderung berücksichtigen. Darüber hinaus gibt Air Berlin, wo immer dies möglich ist, Hilfestellung und leistet Unterstützung für eine entsprechende WEITERENTWICKLUNG BEHINDERTER MITARBEITER innerhalb des Unternehmens.

AIR BERLIN GOES GLOBAL

ZUSÄTZLICHE DESTINATIONEN

273.000

NEUE STRECKENKILOMETER

Von Düsseldorf 5 x wöchentlich nach Shanghai und nach Peking.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Soziale Verantwortung
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

SOZIALE VERANTWORTUNG

Air Berlin ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst

Als zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft ist sich Air Berlin ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst. Air Berlin hat im Geschäftsjahr 2007 soziale und GEMEINNÜTZIGE INITIATIVEN mit EUR 172.107 unterstützt (2006: EUR 149.813). Die Gesellschaft fördert konkrete Initiativen, die sich der Hilfe und Unterstützung der sozial Schwächeren in unserer Gesellschaft widmen.

Air Berlin hilft seit vielen Jahren Mukoviszidose-Kranken

Hierzu wurde 2007 im zwölften Jahr hintereinander die CHRISTIANE HERZOG STIFTUNG für Mukoviszidose-Kranke unterstützt. Mukoviszidose ist die häufigste erbliche Stoffwechselerkrankung und immer noch nicht heilbar. In Deutschland leiden etwa sechs- bis achttausend Kinder und junge Erwachsene an dieser Krankheit. Die Stiftung ist Lebenswerk und Vermächtnis von Christiane Herzog, die unter dem Motto „Mit Taten helfen" für die nachhaltige Verbesserung der Situation der Erkrankten gekämpft hat. Pro Jahr fliegt Air Berlin jährlich mehr als 45 erkrankte Kinder samt ihrer Begleitung zu Klimakuren nach Gran Canaria, initiiert Spendenaktionen und hilft, Veranstaltungen der Stiftung zu finanzieren.

Unsere Fluggäste trinken TransFair-gesiegelten Kaffee

Seit April 2006 bietet Air Berlin ihren Fluggästen nur noch den TRANSFAIR-GESIEGELTEN „CAFÉ INTENCIÓN" des Kaffeerösters J.J. Darboven an. Im Geschäftsjahr 2007 waren es über 20 Tonnen! Dies ist ein fair gehandelter und qualitativ hochwertiger Kaffee, mit dem Air Berlin kleine Kaffeebauern unterstützt und einen Beitrag zu ihrer Existenzsicherung leistet. Von der Kooperation profitieren insbesondere KLEINBAUERNGENOSSENSCHAFTEN in Zentral- und Südamerika. Die TransFair-Initiative wird von rund 40 Mitgliedsorganisationen aus der Entwicklungshilfe, den Kirchen, der Sozialarbeit, aus Verbraucherschutz, Genossenschaftswesen, Bildung und Umwelt getragen. Darüber hinaus unterstützen die Europäische Union, die Bundesregierung, Parteien und viele engagierte Einzelpersonen TransFair.

Air Berlin war 2007 Partner der United People Charity Night zugunsten von Power-Child e.V. Das Ziel des gemeinnützigen Vereins ist, kindliches Selbstvertrauen zu stärken, sodass Kinder Gefahrensituationen besser erkennen und sich in konkreten Situationen wehren können. Mit einem Betrag von EUR 75.000 unterstütze Air Berlin dieses Vorhaben.

Spenden an POLITISCHE PARTEIEN zahlt Air Berlin nicht.

UMWELTENGAGEMENT

Flugzeuge der neuesten Generation

Bei dem von Boeing seit 2004 entwickelten zweistrahligen „Dreamliner“ kommen eine neue Aerodynamik, leichte Verbundwerkstoffe und BESONDERS SPARSAME TRIEBWERKE zum Einsatz. Gegenüber herkömmlichen Flugzeugen werden pro Sitzplatz 20 Prozent Treibstoff eingespart – und damit die CO_2-Emissionen entsprechend verringert. In der von Air Berlin bestellten Version 787-8 mit 272 Sitzplätzen (davon 30 in der Business Class) beträgt der VERBRAUCH PRO PASSAGIER UND 100 KILOMETER NUR NOCH 2,5 LITER. Das Flugzeug hat eine maximale Reichweite von 15.200 Kilometern. Es soll vor allem auf Fernstrecken eingesetzt werden. Mit der Entscheidung für den Dreamliner leistet Air Berlin damit jenseits aller theoretischen Diskussionen und ohne jeden gesetzlichen Zwang einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz.

Weniger Gewicht, weniger Kraftstoff. Air Berlin sucht ständig nach neuen Möglichkeiten, den Treibstoffverbrauch zu senken – bis hin zum „PAPIERLOSEN“ COCKPIT! Denn Air Berlin ist sich ihrer Verantwortung der Umwelt und nachfolgenden Generationen gegenüber bewusst. Insbesondere die Minderung der Abgasemissionen und der Geräuschentwicklung wird systematisch vorangetrieben. Deshalb wird mit vielfältigen Maßnahmen der Emissionsbeitrag so gering wie möglich gehalten. Und das auch aus rein ökonomischen Gründen: Schließlich stellt Kerosin auch einen wesentlichen Kostenfaktor dar.

Sehr junge Flotte

Eines der wesentlichen Elemente des UMWELTENGAGEMENTS VON AIR BERLIN stellt deshalb ihre Flottenpolitik dar. Sie betreibt eine der jüngsten Flugzeugflotten der Branche: Die Flieger waren zum Ende des Berichtsjahres im Schnitt 5,2 Jahre alt. Die Investitionspolitik ist darauf ausgerichtet, das Durchschnittsalter der Air Berlin Flotte konsequent bei rund sechs Jahren zu halten. Aus diesen Gründen liegt der Treibstoffverbrauch deutlich unter dem Branchendurchschnitt und orientiert sich am Stand der Technik.

Alle neuen Flugzeuge tragen Winglets oder Wingtips

Hinsichtlich des Verbrauchs leistet Air Berlin SPÜRBARE EINSPARUNGSBEITRÄGE durch die besonderen Features ihrer Maschinen. Sie verfügen fast alle über sogenannte Winglets (bei Boeing) bzw. Wingtips (bei Airbus). Dies sind kleine, an den Enden der Tragflächen angebrachte Anbauten, die die Aerodynamik des Flügels verbessern und damit zu einem geringeren Treibstoffverbrauch beitragen. Eine Flotte mit derart ausgestatteten Flugzeugen verbraucht gegenüber einer solchen ohne Winglets rund 3 Prozent weniger Kerosin. Alle Neubestellungen von Air Berlin sind Flugzeuge mit Winglets bzw. Wingtips.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Soziale Verantwortung
Risikobericht
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Die junge Air Berlin Flotte ist auch deutlich leiser

Darüber hinaus sind die jungen Flugzeuge von Air Berlin auch DEUTLICH LEISER als vergleichbare Maschinen älteren Datums. Für eine Airline bedeutet dies ein wesentliches Wettbewerbsargument, da Air Berlin insbesondere Flughäfen anfliegt, die sich nahe bei oder sogar in großen Städten befinden.

Generell trägt die Gesellschaft zum Umweltschutz und insbesondere zur weiteren Verminderung ihres Treibstoffverbrauchs bei, indem die Routenpläne so effizient wie möglich abgestimmt, Routen den jeweiligen aktuellen Wind- und Wetterverhältnissen entsprechend optimiert und damit die Flugdauer minimiert wird. Das Gleiche gilt für die Erzielung höchstmöglicher EFFIZIENZ AM BODEN. Alle neu ausgelieferten Flugzeuge, Airbus wie Boeing, sind mit sogenannten „Tech Insertion Engines" ausgestattet. Diese Triebwerke haben nach Angaben ihrer Hersteller einen um 15 – 20 Prozent GERINGEREN NOX-AUSSTOSS.

RISIKOBERICHT

Zentrale Rolle. Risk Management ist bei Air Berlin Wertsteigerungsmanagement: Es eliminiert durch Schadensvermeidung potenzielle Kosten und deckt unternehmerische Chancen auf.

RISIKOPHILOSOPHIE UND -POLITIK

Umfassendes Risikomanagement-System

Als international ausgerichtete Luftfahrtgesellschaft ist Air Berlin mit einer Vielzahl von Risiken konfrontiert. FRÜHZEITIGES ERKENNEN von Risiken sowie ihre Kontrolle und Beherrschung stellen zentrale Aufgaben der Unternehmensleitung und aller Mitarbeiter dar. Diese Aufgaben werden bei Air Berlin mittels eines effizienten, alle Prozesse umfassenden Risikomanagement-Systems abgedeckt. Darüber hinaus werden aus dem Erkennen und Beherrschen von Risiken aber auch konsequent unternehmerische Chancen wahrgenommen und umgesetzt.

Das derzeit bestehende RISIKOMANAGEMENTSYSTEM von Air Berlin wurde im 1. Quartal 2006 eingeführt und ist integraler Bestandteil des gesamten Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Die erfassten Risiken werden regelmäßig über einen Software-gestützten Prozess aktualisiert. Die Risikoberichterstattung beinhaltet die Durchsicht und Bewertung aller Risiken der einzelnen Abteilungen. Daran schließt sich bei Bedarf die Neuerfassung hinzugekommener Risiken, die Neubewertung hinsichtlich deren Eintrittswahrscheinlichkeiten bzw. möglichen Schadenshöhen für bestehende Risiken sowie die Kennzeichnung von nicht mehr bestehenden Risiken an. Generell wird hierbei eine quantitative, d. h. monetäre Bewertung der Risiken durchgeführt, eine qualitative Bewertung ist nur in Ausnahmefällen zulässig.

Unternehmensübergreifendes Risiko-Reporting

Ein umfangreiches RISIKO-REPORTING, das Informationen über aktuelle Risiken und Bewertungen, Bewertungsveränderungen sowie entsprechende Maßnahmen beinhaltet, geht für jedes Quartal zunächst dem Risikomanagement-Board zu, das die enthaltenen Informationen einer weiteren Überprüfung und Einschätzung unterzieht und über weitergehende Maßnahmen berät. Das Risikomanagement-Board berichtet schließlich an den Vorstand über wesentliche Risiken. Das Risikomanagement von Air Berlin leistet damit einen entscheidenden Beitrag zur Früherkennung von Gefahren im strategischen und operativen Bereich und trägt dazu bei, diesen Gefahren wirksam zu begegnen. Andererseits ermöglicht es aber auch die Erkennung von Chancen und Verbesserungspotenzialen.

ALLGEMEINE UND GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Die Luftfahrtbranche gilt als klassische zyklische Industrie, wo sich die gesamtwirtschaftlichen Konjunkturschwankungen in besonderem Ausmaß niederschlagen. Insbesondere das Konsumentenverhalten und damit die Entwicklung am Arbeitsmarkt können sich überproportional

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Risikobericht
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

auf den Tourismussektor und damit auf das Passagieraufkommen der Urlaubsdestinationen auswirken. Air Berlin ist solchen Risiken ebenso ausgesetzt wie anderen exogenen, vor allem politischen Einflussfaktoren.

Das Air Berlin Geschäftsmodell vermeidet Klumpenrisiken

Die Gesellschaft begrenzt diese allgemeinen Risiken in mehrfacher Hinsicht. Zum einen dient eine an Sicherheit, Effizienz, Kostendisziplin und klar definierten strategischen und operativen Zielen orientierte UNTERNEHMENSFÜHRUNG auf der Grundlage einer stringenten Organisation generell der Minderung aller erdenklichen Risiken. Die Sicherstellung ausreichender Managementressourcen mindert die speziellen, sich aus dem schnellen Wachstum der Gesellschaft ergebenden Risiken.

Zum anderen weist das Geschäftsmodell von Air Berlin BESONDERE KOMPONENTEN ZUR RISIKODIVERSIFIKATION auf. Ihre Positionierung als preiswerte Fluggesellschaft mit Premium Service zielt sowohl auf die Zielgruppen der Urlaubsreisenden als auch auf Business- wie Shoppingreisende. Mit der Integration der dba und der LTU hat die Gesellschaft den innerdeutschen Businessverkehr ausgebaut und das Angebot um den interkontinentalen Verkehr erweitert. Unter dem neuen Markenauftritt bietet sich dem Kunden ein deutlich erweitertes Flugportfolio. Darüber hinaus erhöht sich mit dem neu gestalteten topbonus Angebot die Attraktivität der angebotenen Flüge.

Hohe Kontinuität im Passagieraufkommen begrenzt Schwankungsrisiken

Mit der Zunahme des Angebotes bei den Businessreisenden konnte das Volumen der Serviceverträge von Air Berlin mit europäischen Unternehmen deutlich erhöht werden. Dies führt zu einem hohen Maß an KONTINUITÄT IM PASSAGIERAUFKOMMEN und mindert damit auch Risiken, wie sie aus saisonalen Schwankungen des Urlaubsgeschäfts entstehen können. Für alle vorkommenden Schäden im Versicherungsbereich besteht zur Risikominimierung ein ausreichender Versicherungsschutz, der zentral verwaltet wird.

BRANCHENRISIKEN

Die Luftfahrtindustrie ist in hohem Maße wettbewerbsintensiv, dies gilt insbesondere für den Bereich der Low-Cost-Carrier. Darüber hinaus steht sie vor allem auf der Kurzstrecke im Wettbewerb mit anderen, erdgebundenen Beförderungsmöglichkeiten. Air Berlin begreift diese „Risiken" als Herausforderungen, die mit ihrem erfolgreichen Hybrid-Geschäftsmodell gemeistert

werden und das über die Aufrechterhaltung der eigenen WETTBEWERBSFÄHIGKEIT hinaus Potenziale erschließt, zusätzliche Marktanteile sowohl von den Flagship Airlines als auch von den herkömmlichen LCCs zu gewinnen. Die über dem Branchenwachstum liegende organische Zuwachsrate von Air Berlin unterstreicht den Erfolg dieses Ansatzes.

Flexibles Geschäftsmodell

Damit diese Entwicklung in der Zukunft fortgeschrieben werden kann, wird das Geschäftsmodell permanent mit der MARKTENTWICKLUNG abgeglichen. Darüber hinaus greift Air Berlin aber insbesondere im Servicebereich mit ständig neuen Zusatzangeboten rund ums Fliegen, den sogenannten „Frills“, erfolgreich der Marktentwicklung vor und gestaltet diese zum eigenen Nutzen wesentlich mit. Ihre Nischenposition zwischen den klassischen Flagship Airlines und den herkömmlichen Low-Cost-Carriern erlaubt hierbei ein hohes Maß an Flexibilität weit über den reinen Preiswettbewerb hinaus.
Ihre einzigartige Positionierung hebt Air Berlin darüber hinaus deutlich ab von der in den letzten Jahren gewachsenen Problematik der ÜBERKAPAZITÄTEN im herkömmlichen europäischen LCC-Sektor, wo der Kampf um Marktanteile fast ausschließlich über den Preis und damit die Kosteneinsparungen geführt wird. Air Berlin kann hier vielmehr die Chancen des sich beschleunigenden Konsolidierungsprozesses auf europäischer Ebene wahrnehmen. Die LTU-Übernahme, die das Angebot der Gesellschaft durch Langstreckenflüge abgerundet hat, steht hierfür exemplarisch.

Unternehmensweite Compliance

Die Luftfahrtbranche ist in hohem Maße reguliert, nationale und internationale Behörden und Institutionen überwachen die Unternehmen in vielfacher Hinsicht. Air Berlin beachtet die relevanten Regularien und Statuten anhand eines unternehmensweiten COMPLIANCE-PROGRAMMS, das die interne Erfassung und Einhaltung sowie die Dokumentation gegenüber den Behörden ebenso sicherstellt wie die permanente Anpassung aller betroffenen Prozesse entlang den jeweiligen Veränderungen der Regelwerke.

Sicherheit

Air Berlin bemüht sich stets um einen sicheren Flugbetrieb. Die GEWÄHRLEISTUNG DER SICHERHEIT kann und hat in der Vergangenheit zu Beeinträchtigungen des Flugbetriebs geführt. Sicherheit im Flugverkehr unterliegt gesetzlichen Vorschriften und strengen Auflagen. Air Berlin erfüllt alle diese vollumfänglich.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Risikobericht
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Professionelles Handeln an den Finanzmärkten

Finanzrisiken

Ein unternehmensübergreifendes TREASURY MANAGEMENT SYSTEM bildet alle zins- und devisenrelevanten Parameter ab und sorgt für eine entsprechend marktgerechte Bewertung. Hierbei werden sowohl alle Grundgeschäfte als auch die entsprechend abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte berücksichtigt. Im Treasury Management System werden die lt. IAS 39 für das Hedge Accounting notwendigen Hedge-Relationen und die jeweiligen Effektivitätsberechnungen ausgewiesen. Alle eingegangenen Sicherungsbeziehungen werden somit hinsichtlich ihrer Effektivität permanent überwacht und bei Notwendigkeit angepasst.
Interne Richtlinien, die sowohl einen operativen Handlungsrahmen definieren als auch die Themenbereiche Liquiditäts-, Fremdwährungs-, Zins-, Risiko-, Cash-, Asset-/ Liability-Management umfassen, dienen dem professionellen Handeln an den Finanzmärkten. Dabei wird unter anderem das Hauptaugenmerk auf eine solide Liquiditätsversorgung gelegt, die durch eine umfassende Finanz- und Liquiditätsplanung gewährleistet wird.

Beschaffungsrisiken

Die wesentliche Herausforderung auf der Beschaffungsseite stellt die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs und seiner Sicherheit dar – soweit die Gesellschaft hierauf Einfluss ausüben kann. Die Beschaffung der notwendigen TECHNISCHEN AUSSTATTUNG für die Sicherheit und das operative Management sowohl des Flugbetriebs als auch der Serviceleistungen beinhaltet auch die Sicherstellung der ständigen Verfügbarkeit aller technischen Funktionalitäten, ohne unnötige Redundanzen aufzubauen.

Entsprechend der Unternehmenspolitik enthalten die von Air Berlin erteilten Aufträge an Lieferanten genaue Angaben über Lieferbedingungen und Zahlungsmodalitäten. In Übereinstimmung mit den entsprechenden Bedingungen des zugrunde liegendes Vertrages erfolgt die Bezahlung der Lieferanten nach erbrachter Leistung. Die Zahlungsziele lauten in der Regel auf 30 Tage; die Lieferbedingungen richten sich nach ISO 2000 und nach ISO 9000. Am Bilanzstichtag 31. Dezember 2007 beliefen sich die Zahlungsziele der Gruppe auf 12 Tage. Air Berlin greift – nicht zuletzt auch zur BEGRENZUNG VON IT-RISIKEN und zur Gewährleistung der Sicherheit der EDV-Systeme und des Datenbestandes – auf die allgemein verfügbare Technik auf dem jeweiligen aktuellen Stand zurück und sichert sich deren regelmäßige Wartung durch Serviceverträge mit den Herstellern.

Ständige Optimierung der Flugrouten

Darüber hinaus hat die Gesellschaft in enger Zusammenarbeit mit Partnern zahlreiche eigene Lösungen entwickelt, mit denen insbesondere die Effizienz des Flugmanagements signifikant verbessert wird. Mit der damit verbundenen Internalisierung wesentlicher operativer Funktionen der Wertschöpfung wird die Abhängigkeit von Softwareangeboten durch Dritte reduziert. Insbesondere werden durch den effizienten Einsatz der Flugzeuge und ständig optimierte Flugrouten auch spürbare Kosteneinsparungen und somit wichtige Vorteile im Wettbewerb realisiert.

Zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebs und SICHERUNG DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT gehört eine moderne, leistungsfähige und verbrauchsarme Flugzeugflotte, eine gesicherte Versorgung mit Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, insbesondere Treibstoff, Zugang zu attraktiven Flughäfen und Destinationen sowie eine ausreichende Flugkapazität während der Spitzenzeiten.

Air Berlin pflegt vertrauensvolle und langfristig ausgelegte Kundenbeziehungen zu den beiden Flugzeugherstellern Airbus und Boeing. Dies sichert den Zugang zu den jeweils modernsten und dem Bedarf der Gesellschaft am weitesten entgegenkommenden Flugzeugen. Insbesondere senkt eine moderne Flotte signifikant die Kosten für Wartung, Reparatur und Überholung. Darüber hinaus werden Abhängigkeiten von einem Zulieferer vermieden und gewisse Preisspielräume eröffnet. Zusätzlich vergrößert Air Berlin mit Beziehungen zu beiden Herstellern ihre Optionen, Piloten zu rekrutieren.

Die Flottenausstattung von Air Berlin wird über bestehende Lieferverträge mit beiden Herstellern und Optionen zum Erwerb weiterer Flugzeuge bei fest vereinbarten Preisen gesichert.

Neben eigenen Flugzeugen verfügt die Air Berlin Gruppe auch über eine Flotte aus derzeit 95 geleasten Maschinen. Flugzeuge über Leasingverträge zu betreiben, erfordert einerseits eine geringere Kapitalbindung und ermöglicht somit den kurzfristig schnelleren Aufbau einer Flotte. Andererseits sind die Leasinglaufzeiten vergleichsweise kurz und bergen damit die Risiken einer geringeren langfristigen Kalkulationssicherheit – zumal, da bei den Leasingraten eine überproportionale Steigerungsrate gegenüber den von Air Berlin erzielten Konditionen beim Direkterwerb vorgezeichnet ist. Die Gesellschaft wird daher in Zukunft den Anteil geleaster Flugzeuge sukzessive zugunsten eigener Maschinen reduzieren. Die durchschnittliche Restlaufzeit der von Air Berlin geleasten Maschinen lag Ende des Berichtsjahres bei ca. vier Jahren.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Risikobericht
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Air Berlin strebt ein optimales Verhältnis von geleasten und Maschinen in Eigenbesitz an

Dennoch wird künftig ein unter Finanzierungs- und Bedarfsgesichtspunkten OPTIMIERTES VERHÄLTNIS von geleasten Maschinen einerseits und Maschinen in Eigenbesitz andererseits angestrebt.

Darüber hinaus wird das Sicherstellen ausreichender Flugkapazität während der Spitzenzeiten, aber auch im Falle des Ausfalls einer eigenen Maschine, über sogenannte „Wet Leases" aufgefangen. Diese Leasingform beinhaltet die in der Regel kurzfristige Überlassung eines Flugzeuges von bis zu sechs Monaten einschließlich der Cockpit-Crew und eventuell des Bordpersonals, der Wartung und Versicherung von einer anderen Fluggesellschaft, während der Leasing-Nehmer das wirtschaftliche Risiko trägt.

Die Versorgung mit Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird so weit möglich und sinnvoll mit FESTEN LIEFERVERTRÄGEN sichergestellt. Letzteres gilt insbesondere für das Catering an Bord. Den für Air Berlin bei Weitem wichtigsten Betriebsstoff stellt mit ca. 26 Prozent der gesamten operativen Kosten Kerosin dar. Exogene Faktoren wie beispielsweise die politische Einflussnahme unberücksichtigt, stellt sich die Herausforderung der jederzeit vollständigen Versorgungssicherheit der Flotte mit Treibstoff.

Systematisches Hedging begrenzt die Preisschwankungsrisiken

Anders bei den Preisen: Diese unterliegen notorisch hohen und wenig kalkulierbaren Schwankungen, die häufig genug nur zu geringen Teilen mit der konjunkturellen Entwicklung korreliert sind. Air Berlin betreibt daher zur VERBESSERUNG DER PLANUNGSSICHERHEIT und zur Begrenzung der Einflüsse von Preisfluktuationen auf die Ertragslage systematisch Hedging-Geschäfte. Generell wird ein Teil der erwarteten zukünftigen Treibstoffkosten auf revolvierender Basis, d. h. für definierte Zeiträume abgesichert. Hierfür werden die üblichen Finanzmarktinstrumente wie SWAPS UND OPTIONEN eingesetzt und mit den verschiedenen namhaften Finanzdienstleistern abgewickelt. Der Umfang solcher Absicherungen muss jedoch wirtschaftlich sinnvoll bleiben. Entsprechend den Richtlinien der Riskoabsicherung wird innerhalb der kurzen Frist bis zu drei Monaten bis zu 100 Prozent des Bedarfs abgesichert, und bis zu 18 Monaten im Vorlauf mit sinkenden Quoten.

Das Air Berlin Streckennetz gehört zu den dichtesten in der LCC-Branche

Das Streckennetz von Air Berlin gehört zu den dichtesten in der LCC-Branche. Mit weiter zunehmendem Marktanteil sollten sich die Möglichkeiten des heute schon drittgrößten europäischen Anbieters, zusätzliche Destinationen zu erschließen, weiter verbessern. Wesentliche Kriterien bei der AUSWAHL VON FLUGHÄFEN sind neben günstigen und attraktiven Anbindungen möglichst geringe Überlappungen der Einzugsgebiete (der sogenannten „CATCHMENT AREA"). Daneben sind weitere Erfolgsfaktoren wie ausreichende Kapazitäten für weiteres Wachstum, Flexibilität der Betreiber hinsichtlich des Bedarfs der Gesellschaft, möglichst geringe Restriktionen des Flugbetriebs zur Aufrechterhaltung einer hohen Auslastung sowie insgesamt niedrige Kostenstrukturen erforderlich.

Umweltrisiken

Air Berlin fördert das Umweltbewusstsein bei allen Mitarbeitern

Air Berlin unternimmt alle notwendigen Maßnahmen, um Umweltbelastungen, Gesundheits- und Sicherheitsrisiken zu vermeiden bzw. auf ein Mindestmaß zu begrenzen und zu beseitigen. Hierzu wird das VERANTWORTUNGSBEWUSSTSEIN für Umwelt, Gesundheit und Sicherheit bei allen Mitarbeitern und auf allen Ebenen aktiv gefördert. Die Entsorgung der bei Air Berlin anfallenden Abfälle ist so weit wie möglich umweltorientiert geregelt.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Prognosebericht
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

PROGNOSEBERICHT

Rentabilität im Fokus. Nach den starken Kapazitätserweiterungen der letzen Jahre steht 2008 die Verbesserung der Rentabilität klar im Vordergrund der Unternehmenspolitik.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Gesamtwirtschaft

Wirtschaftsbeobachter, Regierungen und Organisationen gehen inzwischen unisono von einer DEUTLICHEN WACHSTUMSVERLANGSAMUNG DER WELTWIRTSCHAFT im laufenden Jahr aus. Die von der Immobilienkrise in den USA ausgelöste weltweite Finanzmarktkrise wirkt sich inzwischen spürbar auf die Realwirtschaft aus. Die USA wiesen bereits im Spätjahr 2007 Abschwächungstendenzen auf, die sich in den ersten Monaten des laufenden Jahres immer stärker manifestierten. Die Ausgaben- und Zinsimpulse von Regierung und Notenbank haben bisher noch keine stützende Wirkung zeigen können, die Rezessionsängste nehmen vielmehr weiter zu.

Unsicherheiten aus der Finanzmarktkrise halten an

Der EUROPÄISCHEN KONJUNKTUR wird zwar eine anhaltend robuste Verfassung konzediert. Insbesondere die Binnenkonjunktur der Eurozone profitiert nachhaltig von der kräftigen Zunahme der Beschäftigung. Ein deutlicher Rückgang des diesjährigen Wachstums um jeweils 0,4 Prozentpunkte auf 2,0 Prozent in der EU und 1,8 Prozent in der Eurozone, so die Europäische Kommission, stellt dennoch die allgemeine Erwartungshaltung dar. Der im Zuge der US-Rezessionsbefürchtungen sehr schwache US-Dollar begrenzt die Perspektiven europäischer Exporteure und die angesichts haussierender Rohstoffpreise gestiegenen Inflationsrisiken geben der europäischen Zentralbank nur einen stark EINGESCHRÄNKTEN ZINSSENKUNGSSPIELRAUM zum Gegensteuern. Die deutsche Konjunkturentwicklung wird entsprechend ebenfalls weniger dynamisch ausfallen. Die Bundesregierung erwartet für 2008 eine Abkühlung des Wachstums auf 1,7 Prozent nach 2,5 Prozent in 2007. Auf der positiven Seite stehen jedoch weiterhin die hohen Wachstumsraten der Schwellenländer Asiens und Osteuropas.

Die ersten Monate signalisieren für 2008 ein weniger starkes Wachstum in der internationalen Luftfahrt

Luftfahrtbranche

Die Perspektiven für die internationale Luftfahrt werden von der IATA ZURÜCKHALTEND beurteilt. Schon im Dezember letzten Jahres signalisierte die von der Organisation herausgegebene Statistik zum weltweiten Passagieraufkommen eine Trendwende hin zu signifikant niedrigeren Zuwachsraten. Diese Entwicklung fand ihre Bestätigung in den Januarzahlen: Nachdem die Passagierzahlen im November 2007 noch um 9,3 Prozent und im Dezember um 6,7 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat zugelegt hatten, fiel der Anstieg im Januar mit +4,3 Prozent noch einmal deutlich niedriger aus. Insbesondere in Europa macht sich eine Flaute bemerkbar, hier stiegen die Passagierzahlen im Januar mit +0,3 Prozent nach +5,5 Prozent im Dezember

nur noch marginal. Der Inlandsverkehr in den USA schrumpfte sogar, während Südamerika deutlich kräftiger und der pazifisch-asiatische Raum nur wenig geringer zulegten als im Vormonat. Insgesamt deuten die Zeichen für den internationalen Luftverkehr damit in Richtung Wachstumsabschwächung für das Jahr 2008. Dies steht im Einklang mit der traditionell hohen KONJUNKTURSENSIBILITÄT der Branche.

Prognose für Air Berlin

Die Geschäftserwartungen für das laufende Jahr beinhalten RISIKEN UND CHANCEN, die im Wesentlichen die zu erwartenden Entwicklungen bei Passagieraufkommen und Ticketpreisen sowie den weiteren Verlauf des Kerosinpreises und – damit zusammenhängend – die Kursentwicklung des US-Dollars gegenüber dem Euro betreffen. Air Berlin begegnet den Preisrisiken beim Treibstoff sowie den Währungsrisiken mit umfangreichen Absicherungsgeschäften. Das Währungsrisiko wird vollständig abgesichert, bei Kerosin besteht eine im Branchenvergleich hohe Absicherungsquote von 75 Prozent.

Das Fluggastaufkommen dürfte 2008 um 3–5 Prozent zulegen

Das Geschäftsjahr 2008 ist für Air Berlin GUT ANGELAUFEN. In den ersten zwei Monaten erhöhte sich die Passagierzahl zweistellig um 14,4 Prozent von 3.195.258 im Vorjahr auf 3.655.733 Fluggäste (Vorjahr pro forma, d. h. inklusive LTU, Belair und Luftfahrtgesellschaft Walter). Angesichts der konjunkturbedingt eher gedämpften Aussichten für den Luftpassagierverkehr 2008 geht Air Berlin im laufenden Jahr insgesamt jedoch von einem Zuwachs des Fluggastaufkommens in der Gruppe im mittleren einstelligen Prozentbereich (+3 bis +5 %) aus. Auch die Entwicklung der Ticketpreise ist vor dem Hintergrund des unverändert harten Preiswettbewerbs in der Branche zurückhaltend in die Planung eingeflossen. Insgesamt wird derzeit eine AUSWEITUNG DES GRUPPENUMSATZES im Geschäftsjahr 2008 auf über EUR 3 Mrd. erwartet.

Die Planung hinsichtlich des Fluggastaufkommens ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass bei den Investitionen über den planmäßigen laufenden Ersatzbedarf hinaus kein zusätzlicher Kapazitätsaufbau vorgesehen ist. Der wesentliche Teil des 2008 avisierten Streckenausbaus bezieht sich auf die Langstrecke, wo im Mai die Destinationen nach China aufgenommen werden. Damit wird der UMSATZANTEIL DER LANGSTRECKE zunehmen und nach 18 Prozent im Vorjahr die Zwanzigprozentmarke im laufenden Jahr übersteigen.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Prognosebericht
05) Corporate Governance
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Weitere Optimierung des Kapazitäts- und Flottenmanagements

Die Anstrengungen werden im Geschäftsjahr 2008 klar auf die VERBESSERUNG DER RENTABILITÄT gerichtet. Hierbei stehen weiterhin die Optimierung des Kapazitäts- und Yield-Managements im Vordergrund, wo an die bisherigen Fortschritte angeknüpft wird. Die Zahlen für die ersten beiden Monate stimmen optimistisch: Die FLOTTENAUSLASTUNG stieg gegenüber dem Vorjahr kräftig um 4 Prozentpunkte von 66,8 Prozent auf 70,8 Prozent an, der Umsatz pro angebotenem Sitzplatzkilometer lag im Februar mit 4,71 Eurocent um erfreuliche 8,3 Prozent über dem Vorjahresniveau von 4,35 Eurocent.

Synergien aus der LTU-Integration werden Kostenanstieg stark begrenzen

Auf der Kostenseite werden die SYNERGIEEFFEKTE aus der LTU-Übernahme wesentlich im Bereich der sonstigen Material- und Servicekosten wirksam und hier zu deutlich unterdurchschnittlichen Zuwachsraten führen. Insbesondere aber fallen 2008 die im letzten Jahr noch stark belastenden Sondereffekte weg. Vor allem im Leasingbereich waren hohe Wetleasing-Kosten angefallen. Im Zuge der LTU-Integration werden über die positiven Kosteneffekte aus der Hebung von Synergien hinaus zusätzliche umsatzstimulierende Effekte erwartet. Trotz anhaltender Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Währungs- und Kerosinpreisentwicklung geht Air Berlin daher für das Geschäftsjahr 2008 von einer signifikanten Ergebnisverbesserung aus.

GEPLANTES PASSAGIERAUFKOMMEN 2008

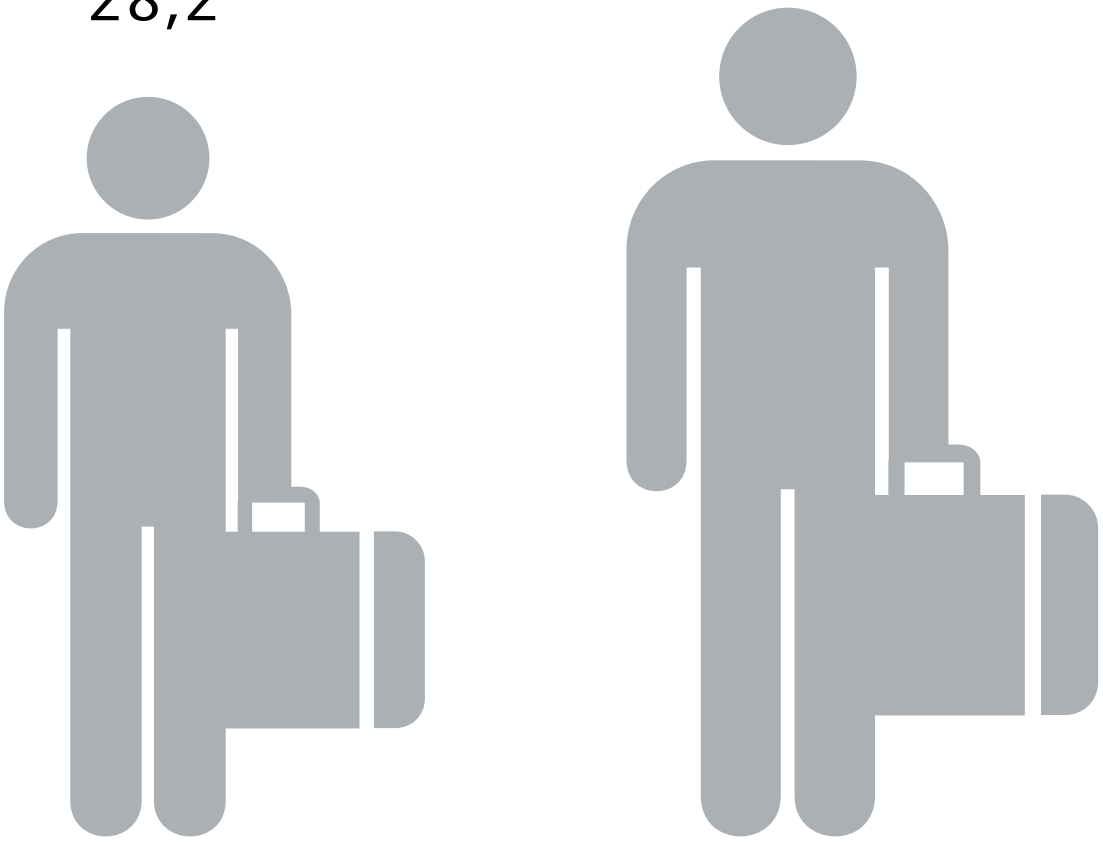
(ANGABEN IN MIO.)

2008:

~ 29.0

2007:

28,2



01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
Abschlussprüfer
05) Corporate Governance
Bericht
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

ABSCHLUSSPRÜFER

Die Directors haben über die Benennung des Wirtschaftsprüfers für das kommende Wirtschaftsjahr beraten. Das Board hat beschlossen, in der Hauptversammlung KPMG Audit PLC erneut als Abschlussprüfer der Gruppe vorzuschlagen.

ERKLÄRUNG DER DIRECTORS ÜBER DIE OFFENLEGUNG VON INFORMATIONEN GEGENÜBER DEM WIRTSCHAFTSPRÜFER.

Informationen über die Directors, die im Zeitpunkt der Genehmigung des Berichts der Directors Mitglied des Boards waren, befinden sich auf den Seiten 6 und 7. Nach Rücksprache mit den übrigen Directors und dem Wirtschaftsprüfer erteilen sämtliche Directors die folgende Bestätigung:

- Es gibt nach bestem Wissen und Gewissen keine relevanten Informationen, von denen der Wirtschaftsprüfer keine Kenntnis hat.
- Jeder Director hat sich unter Anwendung der zu erwartenden Sorgfalt bemüht, Kenntnis über sämtliche prüfungsrelevanten Informationen zu erlangen und diese dem Wirtschaftsprüfer zur Verfügung zu stellen.

Genehmigt durch das Board und unterzeichnet in Vertretung des Board:

28. März 2008

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer

CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT

Die Gesellschaft hat sich den Regeln guter Unternehmensführung (Corporate Governance), geschäftlicher Integrität und ethischen Werten verpflichtet und setzt diese wie folgt um. Das Board setzt sich aus fünf Non-Executive Directors (einschließlich des Vorsitzenden) und vier Executive Directors zusammen. Im Jahr 2007 gab es keine Veränderungen im Board. Der Vorsitzende ist für die Führung des Boards zuständig und muss die Leistungsfähigkeit des Boards bei allen seinen Aufgaben sicherstellen. Dies umfasst die Kommunikation mit den Aktionären, die Aufstellung der Tagesordnung des Boards und die Sicherstellung, dass sich alle Directors in vollem Umfang an den Aktivitäten und Besprechungen des Boards beteiligen.

Die Non-Executive Directors bringen viele Erfahrungswerte und Kompetenzen ein und spielen bei der Formulierung und Entwicklung der Unternehmensstrategie eine zentrale Rolle. Das Board ist der Überzeugung, dass der Vorsitzende und alle Non-Executive Directors 2007 ausreichend Zeit für die Erfüllung ihrer Pflichten als Mitglieder des Boards aufgewandt haben. Die wesentlichen externen Verpflichtungen DES VORSITZENDEN haben sich im Laufe des Jahres nicht geändert.

Das Board hat einen Prüfungsausschuss, einen Ernennungsausschuss und einen Vergütungsausschuss mit JEWEILS EIGENER SATZUNG gebildet.

Im Geschäftsjahr 2007 gab es keine Veränderungen in der Zusammensetzung der Organe.

PRÜFUNGSAUSSCHUSS

Dem Prüfungsausschuss gehören derzeit an: Hans-Joachim Körber (als Vorsitzender des Ausschusses), Claus Wülfers und Johannes Zurnieden, die alle unabhängige Non-Executive Directors sind. Ein Vertreter der externen Abschlussprüfer des Unternehmens und der Chief Financial Officer nehmen an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil.
Der Prüfungsausschuss ist während des Jahres zweimal zusammengetreten. Die Rolle des Prüfungsausschusses ist, das Board bei der Erfüllung seiner Aufgaben in Bezug auf interne und externe Prüfungen und Kontrollen zu unterstützen. Dazu gehören die Überprüfung des Konzernjahresabschlusses;, die Entscheidung über den Umfang der jährlichen Abschlussprüfungen, die Beratung bei der Bestellung externer Abschlussprüfer und die Überwachung der Effektivität der BESTEHENDEN konzerninternen Kontrollsysteme. Der Prüfungsausschuss prüft die nicht

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance Bericht
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

prüfungsrelevanten Arbeiten und die diesbezüglichen Gebühren, um zu gewährleisten, dass die Objektivität der Prüfer gesichert ist. Darüber hinaus gibt der Prüfungssausschuss dem Board Empfehlungen in Bezug auf die erneute Bestellung oder Entlassung von externen Prüfern, ihren Auftragsumfang und die Höhe ihrer Vergütung.

ERNENNUNGSAUSSCHUSS

Dem Ernennungsausschuss gehören derzeit an: Johannes Zurnieden (als Vorsitzender des Ausschusses), Joachim Hunold, Hans-Joachim Körber, Nicholas Teller und Claus Wülfers, die mehrheitlich unabhängige Non-Executive Directors sind. Der Ernennungsausschuss unterstützt das Board bei der Bestimmung der Zusammensetzung, des Aufbaus und der Ausgewogenheit des Boards. Er ist ferner für die regelmäßige Überprüfung der Struktur des Boards und für die Bestimmung von potenziellen Kandidaten, die bei Bedarf als Director ernannt werden können, verantwortlich. Der Ausschuss bestimmt außerdem die Nachfolgeplanung für den Vorsitzenden und den CEO. Der Ausschuss tagt nach Bedarf, jedoch mindestens einmal im Jahr.

VERGÜTUNGSAUSSCHUSS

Dem Ernennungsausschuss gehören derzeit an: Hans-Joachim Körber (als Vorsitzender des Ausschusses), Nicolas Teller and Johannes Zurnieden, die alle unabhängige Non-Executive Directors sind. Der Vergütungsausschuss gibt dem Board Empfehlungen bezüglich der Vergütung der Executive Directors und der leitenden Führungskräfte. Der Ausschuss tagt nach Bedarf, jedoch mindestens einmal im Jahr. Der Vergütungsbericht beinhalt auf den Seiten 96–103 weitere Einzelheiten über die Vergütungspolitik des Unternehmens.

Von den Directors wird erwartet, nach Möglichkeit an allen Board-Sitzungen, den entsprechenden Ausschusssitzungen und Jahreshauptversammlungen teilzunehmen. Alle Mitglieder des Boards erhalten im Voraus Informationen zu den Themen, die besprochen werden. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Anwesenheiten der einzelnen Directors bei den Board- und Ausschusssitzungen des Jahres 2007:

	Board	Prüfungs-ausschuss	Ernennungs-ausschuss	Vergütungs-ausschuss
Abgehaltene Sitzungen	7	2	1	1
Besuchte Sitzungen				
Johannes Zurnieden (Vorsitzender)	7	2	1	1
Joachim Hunold (Chief Executive Officer)	7	—	1	—
Ulf Hüttmeyer (Chief Financial Officer)	7	—	—	—
Karl Friedrich Lotz (Chief Operating Officer)	7	—	—	—
Elke Schütt (Chief Commercial Officer)	7	—	—	—
Dr. Eckhard Cordes (Non-Executive Director	6	1	—	—
Dr. Hans-Joachim Körber (Non-Executive Director)	7	1	1	1
Nicholas Teller (Non-Executive Director)	6	—	1	1
Claus Wülfers (Non-Executive Director)	7	2	1	—

Das Board hat den Executive Directors folgende Aufgaben übertragen: die Entwicklung und Empfehlung strategischer Pläne zur Vorlage beim Board, die die bereits vom Board festgelegten längerfristigen Ziele und Prioritäten widerspiegeln; die Umsetzung der Unternehmensstrategien und Unternehmenspolitik im Einklang mit den Vorgaben des Boards; die Überwachung des Betriebs- und Finanzergebnisses im Vergleich zu den Plänen und Haushaltsvorgaben; die Überwachung der Qualität der Investitionen im Vergleich zu den festgesetzten Zielen; die vorrangige Allokation von Kapital, technischen Ressourcen und Personal und die Entwicklung und Umsetzung eines Risiko-Management-Systems.

Alle Directors haben die Möglichkeit, beim Company Secretary Rat einzuholen, und können dessen Dienstleistungen in Anspruch nehmen. Der Company Secretary ist gegenüber dem Vorsitzenden dafür verantwortlich, dass Board-Abläufe und die entsprechenden Bestimmungen und Vorschriften eingehalten werden. Der Company Secretary ist für die Beratung und Unterstützung des Vorsitzenden und des Boards in Angelegenheiten der Unternehmensführung zuständig. Company Secretary ist Michelle Johnson, die für diese Position am 21. Februar 2007 ernannt wurde. Darüber hinaus können die Directors auf Kosten der Gesellschaft unabhängigen

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance Bericht
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

fachmännischen Rat einholen, sofern dieser zur Ausführung ihrer Pflichten erforderlich ist. Die Gesellschaft hat eine Geschäftsführerhaftpflichtversicherung (Directors and Officers) mit angemessenen Deckungsbeträgen abgeschlossen.

AKTIONÄRSBEZIEHUNGEN

Auf der Jahreshauptversammlung haben alle Aktionäre die Möglichkeit, direkt mit dem Board, einschließlich der Vorsitzenden des Prüfungs-, Ernennungs- und Vergütungsausschusses, zu kommunizieren. Auf der Jahreshauptversammlung wird die Anzahl der Stimmrechtsausübungen durch Stellvertreter bei jedem Beschluss bekannt gegeben, und zwar sowohl während der Versammlung selbst als auch anschließend auf der Website der Gesellschaft. Jedes im Wesentlichen eigenständige Thema wird als eigener Beschluss vorgestellt.
Hans-Joachim Körber wurde zum Senior Independent Non-Executive Director ernannt, der den Aktionären für den Fall zur Verfügung steht, wenn ein Kontakt über die normalen Wege, d. h. über den Vorsitzenden, den CEO oder den CFO, unangebracht ist oder nicht erfolgreich war.
Das Unternehmen hält regelmäßigen Kontakt zu seinen wichtigsten institutionellen Anlegern und stellt sicher, dass alle Directors über die Meinungen und Probleme der Hauptaktionäre informiert sind. Eine separate Investor-Relations-Abteilung fördert die Zusammenarbeit.

INTERNE KONTROLLEN UND PERFORMANCE DES BOARDS

Die allgemeine Verantwortung für die internen Kontrollen des Unternehmens und für die Überprüfung von deren Wirksamkeit liegt bei den Directors. Die internen Kontrollprozesse sind dafür ausgelegt, das Risiko zu steuern, dass Unternehmensziele nicht erreicht werden, können es jedoch nicht vollständig ausschließen. So wie die Kontrollsysteme gestaltet sind, bieten sie zwar einen angemessenen, aber keinen absoluten Schutz gegen wesentlich falsche Darstellungen oder Verluste
Der CEO ist für die Einführung solcher Kontrollprozesse und das Tagesgeschäft des Unternehmens verantwortlich und delegiert bestimmte Aufgabenbereiche an die Leiter der Abteilungen. Die erteilten Befugnisse unterliegen bestimmten Beschränkungen und Berichtsanforderungen.
Die Gesellschaft hat einen kontinuierlichen Prozess für die effektive Identifizierung und Kontrolle von Risiken entwickelt, bei dem potenzielle Risiken von Kernbereichen der Gesellschaft ermittelt, überwacht und gemeldet werden. Ausführliche Berichte werden dem Management vorgelegt, das regelmäßig und auf Ad-hoc-Basis die Leistung der einzelnen Abteilungen und des Unternehmens bewertet. Signifikante Risiken werden vom gesamten Board angegangen.

Sämtliche Regeln und Abläufe unterliegen einer ständigen Überprüfung und werden bei Bedarf aktualisiert, um eine ständige und ordnungsgemäße Anwendung hinsichtlich wesentlicher Risiken, Investmententscheidungen und Management-Belange innerhalb des Konzerns zu sichern. Das Unternehmen prüft weiterhin die Wirksamkeit der internen Kontrollen, einschließlich operativer Kontrollen und Kontrollen hinsichtlich der Einhaltung von Bestimmungen sowie in Bezug auf das Risiko-Management. Das Unternehmen ist der Ansicht, dass seine gegenwärtige Managementstruktur weiterhin effektive Kontrollen und Prozesse sicherstellt, und hält die Einrichtung einer internen Revisionsabteilung derzeit für nicht erforderlich.

Der Vorsitzende prüft in regelmässigen Abständen die Leistungen des Boards, mit einem Schwerpunkt auf Non-Executive und Executive Directors, die an Besprechungen und Entscheidungsfindungen des Boards teilnehmen.

EINHALTUNG DES COMBINED CODE

Da die Gesellschaft nicht in Großbritannien börsennotiert ist, ist es gesetzlich nicht erforderlich, die Grundsätze der Unternehmensführung, wie sie im Combined Code festgelegt sind, einzuhalten. Es ist ebenso wenig erforderlich, die deutschen Standards der Unternehmensführung zu erfüllen. Gewisse Bestimmungen des Combined Code, die in den deutschen Standards der Unternehmensführung nicht enthalten und auf dem deutschen Markt auch nicht üblich sind, hat das Unternehmen jedoch nicht erfüllt. Insbesondere haben die Executive Directors Anstellungsverträge mit Kündigungsfristen von mehr als einem Jahr, ihre Abfindungen werden bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses aus gutem Grund nicht im Rahmen einer Schadensminimierungsverpflichtung reduziert; die Directors werden nur in Abständen von fünf Jahren wiedergewählt. Das Unternehmen ist der Ansicht, dass striktere Vorgaben das Unternehmen erheblich gegenüber anderen Unternehmen in Deutschland in Bezug auf die Einstellung und Bindung von Führungskräften benachteiligen würden.

FORTFÜHRUNGSPRINZIP

Nach der Durchführung von Untersuchungen gehen die Directors unter Zugrundelegung angemessener Maßstäbe davon aus, dass dem Unternehmen geeignete Ressourcen zur Verfügung stehen, um seine Geschäftstätigkeit auf absehbare Zeit fortführen zu können. Aus diesem Grunde behalten sie den Grundsatz der Unternehmensfortführung bei der Bilanzerstellung bei.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
Bericht des Vergütungsausschusses
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

BERICHT DES VERGÜTUNGSAUSSCHUSSES

NICHT GEPRÜFTE ANGABEN

Mitglieder und Aufgaben

Der Vergütungsausschuss umfasst drei unabhängige Directors und legt im Namen des Boards die Gesamtvergütung der Executive Directors, des Chairmans und des Company Secretary inklusive der Boni, etwaigen Pensionsansprüchen (soweit vorhanden) sowie alle aktienbasierten Vergütungen im Rahmen der unten erläuterten Vergütungspolitik fest.

Der Ausschuss ist verantwortlich für:

- Festlegung und regelmäßige Überwachung der Angemessenheit der Vergütungspolitik der Gesellschaft,
- Festlegung und Überwachung der Performance-Kriterien aller Bonusbestimmungen im Konzern,
- Genehmigung von Dauer und Konditionen der Einstellungsverträge des Vorsitzenden, der Executive Directors, des Company Secretary sowie anderer Mitarbeiter in leitenden Management-Funktionen und
- Sicherstellung, dass das Board die wesentlichen Anteilseigner regelmäßig über die Vergütungspolitik informiert.

Hält der Ausschuss dies für erforderlich, hat er die Möglichkeit, unabhängigen Rat in Bezug auf die Festlegung der Management-Vergütung einzuholen. Der Ausschuss legte fest, dass eine solche externe Beratung bei der Bestimmung des Vergütungsniveaus für 2007 nicht erforderlich ist.

Vergütungspolitik

Die Aufgabe des Vergütungsausschusses besteht darin, die Executive Directors des Unternehmens unter Berücksichtigung vergleichbarer Unternehmen angemessen zu vergüten und Leistung zu fördern und zu belohnen. Entsprechend ist es die Unternehmenspolitik, ein Vergütungspaket zu bieten, das den Grad der Verantwortung, den jeweiligen Beitrag zum Unternehmen und das Wettbewerbsumfeld widerspiegelt. Die Gesamtvergütung setzt sich aus einem Grundgehalt, einem variablen Bonus, Sachleistungen und der Beteiligung am Mitarbeiter-Aktienprogramm zusammen.

Die Grundgehälter der Executives für 2007 sind :

Director	Grundgehalt p.a. (EUR)
Joachim Hunold	1.000.000
Ulf Hüttmeyer	450.000
Elke Schütt	275.000
Karl Friedrich Lotz	275.000

Der Vergütungsausschuss befindet jährlich über die Gewährung der Bonuszahlungen und berücksichtigt dabei das konsolidierte EBITDAR der Gesellschaft sowie den Erfüllungsgrad relevanter Benchmarks, die im Business-Plan festgehalten sind.

Anstellungsverträge

Alle Executive Directors verfügen über feste Anstellungsverträge; die vereinbarten Anstellungszeiträume sind in folgender Tabelle ausgeführt.

Director	Vertragsbeginn	Vertragsende
Joachim Hunold	2. Dezember 2005	1. Dezember 2010
Ulf Hüttmeyer	1. Februar 2006	1. Dezember 2010
Elke Schütt	2. Dezember 2005	1. Dezember 2010
Karl Friedrich Lotz	2. Dezember 2005	1. Dezember 2010

Die Executive Directors dürfen vor Dezember 2010 nur in begründeten Fällen gekündigt werden. Wird ein Anstellungsvertrag vor Ablauf der vereinbarten Frist gekündigt, erhält der Betroffene seine Vergütung bis zum Datum des Vertragsendes. Vor dem Hintergrund ihrer Zustimmung zu einem Wettbewerbsausschluss von einem Jahr nach Beendigung oder Auslaufen ihrer Anstellungsverträge erhalten alle Executive Directors für die Dauer jenes Jahres ihre fixe Vergütung.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
Bericht des
Vergütungsausschusses
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Zusätzliche Leistungen

Die Executive Directors erhielten 2006 Aktien im Zusammenhang mit dem Mitarbeiter-Aktienprogramm. 2007 erfolgte keine weitere Vergütung dieser Art.

Die Executive Directors erhalten Pensionsleistungen von maximal 50 % ihres jeweiligen Grundgehalts. Die zum 31. Dezember 2007 akkumulierten Pensionsansprüche sind auf Seite 100 dargestellt.

Die Gesellschaft stellt jedem Executive Director ein Diensttelefon, einen Dienstwagen sowie eine Telekommunikationsausrüstung zur Verfügung. Darüber hinaus bestehen Rechte zur kostenreduzierten oder freien Nutzung der Flüge der Gesellschaft. Die Gesellschaft hat für die Executive Directors Unfallversicherungen und eine Geschäftsführerhaftpflichtversicherung (Directors and Officers) mit angemessenen Deckungsbeträgen abgeschlossen.

Vergütungspolitik 2008

Die Vergütung der Executive Directors für das Geschäftsjahr 2008, einschließlich des variablen Bestandteils der Vergütung, wird entsprechend der oben erläuterten Vergütungspolitik festgesetzt werden.

Non-Executive Directors

Die Vergütung der Non-Executive Directors wird vom Chairman und den Executive Directors festgelegt. Kein Director darf in Entscheidungen einbezogen werden, die seine eigene Vergütung betreffen. Entsprechend der Satzung der Gesellschaft darf die Gesamtsumme der Vergütung für Non-Executive Directors den Betrag von EUR 750.000 nicht überschreiten.

Kurs-Performance-Chart

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Air Berlin Aktie im Vergleich zum SDAX und Bloomberg European Airlines Index. Der SDAX wurde zu Vergleichszwecken gewählt, weil er ein breiter Aktienindex ist; außerdem ist die Gesellschaft im SDAX notiert. Der Index Bloomberg European Airlines wurde insofern gewählt, als er Unternehmen umfasst, die in einem vergleichbaren Sektor wie das Unternehmen agieren.

Relative Performance Air Berlin vs. SDAX und Bloomberg European Airlines Index (basiert auf Air Berlin)

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
Bericht des Vergütungsausschusses
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

GEPRÜFTE ANGABEN

Vergütung der Directors

Die Directors erhielten im Berichtsjahr folgende Vergütung:

		Performance-relevante Komponenten				
in Tausend Euro	Grundgehalt und Entgelte	zu versteuernde Leistungen	Bonuszahlungen	Wert der Aktien-Optionen	**Gesamt 2007**	Gesamt 2006
Executive Directors:						
Joachim Hunold	1000	24	900	68	**1.992**	1.749
Ulf Hüttmeyer	450	24	405	68	**947**	843
Karl Friedrich Lotz	275	20	247,5	68	**610,5**	621
Elke Schütt	275	16	247,5	68	**606,5**	618
Non-Executive Directors:						
Dr. Eckhard Cordes	89	0	0	0	**89**	50
Dr. Hans-Joachim Körber	89	0	0	0	**89**	50
Nicholas Teller	60	0	0	0	**60**	38
Claus Wülfers	60	0	0	0	**60**	38
Johannes Zurnieden	179	0	0	0	**179**	100
Gesamtvergütung	2.477	84	1.800	272	4.633	4.107

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan mit den Executive Directors geschlossen. Die Ansprüche der Directors unter dem Plan sind:

in Tausend Euro	Abgelaufene jährliche Ansprüche zum 31. Dez. 2007	Anstieg der abgelaufenen jährlichen Ansprüche während des Jahres
Joachim Hunold	94	94
Ulf Hüttmeyer	42	42
Karl Friedrich Lotz	26	26
Elke Schütt	26	26

Der Übertragungswert der aufgelaufenen Ansprüche der Directors (welcher eine Verpflichtung der Gesellschaft statt eine an eine Einzelperson geleistete oder fällige Zahlung darstellt) ist wie folgt:

in Tausend Euro	Übertragungswert zum 31. Dez. 2007	Übertragungswert zum 31. Dez. 2006	Beiträge der Directors während des Jahres	Bewegung abzüglich Beiträge der Directors
Joachim Hunold	1.379	0	0	1.379
Ulf Hüttmeyer	77	0	0	77
Karl Friedrich Lotz	723	0	0	723
Elke Schütt	334	0	0	334
	2.513	0	0	2.513

Wirtschaftliches Eigentum der Directors an Aktien der Gesellschaft

Das wirtschaftliche Eigentum (beneficial interest) der Directors an Aktien der Gesellschaft ist in folgender Tabelle ausgeführt:

	Air Berlin PLC / Stück Stammaktien	
	31 Dez 2007	31 Dez 2006
Executive directors		
Joachim Hunold	**2.100.004**	2.000.004
Ulf Hüttmeyer	**30.000**	30.000
Karl Friedrich Lotz	**30.000**	30.000
Elke Schütt	**30.000**	30.000

In diesen Angaben sind 30.000 Aktien je Director im Rahmen des unten beschriebenen Mitarbeiter-Aktienprogramms enthalten. Zusätzlich hält Joachim Hunold 2.500 Aktien der Klasse A ohne Stimmrecht und mit begrenzten Rechten. Der Chairman of the Board, Johannes Zurnieden, hielt per 31. Dezember 2007 1.000.268 Aktien der Gesellschaft.

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
Bericht des Vergütungsausschusses
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

Aktienbasierte Vergütung der Directors

Die Anzahl der Aktien, die die Directors im Rahmen des Mitarbeiter-Aktienprogramms zum Ende des Berichtsjahres besaßen, ist in folgender Tabelle dargestellt:

	Optionen per 1.1.2007	Optionen gewährt im Berichtsjahr	Optionen per 31.12.2007	ausübbar ab (bei Erfüllung bestimmter Performance-Kriterien im vorhergehenden Dreijahreszeitraum)
Mitarbeiter-Aktienprogramm 2006 – Tranche 1				
Joachim Hunold	10.000	0	10.000	31.12.2008
Ulf Hüttmeyer	10.000	0	10.000	31.12.2008
Karl Friedrich Lotz	10.000	0	10.000	31.12.2008
Elke Schütt	10.000	0	10.000	31.12.2008
Mitarbeiter-Aktienprogramm 2006 – Tranche 2				
Joachim Hunold	10.000	0	10.000	31.12.2009
Ulf Hüttmeyer	10.000	0	10.000	31.12.2009
Karl Friedrich Lotz	10.000	0	10.000	31.12.2009
Elke Schütt	10.000	0	10.000	31.12.2009
Mitarbeiter-Aktienprogramm 2006 – Tranche 3				
Joachim Hunold	10.000	0	10.000	31.12.2010
Ulf Hüttmeyer	10.000	0	10.000	31.12.2010
Karl Friedrich Lotz	10.000	0	10.000	31.12.2010
Elke Schütt	10.000	0	10.000	31.12.2010

Die Directors sind den Bestimmungen des Mitarbeiter-Aktienprogramms entsprechend rechtlich Eigentümer der Aktien, können das wirtschaftliche Eigentum daran aber lediglich bei Erreichen bestimmter Leistungskriterien erwerben. 50 Prozent der unter jeder Tranche gewährten Aktienoptionen sind an die von der Gesellschaft erwirtschaftete Eigenkapitalrendite, 50 Prozent der unter jeder Tranche gewährten Aktienoptionen sind an die Entwicklung des Aktienkurses während einer Dreijahresperiode gekoppelt. Dabei gelten folgende Konditionen:

Tranche und Dreijahres-Perfomance-Zeitraum (per 31.12.)	Minimum Return on Equity	Minimum Aktienperformance
Tranche 1: 2008	13 %	35 %
Tranche 2: 2009	14 %	38 %
Tranche 3: 2010	15 %	40 %

Das Recht zum Erwerb des wirtschaftlichen Eigentums an den Aktien kann während einer Zweiwochenperiode ausgeübt werden, nachdem die Gesellschaft die Erfüllung der Performance-Kriterien bekannt gegeben hat. Der Ausübungspreis je Aktie beträgt EUR 0,25, dies entspricht dem Nominalwert.

Keiner der Non-Executive Directors erhält Aktienoptionen. Während der Berichtsperiode sind keine Optionen ausgeübt worden oder verfallen. Eine detaillierte Darstellung des Mitarbeiter-Aktienprogramms ist im Anhang zum Konzernabschluss auf Seite 136 bis 137 dargestellt.

Genehmigt durch das Board und unterzeichnet in Vertretung des Boards:

28. März 2008

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
Verantwortlichkeiten der Directors
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

VERANTWORTLICHKEITEN DER DIRECTORS IN BEZUG AUF DIE AUFSTELLUNG DES LAGEBERICHTES UND DES JAHRESABSCHLUSSES

Die Directors sind für die Erstellung des Lageberichtes und des Jahresabschlusses in Übereinstimmung mit dem anwendbaren Recht und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich.
Das Gesellschaftsrecht verlangt von den Directors, den Konzernabschluss und den Abschluss der Muttergesellschaft für das jeweilige Geschäftsjahr zu erstellen. Im Rahmen dieses Gesetzes hat das Unternehmen entschieden, den Konzernabschluss und den Abschluss der Muttergesellschaft in Übereinstimmung mit den von der Europäischen Union angenommenen internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) und den anwendbaren Gesetzen zu erstellen.
Der Konzernabschluss und der Abschluss der Muttergesellschaft müssen gemäß dem Gesetz und den von der EU angenommenen IFRS-Standards die Finanzlage des Konzerns und der Muttergesellschaft sowie das Ergebnis für den Berichtszeitraum angemessen darstellen. Wenn das Gesellschaftsgesetz (Companies Act) von 1985 in Bezug auf Jahresabschlüsse eine angemessene Darstellung verlangt, ist gemeint, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Jahresabschlüsse nachvollziehbar darzustellen ist. Bei der Erstellung des Konzernabschlusses und des Abschlusses der Muttergesellschaft haben die Directors Folgendes zu beachten:

- sie müssen geeignete Bilanzierungsrichtlinien auswählen und diese dann durchgehend anwenden;
- sie müssen angemessene und umsichtige Einschätzungen und Beurteilungen abgeben;
- sie müssen angeben, ob die Abschlüsse entsprechend den von der EU angenommenen IFRS-Standards erstellt worden sind;
- sie müssen den Jahresabschluss nach dem Grundsatz der Fortführung des Unternehmens erstellen, es sei denn, es kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Konzern und die Muttergesellschaft ihre Geschäftstätigkeiten weiterbetreiben.

Die Directors sind dafür verantwortlich, eine ordentliche Buchhaltung zu gewährleisten, die stets die Finanzlage der Muttergesellschaft mit angemessener Genauigkeit widerspiegelt und die ihnen ermöglicht sicherzustellen, dass der Jahresabschluss die Bestimmungen des Companies Act 1985 erfüllt. Sie sind im Allgemeinen dafür verantwortlich, sämtliche Maßnahmen zu veranlassen, die es ihnen ermöglichen, die Aktiva des Konzerns zu schützen, den Konzern vor Betrug zu bewahren sowie Betrug und andere Unregelmäßigkeiten aufzudecken.
Die Directors sind dafür verantwortlich, dass die Informationen über die Gesellschaft und ihre Finanzlage auf der Unternehmens-Website gepflegt werden und vollständig sind. Die gesetzlichen Bestimmungen in Großbritannien über die Erstellung und Veröffentlichung von Jahresabschlüssen können von der Gesetzgebung anderer Gerichtsbarkeiten abweichen.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS AN DIE MITGLIEDER DER AIR BERLIN PLC

Wir haben den Konzernabschluss und den Abschluss der Muttergesellschaft (die „Jahresabschlüsse") der Air Berlin PLC für das am 31. Dezember 2007 endende Geschäftsjahr geprüft. Unsere Prüfung umfasste die Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung, die Konzernbilanz und die Bilanz der Muttergesellschaft, den Konzern-Cashflow und den Bericht über die Änderungen des Eigenkapitals des Konzerns sowie den Anhang. Die Jahresabschlüsse wurden gemäß den Buchführungsregelungen der Gesellschaft aufgestellt. Wir haben ebenso die zu prüfenden Angaben im Bericht über die Bezüge der Directors geprüft.

Dieser Bericht ist gemäß Paragraph 235 des Companies Act 1985 (Britisches Gesetz über Kapitalgesellschaften) lediglich für die Mitglieder des Gesellschaftsgremiums bestimmt. Wir haben unsere Prüfung so durchgeführt, dass wir den Mitgliedern des Gesellschaftsgremiums nur die Angaben mitteilen, die ihnen zum Zwecke einer Abschlussprüfung mitgeteilt werden müssen. Soweit gesetzlich zulässig, sind wir in Bezug auf unsere Prüfung, diesen Prüfbericht und die von uns abgegebene Beurteilung lediglich gegenüber der Gesellschaft und den Mitgliedern des Gesellschaftsgremiums haftbar.

VERANTWORTLICHKEITEN DER DIRECTORS UND ABSCHLUSSPRÜFER

Die Aufgaben der Directors bei Aufstellung des Geschäftsberichts und des Jahresabschlusses im Einklang mit den anwendbaren Gesetzen und den von der EU verabschiedeten internationalen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) sowie bei der Aufstellung des Berichtes über die Bezüge der Directors im Einklang mit den anwendbaren Gesetzen sind im Bericht über die Verantwortlichkeiten der Directors auf Seite 104 festgelegt.

Wir sind verpflichtet, die Prüfung des Jahresabschlusses und des Teils des Berichtes über die Bezüge der Directors, der gemäß den anwendbaren gesetzlichen und administrativen Bestimmungen und den internationalen Prüfungsstandards (Großbritannien und Irland) zu prüfen ist, vorzunehmen.

Wir berichten darüber, ob nach unserer Überzeugung der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt und ob der Jahresabschluss und der zu prüfende Teil des Berichtes über die Bezüge der Directors ordnungsgemäß unter Einhaltung der Bestimmungen des Companies Act 1985 und der Konzernabschluss im Einklang mit Artikel 4 der IAS-Vorschriften aufgestellt wurden. Darüber hinaus berichten wir, ob die im Lagebericht enthaltenen Angaben nach

01) Essentials
02) Airport Arithmetics
03) Mission & Aktie
04) Directors' Report
05) Corporate Governance
Bestätigungsvermerk
des Abschlussprüfers
06) Jahresabschluss
07) Sonstige Angaben

unserer Überzeugung mit dem Jahresabschluss übereinstimmen. Die im Lagebericht enthaltenen Angaben beinhalten die spezifischen Angaben aus dem Anhang, auf die im Abschnitt Geschäftsentwicklung des Lageberichtes Bezug genommen wird. Wir berichten ebenso, ob die Gesellschaft nach unserer Überzeugung ordnungsgemäß Rechnung legt, ob wir alle für die Prüfung erforderlichen Informationen und Erklärungen erhalten haben und ob sämtliche gesetzlich erforderlichen Informationen über die Bezüge der Directors und über andere Transaktionen offengelegt wurden.

Wir überprüfen alle weiteren Informationen, die im Geschäftsbericht enthalten sind, und berichten, ob diese Informationen mit dem geprüften Jahresabschluss übereinstimmen. Wenn wir offensichtlich falsche Angaben oder wesentliche Widersprüche zum Jahresabschluss feststellen, werden wir dies in unserem Bericht vermerken. Die Prüfung weiterer Informationen liegt nicht in unserem Verantwortungsbereich.

GRUNDLAGE FÜR DEN BESTÄTIGUNGSVERMERK

Wir haben unsere Prüfung nach den internationalen Prüfungsstandards (Großbritannien und Irland), die vom Auditing Practices Board [britischer Wirtschaftsprüferausschuss] herausgegeben wurden, durchgeführt. Die Prüfung beinhaltet auf der Basis von Stichproben eine Bewertung der Nachweise über die Beträge und Offenlegungen im Jahresabschluss und in dem zu prüfenden Teil des Berichtes über die Bezüge der Directors. Die Prüfung umfasst ebenso eine Bewertung der wesentlichen Einschätzungen und Beurteilungen der Directors, die in dem von ihnen aufgestellten Jahresabschluss enthalten sind, sowie eine Bewertung darüber, ob die Rechnungslegungsgrundsätze den tatsächlichen Verhältnissen im Konzern und der Gesellschaft entsprechen, durchgehend angewandt und ordnungsgemäß offengelegt wurden.

Wir haben unsere Prüfung so vorbereitet und durchgeführt, dass wir sämtliche Informationen und Erläuterungen erhalten haben, die nach unserer Überzeugung erforderlich sind, um mit hinreichender Sicherheit erkennen zu können, ob der Jahresabschluss und der zu prüfende Teil des Berichtes über die Bezüge der Directors frei von wesentlichen Unrichtigkeiten sind, und zwar unabhängig davon, ob diese vorsätzlich oder unbeabsichtigt erfolgt sind. Bei unserer Beurteilung haben wir auch die grundsätzliche Angemessenheit der Darstellung der im Jahresabschluss und in dem zu prüfenden Teil des Berichtes über die Bezüge der Directors enthaltenen Informationen bewertet.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Nach unserer Überzeugung

- vermittelt der Konzernabschluss, unter Beachtung der in der EU geltenden IFRS, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Geschäftsaktivitäten des Konzerns zum 31.12.2007 und der Ergebnisse für den Berichtszeitraum;
- vermittelt der Jahresabschluss der Gesellschaft ein gemäß den in der EU geltenden IFRS und den Vorschriften des Companies Act 1985 (Großbritannien) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Geschäftsaktivitäten der Gesellschaft zum 31.12.2007 und der Ergebnisse für den Berichtszeitraum;
- ist der Jahresabschluss und der zu prüfende Teil des Berichtes über die Bezüge der Directors ordnungsgemäß im Einklang mit den Bestimmungen des Companies Act 1985 und der Konzernabschluss gemäß Artikel 4 der IAS-Vorschriften erstellt worden;
- stimmen die im Lagebericht angegebenen Informationen mit dem Jahresabschluss überein.

KPMG Audit Plc
Chartered Accountants, Registered Auditor
2 Cornwall Street
Birmingham B3 2DL
Großbritannien

28. März 2008

AIR BERLIN PLC
JAHRESABSCHLUSS 2007

Air Berlin PLC

KONZERN-GEWINN-UND-VERLUSTRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2007

	Anhang	2007	(angepasst) 2006
		€ 000	€ 000
Umsatzerlöse	20	**2.536.500**	1.575.395
Sonstige betriebliche Erträge	21	**14.575**	30.867
Materialaufwendungen und bezogene Leistungen	22	**(1.736.435)**	(1.094.501)
Personalaufwendungen	23	**(311.802)**	(163.293)
Abschreibungen	6, 7	**(93.772)**	(64.232)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	24	**(387.647)**	(220.088)
Betriebliche Aufwendungen		**(2.529.656)**	(1.542.114)
Betriebsergebnis		**21.419**	64.148
Finanzaufwendungen	25	**(49.624)**	(41.917)
Finanzerträge	25	**13.851**	7.389
Währungsgewinne (-verluste), netto	25	**225**	14.857
Finanzergebnis, netto		**(35.548)**	(19.671)
Erträge aus assoziierten Unternehmen, nach Steuern	26	**791**	608
Ergebnis vor Ertragsteuern		**(13.338)**	45.085
Ertragsteuern	27	**34.315**	(5.009)
Ergebnis nach Ertragsteuern - den Aktionären der Gesellschaft zuzuordnen		**20.977**	40.076
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	12	**0,33**	0,76
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	12	**0,33**	0,76

Details zur Anpassung erfolgen in Abschnitt 27, „Ertragsteuern und latente Steuern“.

Air Berlin PLC

KONZERNBILANZ

zum 31. Dezember 2007

	Anhang	31.12.2007	(angepasst) 31.12.2006
Aktiva		**€ 000**	€ 000
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	6,5	**339.220**	95.791
Sachanlagen	7	**1.201.214**	936.894
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, langfristig	10	**100.963**	42.615
Positive Marktwerte von Derivaten, langfristig	29	**2.077**	2.801
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	8	**935**	720
Langfristige Vermögenswerte		**1.644.409**	1.078.821
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	9	**30.825**	11.914
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, kurzfristig	10	**260.199**	165.671
Positive Marktwerte von Derivaten, kurzfristig	29	**84.362**	1.415
Rechnungsabgrenzung		**30.751**	14.116
Bankguthaben und Kassenbestände		**468.658**	315.921
Kurzfristige Vermögenswerte		**874.795**	509.037
Bilanzsumme		**2.519.204**	1.587.858
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	11	**16.502**	15.009
Kapitalrücklage	11	**307.501**	214.190
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	16	**27.431**	0
Sonstige Rücklagen	11	**217.056**	217.056
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		**31.889**	10.522
Marktbewertung Sicherungsinstrumente, nach Steuern	30	**(6.639)**	(18.930)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	11	**(201)**	(22)
Eigenkapital – den Aktionären der Gesellschaft zuzuordnen		**593.539**	437.825
Minderheitsanteile am Eigenkapital		**629**	0
Gesamt Eigenkapital		**594.168**	437.825
Langfristige Verpflichtungen			
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	27	**16.103**	48.955
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	16	**528.907**	495.414
Finanzschulden	16	**316.148**	28.780
Pensionsrückstellungen	14	**1.205**	0
Langfristige Rückstellungen	15	**11.036**	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten, langfristig	18	**26.164**	0
Negative Marktwerte von Derivaten, langfristig	29	**81.610**	18.668
Langfristige Verpflichtungen		**981.173**	591.817
Kurzfristige Verpflichtungen			
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	16	**62.935**	63.067
Finanzschulden	16	**122.402**	97.997
Ertragsteuerverbindlichkeiten		**5.611**	3.510
Sonstige Rückstellungen	15	**13.350**	7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten, kurzfristig	18	**442.289**	179.384
Negative Marktwerte von Derivaten, kurzfristig	29	**81.960**	32.534
Rechnungsabgrenzung		**48.079**	15.626
Erhaltene Anzahlungen	19	**167.237**	166.091
Kurzfristige Verpflichtungen		**943.863**	558.216
Bilanzsumme		**2.519.204**	1.587.858

Der Konzernabschluss ist genehmigt durch den Aufsichtsrat (Board of Directors) und freigegeben zur Veröffentlichung am 28. März 2008; unterzeichnet für das „Board of Directors“:

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer

Air Berlin PLC

KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2007

	Anhang	31.12.2007	(angepasst) 31.12.2006
		€ 000	€ 000
Gewinn der Periode		**20.977**	40.076
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Abschreibungen langfristiger Vermögenswerte	6,7	**93.772**	64.232
Wertminderungen (Impairment losses)	8	**0**	12
Gewinn aus dem Abgang von Anlagevermögen	21, 24	**(1.765)**	(21.407)
Verlust aus dem Abgang von kurzfristigen Wertpapieren		**0**	11
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem IPO	11, 25	**0**	13.667
Aktienorientierte Vergütung	13	**390**	270
Abnahme (Zunahme) der Vorräte		**1.380**	(5.652)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		**(20.040)**	(15.066)
Abnahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen		**1.679**	21.291
Latenter Steuer (-ertrag) aufwand	27	**(38.119)**	1.862
Zunahme der Rückstellungen für abgegrenzte Leistungen und sonstige Rückstellungen		**18.246**	3.672
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		**(7.419)**	(6.371)
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten		**4.440**	14.594
Währungsgewinne	25	**(225)**	(15.267)
Zinsaufwendungen	25	**49.464**	29.135
Zinserträge	25	**(13.851)**	(7.389)
Ertragsteueraufwendungen	27	**3.804**	3.147
Beteiligungsergebnis	8, 26	**(791)**	(608)
Veränderung der Marktbewertung der Derivate	30	**540**	11.703
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen		**(179)**	104
Operativer Cashflow		**112.303**	132.016
Gezahlte Zinsen		**(38.244)**	(27.989)
Erhaltene Zinsen		**13.422**	7.198
Gezahlte Ertragsteuern		**(2.364)**	(1.619)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		**85.117**	109.606
Investitionen in langfristige Vermögenswerte		**(269.377)**	(327.180)
Erwerb von Tochtergesellschaften, abzüglich liquide Mittel	5	**(39.749)**	(83.510)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	10	**(95.642)**	(48.846)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten		**184.731**	45.395
Erhaltene Anzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen, in 2007 zurückerstattet	19	**(40.000)**	40.000
Einnahmen aus dem Verkauf von kurzfristigen Wertpapieren		**0**	114
Erhaltene Ausschüttungen von assoziierten Unternehmen	8	**527**	500
Erhaltene Zahlungen aus Liquidation von assoziierten Unternehmen	8	**49**	61
Investitionen in assoziierte Unternehmen	8	**0**	(31)
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		**(259.461)**	(373.497)
Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzschulden		**(356.878)**	(144.313)
Einzahlungen aus der Aufnahme langfristiger Finanzschulden		**470.652**	252.213
Erwerb eigener Aktien		**0**	(45)
Ausgabe von neuen Stammaktien	11	**97.978**	234.786
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	11	**(5.195)**	(39.297)
Ausgabe von Wandelanleihen	16	**220.000**	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von Wandelanleihen	16	**(6.391)**	0
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		**420.166**	303.344
Veränderung von Nettozahlungsmitteln		**245.822**	39.453
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode		**228.094**	189.051
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		**(5.366)**	(410)
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode	28	**468.550**	228.094

Air Berlin PLC

KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Eigenkapital-Komponente der Wandelanleihe
		€ 000	€ 000	€ 000
Stand am 1. Januar 2006		**10.073**	**0**	**0**
Aktienorientierte Vergütung				
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten, nach Steuern				
Währungsumrechnungen, netto				
Unrealisierte Veränderungen von zur Veräußerung gehaltenen Wertpapieren, nach Steuern				
Im Eigenkapital erfasste erfolgswirksame Vorgänge		0	0	0
Gewinn der Periode – wie bisher berichtet				
Summe erfolgswirksame Vorgänge der Periode – wie bisher berichtet		**0**	**0**	**0**
Vorjahresanpassungen				
Summe erfolgswirksame Vorgänge der Periode – nach Anpassungen		**0**	**0**	**0**
Erwerb eigener Aktien				
Ausgabe von neuen Stammaktien		4.936	229.850	
Transaktionskosten, nach Steuern			(15.660)	
Stand am 31. Dezember 2006 (angepasst)		**15.009**	**214.190**	**0**
Aktienorientierte Vergütung	13			
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten, nach Steuern	30			
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlustrechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten, nach Steuern	30			
Effekt aus Steuersatzänderung auf Sicherungsinstrumente	30			
Währungsumrechnungen, netto	11			
Im Eigenkapital erfasste erfolgswirksame Vorgänge		0	0	
Gewinn der Periode				
Summe erfolgswirksame Vorgänge der Periode		**0**	**0**	
Erhöhung der Minderheitsanteile am Eigenkapital aus Erwerb	5			
Ausgabe von neuen Stammaktien	11	1.493	96.485	
Transaktionskosten, nach Steuern	11		(3.174)	
Ausgabe von Wandelanleihen, nach Steuern	16			25.130
Transaktionskosten, nach Steuern	16			(730)
Effekt aus Steuersatzänderung				3.031
Stand am 31. Dezember 2007		**16.502**	**307.501**	**27.431**

Sonstige Rücklagen	Gewinnrücklage und Jahresergebnis	Marktbewertung Sicherungs-instrumente, nach Steuern	Ausgleichs-posten von Währungs-differenzen	Rücklage aus erfolgsneutraler Marktbewertung von Wertpapieren	Eigenkapital – den Aktionären der Gesellschaft zuzuordnen	Minderheits-anteile am Eigenkapital	Gesamt Eigenkapital
€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
217.056	**(29.779)**	**0**	**0**	**(127)**	**197.223**	**0**	**197.223**
	270				270		270
		(18.930)			(18.930)		(18.930)
			(22)		(22)		(22)
				127	127		127
0	270	(18.930)	(22)	127	(18.555)	0	(18.555)
	50.057				50.057		50.057
0	**50.327**	**(18.930)**	**(22)**	**127**	**31.502**	**0**	**31.502**
	(9.981)				(9.981)		(9.981)
0	**40.346**	**(18.930)**	**(22)**	**127**	**21.521**	**0**	**21.521**
	(45)				(45)		(45)
					234.786		234.786
					(15.660)		(15.660)
217.056	**10.522**	**(18.930)**	**(22)**	**0**	**437.825**	**0**	**437.825**
	390				390		390
		(32.710)			(32.710)		(32.710)
		45.813			45.813		45.813
		(812)			(812)		(812)
			(179)		(179)		(179)
0	390	12.291	(179)	0	12.502	0	12.502
	20.977				20.977		20.977
0	**21.367**	**12.291**	**(179)**	**0**	**33.479**	**0**	**33.479**
					0	629	629
					97.978		97.978
					(3.174)		(3.174)
					25.130		25.130
					(730)		(730)
					3.031		3.031
217.056	**31.889**	**(6.639)**	**(201)**	**0**	**593.539**	**629**	**594.168**

Air Berlin PLC

BILANZ

zum 31. Dezember 2007

	Anhang	31.12.2007	31.12.2006
		€ 000	€ 000
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Beteiligungen an verbundenen Unternehmen	34b	143.315	140.165
Latente Steueransprüche	34c	17.435	15.888
Positive Marktwerte von Derivaten, langfristig	34k	182	0
Langfristige Darlehen an verbundene Unternehmen	34d	155.000	0
Andere langfristige Darlehen	34d	3.500	0
Langfristige Vermögenswerte		319.432	156.053
Kurzfristige Vermögenswerte			
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	34e	123.401	686
Positive Marktwerte von Derivaten, kurzfristig	34k	242	0
Sonstige Forderungen	34e	954	280
Rechnungsabgrenzung		2.033	310
Bankguthaben und Kassenbestände		175.232	65.643
Kurzfristige Vermögenswerte		301.862	66.919
Bilanzsumme		621.294	222.972
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	34f	16.502	15.009
Kapitalrücklage	34f	307.501	214.190
Wandelanleihe, Eigenkapitalanteil		27.431	0
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		(34.134)	(9.346)
Eigenkapital		317.300	219.853
Langfristige Verbindlichkeiten			
Pensionsrückstellungen	34g	587	0
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	34h	184.007	0
Negative Marktwerte von Derivaten, langfristig	34k	9.463	0
Langfristige Verbindlichkeiten		194.057	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
Finanzschulden	34j	100.000	0
Sonstige Rückstellungen	34i	208	125
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		104	452
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		104	392
Negative Marktwerte von Derivaten, kurzfristig	34k	7.369	0
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		2.133	2.150
Rechnungsabgrenzung		19	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten		109.937	3.119
Bilanzsumme		621.294	222.972

Der Konzernabschluss ist genehmigt durch den Aufsichtsrat (Board of Directors) und freigegeben zur Veröffentlichung am 28. März 2008; unterzeichnet für das „Board of Directors“:

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer

Air Berlin PLC

KAPITALFLUSSRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2007

	Anhang	31.12.2007	31.12.2006
		€ 000	€ 000
Verlust der Periode		(25.178)	(9.571)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem IPO	11, 25	0	13.667
Aktienorientierte Vergütung	13	390	270
Zunahme der Forderungen gegen verbundene Unternehmen		(27.930)	(686)
Zunahme der sonstigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		(2.011)	(590)
Latenter Steuerertrag	34c	(12.029)	(5.918)
Zunahme der Rückstellungen für abgegrenzte Leistungen und sonstige Rückstellungen		83	125
Zunahme (Abnahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		(288)	392
Zunahme (Abnahme) der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		(107)	452
Zunahme der Pensionsrückstellungen	34g	587	0
Zunahme der sonstigen Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungen		2	2.150
Bewegungen der derivativen Finanzinstrumente, erfolgswirksam		16.408	0
Zinsaufwendungen		8.332	0
Zinserträge		(6.251)	(2.490)
Operativer Cashflow		(47.992)	(2.199)
Gezahlte Zinsen		5.865	2.490
Erhaltene Zinsen		(241)	0
Netto-Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		(42.368)	291
Investition in verbundene Unternehmen	34b	(3.150)	(140.165)
Langfristige Darlehen an verbundene Unternehmen	34d	(155.000)	0
Kurzfristige Darlehen an verbundene Unternehmen		(94.785)	0
Sonstige Darlehen	34d	(3.500)	0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		(256.435)	(140.165)
Einzahlungen aus der Aufnahme langfristiger Finanzschulden		2.000	0
Einzahlungen aus der Aufnahme kurzfristiger Finanzschulden		100.000	0
Erwerb eigener Aktien		0	(45)
Ausgabe Class-A-Aktien, Dezember 2005		0	73
Erhöhung gezeichnetes Kapital		0	10.000
Ausgabe von neuen Stammaktien	11	97.978	234.786
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	11	(5.195)	(39.297)
Ausgabe von Wandelanleihen	16, 34h	220.000	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von Wandelanleihen	16, 34h	(6.391)	0
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		408.392	205.517
Veränderung von Nettozahlungsmitteln		109.589	65.643
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode		65.643	0
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode		175.232	65.643

Air Berlin PLC

EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Eigenkapital-Komponente der Wandelanleihe	Gewinnrück-lage und Jahresergebnis	Gesamt Eigenkapital
		€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Stand zum Zeitpunkt der Eintragung (2. Dezember 2005)		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Aktienorientierte Vergütung	13				270	270
Im Eigenkapital erfasste erfolgswirksame Vorgänge		0	0	0	270	270
Verlust der Periode					(9.571)	(9.571)
Summe erfolgswirksame Vorgänge der Periode		0	0	0	(9.301)	(9.301)
Ausgabe von Class-A-Aktien, Dezember 2005		73				73
Erhöhung gezeichnetes Kapital		10.000				10.000
Erwerb eigener Aktien					(45)	(45)
Ausgabe von neuen Stammaktien		4.936	229.850			234.786
Transaktionskosten, nach Steuern			(15.660)			(15.660)
Stand am 31. Dezember 2006		**15.009**	**214.190**	**0**	**(9.346)**	**219.853**
Aktienorientierte Vergütung	13				390	390
Im Eigenkapital erfasste erfolgswirksame Vorgänge		0	0	0	390	390
Verlust der Periode					(25.178)	(25.178)
Summe erfolgswirksame Vorgänge der Periode		0	0	0	(24.788)	(24.788)
Ausgabe von neuen Stammaktien	11	1.493	96.485			97.978
Transaktionskosten, nach Steuern	11		(3.174)			(3.174)
Ausgabe von Wandelanleihen, nach Steuern	16			25.130		25.130
Transaktionskosten, nach Steuern	16			(730)		(730)
Effekt aus Steuersatzänderung	16			3.031		3.031
Stand am 31. Dezember 2007		**16.502**	**307.501**	**27.431**	**(34.134)**	**317.300**

KONZERNANHANG UND ANHANG DER GESELLSCHAFT 2007

1. BERICHTSUNTERNEHMEN

Der Konzernabschluss der „Air Berlin PLC" (die „Gesellschaft") zum 31. Dezember 2007 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.

2. WESENTLICHE BEWERTUNGSGRUNDLAGEN UND AUFSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

Der Konzernabschluss und der Einzelabschluss der Gesellschaft sind nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. In Anwendung des § 230 des Companies Act 1985 wird auf die Präsentation der Gewinn-und-Verlust-rechnung des Einzelunternehmens verzichtet. Hinsichtlich der Präsentation des Jahresabschlusses der Gesellschaft wird auf die Seiten 162 bis 167 verwiesen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in allen im Konzernabschluss präsentierten Berichtsperioden unverändert angewendet worden. Alle konsolidierten Unternehmen wenden einheitlich die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden an. Der Konzernabschluss ist unter Anwendung des Anschaffungskostenprinzips aufgestellt mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente, die mit ihren Marktwerten bilanziert sind. Der Konzernabschluss ist in Euro aufgestellt. Der EZB-Euro-Wechselkurs zum britischen Pfund hat am Bilanzstichtag 0,73335 GBP zum Euro betragen. Alle Finanzzahlen erfolgen unter Anwendung von Rundungen zum nächsten Tausender der Währungseinheit außer Angaben zu Aktien und Bonds. Der Konzernabschluss ist vom „Board of Directors" (Aufsichtsrat) genehmigt und am 28. März 2008 zur Veröffentlichung freigegeben.

Schätzungen und Annahmen

Die Aufstellung des Jahresabschlusses nach den von der EU übernommenen IFRS erfordert die Vornahme von Beurteilungen, Schätzungen und Annahmen durch die Geschäftsleitung, die die Anwendung von Bilanzierungsregeln und bilanzierten Vermögenswerten und Schulden sowie Erträgen und Aufwendungen beeinflusst. Alle im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung zugrunde gelegten Schätzungen und Annahmen basieren auf historischen Erfahrungen und/oder auf verschiedenen unter den gegebenen Umständen als kaufmännisch vernünftig angesehenen Faktoren, die als Ergebnis den Beurteilungen hinsichtlich der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden zugrunde liegen, deren Werte sich nicht aus anderen Quellen offensichtlich erschließen lassen. Später tatsächlich eintretende Werte können von diesen Einschätzungen abweichen. Die Schätzungen und Annahmen werden fortlaufend überprüft. Änderungen von Schätzungen werden in der Berichtsperiode realisiert, in der die Beurteilung angepasst wird, und in allen davon betroffenen zukünftigen Berichtsperioden. Beurteilungen der Geschäftsleitung bezüglich der Anwendung der von der EU übernommenen IFRS, die eine signifikante Auswirkung auf den Konzernabschluss haben, und Schätzungen, die ein signifikantes Risiko auf sich im nächsten Jahr materiell auswirkende Anpassungen beinhalten, beziehen sich hauptsächlich auf die Schätzung der Restwerte der Sachanlagen, die Wertminderung des Firmenwertes und anderer immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer und die erwartete Ausnutzung der latenten Steueransprüche. Sie sind im Anhang weiter unter 4b), 4d) und 4j) beschrieben.

3. KONSOLIDIERUNGSKREIS

a) Umgekehrter Unternehmenserwerb

In Übereinstimmung mit IFRS 3 Business Combinations (Unternehmenszusammenschlüsse), wird die rechtliche Reorganisation als umgekehrter Unternehmenserwerb ausgewiesen. Der Konzernabschluss wird formal unter dem Namen der juristischen Obergesellschaft (Air Berlin PLC) erstellt, ist aber eine Fortführung des Konzernabschlusses der Tochtergesellschaft Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG und ihrer Tochtergesellschaften (umfirmiert zu: Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG), dem Erwerber für Zwecke der Rechnungslegungsvorschriften.

Die Vermögenswerte und Schulden der Gruppe wurden im Konzernabschluss mit den Buchwerten des Tochterunternehmens vor dem Zusammenschluss präsentiert. Die Eigenkapital-Struktur jedoch entspricht der Eigenkapital-Struktur der Air Berlin PLC inklusive der im Zuge der Transaktion ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente. Bedingt durch den umgekehrten Unternehmenserwerb in 2005 wurde das Kommanditkapital umklassifiziert in Sonstige Rücklagen.

b) Tochtergesellschaften

Der Konzernabschluss beinhaltet alle Tochtergesellschaften, die unter Beherrschung der Air Berlin stehen. Eine Gesellschaft steht unter Beherrschung der Air Berlin, wenn Air Berlin das Recht hat, direkt oder indirekt Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu nehmen, um aus dessen Geschäftstätigkeiten Nutzen zu ziehen. Die Jahresabschlüsse von Tochterunternehmen sind in den Konzernabschluss einbezogen vom Zeitpunkt des Beginns bis zum Zeitpunkt der Aufgabe der Beherrschung. Die einzelnen Tochtergesellschaften sind in Abschnitt 35 dargestellt. Die Jahresabschlüsse von einigen Konzerngesellschaften werden in einer anderen Währung als Euro (Schweizer Franken) erstellt. Vermögenswerte und Schulden werden mit den Umrechnungskursen am Bilanzstichtag umgerechnet. Die Erträge und Aufwendungen dieser Tochtergesellschaften werden mit dem Durchschnittskurs der Periode umgerechnet. Daraus resultierende Wechselkursdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst. Seit dem 1. Januar 2003 (Datum, an dem die Gruppe auf IFRS umgestellt hat) werden solche Währungsdifferenzen unter dem Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen erfasst. Von den in Abschnitt 35 aufgeführten Tochtergesellschaften werden die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, Air Berlin GmbH & Co. Fünfte FlugzeugvermietungsOHG, Air Berlin GmbH & Co. Sechste FlugzeugvermietungsOHG und Air Berlin GmbH & Co. Siebte FlugzeugvermietungsOHG nach § 264b HGB von ihrer Pflicht, einen Jahresabschluss nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellen, befreit. Die restlichen mit Sitz in Deutschland gekennzeichneten Tochtergesellschaften unterliegen dieser Pflicht.

c) Zweckgesellschaft

In 2006 hat die Gruppe eine Zweckgesellschaft zum Rückkauf und zur Verwaltung von Aktien im Zusammenhang mit ihrem Mitarbeiteraktienplan errichtet, welche in den Konzernabschluss einbezogen wurde. Eine Zweckgesellschaft wird konsolidiert, wenn basierend auf einer Einschätzung der Substanz der Beziehung der Zweckgesellschaft zur Gruppe und zu den Risiken und Chancen der Zweckgesellschaft die Gruppe zu der Erkenntnis gelangt, dass sie die Zweckgesellschaft beherrscht. Eine Zweckgesellschaft steht unter der Kontrolle einer Gruppe, wenn sie unter Bedingungen errichtet wurde, die dem Management der Zweckgesellschaft einen eingeschränkten Entscheidungsspielraum einräumen, was dazu führt, dass die Gruppe den Nutzen aus der Geschäftstätigkeit der Zweckgesellschaft und seinem Reinvermögen zieht.

d) Assoziierte Unternehmen

Assoziierte Unternehmen sind solche Gesellschaften, auf die die Gruppe maßgeblichen Einfluss, aber nicht die Beherrschung über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt. Der Konzernabschluss beinhaltet den Anteil der Gruppe am Erfolg des assoziierten Unternehmens anhand der Equity-Methode vom Zeitpunkt der Erlangung bis zur Aufgabe des maßgeblichen Einflusses. Entspricht oder übersteigt der Anteil der Gruppe an den Verlusten eines assoziierten Unternehmens den Wert ihres Beteiligungsanteils, ist der Buchwert auf null zu reduzieren. Weitere Verluste des assoziierten Unternehmens werden nicht mehr erfasst, es sei denn, die Gruppe hat rechtliche oder tatsächliche Verpflichtungen übernommen oder Zahlungen für das assoziierte Unternehmen geleistet.

e) Bei der Konsolidierung eliminierte Transaktionen

Konzernforderungen und -verbindlichkeiten, Konzerntransaktionen und nicht realisierte Gewinne aus Konzerntransaktionen werden bei der Aufstellung des Konzernabschlusses eliminiert. Nicht realisierte Gewinne aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen werden in Höhe des Anteils der Gruppe am assoziierten Unternehmen eliminiert. Nicht realisierte Verluste werden grundsätzlich ebenso realisiert, jedoch lediglich in dem Umfang, in dem keine Anhaltspunkte für Wertminderungen bestehen.

4. WESENTLICHE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN UND ZUGRUNDE LIEGENDE SCHÄTZANNAHMEN

a) Immaterielle Vermögenswerte

Ein Geschäfts- oder Firmenwert wird erfasst, wenn die Kosten des Unternehmenszusammenschlusses die vom Erwerber angesetzten beizulegenden Nettozeitwerte des erworbenen Reinvermögens übersteigen. Andere erworbene identifizierbare immaterielle Vermögenswerte werden mit dem beizulegenden Nettozeitwert angesetzt. Geschäfts- und Firmenwerte sowie andere immaterielle Vermögenswerte mit unbefristeter Nutzungsdauer werden nicht abgeschrieben, sondern jährlich oder häufiger, falls Veranlassung dazu besteht, einem Wertminderungstest (Impairment Test) unterzogen.
Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Anschaffungskosten abzüglich der kumulierten Abschreibungen

und Wertminderungen angesetzt. Die Abschreibung der immateriellen Vermögenswerte erfolgt aufgrund der Konzernrichtlinien linear über die jeweilige Nutzungsdauer (falls anwendbar).

Die Nutzungsdauer der immateriellen Vermögenswerte beträgt wie folgt:

Software Lizenzen	3–5 Jahre
Markenrechte	5 Jahre
Landerechte (Slots)	unbegrenzt

Landerechte haben eine unbegrenzte Nutzungsdauer, da sie weder zeitlich begrenzt sind noch einer regelmäßigen Abnutzung unterliegen.

b) Sachanlagen

Sachanlagen werden mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und aufgelaufenen Wertminderungen bewertet. Die Abschreibung erfolgt gemäß den Konzernrichtlinien linear über die Nutzungsdauer der Sachanlagen.

-- FLUGZEUGE UND TRIEBWERKE

Die Gruppe ist Eigentümerin von Flugzeugen und Triebwerken vom Typ Boeing 737-800 sowie Airbus A319 und A320. Diese werden unter Berücksichtigung von geschätzten Restwerten über zehn Jahre abgeschrieben. Restwerte und Nutzungsdauern werden an jedem Bilanzstichtag überprüft. Urteilsvermögen wird in der Schätzung von Restwerten und Nutzungsdauern von Sachanlagen benötigt. Unsicherheiten bestehen in den Nutzungsdauern der Flugzeuge und Triebwerke sowie in den Beträgen, die durch zukünftige Abgänge realisiert werden können. Die Veränderungen der Restwerte und ihre Auswirkungen auf die jährlichen Abschreibungen werden gemäß IAS 8, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehler (Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors), zukunftsbezogen in der Periode der Veränderung und den nachfolgenden Perioden berücksichtigt. Ein Teil der Anschaffungskosten der Flugzeuge wird größeren Wartungen und Überholungen der Triebwerke und der Flugzeughülle zugeordnet und separat über eine Nutzungsdauer von fünf bis sieben Jahren abgeschrieben. Am Ende der Nutzungsdauer werden die neuen Überholungsaufwendungen aktiviert und über ihre jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben. Der Kauf von Flugzeugen und Triebwerken erfolgt in Etappen, mit anfänglichen und nachfolgenden Anzahlungen. Fremdkapitalkosten, die aus diesen Anzahlungen resultieren, sind in den Anschaffungskosten der entsprechenden Sachanlagen enthalten. Übrige Fremdkapitalkosten sind als Aufwand erfasst.

-- ÜBRIGE SACHANLAGEN

Die Nutzungsdauern der übrigen Sachanlagen betragen wie folgt:

Technische Anlagen und Maschinen	8–15 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–13 Jahre

-- GRUNDSTÜCKE UND GEBÄUDE

Unter den Grundstücken und Gebäuden sind zwei geleaste Flughafengebäude (wie im Abschnitt 17 weiter beschrieben), die durch den Erwerb der LTU hinzugekommen sind, ausgewiesen. Die Nutzungsdauer der Gebäude bezieht sich auf den Leasingvertrag bzw. die gewöhnliche Nutzungsdauer der Gebäude.

c) Nachträglicher Aufwand

Aufwand, der aus dem Ersatz von Flugzeugkomponenten, Triebwerken oder anderen Ausstattungen resultiert, wie große Wartungen und Generalüberholungen, wird getrennt erfasst und aktiviert. Andere nachträgliche Aufwendungen werden lediglich aktiviert, wenn sie den in dem Vermögenswert bestehenden zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen erhöhen. Alle anderen Aufwendungen werden in der Gewinn-und-Verlustrechnung als Aufwand berücksichtigt.

d) Wertminderungen („Impairment“)

-- NICHT FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die Buchwerte der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte der Gruppe werden zu jedem Bilanzstichtag auf Anhaltspunkte von Wertminderungen („Indication of impairment“) überprüft. Bei Anzeichen einer Wertminderung wird der erzielbare Betrag des Vermögenswertes ermittelt. Für den Firmenwert und immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmten Nutzungsdauern wird der erzielbare Betrag zu jedem Bilanzstichtag geschätzt. Ein Wertminderungsaufwand wird erfasst, wenn der

Buchwert eines Vermögenswertes oder seiner zahlungsmittelgenerierenden Einheit den für den Vermögensgegenstand erzielbaren Betrag übersteigt. Ein eventueller Wertminderungsaufwand wird in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Der erzielbare Betrag eines Vermögenswertes ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten und dem Nutzungswert. Zur Bestimmung des Nutzungswertes wird der Barwert der künftigen Cashflows errechnet bei Anwendung eines Diskontierungssatzes, der die gegenwärtigen Markteinschätzungen des Zinseffektes und die speziellen Risiken des Vermögenswertes berücksichtigt. Wenn ein Vermögenswert keinen nennenswerten eigenen Geldmittelzufluss erwirtschaftet, wird der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt, der er zuzuordnen ist. Da sämtliche Flugzeuge der Air Berlin grundsätzlich für alle Flugstrecken eingesetzt werden, bildet die gesamte Flotte eine zahlungsmittelgenerierende Einheit. Wertminderungen, soweit vorhanden, werden zuerst dem Firmenwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit und dann pro rata den Buchwerten der anderen Vermögenswerte zugeordnet. Im Bereich der Sachanlagen wird eine Wertaufholung vorgenommen, wenn Anhaltspunkte bestehen, dass eine Wertminderung nicht mehr besteht, und bei Änderung der Schätzungsannahme, die der Bestimmung des erzielbaren Betrages zugrunde liegt. Eine Wertaufholung wird lediglich bis zu dem fortgeschriebenen Buchwert ohne Berücksichtigung der eingetretenen Wertminderung (unter Berücksichtigung der Abschreibung) vorgenommen werden. Urteilsvermögen wird benötigt, um die zahlungsmittelgenerierende Einheit festzulegen sowie um den Nutzungswert zu ermitteln. Die operativen Margen zur Berechnung des Nutzungswertes basieren auf geplantem und operativem Wachstum. Das Handelsumfeld unterliegt sowohl regulationsbedingten als auch wettbewerbsbedingten Spannungen, die einen wesentlichen Einfluss auf das operative Ergebnis haben könnten. Der Diskontierungssatz entspricht der Einschätzung des Managements zum langfristigen Zinssatz für die Kapitalbeschaffung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit.

-- FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Finanzielle Vermögenswerte werden zu jedem Bilanzstichtag dahingehend untersucht, ob Anzeichen für eine Wertminderung bestehen. Eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswertes bemisst sich aus der Differenz zwischen dem Wert der zukünftigen Zahlungsströme abgezinst mit dem Effektivzinssatz und dem Buchwert.

e) Vorräte

Vorräte werden nach dem Niederstwertprinzip bewertet. Der Posten beinhaltet Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren. Die Aufwendungen für das Vorratsvermögen werden mit den durchschnittlichen Anschaffungskosten ermittelt.

f) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert bilanziert, danach mit dem Restbuchwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode und Wertberichtigungen, welcher den beizulegenden Zeitwert darstellt, bilanziert. Die Wertminderungen betreffen den Unterschied zwischen dem Buchwert und dem Wert, der sich aus den zukünftigen, mit dem Effektivzinssatz diskontierten Zahlungsströmen ergibt. Zweifelhafte Forderungen werden auf ihren Realisationswert abgeschrieben und in einem separaten Konto ausgewiesen. Nähere Informationen zu den Wertberichtigungen sind im Anhang unter 30 a) dargestellt. Die Wertberichtigungen werden so lange beibehalten, bis Air Berlin über die Uneinbringlichkeit der Forderung entscheidet. Forderungen werden direkt abgeschrieben („derecognised"), wenn erwartet wird, dass die Forderung uneinbringlich sein wird. Erwartete zukünftige Zahlungsströme basieren auf Einschätzungen und Beurteilungen, die auf der Kreditwürdigkeit des einzelnen Kunden, der aktuellen Kundenstruktur und der Analyse historischer Forderungsausfälle beruhen. Zahlungserinnerungen werden rechtzeitig versandt. Nach Versendung der zweiten Zahlungserinnerung erhält der Kunde weitere drei Monate Zeit, um die Forderung zu begleichen. Bei fehlenden Zahlungseingang zu dieser Zeit erhält der Kunde einen Mahnbescheid. Die Forderung wird zu diesem Zeitpunkt mit einer Quote von 60 % anhand der erwarteten Zahlungsströme wertberichtigt. Der Prozentsatz spiegelt dabei die wahrscheinliche Ausfallquote wider, die aufgrund langjähriger Erfahrung ermittelt wurde.

g) Derivate

Derivative Finanzinstrumente werden für Sicherungen im Zusammenhang mit dem Kerosinpreis, Zinssatzsicherungen und

zur Absicherung des Währungsrisikos aus operativen und Finanzierungsaktivitäten genutzt. Sicherungstransaktionen werden eingegangen, um zukünftige Zahlungsströme abzusichern. Derivate werden beim Erstansatz mit ihren Marktwerten berücksichtigt. Sämtliche Derivate, die nicht der Absicherung von Risiken („Hedge accounting") dienen, werden als „zu Handelszwecken gehalten" klassifiziert. Hedge accounting wird zukünftig unterbrochen, wenn das Sicherungsgeschäft abläuft, verkauft, storniert oder ausgeübt wird, wenn die Gruppe die Klassifizierung als „Hedge Accounting" zurückzieht oder wenn die Kriterien für Hedge Accounting nicht mehr erfüllt sind. Dem ursprünglichen Ansatz nachfolgende Bewertungen erfolgen zum Marktwert. Daraus resultierende Gewinne oder Verluste werden ertragswirksam in der Gewinn-und-Verlustrechnung berücksichtigt, es sei denn das Derivat dient der Absicherung eines mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden zukünftigen Cashflows. Der effektive Anteil der Gewinne und Verluste aus der Veränderung des Marktwertes von Cashflow-Sicherungsgeschäften wird gemäß IAS 39 in der Bilanz im Eigenkapital bilanziert und wird ertragswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft Auswirkungen auf die Ergebnisse des Unternehmens hat oder zukünftige Cashflows aus dem Grundgeschäft nicht mehr als wahrscheinlich erachtet werden. Der ineffektive Anteil eines Cashflow-Sicherungsgeschäftes, wird unmittelbar ertragswirksam erfasst. Um Wechselkursrisiken zu minimieren, werden Devisentermingeschäfte abgeschlossen. Der Marktwert eines Devisentermingeschäfts bestimmt sich in Höhe des notierten Marktpreises, dem Barwert des notierten Termingeschäftes zum Bilanzstichtag. Zur Minimierung des Kerosinpreisrisikos werden Kerosin swaps und -optionen genutzt. Air Berlin nutzt kombinierte Zins- und Währungs-Swaps, um Wechselkursschwankungen in Fremdwährungsverbindlichkeiten in Festwertpositionen der Landeswährung zu konvertieren.

h) Bankguthaben und Kassenbestände

Die Position besteht aus Kassenbeständen und kurzfristigen Geldanlagen mit einer Fälligkeit von bis zu drei Monaten. Die Kassen- und Bankbestände werden zu Anschaffungskosten bewertet. Überziehungskredite, die zur Finanzierung genutzt werden, sind in die Kassen- und Bankbestände für die Darstellung in der Kapitalflussrechnung einbezogen.

i) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der Air Berlin PLC besteht aus Stammaktien und einziehbaren „Class-A-Aktien". Zusätzlich werden Eigenaktien gehalten.

-- STAMMAKTIEN

Direkt mit der Ausgabe von Stammaktien in Zusammenhang stehende Aufwendungen werden in der Bilanz als Abzugsposten im Eigenkapital gezeigt.

-- EINZIEHBARE „CLASS A"-VORZUGSAKTIEN

Class-A-Aktien werden als Eigenkapital ausgewiesen, da sie lediglich durch Air Berlin eingezogen werden können und Dividendenzahlungen im Ermessen des Unternehmens stehen. Dividenden werden als Ausschüttungen im Eigenkapitalteil der Bilanz berichtet.

-- EIGENE AKTIEN

Zurückgekaufte Aktien werden als Eigene Aktien im Eigenkapital als Abzugsposten ausgewiesen. Der Rückkaufspreis der Aktien zusammen mit direkt zuordenbaren Aufwendungen wird in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

j) Ertragsteuern

Der Posten Ertragsteuern besteht aus Steuern der Berichtsperiode und latenten Steuern. Ertragsteuern werden ertragswirksam berichtet, es sei denn, sie stehen in Zusammenhang mit Positionen, die direkt im Eigenkapital des Unternehmens Berücksichtigung finden. In diesem Fall werden die Ertragsteuern im Eigenkapitalteil der Bilanz berichtet.
Der Posten „Steuern des laufenden Geschäftsjahres" stellt die auf das zu versteuernde Einkommen der Periode zu erwartende Steuer dar, berechnet unter Berücksichtigung der zum Stichtag gegenwärtig geltenden Steuersätze, und eventuell bestehende Anpassungen der Steuerverbindlichkeiten aus Vorperioden.
Latente Ertragsteuern werden gemäß IAS 12 auf temporäre Differenzen zwischen dem Steuerbilanzwert eines Vermögenswertes oder einer Schuld des individuellen Unternehmens und seinem jeweiligen IFRS-Buchwert gebildet. Latente Steueransprüche aufgrund von Verlustvorträgen werden in dem Umfang bilanziert, in dem es wahrscheinlich erscheint, dass das zu versteuernde Einkommen zur Verfügung stehen wird, das zur Realisierung der Verlustvorträge benötigt wird. Die Bewertung der latenten Steuern basiert auf der Basis der

steuerlichen Konsequenzen, die sich aus der Art und Weise ergeben, in der das Unternehmen erwartungsgemäß den Buchwert seiner Vermögenswerte realisiert oder den Buchwert seiner Schulden erfüllt und mit den gesetzlich geltenden Steuersätzen oder mit bereits zum Bilanzstichtag im Wesentlichen gesetzlich verabschiedeten Steuersätzen. Urteilsvermögen wird benötigt in der Schätzung der Wahrscheinlichkeit der Realisierung der latenten Steueransprüche; Unsicherheiten existieren im Betrag und Zeitpunkt von zukünftigen zu versteuernden Einkommen.

k) Rückstellungen

Gegenwärtige rechtliche Verpflichtungen oder ungewisse Verbindlichkeiten, die durch ein Ereignis in der Vergangenheit begründet wurden, führen in der Bilanz der Gruppe zur Rückstellungsbildung, wenn es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtungen zu einem direkten Abfluss von wirtschaftlichen Nutzen enthaltenden Ressourcen führt und die Höhe der Verpflichtung geschätzt werden kann. Die Rückstellungen werden bei wesentlichen Auswirkungen mit abgezinsten zukünftigen Cashflows bewertet, wobei der zugrunde gelegte Diskontierungszins mit einem Zinssatz vor Steuern festgelegt wird, der der gegenwärtigen Markteinschätzung entspricht, und falls angemessen, das spezifische Risiko der Verpflichtung widerspiegelt.

l) Verzinsliche Finanzschulden

Verzinsliche Finanzschulden werden beim Erstansatz mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt abzüglich zuordenbaren Transaktionskosten. In der Folgebewertung werden sie zum Restbuchwert bilanziert, unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

m) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Im Erstansatz werden Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt, danach zum Restbuchwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode, der dem beizulegenden Zeitwert entspricht.

n) Fremdwährungen

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurs umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Verpflichtungen in Fremdwährungen werden zum Kurswert am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Währungsdifferenzen werden ertragswirksam verbucht. Weitere Informationen zu den Währungsrisiken werden in Abschnitt 30d dargestellt. Bewertungsunterschiede aus Wechselkursdifferenzen von verzinslichen Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten werden als Teil der Finanzierungskosten berichtet. Sämtliche anderen Wechselkursdifferenzen werden den einzelnen Erträgen und Aufwendungen aus dem operativen Geschäft zugerechnet, aus denen sie resultieren.

o) Realisation von Erträgen und Aufwendungen

Umsätze resultieren hauptsächlich aus erbrachten Flugleistungen und Bordverkäufen. Umsätze und andere Erträge aus operativer Geschäftstätigkeit werden mit Leistungserbringung realisiert (zum Beispiel Flugleistungen) oder mit Nutzen- und Lastenübergang im Rahmen des Eigentumswechsels (zum Beispiel Bordverkäufe). Umsätze werden bewertet mit dem Marktwert der Gegenleistung unter Berücksichtigung sämtlicher Preisreduzierungen (z. B. Zoll, Umsatzsteuer und Rabatte). Aufwendungen werden realisiert, wenn sie anfallen, was grundsätzlich mit dem Zeitpunkt der Realisierung der mit ihnen im Zusammenhang stehenden Erträge korrespondiert.

p) Passive Rechnungsabgrenzungen

Dieser Posten resultiert hauptsächlich aus dem Ticketverkauf und dem Bonusmeilenprogramm des Air Berlin Vielfliegerprogramms.
Air Berlin realisiert Umsätze aus dem Ticketverkauf im Zeitpunkt der Erbringung der Transportleistung. Wird der Ticketpreis jedoch für Hin- und Rückflug entrichtet und findet der Rückflug erst nach dem Bilanzstichtag statt, wird der auf den Rückflug entfallende Umsatz in der Bilanz unter den passiven Rechnungsabgrenzungen bis zur Leistungserbringung abgegrenzt. Umsätze auf nicht geltend gemachte Tickets werden realisiert, wenn die Gültigkeit des Tickets abgelaufen ist. Die Abgrenzung des Umsatzes erfolgt auf Basis von Erfahrungswerten der Vergangenheit und des Passagierverhaltens vergangener Perioden.

-- VIELFLIEGERPROGRAMM

Die Gruppe hat ein Vielfliegerprogramm aufgelegt („Top Bonus" Programm), das den Kunden ermöglicht für Geschäftsbeziehungen mit Air Berlins Partnern (Hotels, Mietwagenfirmen,

Versicherungen und Finanzdienstleistern) oder durch Einkäufe und Flüge Bonusmeilen zu sammeln. Die erwarteten Grenzkosten der zu erbringenden Freiflüge werden auf Basis der kumulierten Meilen und der Erfahrungswerte mit dem Kundenverhalten im passiven Rechnungsabgrenzungsposten in der Bilanz erfasst.

q) Leasing

Die Gruppe least einige Flugzeuge als Operating-Lease-Verhältnisse, die zu einer Verpflichtung der Air Berlin führen, die geleasten Vermögenswerte zu warten. Die Leasingraten enthalten keine Wartungs- und Überholungsaufwendungen. Wenn die Gruppe eine Verpflichtung zur Wartung der geleasten Flugzeuge hat, werden entweder Zahlungen an den Leasinggeber geleistet oder, wenn keine Zahlungen geleistet werden, eine Rückstellung über die Laufzeit des Leasingverhältnisses basierend auf den geschätzten Kosten von Flugzeug- und Triebwerküberholungen und -wartung („Checks") gebildet. Diese Belastungen basieren auf tatsächlichen Flugstunden oder Flugzyklen. Die Basis dieser Kosten wird jährlich oder bei näheren Informationen über Situationen, die zu einer Veränderungen der erwarteten Kosten führen könnten, überprüft. Faktoren, die dabei berücksichtigt werden, umfassen: erhöhte oder verminderte Nutzung des Flugzeugs, den Zustand des Flugzeugs, die Lebensdauer der Teile mit begrenzten Laufzeiten („life-limited parts") und unerwartete Veränderungen in Wartungs- und Überholungskosten. Zahlungen aufgrund eines Operating-Lease-Verhältnisses werden als Aufwand der Gewinn-und-Verlustrechnung linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses realisiert.

Gemäß IAS 17 aktiviert die Gruppe Sachanlagevermögen aus Finanzierungs-Leasingverhältnissen, aufgrund derer die wesentlichen Nutzen und Lasten aus der Eigentümerstellung auf die Gruppe übergehen. Dieses geleaste Sachanlagevermögen wird mit dem niedrigeren Wert seines Marktwertes oder dem Barwert der Mindestleasingraten bewertet. Die Vermögenswerte werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Die entsprechenden Verpflichtungen werden unter der Position Finanzschulden in der Höhe der abgezinsten Leasingraten abzüglich der bereits gezahlten Raten ausgewiesen. Geleastes Sachanlagevermögen wird mit dem niedrigeren Wert seines Marktwertes oder dem Barwert der Mindestleasingraten bewertet.

Leasingerträge aus Operate-Lease-Verhältnissen werden linear über die Dauer des Leasingverhältnisses in der Gewinn-und-Verlustrechnung realisiert.

r) Pensionsverpflichtungen

Leistungsorientierte Pensionspläne sind Verpflichtungen für Pensionen und Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses, die nicht als beitragsorientiert klassifiziert wurden. Beitragsorientierte Pensionspläne sind Verpflichtungen für Pensionen und Leistungen, bei denen gleichbleibende Beiträge in einen separaten Pensionsplan eingezahlt werden, der keine rechtlichen oder vertraglichen Verpflichtungen für spätere Auszahlungen hat. Die Verpflichtungen von Air Berlin im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Versorgungsplänen wurden für jeden Vorsorgungsplan separat ermittelt. Der Wert der zukünftigen Versorgungsleistungen, die die Mitarbeiter als Gegenleistung für ihre Dienste in aktuellen und früheren Perioden erworben haben, wird geschätzt und auf den Barwert abgezinst. Der Abzinsungssatz basiert auf AA-Kredit-Anleihen mit einer Laufzeit, die den Laufzeiten der Pensionspläne und den sich daraus ergebenden Verpflichtungen entspricht. Die Berechnung erfolgt durch ein qualifiziertes Versicherungsunternehmen mithilfe der Projected-Unit-Credit-Methode. Der Barwert der Verpflichtungen ergibt sich abzüglich des Dienstzeitaufwands und des Marktwerts des Fondsvermögens. Daraus entstehende Nettovermögenswerte werden maximal mit dem Barwert der zukünftigen Zahlungsströme aus Rückzahlungen oder geringeren Einzahlungen oder mit dem Betrag der unrealisierten Dienstzeitaufwendungen aus Vorperioden bilanziert.

Der Anteil der erhöhten Verpflichtung, der aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand resultiert, wird in der Gewinn-und-Verlustrechnung linear über die Periode bis zur Unverfallbarkeit der Leistungen realisiert. Wenn Leistungen sofort unverfallbar werden, wird der daraus entstehende nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand sofort in der Gewinn-und-Verlustrechnung realisiert. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Periode erfolgswirksam erfasst, in welcher sie anfallen.

Verpflichtungen aus Beiträgen an beitragsorientierten Pensionsplänen werden in der Gewinn-und-Verlustrechnung in der Periode aufwandswirksam für den Zeitraum erfasst, in dem sie fällig sind.

s) Aktienorientierte Vergütung

Der beizulegende Zeitwert der Aktienoptionen, die Mitarbeitern gewährt werden, wird zum Zeitpunkt der Gewährung der Optionen geschätzt und die aktienorientierte Vergütung in der Gewinn-und-Verlustrechnung als Personalaufwand über die Sperrfrist („Vesting period", entspricht dem Zeitraum bis zum bedingungslosen Erwerb der Option) realisiert. Die Gegenbuchung ist eine Zunahme im Eigenkapital. Der beizulegende Zeitwert wird bestimmt durch IFRS 2 Anerkannte versicherungsmathematische Methoden. Der als Aufwand realisierte Betrag wird angepasst, um der Anzahl der erwarteten ausübbaren Aktienoptionen zu entsprechen. Marktbedingungen („market conditions") werden in der Berechnung des Marktwertes der Optionen zum Gewährungszeitpunkt einbezogen, während Ausübungsbedingungen („vesting conditions") in der Anzahl der Optionen, die voraussichtlich ausgeübt werden, berücksichtigt sind. Weitere Details zu den Bedingungen sind unter Abschnitt 13 beschrieben.

t) Neue Rechnungslegungsstandards

Die folgenden IFRS-Standards und Interpretationen, von deren Anwendung keine signifikanten Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet werden, sind verabschiedet und stehen zur vorzeitigen Anwendung zur Verfügung, diese sind jedoch durch die Gruppe in diesem Konzernabschluss nicht angewendet worden:

- IFRS 8 – Operative Segmente (Operating Segments), verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.
- IFRIC 11, IFRS 2 – Group and Treasury Share Transactions, verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. März 2007 beginnen.

u) Finanzrisikomanagement

Folgenden Risiken ist der Konzern durch die Nutzung von Finanzinstrumenten ausgesetzt:

- Kreditrisiko
- Liquiditätsrisiko
- Marktrisiko

Im Anhang werden sowohl die Konzernbelastung durch jedes der oben genannten Risiken als auch die Konzernziele, Richtlinien und Prozesse der Risikomessung und -steuerung sowie das Kapitalmanagement dargestellt. Weitere quantitative Angaben befinden sich überall im Jahresabschluss. Der Vorstand übernimmt die Gesamtverantwortung für den Aufbau und die Kontrolle des Konzernrisikomanagements. Es existiert ein etabliertes Risikomanagementsystem, welches die Richtlinien des Risikomanagements überwacht und wodurch signifikante Risiken an den Vorstand weiterleitet werden. Das Risikoberichtswesen enthält die Darstellung und Bewertung aller Risiken. Dies beinhaltet die Erfassung neuer Risiken ebenso wie die Neubewertung existenter Risiken bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und des Verlustpotenzials. Hierbei wird ein quantitativer Ansatz zur Risiko-bewertung vorgenommen. Die erfassten Risiken werden fortlaufend mithilfe von Computersoftware aktualisiert. Ein umfangreiches Risikoberichtswesen, welches Informationen zu derzeitigen Risiken und Bewertungen, zu Bewertungsanpassungen und adäquaten Einschätzungen enthält, wird quartalsweise an den Vorstand weitergegeben. Seit der letzten Berichtsperiode sind keine Änderungen bezüglich der Risikobelastung des Konzerns oder der Ziele, Richtlinien und Prozesse zu Risikoidentifizierung, -messung und -management festgestellt worden.

Kreditrisiko

Einzeltickets werden mittels Vorkasse bezahlt. Das Kreditrisiko ist als sehr gering einzustufen und begrenzt auf Zahlungen von überzogenen Bankkonten kurz vor Flugbeginn. Das Kreditrisiko beim Verkauf von Gruppentickets an Charter- und Pauschalreiseveranstalter ist ebenfalls begrenzt, da die Reiseveranstalter in der Mitte eines jeden Monats auf Basis der erwarteten monatlichen Umsätze regelmäßige Vorauszahlungen tätigen.
Der Verkauf von Passagierbeförderungs- und Frachtpapieren wird über Veranstalter und über Internet innerhalb des Einflussbereiches der Internationalen Flug-Transport-Vereinigung (IATA) durchgeführt. Veranstalter sind mit länderspezifischen Abrechnungsstellen für die Verrechnung von Passagierbeförderungs- oder Frachtverkäufen verbunden. Individuelle Veranstalter werden durch die jeweiligen Abrechnungsstellen geprüft. Das Kreditrisiko im Fall eines einzelnen Verkaufsagenten ist aufgrund der weltweiten Verteilung verhältnismäßig gering. Soweit in der zugrunde liegenden Vereinbarung nicht ausdrücklich anders geregelt, werden Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Fluggesellschaften grundsätzlich auf bilateraler Ebene oder über die Verrechnungsstelle der IATA beglichen. Die Verrechnung

findet durch die Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in regelmäßigen monatlichen Intervallen statt, was auch zu einer erheblichen Verringerung des Ausfallrisikos führt. Bei sonstigen Transaktionen kann eine separate Sicherheitenstellung in bestimmten Zahlungsvereinbarungen gefordert sein.
Für alle Zahlungsbeziehungen werden in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Zahlung Sicherheiten oder eine Bonitätsauskunft/Kreditreferenz vereinbart. Historische Daten aus der Geschäftsbeziehung, speziell in Bezug auf das Zahlungsverhalten, können genutzt werden, um ein Ausfallrisiko zu verhindern. Erkennbaren Risiken wird durch Wertberichtigungen auf Forderungen Rechnung getragen.
Das Kreditrisiko aus Anlagen und derivativen Finanzinstrumenten besteht durch das Ausfallrisiko des Vertragspartners. Da die Transaktionen mit Vertragsparteien höchstmöglicher Bonität abgeschlossen werden, stellt sich das Ausfallrisiko als außerordentlich gering dar. Bargeld und Kassenbestände werden ausschließlich bei Banken mit höchstmöglicher Bonität gehalten. Derivative Finanzinstrumente können auch bei Vertragsparteien mit einem AA-Rating oder bei einer nachgewiesenen guten historischen Verlässlichkeit dargestellt werden. Bei nicht vorhandenem Rating sollte eine Sicherheitenstellung vereinbart werden, wie beispielhaft im Fall eines Vertragspartners im Treibstoffderivatebereich.

Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko für die Gesellschaft besteht darin, finanziellen Verpflichtungen bei Fälligkeiten nicht nachkommen zu können. Die Liquidität der Air Berlin Gruppe ist sowohl durch eine entsprechende Liquiditätsplanung als auch durch Etablierung einer adäquaten Finanzierungsstruktur gesichert.
Das Ziel der Steuerung des Liquiditätsrisikos ist die Sicherstellung einer ausreichenden Liquidität, um die Zahlungsfähigkeit der Gruppe jederzeit zu gewährleisten, sowohl unter regulären als auch unter angespannten Bedingungen, ohne dass Verluste oder Schädigung der Reputation von Air Berlin eintreten können.
Im Herbst 2006 wurde ein konzernweites Treasury-Management-System implementiert. Dieses System bildet sämtliche zins- und devisenrelevanten Parameter ab und bewertet sie marktgerecht. Alle im Berichtsjahr hinzugekommenen Air Berlin Gesellschaften (dba in 2006 sowie LTU und Belair in 2007) sind vollständig in das Treasury-Management-System der Gruppe eingebunden. Der Fokus liegt hierbei auf der ausreichenden Liquidität, sodass eine umfangreiche Finanz- und Liquiditätsplanung sichergestellt wird.
Die Air Berlin Gruppe stellt sicher, dass sie über ausreichend Bargeldreserven verfügt, um die voraussichtlichen Ausgaben sowohl auf der operativen Seite für eine Periode von zwei bis drei Monaten als auch die Bedienung der finanziellen Verpflichtungen abdecken zu können. Dabei kann der mögliche Einfluss außergewöhnlicher Umstände wie Naturkatastrophen, die gewöhnlicherweise nicht vorhergesehen werden können, nicht abgedeckt werden.
Im Treasury-Management-System werden die gemäß IAS 39 für das Hedge-Accounting notwendigen Hedge-Relationen und die jeweiligen Effektivitätsberechnungen ausgewiesen. Dabei werden alle Grundgeschäfte und die entsprechend abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte berücksichtigt. Alle eingegangenen Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich ihrer Effektivität permanent überwacht und bei Notwendigkeit angepasst

Marktrisiken

Das Marktrisiko bildet Marktpreisveränderungen, beispielsweise Änderungen von Wechselkursen, Zinssätzen oder Rohstoffpreisen ab. Marktpreisänderungen können das Konzernergebnis und auch den Wert der im Besitz von Air Berlin befindlichen Finanzinstrumente beeinträchtigen.
Im Rahmen der Geschäftstätigkeit als Fluggesellschaft ist Air Berlin einerseits Wechselkurs-, Zinsänderungs- und Treibstoffrisiken und andererseits Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Um diese Risiken zu begrenzen, setzt Air Berlin derivative Finanzinstrumente ein. Eine detaillierte Darstellung des Ausmaßes der Abhängigkeit des Konzerns vom Marktrisiko und der Hedge-Accounting-Aktivitäten zur Begrenzung der Risiken ist im Abschnitt 30 beschrieben.
.

Kapitaldienst

Der Vorstand verfolgt die Aufrechterhaltung einer starken Kapitalbasis, um das Vertrauen von Anlegern, Gläubigern und anderen Marktteilnehmern in die künftige Entwicklung des Unternehmens zu sichern. Das „Board of Directors" überwacht die Rendite auf das eingesetzte Kapital, die sich ermittelt aus dem Netto-Betriebsergebnis dividiert durch das gesamte Eigenkapital. Vom Vorstand wird ein ausgewogenes

Verhältnis zwischen der Erhöhung der Rendite, die möglicherweise mit höheren Kreditaufnahmen zusammenhängt, und den Vorteilen und Sicherheiten für eine solide Kapitalbasis angestrebt. Insbesondere im Bezug auf die Unternehmensfinanzierung werden vom Vorstand, mit Blick auf die Eigenkapitalrendite, die Vielzahl von Finanzierungs-Optionen, einschließlich der Ausgabe von Aktien, der Ausgabe von Anleihen und traditionellen Bankfinanzierungen abgewogen.
Die Air Berlin Gruppe hat keine von den Kapitalmärkten auferlegte Anforderungen zu erfüllen.

v) Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind alle Verträge, die dazu führen, einen finanziellen Vermögenswert oder eine finanzielle Verbindlichkeit oder ein Eigenkapitalinstrument darzustellen. Die finanziellen Vermögenswerte der Gruppe beinhalten im Wesentlichen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Darlehensforderungen und derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert. Die finanziellen Verbindlichkeiten umfassen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasing und derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert. Finanzinstrumente werden in der Bilanz erfasst, sobald Air Berlin Vertragspartner eines Finanzinstruments wird. Marktübliche Käufe oder Verkäufe von Finanzinstrumenten (Käufe oder Verkäufe, bei denen die Lieferung des Vermögenswertes innerhalb des vorgeschriebenen oder durch Konventionen festgelegten Zeitrahmens erfolgen muss) werden zum Handelstag bilanziert.
Folgende Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden bei Air Berlin dargestellt:

- Kredite und Forderungen,
- Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß IAS 39 bilanziert und zu Handelszwecken gehalten werden,
- Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß IAS 39 bilanziert und zu Handelszwecken gehalten werden,
- Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden (eingeschlossen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten, verzinsliche Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten).

Die Kategorien „zur Veräußerung gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ und „bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinvestitionen“ werden bei Air Berlin nicht genutzt. Weiterhin werden keine finanziellen Vermögenswerte oder finanziellen Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert ausgewiesen, da bei Air Berlin die Fair-Value-Option nicht angewendet wird.
Die Kategorien der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten werden weiter ausführlich im Abschnitt 30h dargestellt.
Air Berlin hat folgende Klassen von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten definiert:

- Kredite und Forderungen,
- Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden,
- Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert wurden,
- Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden (eingeschlossen verzinsliche Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten),
- Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente,
- Finanzierungsleasing.

5. UNTERNEHMENSERWERBE

Unternehmenserwerbe in 2007

-- LTU

Am 26. März 2007 hat die Air Berlin PLC 100 Prozent der Geschäftsanteile des LTU Konzerns (im Folgenden „LTU“) für einen Kaufpreis von € 140.000 erworben. Zudem hat ein fremder Dritter vor dem Erwerb auf ein Darlehen gegenüber LTU verzichtet, wobei er als Entschädigung einen Anteil an den zukünftigen Gewinnen der LTU erhalten hat. Diese mögliche Verbindlichkeit wurde bei LTU nicht bilanziert. Air Berlin zahlte € 15.000 an den fremden Dritten, um die Rückzahlungsansprüchen aus diesem verzichteten Darlehen mit Besserungsschein zu erwerben. Damit betrug der Kapitalfluss aus dem Erwerb inklusive Transaktionskosten € 159.787. Die deutsche Fluggesellschaft LTU betreibt 16 Mittelstrecken- und 12 Langstreckenflieger und hatte ca. 2.200 Mitarbeiter zum 31. Dezember 2006. Die Zustimmung des Bundeskartellamts zum

Kauf wurde am 7. August 2007 erteilt. Der Erwerbszeitpunkt zwecks Erstkonsolidierung der LTU wurde daher auf den 31. Juli 2007 festgelegt.
Auf Basis einer vorläufigen Schätzung wurde ein Firmenwert in Höhe von € 209.420 bilanziert. Eine Kaufpreisaufteilung konnte zum Stichtag noch nicht durchgeführt werden, da zum Erwerbszeitpunkt bestimmte Vermögensgegenstände durch die laufende Ermittlung ihres Marktwertes nicht mit Sicherheit erfasst werden konnten. Dies betrifft insbesondere erkennbare immaterielle Vermögensgegenstände (z. B. Slots) und aktive latente Steuern auf Verlustvorträge. Die Werte im Folgenden entsprechen der vorläufigen Schätzung. Künftige Anpassungen der Kaufpreisaufteilung werden gemäß IFRS 3 innerhalb von 12 Monaten nach dem Erwerbszeitpunkt vorgenommen und rückwirkend auf den Erwerbszeitpunkt erfasst. Vermögenswerte und Schulden aus Unternehmenserwerb 2007. Siehe Tabelle unten.

Es wurden keine Eventualverbindlichkeiten zum Erwerbszeitpunkt identifiziert. Die Umbewertungen bei den Flugzeugen sowie den Grundstücken und Bauten spiegeln diejenigen Anpassungen wider, die erforderlich waren, um diese Vermögensgegenstände mit ihrem Marktwert zum Erwerbszeitpunkt zu erfassen. Der Marktwert der Gebäude (zwei Finanzierungsleasinggeschäfte, vgl. Abschnitt 17) entspricht dem Barwert der Leasingraten bis zum Ende des Leasingzeit-

Vermögenswerte und Schulden aus Unternehmenserwerb 2007 der LTU:

In Tausend Euro	Marktwert zum Erwerbszeitpunkt	Umbewertung	Buchwert zum Erwerbszeitpunkt
Grundstücke und Bauten	28.834	(1.854)	30.688
Flugzeuge	140.160	(53.555)	193.715
Landerechte	28.200	28.200	0
Markenrecht LTU	4.794	4.794	0
Sonstige langfristige Vermögenswerte	35.047	0	35.047
Vorräte	19.507	0	19.507
Forderungen	40.521	0	40.521
Sonstige Vermögensgegenstände und Rechnungsabgrenzungsposten	77.106	0	77.106
Bankguthaben und Kassenbestände	113.997	0	113.997
Latente Steuerforderungen	14.297	(7.361)	21.658
Finanzverbindlichkeiten	(191.320)	(1.128)	(190.192)
Sonstige Rückstellungen	(181.296)	0	(181.296)
Rückstellungen	(46.807)	(35.468)	(11.339)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(50.011)	0	(50.011)
Verbindlichkeiten gegenüber dem Erwerber	(22.639)	68.585	(91.224)
Sonstige Verbindlichkeiten	(60.023)	0	(60.023
Netto erkennbare Vermögenswerte	(49.633)	2.213	(51.846)
Firmenwert	209.420		
Kapitalfluss aus Unternehmenserwerb	159.787		
abzüglich:			
erworbene Bankguthaben und Kassenbestände	(113.997)		
Netto-Kapitalfluss	45.790		

raums und nicht dem Marktwert des Gebäudes aus der Sicht des Eigentümers, da eine Eigentumsübertragung am Ende des Leasingzeitraums nicht erfolgen wird. Die ursprüngliche Bewertung der Lande- und Markenrechte zum Marktwert in Verbindung mit dem Unternehmenserwerb wird in Abschnitt 6 näher ausgeführt.

Wie in Abschnitt 15 ausgeführt, steht die Marktwertanpassung bei den Rückstellungen in Zusammenhang mit Rückstellungen für schädliche Kontrakte in Verbindung mit seitens LTU zum Zeitpunkt des Unternehmenserwerbs nicht erbrachten Leistungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Erwerber in Höhe von € 91.224 erfassen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € 22.639 gegenüber Air Berlin und eine Anleihe in Höhe von € 68.585 gegenüber Air Berlin. Diese Anleihe wurde zum Erwerbszeitpunkt vom ursprünglichen Inhaber für € 1 erworben. Daher wurden die Nettovermögenswerte der LTU angepasst, um sie auf den Marktwert der Anleihe aus Sicht der Air Berlin (null) anzupassen. Die im Zusammenhang mit dem Unternehmenserwerb angefallenen und bei der Berechnung des Firmenwerts berücksichtigten Transaktionskosten belaufen sich zum 31. Dezember 2007 auf € 4.787. Der Firmenwert resultiert aus einer Vielzahl von Faktoren, insbesondere den Synergien aus den Flugnetzen und erwarteten Kostenersparnissen aufgrund der gemeinsamen Flottennutzung und Kapazitätsoptimierung, geringerem Verwaltungsaufwand und effektiveren Beschaffungen. Jährliche Ersparnisse werden auf € 70 Mio. pro Jahr eingeschätzt.

Die Ergebnisse der LTU seit dem 1. August 2007 sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten. LTU wurde nach dem Erwerb ein Dienstleistungsanbieter der Air Berlin und hat als solcher keine wesentliche externe Umsatzquelle mehr. Damit ist es nicht möglich, die Umsätze und Gewinne oder Verluste, die LTU zur Gruppe in der Periode 1. August bis 31. Dezember 2007 beigetragen hat, auszuweisen.

Vermögenswerte und Schulden aus Unternehmenserwerb 2007 Belair:

In Tausend Euro	Marktwert zum Erwerbszeitpunkt	Umbewertung	Buchwert zum Erwerbszeitpunkt
Sonstige langfristige Vermögenswerte	1.409	0	1.409
Vorräte	784	0	784
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	587	0	587
Sonstige Vermögensgegenstände und Rechnungsabgrenzungposten	1.143	0	1.143
Bankguthaben und Kassenbestände	10.042	0	10.042
Latente Steuerforderungen	102	0	102
Rückstellungen	(4.632)	0	(4.632)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(4.640)	0	(4.640)
Verbindlichkeiten gegenüber Erwerber	(544)	0	(544)
Sonstige Verbindlichkeiten	(3.017)	0	(3.017)
Erkennbare Vermögenswerte (netto)	1.234	0	(1.234)
Minderheitsinteressen	(629)		
Firmenwert	797		
Kapitalfluss aus Unternehmenserwerb	1.402		
abzüglich:			
erworbene Bankguthaben und Kassenbestände	(10.042)		
Netto-Kapitalfluss aus Erwerb und Kassenbeständen	(8.640)		

-- BELAIR

Am 10. September 2007 hat die Air Berlin PLC 49 Prozent der Geschäftsanteile der Belair Airlines AG, Zürich (im Folgenden „Belair"), für einen Kaufpreis von CHF 1.715 erworben. Die Belair betreibt 3 Flugzeuge des Typs Boeing 757 und 767. Unter der Shareholders Agreement hatte Air Berlin bis zum 1. November 2007 die wirtschaftliche Führung (economic control) der Fluggesellschaft noch nicht übernommen. Weil nur 49 % der Anteile der Air Berlin gehören, wurden € 629 als Minderheitsanteile am Eigenkapital beim Erwerb bilanziert. Unter der Vereinbarung trifft der Minderheitsgesellschafter keine operativen oder finanziellen Entscheidungen, somit stehen 100 % der Gewinne oder Verluste der Belair Air Berlin zu. Aus diesem Grund werden keine Minderheitsanteile in der Gewinn-und-Verlustrechnung ausgewiesen. Basierend auf vorläufigen Schätzungen wurden beim Erwerb der Belair ein Firmenwert in Höhe von € 797 und ein Minderheitsanteil in Höhe von € 629 erfasst. Eine endgültige Kaufpreisaufteilung konnte zum Bilanzstichtag noch nicht durchgeführt werden, da zum Erwerbszeitpunkt bestimmte Vermögensgegenstände aufgrund der noch laufenden Ermittlung ihres Marktwertes nicht verlässlich bewertet werden konnten. Dies bezieht sich insbesondere auf die identifizierten immateriellen Vermögensgegenstände (Lande- und Markenrechte). In Übereinstimmung mit IFRS 3 werden alle weiteren Anpassungen der Kaufpreisallokation innerhalb von 12 Monaten nach dem Erwerbszeitpunkt erfolgen und zum Zeitpunkt des Erwerbs erfasst werden.

Vermögenswerte und Schulden aus Unternehmenserwerb 2007

Siehe Tabelle Belair Seite 128

Im Zusammenhang mit dem Erwerb sind bis zum Bilanzstichtag Transaktionskosten in Höhe von € 366 angefallen. Der Firmenwert resultiert aus einer Reihe von Faktoren wie Synergien zwischen den Flugstreckennetzen.

Die Ergebnisse der Belair sind seit dem 1. November 2007 in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten. Belair wurde nach dem Erwerb ein Dienstleistungsanbieter der Air Berlin und hat als solcher keine wesentlichen externen Umsätze mehr. Damit ist es nicht möglich, die Umsätze und Gewinne oder Verluste, die Belair zur Gruppe in der Periode 1. November bis 31. Dezember 2007 beigetragen hat, auszuweisen.

Es ergeben sich folgende Vermögenswerte und Schulden aus dem Unternehmenserwerb der dba:

In Tausend Euro	Marktwert zum Erwerbszeitpunkt	Umbewertung	Buchwert zum Erwerbszeitpunkt
Langfristige Vermögenswerte	7.410	0	7.410
Landerechte (Slots)	69.949	69.949	0
Marke dba	2.017	2.017	0
Vorräte	3.061	0	3.061
Forderungen	7.950	0	7.950
Sonstige Vermögensgegenstände und Rechnungsabgrenzung	29.852	0	29.852
Bankguthaben und Kassenbestände	47.869	0	47.869
Latente Steuerforderung	27.718	27.718	0
Rückstellungen	(49.765)	0	(49.765)
Verbindlichkeiten	(12.913)	0	(12.913)
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	(22.080)	0	(22.080)
Erkennbare Vermögenswerte (netto)	111.068	99.684	11.384
Firmenwert	20.317		
Kapitalfluss aus Unternehmenserwerb	131.385		
abzüglich:			
erworbene Bankguthaben und Kassenbestände	(47.869)		
Netto-Kapitalfluss	83.516		

-- CONDOR

Am 20. September 2007 hat Air Berlin PLC mit der Thomas Cook Group plc („Thomas Cook") eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach Thomas Cook ihre Anteile an der Fluggesellschaft Condor Flugdienst GmbH („Condor") in zwei Schritten durch einen Anteilstausch an Air Berlin veräußert. Dabei werden im Februar 2009 75,1 Prozent und im Februar 2010 die weiteren 24,9 Prozent der Geschäftsanteile der Condor von Air Berlin übernommen. Als Gegenleistung erhält Thomas Cook neu ausgegebene Aktien der Air Berlin, die zum Zeitpunkt der Durchführung der Vereinbarung – abhängig vom dann aktuellen Börsenkurs – voraussichtlich zwischen € 380 Mio. und € 475 Mio. bewertet werden. Thomas Cook wird dabei voraussichtlich eine Beteiligung von bis zu 29,99 Prozent an Air Berlin erhalten. Condor betreibt zurzeit 35 Flugzeuge und hatte Umsätze in Höhe von € 1,2 Mrd. im Geschäftsjahr 2006. Der Erwerb ist abhängig von der Zustimmung der zuständigen Kartellbehörden. Im Zusammenhang mit dem Erwerb sind bis zum 31. Dezember 2007 Transaktionskosten in Höhe von € 2.599 angefallen. Diese Kosten werden in die Berechnung des Firmenwerts einbezogen und sind zum 31. Dezember 2007 unter den aktiven Rechnungsabgrenzungen in der Bilanz ausgewiesen.

Unternehmenserwerbe in 2006

-- dba

Am 31. August 2006 (Erwerbszeitpunkt) hat die Air Berlin PLC 100 Prozent der Geschäftsanteile der dba Luftfahrtgesellschaft GmbH, München (im folgenden „dba") zum Kaufpreis von € 130.000 erworben. Im Zusammenhang mit dem Erwerb sind Transaktionskosten in Höhe von € 1.385 angefallen. Der berichtete Firmenwert resultiert aus einer Reihe von Faktoren wie Synergien zwischen den Flugstreckennetzen, Unternehmensverträgen und attraktiven Angeboten für geschäftsreisende Passagiere. Es ergeben sich folgende Vermögenswerte und Schulden aus dem Unternehmenserwerb:

Verweis auf Tabelle dba Seite 129

Die Buchwerte vor Unternehmenserwerb sind unter Anwendung der unmittelbar vor Unternehmenserwerb geltenden IFRS bestimmt worden. Die Bewertung der Vermögenswerte und Verpflichtungen zum Zeitpunkt des Erwerbs beruht auf geschätzten Marktwerten. Die ursprüngliche Marktbewertung der Landerechte und Markenrechte in Zusammenhang mit dem Erwerb wird in Abschnitt 6 weiter erläutert. Es sind keine Eventualverbindlichkeiten zum Zeitpunkt des Erwerbs feststellbar gewesen. Der Firmenwert wird gemäß IFRS 3 nicht abgeschrieben, sondern jährlich auf eine mögliche Wertminderung (Impairment Test) überprüft. In die Berechnung des Firmenwertes sind die beim Unternehmenswert angefallenen Transaktionskosten einbezogen worden.

Übrige

Des Weiteren hat die Gruppe in 2006 den restlichen Anteil von 76 Prozent an TIS Total Inflight Solution Germany GmbH erworben, die in AB Neunte Flugzeugvermietungs GmbH umfirmiert und im Abschluss am 31. Dezember 2006 konsolidiert worden ist. Der Kaufpreis hat € 19 betragen, während die erhaltenen Kassenbestände € 25 betragen haben, sodass der Netto-Cashflow aus der Akquisition € 6 betragen hat.

Zusammenfassung des Kapitalflusses aus Erwerben

Insgesamt hat die Gruppe Netto-Kapitalflüsse aus Erwerben wie folgt über die Periode:

In Tausend Euro	**2007**	2006
LTU	**45.790**	0
Belair	**(8.640)**	0
Condor	**2.599**	0
dba	**0**	83.516
TIS	**0**	(6)
	39.749	83.510

6. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Landerechte (Slots) und Markenrechte sind mit ihrem Marktwert im Zeitpunkt des Erwerbs angesetzt. Die Bewertung von Slots ist auf Marktwert-Basis vorgenommen worden und basiert auf den durchschnittlichen Zahlungsströmen der Marktteilnehmer regulierter Flughäfen unter Berücksichtigung eines Knappheitsfaktors. Als wesentliche Annahmen sind der Berechnung ein Abzinsungssatz von 10,11 % und Cashflow-Planungen für jede Strecke pro Landerecht zugrunde gelegt worden.

Die Bewertung des Markenrechtes basiert auf der Lizenzpreisanalogie (Verzicht auf Lizenzgebühren). Dabei werden die unterstellten markenrechtlich relevanten Umsätze über eine Periode von fünf Jahren ermittelt und mit einem Zinssatz von 8,56 % abgezinst.

Die Gruppe hat im vierten Quartal 2007 eine Werthaltigkeitsprüfung (Impairment Test) in Bezug auf die Landerechte und den Firmenwert mit diversen Annahmen vorgenommen mit dem Ergebnis, dass, weil die Schätzung des erzielbaren Betrags der Buchwert den entsprechenden Vermögenswert weit überstiegen hat, kein Bedarf zur Wertminderung vorliegt. Der erzielbare Betrag wurde in Bezug auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelt, die die Landerechte und den Firmenwert nutzt, somit die gesamte Air Berlin Gruppe. Zur Ermittlung des Nutzungswertes wurden die zukünftigen Zahlungsströme aus der aktuellen Unternehmensplanung für die kommenden drei Jahre und die Fortschreibung mit einer Wachstumsrate von 0,5 % p.a. für den anschließenden Zeitraum mit einem unternehmensspezifischen Kapitalkostenzinssatz von 8,29 % abgezinst. Das Ergebnis der Berechnung des Nutzungswertes ist maßgeblich beeinflusst durch die Annahmen hinsichtlich des Abzinsungssatzes sowie der operativen Margen. Die operativen Margen zur Berechnung des Nutzungswertes basieren auf der vorhandenen Flottengröße ohne die Berücksichtung von Wachstum in der Flotte, aber einschließlich Wartungsaufwendungen, und liegen signifikant höher als die in 2006 und 2007 erzielten Margen. Die Entwicklung

6. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

In Tausend Euro	Software Lizenzen	Firmenwert	Landerechte	Markenrechte	Sonstige Rechte	**Gesamt**
Anschaffungskosten						
Bestand 1. Januar 2006	7.543	0	0	0	869	**8.412**
Zugänge	3.645	0	0	0	0	**3.645**
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	362	20.317	69.949	2.017	0	**92.645**
Abgänge	(87)	0	0	0	0	**(87)**
Bestand 31. Dezember 2006	11.463	20.317	69.949	2.017	869	**104.615**
Zugänge	5.570	0	0	0	0	**5.570**
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	759	210.217	28.200	4.794	0	**243.970**
Abgänge	(378)	0	0	0	(869)	**(1.247)**
Bestand 31. Dezember 2007	17.414	230.534	98.149	6.811	0	**352.908**
Abschreibung						
Bestand 1. Januar 2006	6.269	0	0	0	826	**7.095**
Abschreibungsaufwand	1.639	0	0	134	43	**1.816**
Abgänge	(87)	0	0	0	0	**(87)**
Bestand 31. Dezember 2006	7.821	0	0	134	869	**8.824**
Abschreibungsaufwand	3.766	0	0	501	0	**4.267**
Wertminderungen	0	0	0	1.782	0	**1.782**
Abgänge	(316)	0	0	0	(869)	**(1.185)**
Bestand 31. Dezember 2007	11.271	0	0	2.417	0	13.688
Buchwert						
1. Januar 2006	1.274	0	0	0	43	**1.317**
31. Dezember 2006	3.642	20.317	69.949	1.883	0	**95.791**
31. Dezember 2007	6.143	230.534	98.149	4.394	0	**339.220**

7. SACHANLAGEN

In Tausend Euro	Grundstücke und Gebäude	Flugzeuge und Triebwerke	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	**Gesamt**
Anschaffungskosten					
Bestand 1. Januar 2006	0	959.060	55.519	27.665	**1.042.244**
Zugänge	0	293.384	37.105	6.250	**336.739**
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	0	0	6.014	1.034	**7.048**
Abgänge	0	(147.090)	(47.176)	(660)	**(194.926)**
Bestand 31. Dezember 2006	0	1.105.354	51.462	34.289	**1.191.105**
Zugänge	0	254.353	22.957	12.491	**289.801**
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	28.834	140.160	31.085	4.612	**204.691**
Abgänge	0	(149.916)	(4.516)	(9.681)	**(164.113)**
Bestand 31. Dezember 2007	28.834	1.349.951	100.988	41.711	**1.521.484**
Abschreibung					
Bestand 1. Januar 2006	0	246.927	25.200	17.359	**289.486**
Abschreibungsaufwand	0	52.744	5.095	4.577	**62.416**
Abgänge	0	(73.893)	(23.153)	(645)	**(97.691)**
Bestand 31. Dezember 2006	0	225.778	7.142	21.291	**245.211**
Abschreibungsaufwand	1.277	69.537	9.483	7.426	**87.723**
Abgänge	0	(11.303)	(2.279)	(8.082)	**(21.664)**
Bestand 31. Dezember 2007	1.277	284.012	14.346	20.635	**320.270**
Buchwert					
1. Januar 2006	0	712.133	30.319	10.306	**752.758**
31. Dezember 2006	0	879.576	44.320	12.998	**936.894**
31. Dezember 2007	27.557	1.065.939	86.642	21.076	**1.201.214**

der operativen Margen ist wesentlich beeinflusst von der Entwicklung des kompetitiven und regulativen Umfeldes. Es gibt derzeit keine vorhersehbaren Ereignisse, die mit gravierenden Auswirkungen die Planung derart ändern, dass der erzielbare Betrag geringer ist als der bilanzierte Wert. Der Diskontierungssatz entspricht der Einschätzung des Managements zum langfristigen Zinssatz für die Kapitalbeschaffung auf Gruppenebene.
Da die Website der dba abgeschaltet wurde und alle früheren dba Flüge über die Air Berlin Website buchbar sind, wurde die Marke dba in 2007 komplett abgeschrieben, was zu einem Aufwand von € 1.782 führte.

7. SACHANLAGEN Siehe Tabelle Sachanlagen oben.
Zum 1. Januar hat die Gruppe die Restwertannahme zur Ermittlung der Abschreibung dahingehend geändert, dass auf einen Prozentwert der Anschaffungskosten in Euro abgeschrieben wird. Der feste Prozentwert auf den Eurobetrag minimiert Schwankungen im Abschreibungsverlauf, die aufgrund von Währungsschwankungen des USD entstehen können, sofern wie in der Ver-gangenheit der Veräußerungserlös in USD herangezogen wird. Die Auswirkung der Veränderung dieser Schätzung wurde gemäß IAS 8, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehler (Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors), in der Peri-

ode der Veränderung berücksichtigt und führt – kalkuliert basierend auf Flugzeugen, die zum Zeitpunkt der Änderung vorhanden waren, und auf dem damaligen USD-Kurs – zu einer Erhöhung der Abschreibungen in Höhe von € 3.978.
Die im Jahr 2007 bzw. 2006 aktivierten Zinsaufwendungen für Flugzeuge und Triebwerke betrugen € 971 bzw. € 2.393 bei Zinssätzen zwischen 6,85 % und 7,04 %. Flugzeuge und Triebwerke dienen den Kreditgebern als Sicherheit für die zur Anschaffung der Gegenstände gewährten Kredite. Sachanlagen beinhalten auch Grundstücke und Gebäude, Flugzeuge und Triebwerke sowie technische Ausstattung und Maschinen, die aufgrund von Finance-Lease-Vereinbarungen aktiviert wurden.
Der Buchwert von Sachanlagen, die aufgrund von Finance-Lease-Vereinbarungen aktiviert wurden, beträgt:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Grundstücke und Gebäude	**27.557**	0
Flugzeuge und Triebwerke	**51.268**	0
Technische Ausstattung und Maschinen	**2.176**	5.810
	81.001	5.810

Eine detaillierte Übersicht zu den Finance-Lease-Strukturen findet sich in Abschnitt 17.

8. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

In Tausend Euro	Beteiligungen
Anschaffungskosten	
Bestand 1. Januar 2006	660
Zugänge	31
Erhaltene Ausschüttungen	(500)
Gewinnanteile	608
Vereinnahmter Liquidationserlös	(61)
Umgliederungen aufgrund Konsolidierung in 2006	(6)
Wertminderungen (Impairment Losses)	(12)
Bestand 31. Dezember 2006	720
Erhaltene Ausschüttungen	(527)
Gewinnanteile	791
Vereinnahmter Liquidationserlös	(49)
Bestand 31. Dezember 2007	935

Die Gruppe hat die folgenden assoziierten Unternehmen:

	Land	Beteiligung **2007**	2006
		%	%
Niki Luftfahrt GmbH, Wien	Österreich	**24,0**	24,0
SCK DUS GmbH & Co. KG, Düsseldorf *	Deutschland	**24,8**	24,8
IBERO Tours GmbH**	Deutschland	**50,0**	50,0
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH, Wien	Österreich	**24,0**	24,0
ILTU Ireland Ltd. ***	Irland	**50,0**	0

* Ehemals Stockheim Air Catering GmbH & Co. KG, dann TIS Germany Air Catering GmbH & Co. KG und schließlich SCK DUS GmbH & Co. KG, Düsseldorf
** Berichtet als assoziiertes Unternehmen aufgrund mangelnder Kontrolle
*** Zum 31. Dezember 2007 in Liquidation befindlich

Stockheim Air Catering GmbH & Co. KG, Düsseldorf, ist am 31. März 2006 in TIS Germany Airline Catering GmbH & Co. KG umfirmiert worden. Die Gesellschaft hat ihr Geschäftsjahr auf den 31. März geändert und ein Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. März 2006 eingelegt. Im vierten Quartal 2006 hat Air Berlin die restlichen 76,0 % der Anteile an TIS Germany Airline Catering GmbH & Co. KG erworben und davon 75,2 % an die SCK-Gruppe verkauft, was zu einer Erhöhung ihrer Beteiligung an dieser in Höhe von 24,8 % geführt hat. Die Gesellschaft ist nachfolgend in SCK DUS GmbH & Co. KG, Düsseldorf, umfirmiert worden.
Die Gruppe hat aus den oben genannten assoziierten Unternehmen in den Jahren 2007 und 2006 ein Ergebnis nach Anteilserwerb in Höhe von € 791 and € 608 realisiert. Im Zusammenhang mit Niki Luftfahrt GmbH sind durch die Gruppe in Vorperioden Verluste in Höhe von € 418 nicht realisiert worden, da keine Verpflichtung zur Übernahme der Verluste besteht. Daher hat Air Berlin nachträglich Gewinne in Höhe von € 169 in 2006 (€ 17 in 2005) ebenfalls nicht realisiert, da diese Gewinne nicht ausreichten, um die Verluste auszugleichen. Gleichermaßen hat Air Berlin im Zusammenhang mit Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH Verluste von € 373 (in 2006 € 400) nicht realisiert, da hier ebenso keine Verpflichtung zur Übernahme der Verluste bestand. In 2007 wurden Liquidationserlöse im Zusammenhang

mit der Liquidation der ILTU Ireland Ltd. in Höhe von € 49 vereinnahmt. Das Unternehmen, welches Bestandteil des Erwerbs der LTU-Gruppe durch Air Berlin war, befand sich zum Bilanzstichtag in Liquidation.
Zusammenfassung der Finanzdaten der assoziierten Unternehmen – 100 Prozent: Siehe Tabelle Seite 135

9. VORRÄTE

Die Vorräte setzen sich aus Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen und bezogenen Waren wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Rohmaterial	**716**	47
Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile	**28.791**	10.977
Bezogene Waren	**1.318**	890
	30.825	11.914

Eine Abschreibung aufgrund Überalterung der Vorräte ist nicht veranlasst, weil es keine wesentlichen Differenzen zwischen Marktwert und Buchwert gibt. Der Aufwand für Vorräte hat im Berichtsjahr € 89.622 betragen (2006 € 57.416).

10. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN, KURZ- UND LANGFRISTIG

Siehe Tabelle Seite 135

Im Vergleich zur Vorjahresperiode wurden von der Gruppe insgesamt € 1.529 der finanziellen Vermögenswerte von kurzfristig nach langfristig umgegliedert.
Sicherheitsleistungen sowie Hinterlegungen von Lieferanten beziehen sich im Wesentlichen auf Beträge, die auf Vertragsvereinbarungen mit Lieferanten zurückzuführen sind und die nach Erfüllung aller Auflagen zurückgezahlt werden. Die Beträge werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode mit ihrem Restbuchwert bilanziert.
Die Forderungen gegen nahestehende Personen enthalten eine Darlehensforderung in Höhe von US-Dollar 960 (€ 651) sowie eine Teilschuldverschreibung in Höhe von € 750 (30 Schuldverschreibungen zu je € 25) gegen die Lee & Lex Flugzeugvermietungs GmbH (gesamt € 1.401, 2006: € 1.529). Das Darlehen läuft am 30. April 2018 aus und wird mit jährlich 5 % verzinst, die Schuldverschreibung läuft am 30. September 2018 aus und unterliegt einem jährlichen Zinssatz von 6 %. Sonstige Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Forderungen gegenüber Versicherungsunternehmen (2007: € 1.894 und 2006: € 1.330) und Lieferanten mit Sollsalden (2007: € 6.958 und 2006: € 5.224). Sicherheitsleistungen sowie Hinterlegungen der Lieferanten enthalten Beträge, die in bar zurückgezahlt werden, während Lieferanten mit Sollsaldo Beträge beinhalten, die mit zukünftigen Rechnungen verrechnet werden. Geleistete Anzahlungen für Flugzeuge und andere Sachanlagen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen, Leistungen und Bereitstellungsprovisionen, die bei Vertragsabschluss der Air Berlin Gruppe bei Flugzeugkäufen vereinbart wurden. Nähere Erläuterungen befinden sich unter Abschnitt 32 „Finanzielle Verpflichtungen". Im Berichtsjahr wurden Anzahlungen in Höhe von € 95.642 (2006: € 48.846) geleistet, € 25.627 wurden bei Flugzeugerwerb aktiviert (2006: € 13.204). Belastungen der Gruppe aus Krediten, Währungsrisiken und Wertberichtigungen, die die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen betreffen, werden in Abschnitt 30 erläutert.

11. GEZEICHNETES KAPITAL UND RÜCKLAGEN

Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Am 27. April 2006 ist das gezeichnete Kapital um 44.400 Aktien von je € 1,00 erhöht worden. Diese Kapitalerhöhung steht in Zusammenhang mit dem „2006 Employee Share Plan". Weiterhin ist ein Aktiensplit im Verhältnis 4:1 in Bezug auf die berechtigten Stammaktien durchgeführt worden.
Bei dem Börsengang am 11. Mai 2006 sind 19.565.217 neue Stammaktien zu einem Nominalwert von € 0,25 ausgegeben worden. Hierbei wurde eine um die Transaktionskosten bereinigte Kapitalerhöhung von € 214.190 dotiert. Darüber hinaus werden Transaktionskosten in Bezug auf die Umplatzierung von bereits bestehenden Anteilen in Höhe von € 13.667 unter den Finanzaufwendungen in der Gewinn-und-Verlustrechnung ausgewiesen.
Am 28. März 2007 hat die Gesellschaft 5.974.282 neue Stammaktien mit einem Nominalwert von € 0,25 zu einem Aktienpreis von € 16,40 ausgegeben. Die Bruttoerlöse aus der Ausgabe von neuen Aktien beliefen sich auf € 97.978. Nach dem Abzug von Transaktionskosten in Höhe von € 5.195 erzielte die Gesellschaft Nettoerlöse von € 92,783. Die Kapitalrücklage hat sich nach

Zusammenfassung der Finanzdaten der assoziierten Unternehmen – 100 Prozent:

In Tausend Euro	Vermögenswerte	Verpflichtungen	Eigenkapital	Umsätze	Gewinn (Verlust)
2007					
Niki Luftfahrt GmbH, Vienna	*	*	*	*	*
SCK DUS GmbH & Co. KG, Düsseldorf ***	4.542	2.392	2.150	21.822	1.990
IBERO Tours GmbH, Düsseldorf	*	*	*	*	*
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH, Vienna ***	53.976	57.151	(3.174)	7.575	(1.556)
2006					
Niki Luftfahrt GmbH, Vienna	78.114	78.152	(38)	145.150	703
SCK DUS GmbH & Co. KG, Düsseldorf **	3.433	3.273	160	22.117	1.265
IBERO Tours GmbH	1.977	1.201	776	3.248	18
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH, Vienna	56.593	58.211	(1.618)	4.267	(1.668)

* Informationen waren bis zur Bilanzaufstellung nicht erhältlich, daher wurden die Zahlen 2006 zugrunde gelegt.

** Informationsstand zum 31. Dezember 2006 (geprüfter Jahresabschluss für die Neun-Monats-Periode vom 1. April bis zum 31. Dezember 2006 sowie Umsätze und Gewinne/Verluste aus dem geprüften Jahresabschluss für das Rumpfgeschäftsjahr 1. Januar bis 31. März 2006)

*** Informationsstand basierend auf dem vorläufigen (ungeprüften) Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007

10. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN, KURZ- UND LANGFRISTIG

In Tausend Euro	kurzfristig 2007	langfristig 2007	Gesamt 2007	kurzfristig 2006	langfristig 2006	Gesamt 2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	110.873	0	110.873	49.724	0	**49.724**
Forderungen gegen nahestehende Personen	9.235	1.401	10.636	7.253	1.529	**8.782**
Darlehensforderungen	0	3.500	3.500	0	0	**0**
Rechnungsabgrenzung	6.507	0	6.507	8.514	0	**8.514**
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten	48.697	448	49.145	5.341	0	**5.341**
Forderungen aus Boni und Schadensersatz	10.581	0	10.581	7.759	0	**7.759**
Forderungen aus dem Verkauf von Sachanlagen	1.326	0	1.326	39.710	0	**39.710**
Sonstige Forderungen	11.698	0	11.698	0	0	**0**
Forderungen an Steuerbehörden	10.941	0	10.941	10.398	0	**10.398**
Anzahlungen auf Flugzeuge und andere Sachanlagen	35.747	95.614	131.361	20.260	41.086	**61.346**
Sonstige Vermögenswerte	14.594	0	14.594	16.712	0	**16.712**
	260.199	100.963	361.162	165.671	42.615	208.286

Steuern insgesamt um € 93.311 erhöht. Zum 31. Dezember 2007 beträgt das genehmigte Stammkapital der Air Berlin € 100.000.000 und £ 50.000 (2006: € 100.000.000 und £ 50.000). Es setzt sich zusammen aus 400.000.000 Stammaktien im Nominalwert von € 0,25 und 50.000 „A-Shares" im Nominalwert von £ 1,00 (2006: 400.000.000 Stammaktien im Nominalwert von € 0,25 und 50.000 „A-Shares" im Nominalwert von £ 1,00).
Zum 31. Dezember 2007 ist das genehmigte Kapital in Bezug auf die 65.717.103 Stammaktien im Nominalwert von je € 0,25 und die 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) im Zusammenhang mit dem unten erläuterten Mitarbeiterbeteiligungsplan gehalten werden.
Die Stammaktien berechtigen zum Dividendenbezug, soweit eine Gewinnausschüttung beschlossen wird, und sind mit einem Stimmrecht pro Aktie in Gesellschafterversammlungen ausgestattet.
Hinsichtlich der „A-Shares" hat Air Berlin das Recht auf Einzug der Aktien. Die „A-Shares" sind Vorzugsaktien ohne Berechtigung zur Partizipation am Gewinn und Verlust der Gesellschaft. Bei Auflösung oder einer sonstigen Kapitalrückzahlung erhalten die Inhaber der „A-Shares" bevorzugt vor den Inhabern der Stammaktien den jeder Aktie (A-Share) entsprechenden Teil des eingezahlten Kapitals oder des Kapitals, der als eingezahlt gilt. Veränderungen des gezeichneten Kapitals sind wie folgt:

Es sind keine Aktien zur bedingten Zeichnung ausgegeben worden.

Sonstige Kapitalrücklagen
Die sonstigen Kapitalrücklagen setzen sich zusammen aus Komplementär- und Kommanditeinlagen von konsolidierten Personengesellschaften sowie gezeichnetem Kapital von konsolidierten Unternehmen, das umklassifiziert wurde zu sonstigen Kapitalrücklagen aufgrund des umgekehrten Unternehmenserwerbes in 2005.

Eigenanteile
Im Zusammenhang mit dem Nachtrag zum unten dargestellten Mitarbeiterbeteiligungsprogramm hat in 2006 das Unternehmen das wirtschaftliche Eigentum an 177.600 eigenen Aktien erworben (alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen rechtlichen Aspekte wie Stimmrechte sind begrenzt). Der Kaufpreis hat € 0,25 pro Aktie (Nominalwert) betragen, was in Höhe von € 45 zu einer Verminderung der Gewinnrücklage führte.

Rücklage für die Marktbewertung von Sicherungsinstrumenten
Die Rücklage für die erfolgsneutrale Marktbewertung von Sicherungsinstrumenten aufgrund des „Hedge Accounting" beinhaltet den effektiven Anteil der kumulierten Nettoveränderung im Marktwert der derivativen Cashflow-Sicherungsinstrumente, nach Steuern.

	Stammaktien		Einziehbare „Class A"-Vorzugsaktien	
In Tausend Aktien	**2007**	2006	**2007**	2006
Ausgegeben am 1. Januar	**59.743**	10.000	**50**	50
Ausgegeben im Zusammenhang mit Mitarbeiterbeteiligungsplan	**0**	44	**0**	0
Gesamt vor Aktiensplit	**59.743**	10.044	**0**	0
Gesamt nach 4:1-Aktiensplit	**0**	40.178	**0**	0
Ausgegeben gegen Bareinzahlung (IPO am 11. Mai 2006)	**0**	19.565	**0**	0
Ausgegeben gegen Bareinzahlung (Ausgabe neuer Aktien am 28. März 2007)	**5.974**	0	**0**	0
Ausgegeben am 31. Dezember	**65.717**	59.743	**50**	50
Davon als Eigenanteile gehalten	**178**	178	**0**	0

Rücklage „Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen“

Die Rücklage „Ausgleichsposten für Währungsdifferenzen“ berücksichtigt sämtliche Währungsdifferenzen aus der Umrechnung der Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften.

Dividenden

In der Berichtsperiode sind keine Dividenden beschlossen oder gezahlt worden, weder in Bezug auf Stammaktien noch in Bezug auf „A-Shares“.

Rücklage aus erfolgsneutraler Marktbewertung von Wertpapieren

Die Rücklage enthält die kumulierte Nettoveränderung der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere bis zum Verkauf der Wertpapiere in 2006.

Minderheitsanteile am Eigenkapital

Wie unter Abschnitt 5 oben dargestellt, beziehen sich die Minderheitsanteile am Eigenkapital in der Bilanz in Höhe von € 629 auf die restlichen 51 Prozent von Belairs Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt.

12. ERGEBNIS JE AKTIE („EARNINGS PER SHARE“ ODER „EPS“)

Das unverwässerte (und verwässerte) Ergebnis je Aktie wird bestimmt, indem das Ergebnis der Periode durch die im Geschäftsjahr gewichtete Durchschnittsanzahl der ausgegebenen Stammaktien dividiert wird. Siehe Tabelle ESP unten.

Die 50.000 „Class A“-Aktien (einziehbare Vorzugsaktien) berechtigen nicht dazu am Gewinn oder Verlust der Air Berlin beteiligt zu werden. Dividenden stehen im Ermessen der Air Berlin. Diese Aktien sind aus diesem Grund nicht in der Berechnung der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der Aktien berücksichtigt worden.

Der Effekt aus der Umwandlung der Wandelanleihe wird in der Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie nicht einbezogen, weil dies zu einer Erhöhung des Ergebnisses je Aktie geführt hätte („antidilutive“).

12. ERGEBNIS JE AKTIE („EARNINGS PER SHARE“ ODER „EPS“)

In Tausend Euro und Tausend Aktien, außer EPS	**2007**	(angepasst) 2006
Ergebnis der Periode	**20.977**	40.076
Auf „Class A“-Vorzugs-Aktien beschlossene Dividende	**0**	0
Auf die Stammaktien entfallendes Ergebnis (verwässert und unverwässert)	**20.977**	40.076
Ausgegebene Stammaktien am 1. Januar (angepasst nach 4:1 Aktiensplit)	**59.743**	40.000
Effekt der im Zusammenhang mit dem Mitarbeiterbeteiligungsprogramm im April 2006 ausgegebenen Aktien	**0**	121
Effekt der im Mai 2006 ausgegebenen Aktien	**0**	12.597
Effekt der im März 2007 ausgegebenen Aktien	**4.550**	0
Effekt der gehaltenen Eigenaktien	**(178)**	(121)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (unverwässert)	**64.115**	52.597
Effekt der ausgegebenen Aktienoptionen	**175**	119
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	**64.290**	52.716
Unverwässertes Ergebnis pro Aktie (in €)	**0,33**	0,76
Verwässertes Ergebnis pro Aktie (in €)	**0,33**	0,76

13. AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG

Als Teil der Vergütung der Executive Directors und ausgewählten Mitgliedern des Senior Managements der Gruppe („Begünstigte") hat das Unternehmen einen aktienorientierten Vergütungsplan im April 2006 aufgelegt, der später im November 2006 ergänzt worden ist.

Im April 2006 hat das Unternehmen den Executive Directors und dem ausgewählten Senior Management der Gruppe („Begünstigte") einen Aktienplan („Award") unterbreitet. Die Begünstigten zahlten für ihre Aktien jeweils die Nominalwerte. Der Aktienplan ist abhängig von Bedingungen, die zwischen der Gesellschaft und den jeweiligen Begünstigten vereinbart worden sind. Die Begünstigten haben diese Aktien nach Zeichnung erworben, konnten diese jedoch nicht veräußern oder anderweitig abtreten, mit Ausnahme der in der Vereinbarung festgelegten diesbezüglichen Regelungen.

Der Aktienplan ist am 28. November 2006 angepasst worden. Im Zusammenhang mit der Anpassung hat das Unternehmen das wirtschaftliche Eigentum sämtlicher Aktien des Aktienplans erworben und die rechtliche Eigentümerstellung beschränkt (keine Stimmrechte). Das wirtschaftliche Eigentum ist auf Ogier Employee Benefit Trustee Limited als Treuhänder des Air Berlin Employee Share Trusts übertragen worden. Die Anpassung wurde nicht bilanziert. Der geänderte Aktienplan 2006 sieht vor, dass die Begünstigten das rechtliche Eigentum (beschränkt) aus den Aktien innehaben, der Erwerb des wirtschaftlichen Eigentums ist jedoch an den Eintritt bestimmter Bedingungen („Leistungsbedingungen") geknüpft. Zudem steht der Erwerb des wirtschaftlichen Eigentums den Begünstigten nur dann zu, wenn sie bei der Air Berlin bis zum Ende der relevanten Periode („vesting period") beschäftigt sind. Bei Nichteintritt der Bedingungen, beim Austritt während der „vesting period" oder wenn der Begünstigte den Aktienpreis nicht innerhalb von zwei Wochen nach Aufforderung (Benachrichtigung durch das Unternehmen, dass die Leistungsbedingungen erfüllt sind), entrichtet, ist das Unternehmen berechtigt, die Rückübertragung des rechtlichen Eigentums zu verlangen. Desweiteren sind die Begünstigten während der Sperrfrist nicht mehr zum Dividendenbezug berechtigt und die Aktien während des Leistungszeitraumes mit rechtlichen Beschränkungen (keine Stimmrechte) versehen.

Die Aktien sind in drei Tranchen aufgeteilt. Jede Tranche betrifft ein Drittel der Aktien. 50 % der Aktien jeder Tranche sind abhängig von einer Leistungsbedingung basierend auf der Eigenkapitalrentabilität des Unternehmens und die andere Hälfte jeder Tranche ist abhängig von einer Leistungsbedingung in Bezug auf die Entwicklung des Aktienkurses über eine Periode von drei aufeinanderfolgenden Wirtschaftsjahren wie folgt:

Tranche und drei Jahres Leistungsperiode (endend 31. Dezember)	Gesamtanzahl der Aktien	Bedingung Eigenkapitalrentabilität	Bedingung Entwicklung des Aktienkurses
Tranche 1: 2008	59.200	13 %	35 %
Tranche 2: 2009	59.200	14 %	38 %
Tranche 3: 2010	59.200	15 %	40 %

Die Erfüllung der Leistungsbedingungen wird beurteilt in Bezug auf die erste, zweite und dritte Tranche in den drei aufeinanderfolgenden Wirtschaftsjahren zum 31. Dezember 2008, 2009 und 2010.

Das Recht auf Erwerb des wirtschaftlichen Eigentums an den Aktien aus dem Employee Share Plan 2006 ist innerhalb von zwei Wochen nach Benachrichtigung über die Erfüllung der Leistungsbedingung durch das Unternehmen auszuüben. Der Kaufpreis beträgt € 0,25 pro Aktie, was ihrem Nominalwert entspricht.

Die aktienorientierten Vergütungen, die in Eigenkapitalinstrumenten erbracht werden, sind zum beizulegenden Zeitwert ihrer Gewährung gemäß IFRS 2 bewertet. Der gewichtete Durchschnitt des Marktwerts dieser Optionen betrug zum Bewertungszeitpunkt („measurement date") € 8,95.

Der beizulegende Zeitwert ist unter Rückgriff auf das Binominal Bewertungsmodell mit den folgenden Annahmen ermittelt worden:

- Volatilität: 40%
- Dividenden: 0
- Risikoloser Zinssatz: 4 %

Die Volatilität ist durch die Analyse von Daten einer Vergleichsgruppe aus dem Luftverkehrsgeschäft bestimmt worden, abzüglich einer „Neuemissions-Prämie". Die Anzahl und der gewichtete durchschnittliche Kaufpreis bei Ausübung der Aktienoptionen während der Periode sind wie folgt:

Aktienoptionen	Anzahl Aktienoptionen **2007**	Gewichteter durchschnittlicher Optionspreis **2007**	Anzahl Aktienoptionen 2006	Gewichteter durchschnittlicher Optionspreis 2006
Ausgegebene Aktien zu Beginn der Periode	**177.600**	**0,25**	0	—
Gewährt während der Periode	**0**	**0,25**	177.600	0,25
Verfallen während der Periode	**3.600**	**0,25**	0	0,25
Ausgeübt während der Periode	**0**	**0,25**	0	0,25
Abgelaufen während der Periode	**0**	**0,25**	0	0,25
Ausgegebene Aktien am Ende der Periode	**174.000**	**0,25**	177.600	0,25
Ausübbar am Ende der Periode	**0**	**0,25**	0	0,25

Es sind keine Optionen ausgeübt worden oder abgelaufen während der Periode. Der im konsolidierten Abschluss realisierte Aufwand für den „Employee Share Plan" beträgt in der Berichtsperiode € 390 (im Vorjahr € 270).

14. PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

Die Gruppe hat Rückstellungen für folgende Leistungen an Arbeitnehmer zum 31. Dezember 2007 bilanziert:

In Tausend Euro	Anhang	**2007**	2006
Pensionsrückstellungen	14	**1.205**	0
Jubiläumsrückstellungen	15	**7.546**	0
Altersteilzeitrückstellungen	15	**3.556**	0
Gesamt Leistungen an Arbeitnehmer		**12.307**	

Die Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen werden unter Abschnitt 15 beschrieben.

Leistungsorientierte Pensionspläne

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan mit den Mitgliedern ihres Vorstands („Executive Directors") abgeschlossen. Zudem hat die Gruppe einen leistungsorientierten Pensionsplan für bestimmte Mitarbeiter der dba. Beide Pläne werden durch Beiträge zu qualifizierenden Pensionsversicherungen finanziert.

Die Verpflichtung aus leistungsorientierten Pensionsplänen setzt sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	**8.270**	0
Marktwert des Planvermögens	**(7.065)**	0
Pensionsrückstellung	**1.205**	0

Die Entwicklung des Barwerts der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen („present value of defined benefit obligations") während der Periode ist wie folgt:

In Tausend Euro	2007	2006
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	**0**	0
Dienstzeitaufwand der Periode	**1.770**	0
Dienstzeitaufwand aus Vorperioden	**6.644**	0
Verzinsung der Verpflichtung	**350**	0
Versicherungsmathematische Gewinne	**(494)**	0
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	**8.270**	0

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

In Tausend Euro	2007	2006
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	**0**	0
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	**7.227**	0
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	**0**	0
Versicherungsmathematische Verluste	**(162)**	0
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	**7.065**	0

Das Planvermögen beinhaltet ausschließlich externe Verträge mit Versicherungen in Deutschland. Diese können gegebenenfalls Aktien der Air Berlin PLC enthalten. Allerdings wären die an Air Berlin gehaltenen Aktien – aufgrund der strengen Vorschriften, denen Versicherungsgesellschaften in Deutschland unterliegen – unwesentlich. Die tatsächlichen Erträge aus Planvermögen waren € -162 während der Periode. Es wurden keine Anpassungen aufgrund von Erfahrungswerten während der Periode vorgenommen. Der unter Pensionsaufwand in der Gewinn-und-Verlustrechnung realisierte Aufwand setzt sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	2007	2006
Dienstzeitaufwand der Periode	**1.770**	0
Verzinsung der Verpflichtung	**350**	0
Dienstzeitaufwand aus Vorperioden	**2.625**	0
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	**0**	0
Versicherungsmathematische Gewinne	**(332)**	0
Pensionsaufwand der Periode	**4.413**	0

In 2008 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne (Beiträge) in Höhe von € 3.240 geleistet.
Die wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen am Bilanzstichtag stellen sich wie folgt dar:

	2007	2006*
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	**5,00–5,25 %**	4,50 %
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen am 1. Januar	**2,75–4,00 %**	2,75 %
Zukünftige Gehaltssteigerungen	**3,00 %**	3,00 %
Zukünftige Pensionssteigerungen	**1,00 %**	1,00 %

* für die Ermittlung von Dienstzeitaufwand aus Vorperioden

Die Annahmen betreffend die Lebenserwartungen basieren auf veröffentlichten Statistiken und Sterbetafeln („Richttafeln 2005 G" veröffentlicht durch Heubeck-Richttafeln-GmbH). Die durchschnittliche Lebenserwartung eines Pensionärs im Alter von 65 Jahren beträgt 20 Jahre und einer Pensionärin im Alter von 65 Jahren beträgt 25 Jahre.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Im Rahmen des Erwerbs der dba in 2006 hat die Gruppe einen beitragsorientierten Pensionsplan für alle Mitarbeiter der dba übernommen, in den die Gruppe Einzahlungen leistet. In 2007 beträgt der in der Gewinn-und-Verlustrechnung berichtete Nettoaufwand für den beitragsorientierten Pensionsplan € 240 (in 2006: € 355).
Da Arbeitnehmer in Deutschland der Sozialversicherungspflicht unterliegen, hat Air Berlin am Bilanzstichtag keine weiteren Versorgungspläne für ihre Mitarbeiter abgeschlossen. Die Gruppe leistete im Berichtsjahr Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von € 19.082 (€4.476 in 2006).

15. RÜCKSTELLUNGEN

Siehe Tabelle unten.

Davon wurden zum 31. Dezember 2007 € 11.036 bezüglich den Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen als langfristig ausgewiesen (2006: € 0).

Die Rückstellung für Reparatur von beschädigten Flugzeugen bezieht sich auf erwartete Reparaturkosten von Flugzeugen, die nicht im Rahmen des gewöhnlichen Gebrauchs beschädigt wurden, wobei die Reparaturarbeiten am Bilanzstichtag nicht abgeschlossen sind. Die geschätzten Aufwendungen basieren auf historischen Erfahrungswerten der Air Berlin und werden im Zeitpunkt der Beschädigung der Flugzeuge bilanziert.

Die Rückstellung für Flughafengebühren bezieht sich auf einen Anspruch auf Flughafengebühren in Höhe von € 1.543 in 2007 (2006 € 501), der aufgrund von Infrastruktur-Fördermaßnahmen durch den Flughafen gegen die Gruppe geltend gemacht wurde. In 2006 wurde keine Rückstellung gebildet, weil eine Zahlung aus diesem Anspruch zu dieser Zeit für unwahrscheinlich gehalten wurde.

Für ältere Arbeitnehmer (ab Vollendung des 55. Lebensjahres) besteht aufgrund des bestehenden Tarifvertrages für die Mitarbeiter der LTU die Möglichkeit, eine Teilzeitbeschäftigung (Altersteilzeitvereinbarung) abzuschließen. Zum Bilanzstichtag haben 13 Mitarbeiter eine Altersteilzeitvereinbarung vertraglich abgeschlossen, davon werden 3 Mitarbeiter die Teilzeit in 2009 beginnen. Für die Berechnung wurde ein Zinssatz (zur Bewertung der Versorgungsverpflichtungen) von 5,5 % zugrunde gelegt und es wurde von einem Gehaltstrend von 2,0 % ausgegangen. Unsicherheiten existieren bezüglich der Lebenserwartung und des erwarteten Gehalts zum Beginn des Altersteilzeitverhältnisses.

Die Jubiläumsrückstellung wurde ebenfalls mit einem Zinssatz von 5,5 % und einem Gehaltstrend von 2,0 % ermittelt. Unsicherheiten bestehen in der Wahrscheinlichkeit, dass Mitarbeiter so lange bei der Gruppe bleiben, bis sie einen Anspruch auf Jubiläumsgeld erworben haben und in Bezug auf deren Gehälter zum Anspruchszeitpunkt. Die Rückstellung wurde gemäß IAS 19 ermittelt.

Die Rückstellung für belastende Verträge bezieht sich auf die gegenwärtige Verpflichtung aus erwarteten operativen Verlusten im Zusammenhang mit offenen Aufträgen der LTU zum Erwerbszeitpunkt. Die Rückstellung wurde mit ihrem Marktwert zum Erwerbszeitpunkt im Rahmen der Kaufpreisallokation (unter Abschnitt 5 beschrieben) gebildet. Beurteilungen bezüglich den erwarteten Verlusten aus der Erfüllung dieser Aufträge wurden bei der Berechnung des Marktwertes der Rückstellung benötigt.

RÜCKSTELLUNGEN

In Tausend Euro	Bestand am 1.1.2007	Zuführung	Zugänge durch Erwerb	Auflösung	Verbrauch	Bestand am 31.12.2007
Reparatur von beschädigten Flugzeugen	7	235	0	0	(7)	235
Rückstellung für Flughafengebühren	0	1.543	0	0	0	1.543
Jubiläumsrückstellungen	0	0	7.756	(210)	0	7.546
Altersteilzeitrückstellungen	0	0	3.583	(27)	0	3.556
Rückstellung für belastende Verträge	0	0	35.468	0	(23.962)	11.506
	7	1.778	46.807	(237)	(23.969)	24.386

Davon wurden, betreffend Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen, zum 31. Dezember 2007 € 11.036 als langfristig ausgewiesen (2006: € 0).

16. FINANZSCHULDEN UND VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER BANKEN AUS FORFAITIERTEN ZUKÜNFTIGEN LEASINGRATEN

Dieser Abschnitt stellt Informationen bezüglich der Zinssätze und den sonstigen Konditionen der Finanzschulden, bemessen zum Restbuchwert der Gruppe dar. Umfassende Informationen zum Zins-, Währungs- und Liquiditätsrisiko der Gruppe werden in Abschnitt 30 des Anhangs dargestellt.

Finanzschulden

Die Gruppe hat verschiedene Finanzschulden abgeschlossen. Die Buchwerte für die Jahre 2007 und 2006, sortiert nach Endfälligkeitsdatum und Zinssätzen, sind wie folgt:
Siehe Tabelle unten.

Die Kontokorrenten sind in 2008 für 2007 bzw. 2007 für 2006 fällig. In Höhe von € 122.402 (2006: € 97.997) sind die Verbindlichkeiten in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Bankdarlehen werden besichert durch Triebwerke und Flugzeuge in Höhe von € 15.916 (2006: € 23.012).

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing („Finance-Lease-Verbindlichkeiten") für Umlaufteile wurden in 2006 unter Verbind-lichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbind-lichkeiten gezeigt. Dieser Betrag (€ 5.810 zum 31. Dezember 2006) wurde in 2007 in die Finanzschulden umgegliedert und Vergleichswerte aus 2006 wurden entsprechend angepasst. Die Finance-Lease-Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 17 unten dargestellt.
Fälligkeiten der oben beschriebenen Finanzschulden stellen sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Bis zu einem Jahr	**122.402**	97.997
Zwischen einem und fünf Jahren	**235.498**	24.965
Mehr als fünf Jahre	**80.650**	3.815
	438.550	126.777

Wandelanleihe

Am 11. April 2007 hat die Gruppe € 220.000 Wandelanleihen herausgegeben, die 2027 fällig sind. Die Wandelanleihe ist in 2.200 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von

FINANZSCHULDEN

In Tausend Euro	Gesichert / Ungesichert	Währung	Fälligkeits-Datum	Buchwert 31.12.2007	Buchwert 31.12.2006
Zinssatz					
EURIBOR plus 1,5% Marge	Ungesichert	Euro	2007	0	5.903
3 Monate LIBOR plus 1,2% Marge	Ungesichert	USD	2009	15.763	0
Festverzinsung zu 5,82%	Ungesichert	Euro	2008	4.010	4.010
Bankdarlehen, Festverzinsung zu 5,79%	Ungesichert	Euro	2008	100.000	0
1 Monat LIBOR plus 3% Marge	Gesichert	USD	2009	0	1.983
1 Monat LIBOR plus 2% Marge	Gesichert	USD	2011	4.080	5.833
1 Monat LIBOR plus 2% Marge	Gesichert	USD	2012	7.738	10.029
1 Monat LIBOR plus 2% Marge	Gesichert	USD	2013	4.264	5.382
LIBOR plus 1,00% Marge	Gesichert	USD	2017	18.585	0
Wandelanleihe – Schulden-Komponente, Festverzinsung zu 1,5%	Ungesichert	Euro	2027	182.007	0
Finance Lease Verbindlichkeiten, Flugzeuge	Ungesichert	USD	2008–2018	47.232	0
Finance Lease Verbindlichkeiten, Umlaufteile	Ungesichert	Euro	2008–2009	2.061	5.810
Finance Lease Verbindlichkeiten, Gebäude	Ungesichert	Euro	2008–2022	52.701	0
Kontokorrent	Ungesichert	USD		0	6.200
Kontokorrent	Ungesichert	Euro		108	81.627
				438.550	126.777

jeweils € 100.000 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 1,5 % eingeteilt. Der Wandlungspreis je Aktie wurde zunächst auf € 22,47 festgelegt, welcher ein Wandlungsverhältnis von 4.450 Stammaktien pro Anleihe ergibt. Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe belaufen sich auf € 220.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 6.391 an.
Die Wandelanleihe wurde gemäß IAS 32 in Eigenkapital- und Schuldenkomponenten getrennt. Die Eigenkapitalkomponente, abzüglich Transaktionskosten netto Steuern, wird als eine Erhöhung der Kapitalrücklagen gezeigt. Die Schuldenkomponente wird unter Finanzschulden in der Bilanz ausgewiesen und setzt sich wie folgt zusammen:

Einnahmen aus Ausgabe der Wandelanleihe	220.000
Transaktionskosten	(6.391)
Nettoeinnahmen	213.609
Eigenkapitalkomponente	(39.934)
Zinsabgrenzung	8.332
Buchwert zum 31. Dezember 2007	182.007

Die Eigenkapitalkomponente, die nach Steuer in Höhe von € 12.503 in der Bilanz gezeigt wird, betrug € 27.431 zum 31. Dezember 2007. Der Effekt aus der Veränderung der Steuersätze (in Abschnitt 27 des Anhangs dargestellt) betrug € 3.031 und wurde als eine Erhöhung der Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe bilanziert. Eine Analyse der Eigenkapitalkomponente ist wie folgt:

Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	41.129
Abzüglich der der Eigenkapitalkomponente zugeordneten Transaktionskosten	(1.195)
Gesamtbetrag in Eigenkapital vor Steuern	39.934
Steuern auf Eigenkapitalkomponente zu 38,9 %	(15.534)
Effekt aus der Veränderung der Steuersätze	3.031
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe, nach Steuern	27.431

Die Anleihen können zu jeder Zeit – beginnend 40 Tage nach deren Ausgabe und endend 14 Tage vor Fälligkeit (vom 21. Mai 2007 bis zum 25. März 2027) – von den Anleiheninhabern in jeweils 4.450 Aktien je Anleihe umgewandelt werden. Zudem wurde den Anleihengläubigern die Option einer vorzeitigen Kündigung der Anleihe zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung jeweils am 11. April 2012, 2017 und 2022 oder bei einem Eigentümerwechsel gewährt. Die Gesellschaft hat die Möglichkeit, zu jeder Zeit ab dem 30. April 2014 die Wandelanleihe in ihrer Gesamtheit zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung vorzeitig zu kündigen, sofern der Börsenkurs der Air Berlin Aktie eine Schwelle von 150 % des Wandlungspreises übersteigt.

Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus forfaitierten zukünftigen Leasingraten
Die Gruppe hat verschiedene Vereinbarungen mit Banken abgeschlossen, unter denen die Gruppe zukünftigen Leasingraten innerhalb der Gruppe an die Banken forfaitiert. Die Buchwerte für die Jahre 2007 und 2006, sortiert nach Endfälligkeitsdatum und Zinssätzen, sind wie folgt: Siehe Tabelle Seite 144 oben

Davon sind Verbindlichkeiten in Höhe von € 62.935 (2006: € 63.067) in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die forfaitierten zukünftigen innerkonzernlichen Leasingraten sind mit Flugzeugen besichert.
Die oben beschriebenen Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus der Forfaitierung von zukünftigen Leasingraten werden in den folgenden Perioden fällig:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Bis zu einem Jahr	62.935	63.067
Zwischen einem und fünf Jahren	284.581	272.326
Mehr als fünf Jahre	244.326	223.088
	591.842	558.481

17. LEASINGVERHÄLTNISSE

Operating-Leasingverhältnisse (Operating Leases)
Die Gruppe least verschiedene Flugzeuge und einen Unix-Server. Die Transaktionen sind als Operating Leases einzustufen. Die Leasingverträge verfügen regelmäßig über eine Laufzeit von fünf bis sieben Jahren und enden grundsätzlich mit Ablauf der Vertragslaufzeit. Die Leasingraten werden regelmäßig in US-Dollar bestimmt und variieren aufgrund der Veränderung des Marktzinssatzes. Aus den Leasingverträgen ergeben sich keine Beschränkungen für die Gruppe.

In Tausend Euro	Gesichert / Ungesichert	Währung	Fälligkeits-Datum	Buchwert 31.12.2007	Buchwert 31.12.2006
Zinssatz					
EURIBOR plus 0,625 % Marge	Gesichert	EUR	2010	0	89.395
EURIBOR plus 0,85 % Marge	Gesichert	EUR	2011	39.965	45.896
LIBOR plus 1,30 % Marge	Gesichert	USD	2011	841	1.139
LIBOR plus 0,85 % Marge	Gesichert	USD	2012	30.825	39.397
EURIBOR plus 0,85 % Marge	Gesichert	EUR	2012	16.448	18.914
EURIBOR plus 1,10 %Marge	Gesichert	EUR	2012	16.334	18.708
LIBOR plus 1,30 % Marge	Gesichert	USD	2012	866	0
LIBOR plus 0,95 % Marge	Gesichert	USD	2013	14.490	18.238
LIBOR plus 1,20 % Marge	Gesichert	EUR	2013	17.969	20.328
LIBOR plus 1,25 % Marge	Gesichert	USD	2013	28.890	36.361
LIBOR plus 1,85 % Marge	Gesichert	USD	2013	0	3.986
LIBOR plus 1,85 % Marge	Gesichert	USD	2014	16.431	17.227
LIBOR plus 1,30 % Marge	Gesichert	USD	2015	79.342	0
LIBOR plus 1,30 % Marge	Gesichert	USD	2016	247.525	225.354
LIBOR plus 1,30 % Marge	Gesichert	USD	2017	39.890	23.538
LIBOR plus 1,05 % Marge	Gesichert	USD	2019	42.026	0
				591.842	558.481

Des Weiteren mietet die Gruppe einige Lager- und Büroräumlichkeiten, die als Operating-Leasingverhältnisse zu qualifizieren sind. Das Ende der Laufzeit dieser Verträge liegt zwischen 2008 und 2014 mit Verlängerungsoption. Aus unkündbaren Leasingverhältnissen ergeben sich die folgenden künftigen Mindestleasingraten:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Bis zu einem Jahr	**315.522**	154.052
Zwischen einem und fünf Jahren	**799.724**	349.996
Mehr als fünf Jahre	**207.973**	14.129
	1.323.219	518.177

Während des Berichtszeitraumes, endend am 31. Dezember 2007, sind Zahlungen aus Operating Leases in Höhe von € 280.797 (2006: € 139.875) als Aufwand in der Gewinn-und-Verlustrechnung erfasst worden. Zudem verleast die Gruppe verschiedene Flugzeuge als Leasinggeber unter Vereinbarungen, die als Operating Leases einzustufen sind. Die Mietdauer beträgt zwölf Jahre, und Leasingraten sind in USD. Die künftigen Mindestleasingeinnahmen werden wie folgt fällig:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Bis zu einem Jahr	**13.552**	0
Zwischen einem und fünf Jahren	**54.208**	0
Mehr als fünf Jahre	**93.735**	0
	161.495	0

Es sind in der Berichtsperiode keine bedingten Mietzahlungen in der Gewinn-und-Verlustrechnung erfasst worden.

Finanzierungsleasing (Finance Leases)

Die Gruppe least bestimmte technische Anlagen und Ausrüstungsgegenstände unter einer Vereinbarung, die als Finance Lease einzustufen ist. Das Finanzierungsleasing betrifft technische Geräte für neun (2006: fünfzehn) Flugzeuge, die selber unter Operating-Leasingverhältnissen mit unterschiedlichen Laufzeiten geleast werden, wovon die längste Laufzeit zurzeit im Mai 2009 endet. Die Höhe der Leasingraten basiert auf der Anzahl der Flugstunden pro Flugzeug mit einer garantierten Mindestanzahl von Flugstunden pro Flugzeug. Eventuelle Verlängerungen der Mietzeit der dem Finanzierungsleasing zugrunde liegenden Flugzeugleasinggeschäfte oder neue Leasinggeschäfte über Flug-

zeuge des gleichen Typs und Modells führen automatisch zur Verlängerung des Leasingverhältnisses über die technischen Anlagen und Ausrüstungsgegenstände. Die Leasingrate wird jährlich angepasst. Es ergeben sich keine Beschränkungen für die Gruppe aus diesen Leasingverträgen. Veränderungen der Leasing-Vereinbarung resultierten in einer Verminderung der Finance-Lease-Verbindlichkeit und des Buchwerts der technischen Anlagen und Ausstattungen in Höhe von € 387 in 2007.
Zudem least die Gruppe zwei Flugzeuge unter Vereinbarungen, die als Finanzierungsleasing einzustufen sind. Die Vereinbarungen sind über elf Jahre abgeschlossen, wovon die letzte in 2018 ausläuft. Die Vereinbarungen enthalten verschiedene Kauf- und Verkaufsoptionen bezüglich des Rechts der Leasingnehmer, die Flugzeuge zu kaufen bzw. des Rechts des Leasinggebers, den Leasingnehmer zum Kauf der Flugzeuge zu verpflichten, jeweils zu festen Terminen und zu den im Vertrag festgelegten Preisen und Konditionen. Zudem darf der Leasinggeber am Ende des Leasingverhältnisses den Leasingnehmer dazu verpflichten, einen Käufer für die Flugzeuge zu fixen Preisen (garantierten Restwerten) zu finden. Die Leasingraten sind in USD und variieren aufgrund von Veränderungen des zugrunde liegenden Zinssatzes. Der Barwert der künftigen Mindestleasingzahlen wurde daher anhand der erwarteten Leasingzahlen ermittelt, basierend auf dem im Vertrag genannten vorläufigen Zinssatz.
Des weiteren least die Gruppe – durch den Erwerb von LTU – zwei Flughafen-Gebäude unter Finanzierungsleasing-Vereinbarungen. Die Leasingvereinbarungen laufen in 2011 und 2022 aus. Die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wurden ursprünglich mit ihren Marktwerten zum 31. Juli 2007 im Rahmen der Kaufpreisallokation bilanziert und seitdem abgeschrieben bzw. abgezinst. Der Restbuchwert der Vermögenswerte aus Finance Leases zum 31. Dezember 2007 wird in Abschnitt 7 oben dargestellt.
Die künftigen Mindestleasingraten aus Finance Leases sind wie folgt:

	Zum 31. Dezember 2007		Zum 31. Dezember 2006	
In Tausend Euro	Zukünftige Mindest-Leasingraten	Diskontiert (Barwert)	Zukünftige Mindest-Leasingraten	Diskontiert (Barwert)
Bis zu einem Jahr	14.092	7.836	3.557	3.441
Zwischen einem und fünf Jahren	48.412	28.054	2.541	2.369
Mehr als fünf Jahre	87.819	66.104	0	0
	150.323	101.994	6.098	5.810

Es sind in 2007 keine bedingten Mietzahlungen in der Gewinn-und-Verlustrechnung erfasst worden (2006: €0).

18. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN, KURZ- UND LANGFRISTIG Tabelle Seite 146 oben.
Die Verbindlichkeit für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen beinhaltet Aufwendungen für erbrachte Leistungen bzw. erhaltene Waren, die am Bilanzstichtag noch nicht berechnet wurden, Gutschriften und Kommissionen an Reisebüros im Zusammenhang mit dem Ticket-Verkauf, Urlaubsverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten für ausstehende Gehaltsbestandteile sowie Verbindlichkeiten für die Abgrenzung von Wartungskosten und Überholungen von Flugzeugen und Triebwerken.Informationen über die Währungs- und Liquiditätsrisiken der Gruppe in Bezug auf Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 30 dargestellt.

19. ERHALTENE ANZAHLUNGEN
Die Position betrifft überwiegend erhaltene Anzahlungen im Zusammenhang mit Tickets aus Einzelplatzverkäufen, wobei der gebuchte Flug erst nach dem Bilanzstichtag erfolgt, und für die in der Berichtsperiode kein Umsatz realisiert wurde. Zum 31. Dezember 2006 wurden zudem erhaltene Anzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen in Höhe von € 40.000 in der Bilanz unter den erhaltenen Anzahlungen gezeigt. Der geplante Verkauf hat nicht stattgefunden; das Geld wurde in 2007 zurückerstattet.

VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN, KURZ- UND LANGFRISTIG

In Tausend Euro	kurzfristig 2007	langfristig 2007	Gesamt 2007	kurzfristig 2006	langfristig 2006	Gesamt 2006
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	114.938	0	114.938	67.706	0	67.706
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.160	0	3.160	2.124	0	2.124
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	118.098	0	118.098	69.830	0	69.830
Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen	289.544	26.164	315.708	99.026	0	99.026
Kreditorische Debitoren	1.867	0	1.867	6.406	0	6.406
Lohnsteuer-Verbindlichkeiten	6.834	0	6.834	3.299	0	3.299
Umsatzsteuerverbindlichkeiten	22.569	0	22.569	41	0	41
Sozialversicherungsabgaben	361	0	361	134	0	134
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	3.016	0	3.016	648	0	648
	442.289	26.164	468.453	179.384	0	179.384

20. UMSATZERLÖSE

In Tausend Euro	**2007**	2006
Umsatz aus Einzelplatzverkäufen	**1.453.364**	867.919
Charterumsätze und Umsätze mit Reiseveranstaltern	**861.250**	589.904
Bordverkauf	**27.516**	16.336
Groundservices und sonstige Leistungen	**194.370**	101.236
	2.536.500	1.575.395

Groundservices und sonstige Leistungen beinhalten überwiegend Code-Share-Umsätze (Umsätze von anderen Fluggesellschaften für das Teilen einer Flugstrecke) und sonstige Betriebsumsätze.

Segmentberichterstattung

Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Fluggesellschaft erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus Ticketverkäufen, Kommissionen, Bordverkäufen und damit verbundenen Leistungen. Da Air Berlins Flugzeugflotte je nach Nachfrage auf dem gesamten Streckennetz zum Einsatz kommt, besteht kein sachgerechter Maßstab, die im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen geografischen Segmenten zuzuordnen.

21. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In Tausend Euro	**2007**	2006
Gewinn aus dem Abgang von Anlagevermögen	**1.765**	21.407
Erträge aus administrativen Dienstleistungen an Niki	**680**	476
Erträge aus Versicherungsansprüchen	**2.946**	432
Übrige	**9.184**	8.552
	14.575	30.867

22. MATERIALAUFWENDUNGEN UND BEZOGENE LEISTUNGEN

In Tausend Euro	**2007**	2006
Treibstoff	**561.751**	345.839
Catering (einschl. Aufwand Bordverkauf)	**85.708**	59.897
Flughafengebühren & Handling	**596.184**	412.104
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	**263.843**	128.156
Navigationsaufwand	**186.666**	123.012
Übrige	**42.283**	25.493
	1.736.435	1.094.501

23. PERSONALAUFWENDUNGEN UND MITARBEITERANZAHL

Die Personalaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	2007	2006
Löhne und Gehälter	**262.513**	139.885
Aufwand für Pensionspläne und Rentenversicherungsbeiträge	**23.735**	4.831
Sozialversicherungsabgaben	**25.554**	18.577
	311.802	163.293

Der Aufwand für Pensionspläne und Rentenversicherungsbeiträge steht im Zusammenhang mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der Executive Directors in Höhe von € 3.084 (2006: € 0), mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der dba in Höhe von € 1.329 (2006: € 0), mit Leistungen an einen beitragsorientierten Pensionsplan in Höhe von € 240 (2006: € 355) und mit Beitragsleistungen an das deutsche Sozialversicherungssystem in Höhe von € 19.082 (2006: € 4.476) in der Periode. Weitere Angaben zu den Pensionsplänen befinden sich unter Abschnitt 14 oben.
Die Vergütung der Executive Directors („key management personnel") beträgt wie folgt:

In Tausend Euro	2007	2006
Jahresgehälter	**2.000**	1.600
Bonus	**1.800**	2.000
Aktienbasierte Vergütung	**272**	184
Sonstiges	**84**	47
	4.156	3.831

Die höchste Vergütung eines „Directors" beträgt in 2007 € 1.992 und in 2006 € 1.749. Weitere Angaben die Vergütung der „Directors" betreffend werden im Vergütungsbericht der „Directors" (Directors' Remuneration Report) auf den Seiten 96 bis 103 dargestellt. Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter der Gruppe (inklusive „Directors") während des Berichtsjahres sowie die Anzahl der Mitarbeiter zum Stichtag sind in den folgenden Bereichen auf Vollzeitbasis beschäftigt:

Arbeitnehmer	Jahres-Durchschnitt 2007	Jahres-Durchschnitt 2006	31. Dezember 2007	31. Dezember 2006
Flugpersonal	**3.327**	1.807	**4.796**	2.235
Verkauf, Betrieb und Verwaltung	**2.504**	1.492	**3.568**	1.873
	5.831	3.299	**8.360**	4.108

24. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

In Tausend Euro	2007	2006
Verkaufsprovisionen an Agenturen	**31.130**	25.806
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	**125.094**	58.352
Werbung	**51.701**	34.751
Versicherung	**20.848**	18.640
EDV-Aufwand	**42.627**	18.752
Bankgebühren	**16.070**	9.413
Reisekosten Crew	**19.872**	10.459
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	**19.244**	12.541
Training und sonstige Personalaufwendungen	**15.225**	5.351
Telefon und Porto	**5.072**	3.527
Wertberichtigungen auf Forderungen	**3.358**	2.340
Beratungskosten	**8.171**	2.093
Vergütung des Wirtschaftsprüfers	**2.866**	1.623
Übrige	**26.369**	16.440
	387.647	220.088

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers stellt sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	2007	2006
Jahresabschlussprüfung	**116**	89
Prüfung der Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften	**895**	348
Andere Dienstleistungen aufgrund gesetzlicher Vorschriften	**350**	282
Dienstleistungen betreffend Steuern	**533**	500
Sonstige Dienstleistungen	**972**	404*
	2.866	1.623

* weitere € 291 sind in 2006 in den Finanzaufwendungen unten enthalten

25. FINANZERGEBNIS

In Tausend Euro	**2007**	2006
Zinsaufwand für Finanzschulden	**(49.464)**	(28.090)
Sonstiger Finanzaufwand	**(160)**	(13.815)
Wertminderung assoziierte Unternehmen	**(0)**	(12)
Finanzaufwendungen	**(49.624)**	(41.917)
Zinserträge aus Festgeldkonten	**11.306**	7.172
Sonstige Zinserträge	**2.545**	217
Finanzerträge	**13.851**	7.389
Währungsgewinne	**225**	14.857
Finanzergebnis	**(35.548)**	(19.671)

Der Sonstige Finanzaufwand beinhaltete in 2006 einen Betrag von € 13.667 für Transaktionskosten im Zusammenhang mit dem IPO. Wie oben unter Abschnitt 4n) beschrieben, werden Wechselkursdifferenzen, die nicht aus Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten stammen, den einzelnen Posten der betrieblichen Aufwendungen zugeordnet. Die im Finanzergebnis ausgewiesenen Währungsgewinne leiten sich aus den gesamten Währungsgewinnen (-verlusten) wie folgt ab:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Summe Währungsgewinne (-verluste), ergebniswirksam	**(36.613)**	20.476
Davon in den betrieblichen Aufwendungen erfasst	**36.838**	(5.619)
Währungsgewinne im Finanzergebnis	**225**	14.857

26. ERTRÄGE AUS ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

In Tausend Euro	**2007**	2006
IBERO Tours GmbH	**9**	43
Stockheim Air Catering GmbH & Co. KG	**733**	565
ILTU Ireland Ltd.	**49**	0
	791	608

27. ERTRAGSTEUERN UND LATENTE STEUERN

Der Gewinn oder Verlust vor Steuern ist im Wesentlichen Deutschland zurechenbar. Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

In Tausend Euro	**2007**	(angepasst) 2006
Laufender Ertragsteueraufwand	**(3.804)**	(3.147)
Latenter Ertragsteueraufwand	**38.119**	(1.862)
Summe Ertragsteueraufwand	**34.315**	(5.009)

In 2006 hat die Gruppe, im Zusammenhang mit dem umgekehrten Unternehmenserwerb, einen Steuerertrag in Höhe von € 9.981 bezüglich eines steuerlichen Teilwertansatzes von Vermögen und Schulden (bezogen auf den Buchwert der Anteile der Pegasus Sechste Luftfahrbeteiligungsgesellschaft mbH an der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG) realisiert, in der Erwartung, dass dieser steuerliche Vorteil zur Verfügung stehen würde. Dieser Anspruch konnte jedoch nicht realisiert werden und die Ergebnisse und Nettovermögenswerte in 2006 wurden entsprechend angepasst. Die daraus entstehenden Anpassungen betreffen das Ertragsteuerguthaben, die latenten Steuerverpflichtungen und somit die Gewinnrücklagen, das Jahresergebnis und Ergebnis je Aktie zum 31. Dezember wie folgt:

In Tausend Euro	Ursprüngliche Bilanz 2006	Anpassungen	angepasste Bilanz 2006
Ertragsteueraufwand und latente Steuern:			
laufender Ertragsteueraufwand	(3.147)	0	(3.147)
latenter Ertragsteueraufwand	8.119	(9.981)	(1.862)
Summe Ertragsteueraufwand	4.972	(9.981)	(5.009)
Latente Steueransprüche und -verpflichtungen			
Latente Steueransprüche	96.589	(9.981)	86.608
Latente Steuerverpflichtungen	(135.563)	0	(135.563)
Latente Steuerverpflichtungen, netto	(38.974)	(9.981)	(48.955)
Gewinnrücklagen zum 31. Dezember 2006	20.503	(9.981)	10.522
Gewinn der Periode zum 31. Dezember 2006	50.057	(9.981)	40.076
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	0,95	(0,19)	0,76
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	0,95	(0,19)	0,76

Die Gruppe unterliegt der Körperschaftsteuer und der Gewerbesteuer. Der Körperschaftsteuersatz für ausgeschüttete und thesaurierte Gewinne beträgt 25 %. Zusätzlich zur Körperschaftsteuer wird ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % auf die zu entrichtende Körperschaftsteuer erhoben. Die Gewerbesteuer ist in 2007 abziehbare Betriebsausgabe für Körperschaftsteuerzwecke; der effektive Gewerbesteuersatz variiert, je nachdem in welcher Gemeinde sich die jeweilige Niederlassung befindet. Im Berichtsjahr beträgt der Gesamtsteuersatz (Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer) der Air Berlin Gruppe 38,90 % (2006: 38,90 %). Aufgrund der oben erwähnten Unterschiede bei den Gewerbesteuerhebesätzen unterliegen einige Konzerngesellschaften Gesamtsteuersätzen, die von dem der Air Berlin Gruppe (38,90 %) abweichen. Die Unterschiede zum Gesamtsteuersatz der Gruppe werden in der steuerlichen Überleitungsrechnung (tax rate reconcilication) als Steuersatzunterschiede (tax rate differences) ausgewiesen.
Am 6. Juli 2007 hat der Deutsche Bundesrat der Unternehmensteuerreform 2008 zugestimmt. Sie ist zum 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Die hauptsächlichen Änderungen waren die Senkung des Körperschaftsteuersatzes von 25% auf 15%, die Absenkung der Gewerbesteuermesszahl sowie die Beseitigung der Abziehbarkeit der Gewerbsteuer als Betriebsausgabe. Der Gruppensteuersatz beträgt ab dem 1. Januar 2008 nun 30,18%. In Übereinstimmung mit IAS 12 wurde der sich aus dieser Änderung ergebende Effekt bei der Bewertung der latenten Steuerverpflichtungen in der Gewinn-und-Verlustrechnung des dritten Quartals 2007 ausgewiesen, allerdings nur sofern und soweit es sich dabei nicht um Bilanzposten handelte, die seinerzeit direkt dem Eigenkapital belastet oder gutgeschrieben worden sind. Der sich aus der Steuergesetzesänderung ergebende latente Steuerertrag wurde zum 30. September 2007 auf € 22.782 geschätzt. Diese Schätzung wurde im vierten Quartal angepasst, um die aktuellen Veränderungen der temporären Steuerdifferenzen sowie den im vierten Quartal eingetretenen Verbrauch von Verlustvorträgen wiederzugeben. Der tatsächliche sich aus der Steuergesetzesänderung ergebende latente Steuerertrag wurde zum 31. Dezember 2007 mit € 7.995 ermittelt.
Die Gründe für die Abweichung zwischen dem auf der Basis des Gewinns der Periode erwarteten Steueraufwand und dem realisierten Steueraufwand lassen sich wie folgt darstellen: Siehe Tabelle unten.

Wie bereits oben berichtet, unterliegen einige Unternehmen der Gruppe einem geringeren oder höheren Gewerbesteuersatz als andere Gruppenunternehmen. Zudem unterliegen ausländische Tochterunternehmen unterschiedlichen Steuersätzen. Dies führte zu Steuersatzunterschieden in der Gruppe, die einem Betrag von € 643 in 2007 (€ 761 in 2006) entsprechen.
Am 31. Dezember 2007 bestanden Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt wurden, in Höhe von € 223.898 für körperschaftsteuerliche Zwecke und € 366.880 für gewerbesteuerliche Zwecke. Am 31. Dezember 2007 bestanden ferner Verlustvorträge, für die keine latenten Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt wurden, in Höhe von € 826.766 für körperschaftsteuerliche Zwecke und € 574.210 für gewerbesteuerliche Zwecke. Die Verlustvorträge unterliegen keiner zeitlichen Beschränkung. Die Nutzung von Verlustvorträgen

In Tausend Euro	**2007**	(angepasst) 2006
Verlust (Gewinn) vor Steuern	**(13.338)**	45.085
Erwarteter Ertragsteuerertrag (-aufwand) bei 38,90%	**5.188**	(17.538)
Effekt aus Steuersatzänderung	**7.995**	0
Ansatz von in früheren Perioden nicht berücksichtigten Verlustvorträgen	**4.747**	10.365
Steuersatzunterschiede im laufenden Geschäftsjahr	**643**	761
Effekt aus der Übertragung von Flugzeugen und damit in Zusammenhang stehende Finanzierungen auf ausländische Beteiligungen	**16.877**	0
Verbrauch von Verlustvorträgen	**0**	1.285
Effekte aus Abweichungen in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	**(834)**	0
Laufender Steuerertrag für vorangegangene Geschäftsjahre	**(93)**	0
Sonstige	**(208)**	118
Steueraufwand	**34.315**	(5.009)

unterliegt jedoch den Beschränkungen der Mindestbesteuerung. Gemäß den Vorschriften des deutschen Körperschaftsteuergesetzes sowie des Gewerbesteuergesetzes können Verlustvorträge mit Gewinnen des laufenden Jahres nur bis zu einem Betrag in Höhe von € 1.000 unbeschränkt verrechnet werden. Der übersteigende Gewinn kann lediglich in Höhe von 60 % mit Verlustvorträgen verrechnet werden. Entsprechende latente Ertragsteueransprüche (deferred tax assets) sind berücksichtigt worden. Die Annahmen stützen sich auf das zu versteuernde Einkommen, das aus der Umkehrung von latenten Steueransprüchen resultiert.
Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten sind den folgenden Vermögenswerten und Schulden zugeordnet worden:

In Tausend Euro	2007	(angepasst) 2006
Latente Steueransprüche (deferred tax assets):		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und Rechnungsabgrenzung	**15.854**	0
Fremdwährungsverbindlichkeiten und Derivate	**23.274**	18.278
Eigenkapitalpositionen nach Steuern (steuerliche Verlustvorträge)	**6.414**	9.970
Steuerliche Verlustvorträge	**73.168**	58.360
	118.710	86.608
Latente Steuerverpflichtungen (deferred tax liabilities):		
Flugzeuge und Triebwerke und damit verbundene Verbindlichkeiten	**(71.854)**	(106.706)
Grundstücke und Bauten	**(8.653)**	0
Immaterielle Vermögensgegenstände	**(28.955)**	(26.822)
Sonstige Vermögensgegenstände und Anzahlungen	**(784)**	0
Technische Anlagen	**(620)**	(275)
Mietereinbauten	**(86)**	(91)
Rückstellungen	**(11.479)**	(1.563)
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	**(12.184)**	0
Fremdwährungsverbindlichkeiten und Derivate	**(198)**	(106)
	(134.813)	(135.563)
Verrechnung	**118.710**	86.608
Latente Steuerverpflichtungen, netto	**(16.103)**	(48.955)
Latente Steuerverpflichtungen, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	**(48.955)**	(96.833)
Veränderung der latenten Steuerverpflichtungen	**32.852**	47.878
Davon aus Kaufpreis-Allokationen	**(14.399)**	(27.718)
Davon aus Cashflow-Sicherungen und Eigenkapitalpositionen	**19.666**	(22.022)
Latenter Steuerertrag (-aufwand)	**38.119**	(1.862)

28. KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Kapitalflussrechnung der Air Berlin Gruppe folgt der indirekten Methode. Nettozahlungsmittel beinhalten Kassenbestände und Bankguthaben sowie Einlagen bei Banken mit einer festen Laufzeit bis zu drei Monaten.

In Tausend Euro	2007	2006
Kassenbestand	**349**	409
Bankguthaben	**85.211**	54.266
Bankeinlagen mit fester Laufzeit	**383.098**	261.246
Bankguthaben und Kassenbestände	**468.658**	315.921
Kontokorrent für Zwecke des Cash-Managements	**(108)**	(87.827)
Nettozahlungsmittel laut Kapitalflussrechnung	**468.550**	228.094

29. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE, KURZ- UND LANGFRISTIG

Derivative Finanzinstrumenten mit positiven und negativen Marktwerten sind wie folgt:

In Tausend Euro	kurzfristig 2007	langfristig 2007	Gesamt 2007	kurzfristig 2006	langfristig 2006	Gesamt 2006
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:						
Devisentermingeschäfte	13.107	87	13.194	0	331	331
Währungsoptionsgeschäfte	655	1.136	1.791	196	0	196
Kerosin-Swaps	137	0	137	0	0	0
Summe derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	13.899	1.223	15.122	196	331	527
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:						
Devisentermingeschäfte	242	0	242	1.184	2.470	3.654
Währungsoptionsgeschäfte	70	0	70	0	0	0
Kerosin-Swaps	67.755	672	68.427	35	0	35
Kerosin-Optionsgeschäfte	2.396	0	2.396	0	0	0
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	0	182	182	0	0	0
Summe derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	70.463	854	71.317	1.219	2.470	3.689
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	84.362	2.077	86.439	1.415	2.801	4.216
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:						
Devisentermingeschäfte	12.144	0	12.144	0	212	212
Währungsoptionsgeschäfte	3.301	1.056	4.357	257	0	257
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	0	67.022	67.022	0	15.944	15.944
Summe derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	15.445	68.078	83.523	257	16.156	16.413
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:						
Devisentermingeschäfte	65.124	12.839	77.963	12.086	2.512	14.598
Währungsoptionsgeschäfte	1.391	0	1.391	0	0	0
Kerosin-Swaps	0	0	0	20.191	0	20.191
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	0	693	693	0	0	0
Summe derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	66.515	13.532	80.047	32.277	2.512	34.789
Summe derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	81.960	81.610	163.570	32.534	18.668	51.202

Die Gruppe hat in den Vergleichszahlen aus 2006 positive Marktwerte von Derivaten in Höhe von € 2.801 und negative Marktwerte von Derivaten in Höhe von € 18.668 von kurzfristig nach langfristig umgegliedert.
Hedge accounting wird in Abschnitt 30g) unten erläutert.

30. FINANZIELLES RISIKOMANAGEMENT

a) Ausfallrisiko

Der Buchwert der finanziellen Vermögenswerte stellt das maximale Ausfallrisiko dar. Das maximale Ausfallrisiko zum Berichtsdatum stellt sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	Abschnitt	**Buchwert 2007**	Buchwert 2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		**110.873**	49.724
Forderungen gegen nahestehende Personen		**10.636**	8.782
Darlehensforderungen		**3.500**	0
Rechnungsabgrenzung		**6.507**	8.514
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten		**49.145**	5.341
Forderungen aus Boni und Schadensersatz		**10.581**	7.759
Forderungen aus dem Verkauf von Sachanlagen		**1.326**	39.710
Sonstige Forderungen		**11.698**	0
Kredite und Forderungen	10	**204.266**	119.830
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	29	**15.122**	527
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	29	**71.317**	3.689
Bankguthaben und Kassenbestände	28	**468.658**	315.921
		759.363	439.967

Das maximale Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sortiert nach Kundenart zum Berichtsdatum war:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Forderungen aus Einzelplatzverkauf	4.407	3.041
Forderungen aus Charterumsätzen	18.025	3.008
Forderungen an Kreditkartenfirmen	23.218	23.718
Forderungen aus IATA clearing house („BSP"-Reisebüros)	18.441	4.112
Sonstige Forderungen	46.782	15.845
	110.873	49.724

Sonstige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beziehen sich hauptsächlich auf Forderungen an andere Fluggesellschaften aus technischen Dienstleistungen (2007: € 7.370, 2006: € 0) und auf Forderungen aus Frachtdienstleistungen (2007: € 9.835; 2006: € 0).

Das maximale Ausfallrisiko für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach geografischen Regionen zum Berichtsdatum war:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Deutschland	66.069	33.089
EU-Länder	23.655	8.289
Sonstige	21.149	8.346
	110.873	49.724

Der wichtigste Kunde der Air Berlin machte zum 31. Dezember 2007 insgesamt € 4.790 (2006: € 7.940) des Buchwerts der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aus.

b) Wertberichtigungen

-- FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Altersstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag war: Siehe Tabelle Seite 153 oben

In Tausend Euro	Brutto-forderung 2007	Wert-berichtigung 2007	Brutto-forderung 2007	Wert-berichtigung 2006
Nicht überfällig	83.180	0	47.427	0
zwischen 1 und 30 Tage überfällig	21.168	1	1.224	0
zwischen 31 und 120 Tage überfällig	8.056	2.089	2.595	1.522
zwischen 121 und 365 Tage überfällig	2.478	1.919	0	0
Mehr als ein Jahr überfällig	0	0	33	33
	114.882	4.009	51.279	1.555

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden anhand von historischen Daten zu Wertminderungsverlusten, wie nachstehend erläutert, auf mögliche Wertverminderungsverluste hin analysiert. Forderungen, die weder überfällig noch wertgemindert sind (2007: € 83.180; 2006: € 47.427), gelten auf Grundlage der Erfahrungen aus der Vergangenheit als nur mit einem minimalen Wertminderungsrisiko behaftet. Die Höhe der 2007 abgeschriebenen Forderungen war im Vergleich zu den Gesamtumsätzen sehr gering (Erhöhung der Wertberichtigungen um € 2.454 und direkte Abschreibungen in Höhe von € 3.358). Überfällige, aber nicht wertgeminderte Forderungen beziehen sich hauptsächlich auf Forderungen, die zwischen 1 und 30 Tagen überfällig sind. Aufgrund der Erfahrungen in der Vergangenheit ist das Risiko, mit dem diese Forderungen behaftet sind, nicht bedeutend genug, um eine Wertminderung zu begründen, da Air Berlin beim Ticket-verkauf mit Inkassobüros und Kreditkartenunternehmen zusammenarbeitet. Forderungen aus dem Verkauf von Einzelplatztickets (die eine höhere Wertminderungswahrscheinlichkeit besitzen würden, da sie an den Endkunden direkt verkauft werden) machen nur einen kleinen Anteil der Forderungen von Air Berlin aus. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden in der Bilanz abzüglich Wertberichtigungen in Höhe von € 4.009 (2006: € 1,555) ausgewiesen. Die Entwicklung der Wertberichtigungen stellt sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	Wertbe-richtigungen 2007	Wertbe-richtigungen 2006
Stand am 1. Januar	1.555	1.400
Zuführung zu Wertberichtigungen	2.706	1.675
Auflösung von Wertberichtigungen	(252)	(1.520)
Stand zum 31. Dezember	4.009	1.555

Wertberichtigungen dienen dazu, Wertminderungsverluste zu erfassen, bis der Konzern entscheidet, dass der finanzielle Vermögenswert ausgebucht werden soll. Wertberichtigungen basieren auf Schätzwerten und Beurteilungen hinsichtlich der Kreditwürdigkeit von einzelnen Forderungen, der tatsächlichen Kundenstruktur und einer Analyse vergangener Wertminderungsverluste. Mahnungen werden rechtzeitig versandt. Nach der zweiten Mahnung wird dem Kunden weitere 3 Monate Zeit gegeben, um die Forderung zu begleichen. Falls keine Zahlung zu diesem Zeitpunkt eingegangen ist, ergeht eine dritte Mahnung zusammen mit einem gerichtlichen Mahnbescheid und auf die Forderung wird eine Wertberichtigung in Höhe von 60 % vorgenommen. Dieser Prozentsatz spiegelt die Wahrscheinlichkeit des Wertminderungsverlusts aufgrund von Erfahrungen in der Vergangenheit wider. Forderungen, die mehr als ein Jahr überfällig sind, werden vollständig abgeschrieben. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Wertberichtigungen auf ins-gesamt € 4.009 (2006: € 1.555). Neben der Erhöhung der Wertberichtigungen um € 2.454 (2006: € 155) wurden im Berichtszeitraum Forderungen in Höhe von € 3.358 (2006: € 2.340) direkt erfolgswirksam abgeschrieben.

-- SONSTIGE KREDITE UND FORDERUNGEN

Keine der sonstigen Kredite und Forderungen waren mit Stand vom 31. Dezember 2007 überfällig (2006: keine), und es erfolgten während des Berichtszeitraums keine Neuverhandlungen von Zahlungsbedingungen, die ansonsten zu überfälligen Forderungen geführt hätten. Es wurden keine Wertminderungsverluste in Bezug auf andere finanzielle Vermögenswerte verzeichnet. Diese Forderungen beziehen sich hauptsächlich auf fällige Beträge von Lieferanten (Anzahlungen, Boni, Ansprüche). Da der Konzern nur Verträge mit erstklassigen Lieferanten abschließt, hält er das Wertminderungsrisiko bezüglich dieser Beträge für unbedeutend. Forderungen an verbundene Parteien beziehen sich hauptsächlich auf Beträge, die von Niki für Verwaltungsdienste fällig sind, und auf langfristige Kreditforderungen an Lee & Lex. Da die Forderungen nicht überfällig sind und Zahlungen in der Vergangenheit pünktlich erfolgten, erachtet der Konzern eine Wertminderung als nicht erforderlich.

-- ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE SOWIE POSITIVE MARKTWERTE VON DERIVATEN

Es wurde keine Wertminderung auf Investitionen oder positive Werte von Derivaten verzeichnet, da die Transaktionen nur mit Parteien von höchster Bonität oder, im Falle von derivativen Finanzinstrumenten, mit Parteien durchgeführt werden, die auf Grundlage der in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen (vergangenes Kundenverhalten bezüglich der pünktlichen Zahlung von fälligen Beträgen) als zuverlässig bekannt sind. Wenn für einen Vertragspartner keine Bonitätseinstufung verfügbar ist, können Sicherheiten verlangt werden, zum Beispiel in Form von Bürgschaften der Muttergesellschaft, wie es bei einem Vertragspartner für Treibstoffderivate der Fall ist.

c) Liquiditätsrisiko

Im Folgenden sind die vertraglichen, nicht-diskontierten Fälligkeiten der finanziellen Verbindlichkeiten einschließlich der geschätzten Zinszahlungen und ausschließlich der Auswirkung von Netting-Vereinbarungen zum 31. Dezember 2007 aufgeführt:

In Tausend Euro	Buchwert	Vertragliche Zahlungs-Ströme	Unter 6 Monaten	7–12 Monate	1–2 Jahre	2–5 Jahre	Mehr als 5 Jahre
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus forfaitierten zukünftigen Leasingraten	591.842	757.945	49.724	47.854	94.377	284.308	281.682
Gesicherte Bankdarlehen	34.668	45.402	2.997	2.979	5.907	15.840	17.679
Ungesicherte Bankdarlehen	119.773	121.127	104.616	6.726	9.785	0	0
Finance-Lease-Verbindlichkeiten	101.994	150.323	7.238	6.854	12.863	35.549	87.819
Wandelanleihe – Schulden-Komponente	182.007	236.500	3.300	0	3.300	229.900	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	118.098	118.098	118.098	0	0	0	0
Kontokorrent	108	108	108	0	0	0	0
Summe finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	1.148.490	1.429.503	286.081	64.413	126.232	565.597	387.180
Derivative Finanzinstrumente							
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:							
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	693	71.912	0	7.248	16.112	43.745	4.807
Zahlungsabfluss		603.551	0	74.950	133.981	349.613	45.007
Zahlungszufluss		(531.639)	0	(67.702)	(117.869)	(305.868)	(40.200)
Devisentermingeschäfte	77.963	78.099	31.876	29.027	17.196	0	0
Zahlungsabfluss		1.236.646	420.436	415.549	400.661	0	0
Zahlungszufluss		(1.158.547)	(388.560)	(386.522)	(383.465)	0	0
Währungsoptionsgeschäfte	1.391	5.466	2.755	1.955	756	0	0
Zahlungsabfluss		109.399	36.720	37.958	34.721	0	0
Zahlungszufluss		(103.933)	(33.965)	(36.003)	(33.965)	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:							
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	67.022	7.076	0	251	3.221	3.804	(200)
Zahlungsabfluss		153.117	0	3.325	55.659	77.279	16.854
Zahlungszufluss		(146.041)	0	(3.074)	(52.438)	(73.475)	(17.054)
Währungsoptionsgeschäfte	4.357	(224)	(224)	0	0	0	0
Zahlungsabfluss		6.793	6.793	0	0	0	0
Zahlungszufluss		(7.017)	(7.017)	0	0	0	0
	1.299.916	1.591.832	320.488	102.894	163.517	613.146	391.787

Zusätzlich zu den oben genannten Verpflichtungen hat die Gruppe weitere finanzielle Verpflichtungen im Zusammenhang mit offenen Bestellungen. Details sind im Abschnitt 32 enthalten.

Zum 31. Dezember 2006 waren die Fälligkeiten wie folgt:

In Tausend Euro	Buchwert	Vertragliche Zahlungs-Ströme	Unter 6 Monaten	7–12 Monate	1–2 Jahre	2–5 Jahre	Mehr als 5 Jahre
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus forfaitierten zukünftigen Leasingraten	558.481	706.119	49.367	121.399	75.392	224.351	235.610
Gesicherte Bankdarlehen	23.227	28.013	4.359	2.325	4.580	12.661	4.088
Ungesicherte Bankdarlehen	9.913	10.252	6.019	116	4.117	0	0
Finance-Lease-Verbindlichkeiten	5.810	6.098	1.908	1.649	1.845	696	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	69.830	69.830	69.830	0	0	0	0
Kontokorrent	87.827	87.827	87.827	0	0	0	0
Summe finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	755.088	908.139	219.310	125.489	85.934	237.708	239.698
Derivative Finanzinstrumente							
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:							
Kerosin-Swaps	20.191	20.157	12.379	7.388	390	0	0
Devisentermingeschäfte	10.944	176	5.704	1.012	(6.540)	0	0
Zahlungsabfluss		973.600	270.700	318.400	384.500	0	0
Zahlungszufluss		(973.424)	(264.996)	(317.388)	(391.040)	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:							
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	15.944	5.335	0	(1.996)	(1.445)	8.776	0
Zahlungsabfluss		406.114	0	49.209	48.593	308.312	0
Zahlungszufluss		(400.779)	0	(51.205)	(50.038)	(299.536)	0
Währungsoptionsgeschäfte	62	561	384	177	0	0	0
Zahlungsabfluss		23.339	17.088	6.251	0	0	0
Zahlungszufluss		(22.778)	(16.704)	(6.074)	0	0	0
	802.229	934.368	237.777	132.070	78.339	246.484	239.698

Die in der Fälligkeitsanalyse offengelegten Beträge sind die vertraglichen, nicht-diskontierten Cashflows, einschließlich zukünftiger Zinszahlungen. Die Beträge in USD sind zu dem jeweiligen Wechselkurs am Jahresende umgerechnet, und die variablen Zinszahlungen wurden unter Verwendung des Basiszinssatzes zum Jahresende errechnet.

Der Konzern beabsichtigt, seine Verbindlichkeiten während der nächsten 6 Monate hauptsächlich durch bestehende Bankbestände und Mittelzuflüsse aus der Geschäftstätigkeit und, bezogen auf den Kauf von Flugzeugen (oben nicht dargestellt), durch neue Finanzierungen zu bedienen.

d) Währungsrisiko

Der Konzern wickelt einen erheblichen Teil seiner Transaktionen in USD und einen kleineren Teil in GBP und CHF ab. Air Berlin tätigt Devisentermin- und Optionsgeschäfte in USD, um funktionelle Währungsrisiken, die aus den Betriebskosten in USD entstehen (z. B. Zahlungen in Bezug auf Flugzeugfinanzierung und -leasing, Treibstoff, Instandhaltung etc.), zu steuern. Air Berlin sichert regelmäßig bis zu 75 % (2006: 90 %) des erwarteten Cashflows auf einer 12 – 24 Monate revolvierenden Basis ab. Das Währungsrisiko des Konzerns, basierend auf den Fremdwährungsbeträgen am Jahresende, stellt sich wie folgt dar:

	31. Dezember 2007			31. Dezember 2006		
In Tausend Währungseinheiten	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19.337	1.683	2.821	11.277	1.211	997
Forderungen gegen nahestehende Personen	960	0	0	960	0	0
Darlehensforderungen	0	0	0	0	0	0
Rechnungsabgrenzung	8.194	0	0	8.109	0	0
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten	51.496	0	0	5.880	0	0
Forderungen aus dem Verkauf von Sachanlagen	1.952	0	0	55.641	0	0
Sonstige Forderungen	5.670	682	0	0	0	0
Bankguthaben und Kassenbestände	143.988	19.928	7.707	40.884	518	603
Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus forfaitierten zukünftigen Leasingraten	(737.707)	0	0	(481.022)	0	0
Gesicherte Bankdarlehen	(50.789)	0	0	(30.308)	0	0
Ungesicherte Bankdarlehen	(23.305)	0	0	0	0	0
Finance-Lease-Verbindlichkeiten	(69.530)	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(57.231)	(537)	(1.584)	(26.614)	(578)	(2.557)
Kontokorrent	0	0	0	(8.165)	0	0
Summe Risiko aus Bilanzpositionen	(706.965)	21.756	8.944	(423.358)	1.151	(957)
Erwartete zukünftige Einkäufe	(1.778.000)	0	0	(977.000)	0	0
Gesamtrisiko	(2.484.965)	21.756	8.944	(1.400.358)	1.151	(957)
Devisentermingeschäfte (abgesicherte Volumen in USD)	1.905.000	0	0	1.282.000	0	0
Währungsoptionsgeschäfte (abgesicherte Volumen in USD)	163.000	0	0	30.000	0	0
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps (abgesicherte Volumen in USD)	875.701	0	0	447.164	0	0
Netto Währungsrisiko	458.736	21.756	8.944	358.806	1.151	(957)

Die oben ausgewiesenen geschätzten prognostizierten Käufe beziehen sich auf einen Zeitraum von zwölf Monaten. Das Volumen, welches durch Devisenterminkontrakte und Devisenterminoptionen abgesichert ist, bezieht sich auf geschätzte prognostizierte Käufe für bis zu zwei Jahre. Für das Volumen, das durch kombinierte Zins-/Währungsswaps abgesichert ist, ist der Nennwert in USD dargestellt.

Die folgenden wesentlichen Wechselkurse galten während des Jahres:

	Jahresdurchschnitt		Kurs zum Stichtag	
Währungseinheiten zum Euro	**2007**	2006	**2007**	2006
USD	**1,3279**	1,2066	**1,4721**	1,317
GBP	**0,687**	0,682	**0,7334**	0,6715
CHF	**1,646**	1,577	**1,6547**	1,6069

-- SENSITIVITÄTSANALYSE

Eine Sensitivitätsanalyse der Jahresendsalden der finanziellen Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten und des Marktwerts der zum Jahresende existierenden derivativen Finanzinstrumente wurde durchgeführt. Die in der Kalkulation des Kreditrisikos zugrunde gelegten Annahmen sind die gleichen wie im vorangegangen Jahr. Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Zinssätze, konstant bleiben, hätte eine Stärkung des Euro gegenüber den folgenden Währungen um 10 % am 31. Dezember das Eigenkapital und den Gewinn oder Verlust um die folgenden Beträge erhöht oder vermindert:

	31. Dezember 2007			31. Dezember 2006		
Effekt in Tausend Euro	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn (Verlust)	1.989	(2.697)	(491)	(1.643)	(156)	54
Eigenkapital	(142.692)	0	0	(89.942)	0	0

Eine Schwächung des Euro gegenüber den oben genannten Währungen am 31. Dezember um 10 % hätte das Eigenkapital oder den Gewinn bzw. Verlust um die folgenden Beträge erhöht oder vermindert:

	31. Dezember 2007			31. Dezember 2006		
Effekt in Tausend Euro	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn (Verlust)	(1.870)	3.296	601	2.008	190	(66)
Eigenkapital	164.495	0	0	110.009	0	0

e) Zinsrisiko

Das Zinsrisiko der Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	2007	Buchwert 2006
Fest verzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	**1.401**	1.529
Finanzielle Verbindlichkeiten	**(286.017)**	(4.010)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	**(67.532)**	(15.944)
	(352.148)	(18.425)
Variable verzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	**3.500**	0
Finanzielle Verbindlichkeiten	**(642.273)**	(587.611)
	(638.773)	(587.611)

Die variabel verzinslichen Verbindlichkeiten sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus forfaitierten Leasing-Zahlungen, die vornehmlich auf USD lauten, setzten den Konzern sowohl Zinszahlungsschwankungen, die auf Veränderungen der Zinssätze zurückzuführen sind, als auch Währungsrisiken aus. Das Zinsrisiko ergibt sich aus der Sensitivität der finanziellen Vermögenswerte und -verbindlichkeiten mit variablen Zinssätzen gegenüber Änderungen des Marktzinssatzes. Air Berlin sichert diese Risiken mit kombinierten Zins- und Währungs-Swaps ab. Die Swaps werden als Cashflow-Sicherungsgeschäft von ihrem Beginn an bis zur Erfassung der entsprechenden Kredite in der Bilanz angesehen, an welchem Zeitpunkt die Zinsswaps als „zu Handelszwecken gehalten" klassifiziert werden und zukünftige Änderungen des Marktwerts in die Gewinn-und-Verlustrechnung eingehen.
Ineffektive Beträge sind geringfügig und werden deshalb nicht erfolgswirksam erfasst.

-- MARKTWERT-SENSITIVITÄTSANALYSE FÜR FESTVERZINSLICHE INSTRUMENTE

Der Konzern weist keine festverzinslichen finanziellen Vermögenswerte oder finanziellen Verbindlichkeiten als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert („fair value option") aus und stuft keine seiner Derivate (Zinsswaps) als Fair-Value-Hedge-Accounting-Instrumente ein. Deshalb würde eine Zinsänderung zum Berichtsdatum (es sei denn, es führt zur Ineffektivität einer Hedging-Beziehung) den Gewinn oder Verlust nur in dem Maße betreffen, wie er den Marktwert der nicht als Cash-flow-Sicherungsgeschäft klassifizierten (zu Handelszwecken gehaltenen) Zinswaps betrifft. Eine Zinsänderung um 100 Basispunkte hätte das Eigenkapital um € 1.374 (2006: € 0) und den Gewinn oder Verlust um € 5.342 (2006: € 3.567) erhöht bzw. verringert.

-- CASHFLOW-SENSITIVITÄTSANALYSE FÜR VARIABEL VERZINSLICHE INSTRUMENTE

Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Devisenkurse, konstant bleiben, hätte – basierend auf den Bilanzbeträgen zum Berichtsdatum und unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Zinsswaps - eine Zinsänderung um 100 Basispunkte den Gewinn oder Verlust (das Finanzergebnis) um € 2.203 (2006: €2.222) erhöht bzw. verringert und keine Auswirkung auf das Eigenkapital während des zwölfmonatigen Zeitraums gehabt.

f) Kerosinpreis-Risiko

Der Treibstoffpreis (Kerosin) spielt eine wichtige Rolle für die operativen Ergebnisse des Konzerns. Die Treibstoffaufwendungen von Air Berlin beliefen sich auf 22,2 % (2006: 22,4 %) der gesamten betrieblichen Aufwendungen. Air Berlin sichert sich gegen Treibstoffpreiserhöhungen durch Kerosin-Swaps und Kerosin-Optionsgeschäften ab. Zum Bilanzstichtag 2007 betrug die abgesicherte Menge 733.800 Tonnen für das Geschäftsjahr 2008 und 63.500 Tonnen für das Geschäftsjahr 2009 (2006: 579.400 für 2007). Die Hedgingquote betrug 53,7 % für 2008 und 5,0 % für 2009.

-- SENSITIVITÄTSANALYSE

Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Devisenkurse, konstant bleiben, hätte ein 10-prozentiger Anstieg (Senkung) des Treibstoffpreises zum Bilanzstichtag das Eigenkapital um € 7.087 (2006: €2.016) erhöht (vermindert) und keine Auswirkung auf den Gewinn oder Verlust gehabt. Die Berechnung basiert auf den Marktwerten der Kerosinderivate (Swaps und Optionen) zum Bilanzstichtag. Die zugrunde gelegten Annahmen waren die gleichen wie im vorherigen Zeitraum.

g) Sicherungsgeschäfte („Hedge-Accounting")

Als Luftverkehrskonzern ist die Air Berlin Gruppe Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungen so-wie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Air Berlin nutzt derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken zu begrenzen.

Air Berlin wendet Hedge-Accounting in Bezug auf Sicherungen von zukünftigen Cashflows in Fremdwährung und von zukünftigen, auf den Kauf von Flugzeugkraftstoff bezogenen Cashflows an, die die Kriterien gemäß IAS 39 erfüllen, womit die Volatilität der Gewinn-und-Verlustrechnung reduziert wird. Darüber hinaus wendet Air Berlin ab dem 3. Quartal 2007 Hedge Accounting auf deren Währungsoptionen und auf mehrere ihrer Absicherungen von zukünftigen Cashflows aus variablen USD-Zinszahlungen an. Diese Sicherungsgeschäfte werden als Cashflow-Hedges ausgewiesen.

IAS 39 enthält strenge Anforderungen an die Anwendung von Hedge Accounting. Air Berlin erfüllt diese Anforderungen durch die Dokumentation zu Beginn eines Sicherungsgeschäfts sowohl der Sicherungsbeziehung zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft als auch der Risikomanagementzielsetzungen und -strategien der Sicherung. Dazu gehört die Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu den festen Verpflichtungen und zukünftigen Transaktionen und auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades des angewandten Sicherungsinstrument. Die Effektivität der vorhandenen Sicherungsbeziehungen wird laufend überwacht. Für das Hedge Accounting werden die Änderungen des Marktwerts des Hedging-Instruments im Eigenkapital in dem Ausmaße, in dem das Sicherungsgeschäft wirksam ist, erfasst. Die kumulierten Marktwertänderungen von Cashflow Sicherungsgeschäften werden vom Eigenkapital entnommen und in die konsolidierte Gewinn-und-Verlustrechnung in dem Berichtszeitraum realisiert, in dem sich der abgesicherte Cashflow auf den Gewinn oder Verlust (2008 und 2009 für Währungs- und Treibstoff-Hedges, 2008 bis 2014 für kombinierte Zins- und Währungs-Swaps) auswirkt.

Air Berlin tätigt auch Sicherungsgeschäfte, die nicht die strengen Hedge Accounting-Kriterien des IAS 39 erfüllen. Für solche Derivate weist Air Berlin die Marktwertänderungen als Gewinn oder Verlust aus. Die Marktwerte der Derivaten werden als sonstige Vermögenswerte bzw. sonstige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Ineffektive Beträge sind geringfügig und werden deshalb nicht erfolgswirksam erfasst. Die Netto-Marktwerte der derivativen Finanzinstrumenten im Bereich Währung-, Zins- und Kerosinpreisabsicherung zum 31. Dezember 2007 und deren Entwicklungen während der Periode sind wie folgt:

In Tausend Euro	Marktwert zum 31. Dezember 2006	Umgliederung ins „Hedge Accounting"	Veränderung des Markwertes, die in der Gewinn- und-Verlust-rechnung realisiert wurden	Veränderung der Markt-werte, die er-folgsneutral in Eigenkapital erfasst wurde	Beträge, die dem Eigenkapital entnommen und in die Ge-winn-und-Ver-lustrechnung realisiert wurden	Options-Prämien bezahlt	Marktwert zum 31. Dezember 2007
Derivative Finanzinstrumente (netto), die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:							
Devisentermingeschäfte	(10.824)	0	0	(94.021)	27.124	0	(77.721)
Währungsoptionsgeschäfte	0	0	0	(1.321)	0	0	(1.321)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	0	0	0	(9.144)	8.633	0	(511)
Kerosin-Swaps	(20.157)	0	0	49.361	39.223	0	68.427
Kerosin-Optionsgeschäfte	0	0	0	1.590	0	806	2.396
Derivative Finanzinstrumente (netto), die zu Handelszwecken gehalten werden:							
Devisentermingeschäfte	0	0	1.050	0	0	0	1.050
Währungsoptionsgeschäfte	(62)	0	(2.504)	0	0	0	(2.566)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(15.944)	0	(51.078)	0	0	0	(67.022)
Kerosin-Swaps	0	0	137	0	0	0	137
	(46.987)	0	(52.395)	(53.535)	74.980	806	(77.131)

Alle Währungs- und Kerosinoptionsgeschäfte, die während des Berichtszeitraums abgeschlossen wurden, erfüllen die Bedingungen des Hedge Accounting und werden als Cashflow-Hedges ausgewiesen. Die Veränderung des Substanzwertes wird im Eigenkapital und die Veränderung des Zeitwertes in der Gewinn-und-Verlustrechnung erfasst.
Darüber hinaus hat der Konzern ab dem 3. Quartal 2007 kombinierte Zins- und Währungsswapgeschäfte abgeschlossen, die die Bedingungen des Hedge Accounting erfüllen. Diese werden ebenfalls als Cashflow-Hedges ausgewiesen. Diejeningen kombinierten Zins-/Währungsswaps, die nicht die Kriterien des Hedge Accounting erfüllen, werden weiterhin erfolgswirksam erfasst und als „für Handelszwecke gehalten" klassifiziert.
Die Veränderung der Marktwerte von Derivaten in 2006 war wie folgt:

In Tausend Euro	Marktwert zum 31. Dezember 2005	Umgliederung ins „Hedge accounting"	Veränderung des Markwertes, die in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung realisiert wurde	Veränderung der Marktwerte, die erfolgsneutral in Eigenkapital erfasst wurden	Beträge, die dem Eigenkapital entnommen und in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung realisiert wurden	Options-Prämien bezahlt	Marktwert zum 31. Dezember 2006
Derivative Finanzinstrumente (netto), die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:							
Devisentermingeschäfte	0	(5.619)	0	(10.824)	5.619	0	(10.824)
Kerosin-Swaps	0	8.486	0	(20.157)	(8.486)	0	(20.157)
Derivative Finanzinstrumente (netto), die zu Handelszwecken gehalten werden:							
Devisentermingeschäfte	(3.772)	5.619	(1.847)	0	0	0	0
Währungsoptionsgeschäfte	0	—	(62)	0	0	0	(62)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(146)	—	(15.798)	0	0	0	(15.944)
Kerosin-Swaps	(2.093)	(8.486)	10.579	0	0	0	0
Kerosin-Optionsgeschäfte	1.708	—	(1.708)	0	0	0	0
	(4.303)	0	(8.836)	(30.981)	(2.867)	0	(46.987)

Im zweiten Quartal 2006 ging der Konzern zum Hedge Accounting bei allen Devisentermingeschäften über. Im dritten Quartal 2006 ging der Konzern zum Hedge Accounting bei allen Kerosin-Swaps über. Cashflow-Hedges werden sich voraussichtlich auf den Gewinn oder Verlust im gleichen Zeitraum auswirken, in dem die Cash- flows voraussichtlich stattfinden (wie oben in Abschnitt 30c) „Liquidätsrisiken" näher beschrieben).

h) Marktwerte

Der Marktwert ist der Betrag, der in einer Transaktion zu Marktpreisen zwischen sachkundigen und bereiten Parteien erzielt wird. Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten und deren in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sind wie folgt: Siehe Tabelle Seite 161

MARKTWERTE

In Tausend Euro	Abschnitt	31. Dezember 2007 Buchwert	31. Dezember 2007 Marktwert	31. Dezember 2006 Buchwert	31. Dezember 2006 Marktwert
Kredite und Forderungen:					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	110.873	110.873	49.724	49.724
Forderungen gegen nahestehende Personen	10	10.636	10.301	8.782	8.435
Darlehensforderungen	10	3.500	3.499	0	0
Rechnungsabgrenzung	10	6.507	6.507	8.514	8.514
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten	10	49.145	49.145	5.341	5.341
Forderungen aus Boni und Schadensersatz	10	10.581	10.581	7.759	7.759
Forderungen aus dem Verkauf von Sachanlagen	10	1.326	1.326	39.710	39.710
Sonstige Forderungen	10	11.698	11.698	0	0
Gesamtsumme Kredite und Forderungen		204.266	203.930	119.830	119.483
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:					
Devisentermingeschäfte	29	13.194	13.194	331	331
Währungsoptionsgeschäfte	29	1.791	1.791	196	196
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:					
Devisentermingeschäfte	29	242	242	3.654	3.654
Währungsoptionsgeschäfte	29	70	70	0	0
Kerosin-Swaps	29	68.564	68.564	35	35
Kerosin-Optionsgeschäfte	29	2.396	2.396	0	0
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	29	182	182	0	0
Bankguthaben und Kassenbestände	28	468.658	468.658	315.921	315.921
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden:					
Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus forfaitierten zukünftigen Leasingraten	16	(591.842)	(596.302)	(558.481)	(551.657)
Gesicherte Bankdarlehen	16	(34.668)	(34.416)	(23.227)	(22.949)
Ungesicherte Bankdarlehen	16	(119.773)	(119.787)	(9.913)	(9.900)
Finance-Lease-Verbindlichkeiten	16	(101.994)	(103.545)	(5.810)	(5.810)
Wandelanleihe – Schulden-Komponente	16	(182.007)	(181.860)	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	18	(118.098)	(118.098)	(69.830)	(69.830)
Kontokorrent	16	(108)	(108)	(87.827)	(87.827)
Gesamtsumme finanzieller Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	18	(1.148.490)	(1.154.116)	(755.088)	(747.973)
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:					
Devisentermingeschäfte	29	(77.963)	(77.963)	(14.598)	(14.598)
Währungsoptionsgeschäfte	29	(1.391)	(1.391)	0	0
Kerosin-Swaps	29	0	0	(20.191)	(20.191)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps		(693)	(693)	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:					
Devisentermingeschäfte	29	(12.144)	(12.144)	(212)	(212)
Währungsoptionsgeschäfte	29	(4.357)	(4.357)	(257)	(257)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	29	(67.022)	(67.022)	(15.944)	(15.944)
		(552.697)	(558.659)	(366.323)	(359.555)

Im Folgenden werden die bei der Schätzung des Marktwerts der Finanzinstrumente hauptsächlich angewandten Methoden und Annahmen zusammengefasst:

- **Derivate**

Devisentermin-, Zins- und Kerosinpreisgeschäfte sind zum letzten notierten Marktpreis bewertet.

- **Verzinsliche Kredite und Verbindlichkeiten**

Der Marktwert wird auf der Basis von diskontierten, zukünftig erwarteten Kapital- und Zins-Cashflows errechnet.

- **Forderungen/Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen/Verbindlichkeiten**

Bei Forderungen/Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von weniger als einem Jahr wird erachtet, dass der Nominalwert den Marktwert widerspiegelt. Alle sonstigen Forderungen/Verbindlichkeiten werden diskontiert, um den Zeitwert zu bestimmen.

- **Barmittel und Barmitteläquivalente**

Aufgrund der kurzfristigen Fälligkeit gilt, dass der Nominalwert den Zeitwert widerspiegelt.

i) Nettogewinn oder -verlust

Die Nettogewinne (Nettoverluste) aus finanziellen Vermögenswerten und finanzielle Verbindlichkeiten während des Berichtszeitraums sind wie folgt:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Kredite und Forderungen	(10.989)	(2.551)
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	1.326	0
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	65.805	28.054
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	(59.593)	(17.708)
	(3.451)	7.795

Dazu gehören Währungsgewinne und -verluste, Wertminderungsverluste und Auflösung von Wertminderungen, erfolgswirksam erfasste Marktwertänderungen und Veräußerungsgewinne oder -verluste.

Es wurden während des Berichtszeitraums keine Zinseinkünfte, Gebühreneinnahmen und -zahlungen auf wertverminderten finanziellen Vermögenswerten realisiert (2006: keine).

31. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Vorständen (Directors) und weiteren Mitgliedern des Senior Managements („key management") sowie mit assoziierten Unternehmen (siehe Konzernanhang unter Abschnitt 8). Weitere Angaben zur Vergütung der Vorstände (Directors) befinden sich im Bericht über die Vergütung der Vorstände (Directors' Remuneration Report) auf Seite 96 bis 103 dieses Berichts. Die aktienorientierte Vergütung wird in Abschnitt 13 erläutert. Ein Vorstandsmitglied (Executive Director) der Gruppe hält einen Stimmanteil von 3,15 % (2006: 3,48 %) an Air Berlin. Darüber hinaus besteht eine Forderung in Höhe von € 3 gegenüber einem der „Directors", die in der Stichtags-Konzernbilanz in der Position „Sonstige kurzfristige Vermögenswerte" ausgewiesen ist (2006: € 82).
Der Aufsichtsratsvorsitzende (Chairman of the Board) ist gleichzeitig Gesellschafter der Air Berlin mit einem Stimmanteil von 1,52 % (in 2006: 1,68 %) sowie der Hauptgesellschafter der Phoenix Reisen GmbH. Die Gruppe hat im Berichtsjahr Erträge in Höhe von € 12.105 (in 2006: € 13.599) mit der Phönix Reisen GmbH erwirtschaftet. Am Bilanzstichtag belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in der Konzernbilanz aus diesen Transaktionen auf € 993 (2006: € 639).

Die Lieferungen und Leistungen mit assoziierten Unternehmen während des Wirtschaftsjahres stellen sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	**2007**	2006
IBERO-Tours		
Umsatzerlöse aus Ticketverkauf	**326**	21
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**0**	0
Aufwendungen für Dienstleistungen	**1.031**	732
SCK DUS GmbH & Co. KG (in 2005: Stockheim)		
Aufwendungen Catering	**19.246**	18.288
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**539**	612
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH		
Sonstige Vermögenswerte	**1.401**	1.529
Niki Luftfahrt GmbH		
Sonstige Erträge aus administrativen Dienstleistungen	**680**	476
Sonstige Vermögenswerte	**9.232**	7.170

Sonstige Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Lee & Lex Flugzeugvermietungs GmbH beziehen sich auf eine Darlehensforderung in Höhe von US-Dollar 960 (€ 651) und eine Teilschuldverschreibung in Höhe von € 750 (30 Schuldverschreibungen zu je € 25). Weitere Informationen dazu sind unter Abschnitt 10 oben angegeben. Transaktionen mit assoziierten Unternehmen werden mit zwischen fremden Dritten üblichen Preisen abgerechnet. In 2007 wurden Ausschüttungen in Höhe von € 527 von assoziierten Unternehmen erhalten (2006: € 500).

32. FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Eine Bestellung von 25 Boeing Dreamliner 787 wurde am 7. Juli 2007 abgeschlossen, deren Lieferung zwischen 2013 und 2017 geplant ist. Eine zusätzliche Bestellung von 15 Boeing 737 mit Lieferung zwischen 2011 und 2014 wurde im Dezember 2007 abgeschlossen und eine weitere im Oktober 2007 von 10 Bombardier Typ Q400, deren Lieferung zwischen 2008 und 2009 geplant ist. Die Verträge des Konzerns über den Kauf von Flugzeugen sind wie folgt:

Vertragsdatum	Lieferant	Anzahl der Flugzeuge	Flugzeug-Typ	Lieferdatum	Geliefert in 2007	Geliefert in 2006	Ausstehende Lieferungen	Davon in 2008
2004	Airbus	60	A320/319	2005–2012	12	9	37	10
2006	Boeing	85	B737	2007–2014	1	0	84	8
07/2007	Boeing	25	B787	2013–2017	0	0	25	0
10/2007	Bombardier	10	Q400	2008–2009	0	0	10	4
12/2007	Boeing	15	B737	2011–2014	0	0	15	0

33. GESCHÄFTSFÜHRENDER VORSTAND („BOARD OF DIRECTORS“)

Vorstandsmitglieder (Executive Directors)

Joachim Hunold	Chief Executive Officer
Ulf Hüttmeyer	Chief Financial Officer
Karl Lotz	Chief Operating Officer
Elke Schütt	Chief Commercial Officer

34. ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS DER GESELLSCHAFT

a) Wesentliche Bewertungsgrundlagen

Die im Konzernanhang unter den Punkten 2 und 4 oben beschriebenen Bilanzierungsgrundsätze und wesentlichen Bewertungsgrundlagen finden ebenso Anwendung auf den Jahresabschluss der Gesellschaft. Zusätzlich werden die folgenden Rechnungslegungsgrundsätze angewendet:
Anteile an verbundenen Unternehmen werden zu Anschaffungskosten berichtet und wurden auf Anhaltspunkte für Wertminderungen überprüft (Impairment Test).

Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen werden zunächst mit ihrem Marktwert bewertet, nachfolgend werden sie zum Restbuchwert, unter Verwendung der Effektivzinsmethode, bilanziert.
Die Gesellschaft hat finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten in ihrer Bilanz dargestellt, die von ihr identifiziert wurden. Folgende Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden bei Air Berlin PLC dargestellt:

- Kredite und Forderungen,
- Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß IAS 39 bilanziert und zu Handelszwecken gehalten werden (derivative Finanzinstrumente),
- Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden (eingeschlossen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie verzinsliche Finanzschulden.

Die Gesellschaft hat folgende Klassen von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten definiert:

- Kredite und Forderungen,
- Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden
- Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden (eingeschlossen verzinsliche Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten)
- Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

b) Anteile an verbundenen Unternehmen

Eine Liste der von der Gesellschaft direkt und indirekt gehaltenen Anteile an verbundenen Unternehmen befindet sich unter Abschnitt 35 des Konzernanhangs. Die Gesellschaft ist Komplementärin der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG.

In Tausend Euro	Anteile an verbundenen Unternehmen
Anschaffungskosten	
Bestand bei Eintrag der Gesellschaft (2. Dezember 2005)	0
Zugänge	140.165
Bestand am 31. Dezember 2006	140.165
Zugänge	3.150
Bestand am 31. Dezember 2007	143.315

Mit Vertrag vom 10. September 2007 hat Air Berlin PLC 49 Prozent der Anteile an der Belair Airlines AG, Zürich („Belair“) zum Kaufpreis von CHF 1.715 (€ 1.027) erworben. Weitere Angaben zum Unternehmenserwerb befinden sich im Konzernanhang im Abschnitt 5.
Des Weiteren hat die Gesellschaft die folgenden Tochtergesellschaften im Berichtsjahr gegründet: Air Berlin Technik Ltd., Air Berlin 1. LeaseLux Sàrl, Air Berlin 2. LeaseLux Sàrl, Air Berlin 3. LeaseLux Sàrl, Air Berlin 4. LeaseLux Sàrl, Air Berlin 5. LeaseLux Sàrl, CHAS Italy s.r.l., CHAS UK Ltd., Air Berlin Finance B.V., Blitz 07-582 GmbH und LTU Beteiligungs- und Holding GmbH. Die Summe der Anschaffungskosten betrug € 2.123.

c) Latente Steueransprüche

Die Unternehmenserträge unterliegen ausschließlich der deutschen Besteuerung. Es ergeben sich die folgenden Steueransprüche:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Laufender Ertragsteueraufwand	**0**	0
Latenter Ertragsteuerertrag	**12.029**	5.918
Summe Ertragsteuerertrag	**12.029**	5.918

Die Gesellschaft unterliegt der Körperschaftsteuer und der Gewerbesteuer. Der Körperschaftsteuersatz für ausgeschüttete und thesaurierte Gewinne beträgt 25 %. Zusätzlich zur Körperschaftsteuer wird ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % auf die zu entrichtende Körperschaftsteuer erhoben. Die Gewerbesteuer ist abziehbare Betriebsausgabe für Körperschaftsteuerzwecke, der effektive Gewerbesteuersatz variiert, je nachdem in welcher Stadt sich die Niederlassung der Gesellschaft befindet. In 2007 betrug der Gesamtsteuersatz (Körper-

schaftsteuer und Gewerbesteuer) der Gesellschaft 38,90 % (2006: 38,90 %).
Wie im Konzernanhang in Abschnitt 27 beschrieben, hat der Deutsche Bundesrat der Unternehmensteuerreform 2008 am 6. Juli 2007 zugestimmt. Sie ist zum 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Die hauptsächlichen Änderungen waren die Senkung des Körperschaftsteuersatzes von 25 % auf 15 %, die Absenkung der Gewerbesteuermesszahl sowie die Beseitigung der Abziehbarkeit der Gewerbsteuer als Betriebsausgabe. Der Steuersatz der Gesellschaft (Körperschaft- und Gewerbesteuer) beträgt ab dem 1. Januar 2008 nun 30,18 %.
Die Änderung des Steuersatzes ergibt einen Anstieg des latenten Steuerertrags von € 8.362 und eine Erhöhung der Eigenkapitalposition (netto, nach Steuern) von € 3.031.
Latente Steueransprüche sind den folgenden Vermögenswerten und Schulden zugeordnet worden:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Latente Steueransprüche (deferred tax assets)		
Rückstellungen	**310**	0
Negativer Marktwert der derivativen Finanzinstrumente	**4.951**	0
Steuerliche Verlustvorträge	**24.358**	15.888
Summe latente Steueransprüche	**29.619**	15.888
Latente Steuerverpflichtungen (deferred tax liabilities)		
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	**(12.184)**	0
Summe latente Steuerverpflichtungen	**(12.184)**	0
Verrechnung	**29.619**	0
Latente Steueransprüche, netto	**17.435**	15.888
Latente Steueransprüche, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	**15.888**	0
Veränderungen der latenten Steueransprüche	**1.547**	15.888
Davon aus Eigenkapitalpositionen	**10.482**	(9.970)
Latenter Steuerertrag	**12.029**	5.918

Zum 31. Dezember 2007 bestanden Verlustvorträge in Höhe von € 70.505 (2006: € 40.844) für gewerbesteuerliche Zwecke und € 89.987 (2006: € 40.844) für körperschaftsteuerliche Zwecke, die zu einem latenten Steueranspruch (deferred tax asset) bei den steuerlichen Verlustvorträgen von € 24.358 (2006: € 15.888) führten. Von diesem Betrag wurden € 12.352 (2006: € 9.970) im Eigenkapital direkt als Reduzierung der Emissionskosten und der Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe erfasst, die ebenfalls im Eigenkapital bilanziert wurden. Die verbleibenden € 12.006 (2006: € 5.918) wurden als latente Steuervergünstigung erfolgswirksam erfasst. Eine Abstimmung der aufgrund des Ergebnisses zu erwarteten Steuerlast mit den erfassten Einkommensteueraufwendungen sieht wie folgt aus:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Verlust vor Steuern	**(37.207)**	(15.214)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 38,9 %	**14.473**	5.918
Effekt aus Steuersatzänderung	**(8.362)**	0
Effekt aus Steuerpoolbildung mit Tochterunternehmen	**6.283**	0
Effekt aus nicht abziehbaren Aufwendungen	**(214)**	0
Sonstige	**(151)**	0
Steuerertrag	**12.029**	5.918

d) Langfristige Darlehen an verbundene Unternehmen und andere langfristige Darlehen

Mit der LTU Beteiligungs Holding GmbH wurden langfristige Darlehen in Höhe von insgesamt € 155.000 ohne Zinsvereinbarungen im Berichtsjahr abgeschlossen. Weitere Informationen zum Erwerb der LTU-Gruppe sind im Abschnitt 5 des Konzernanhangs enthalten. Ein weiteres Darlehen wurde mit der Luftfahrtgesellschaft Walter GmbH (€ 3.500) mit einem variablen Zinssatz basierend auf dem 3-Monats-EURIBOR vereinbart.

e) Forderungen gegen verbundene Unternehmen

Forderungen an Tochterunternehmen enthalten eine interne Vorfinanzierung von Kreditablösungen für Flugzeuge der Air Berlin & Co. Fünfte Flugzeugvermietung OHG in Höhe von € 79.037.

f) Gezeichnetes Kapital und Rücklagen

Die Kapitalstruktur der Air Berlin PLC entspricht der der Gruppe mit Ausnahme verschiedener im Konzernabschluss berichteter Rücklagen.

Am 27. April 2006 ist das gezeichnete Kapital um 44.400 Aktien von je € 1,00 erhöht worden. Diese Kapitalerhöhung steht im Zusammenhang mit dem „2006 Employee Share Plan". Weiterhin ist ein Aktiensplit im Verhältnis 4:1 in Bezug auf die berechtigten Stammaktien durchgeführt worden.

Bei dem Börsengang am 11. Mai 2006 sind 19.565.217 neue Stammaktien zu einem Nominalwert von € 0,25 begeben worden. Hierbei ist eine um die Transaktionskosten bereinigte Kapitalerhöhung von € 214.190 dotiert worden. Darüber hinaus werden Transaktionskosten in Bezug auf die Umplatzierung von bereits bestehenden Anteilen in Höhe von € 13.667 unter den Finanzaufwendungen in der Gewinn-und-Verlustrechnung ausgewiesen.

Am 28. März 2007 hat die Gesellschaft 5.974.282 neue Stammaktien mit einem Nominalwert von € 0,25 zu einem Aktienpreis von € 16,40 ausgegeben. Die Bruttoerlöse aus der Ausgabe von neuen Aktien belaufen sich auf € 97.978. Nach dem Abzug von Transaktionskosten in Höhe von € 5.195 erzielte die Gesellschaft Nettoerlöse von € 92.783. Die Kapitalrücklage hat sich nach Steuern insgesamt um € 93.311 erhöht. Eine weiterführende Erläuterung befindet sich im Konzernanhang im Abschnitt 11. Eine Beschreibung der aktienorientierten Vergütung wird im Konzernanhang unter Abschnitt 13 dargestellt.

g) Pensionsrückstellungen

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan mit den Mitgliedern des Vorstands („Executive Directors") abgeschlossen. Der Pensionsplan wird durch Beiträge zu qualifizierenden Pensionsversicherungen finanziert. Die Verpflichtung aus dem leistungsorientierten Pensionsplan setzt sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	**2.918**	0
Marktwert des Planvermögens	**(2.331)**	0
Pensionsrückstellung	**587**	0

Die Entwicklung des Barwerts der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen („present value of defined benefit obligations") während der Periode ist wie folgt:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	**0**	0
Dienstzeitaufwand der Periode	**1.613**	0
Dienstzeitaufwand aus Vorperioden	**1.721**	0
Verzinsung der Verpflichtung	**77**	0
Versicherungsmathematische Gewinne	**(493)**	0
Pensionsverpflichtung zum 31. Dezember	**2.918**	0

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	**0**	0
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	**2.497**	0
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	**0**	0
Versicherungsmathematische Verluste	**(166)**	0
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	**2.331**	0

Das Planvermögen beinhaltet ausschließlich externe Verträge mit Versicherungen in Deutschland. Diese können gegebenenfalls Aktien der Air Berlin PLC enthalten. Allerdings wären die an Air Berlin gehaltenen Aktien – aufgrund der strengen Vorschriften, denen Versicherungsgesellschaften in Deutschland unterliegen – unwesentlich.

Die tatsächlichen Erträge aus Planvermögen waren € –166 während der Periode. Es wurden keine Anpassungen auf Erfahrungswerte während der Periode vorgenommen.

Der unter Pensionsaufwand in der Gewinn-und-Verlustrechnung realisierte Aufwand setzt sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Dienstzeitaufwand der Periode	**1.613**	0
Verzinsung der Verpflichtung	**77**	0
Dienstzeitaufwand aus Vorperioden	**1.721**	0
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	**0**	0
Versicherungsmathematische Gewinne	**(327)**	0
Pensionsaufwand	**3.084**	0

In 2008 werden voraussichtlich Einzahlungen in den Pensionsplan (Beiträge) in Höhe von € 2.487 geleistet.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen am Bilanzstichtag stellen sich wie folgt dar:

	2007	2006*
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	5,00 %	4,50 %
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen am 1. Januar	2,75 %	2,75 %
Zukünftige Gehaltssteigerungen	3,00 %	3,00 %
Zukünftige Pensionssteigerungen	1,00 %	1,00 %

* für die Ermittlung von Dienstzeitaufwand aus Vorperioden

Die Annahmen betreffend die Lebenserwartungen basieren auf veröffentlichten Statistiken und Sterbetafeln („Richttafeln 2005 G" veröffentlicht durch Heubeck-Richttafeln-GmbH). Die durchschnittliche Lebenserwartung eines Pensionärs im Alter von 65 Jahren beträgt 20 Jahre und einer Pensionärin im Alter von 65 Jahren beträgt 25 Jahre.

h) Andere langfristige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen

Am 11. April 2007 hat die Gesellschaft € 220.000 Wandelanleihen herausgegeben, die 2027 fällig sind. Die Wandelanleihe ist in 2.200 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 100.000 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 1,5 % eingeteilt. Der Wandlungspreis je Aktie wurde zunächst auf € 22,47 festgelegt, welcher ein Wandlungsverhältnis von 4.450 Stammaktien pro Anleihe ergibt. Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe belaufen sich auf € 220.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 6.391 an. Die Wandelanleihe wurde durch die AB Finance B.V. herausgegeben, und die Erlöse daraus wurden an die Air Berlin PLC in Form eines Darlehens mit den gleichen Konditionen wie die Wandelanleihe weitergegeben. Die daraus resultierende Verbindlichkeit in Höhe von € 182.007 gegenüber der AB Finance B.V. im Einzelabschluss der Gesellschaft korrespondiert zur Schulden-Komponente der Wandelanleihe in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2007. Weitere Angaben zum Liquiditätsrisiko und zur Fälligkeit der Wandelanleihe sind in den Abschnitten 16 und 30c) des Konzernanhangs dargestellt. Mit der AB Finance B.V. wurde ein weiteres langfristiges Darlehen von € 2.000 mit einem variablen Zinssatz (LIBOR plus 1 %) und einer Fälligkeit zum 11. April 2027 vereinbart.

i) Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen betreffen hauptsächlich Aufwendungen für Leistungen, für die am Bilanzstichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

j) Finanzschulden

Zur Zwischenfinanzierung wurde von der Gesellschaft im Dezember 2007 ein kurzfristiges Darlehen von € 100.000 aufgenommen, welches im Januar 2008 vollständig getilgt wurde.

k) Marktwerte

Der Marktwert ist der Betrag, der in einer Transaktion zwischen den Marktteilnehmern erzielt wird. Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten entsprechen ihrem Marktwert. Die Marktwerte für die finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten ergeben sich, zusammen mit ihrem Buchwert, wie folgt: Siehe Tabelle Seite 168.

l) Transaktionen mit nahestehenden Personen

Die Gesellschaft unterhält Transaktionen mit Vorständen (Directors) und Tochtergesellschaften (siehe Konzernanhang in Abschnitt 3). Angaben zur Vergütung der Vorstände (Directors) befinden sich im Bericht über die Vergütung der Vorstände (Directors' Remuneration Report) (siehe Seite 96 bis 103).
Ein Vorstandsmitglied (Executive Director) der Gruppe hält einen Stimmanteil von 3,15 % (2006: 3,48 %) an Air Berlin. Des Weiteren hält ein Aufsichtsratsmitglied (Chairman of the Board) einen Stimmrechtsanteil in Höhe von 1,52 % (2006: 1,68 %).
Die durch die Gesellschaft im Berichtsjahr mit nahestehenden Personen unterhaltenen Geschäftsbeziehungen stellen sich wie folgt dar: Siehe Tabelle Seite 169.

m) Arbeitnehmer

Die Gesellschaft verfügt neben den vier Vorständen (Executive Directors) über keine weitere Arbeitnehmer (in 2005: 0). Informationen über ihre Vergütung sind oben im Konzernanhang in Abschnitt 23 sowie im Bericht über die Vergütung des Vorstandes (Directors' Remuneration Report) auf den Seiten 96 bis 103 enthalten. Die Gehaltsaufwendungen im Berichtsjahr sind wie folgt:

In Tausend Euro	2007	2006
Jahresgehälter	2.000	1.600
Bonus	1.800	2.000
Aktienbasierte Vergütung	272	184
Sonstiges	84	47
	4.156	3.831

MARKTWERTE

In Tausend Euro	Anhang	31. Dezember 2007 Buchwert	31. Dezember 2007 Marktwert	31. Dezember 2006 Buchwert	31. Dezember 2006 Marktwert
Langfristige Darlehen an verbundene Unternehmen	34h	155.000	155.000	0	0
Sonstige langfristige Darlehen	34h	3.500	3.499	0	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen		123.401	123.401	686	686
Summe Kredite und Forderungen		281.901	281.900	686	686
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:					
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	34k	182	182	0	0
Devisentermingeschäfte	34k	242	242	0	0
Bankguthaben und Kassenbestände		175.232	175.232	65.643	65.643
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden:					
Ungesicherte Bankdarlehen	34j	(100.000)	(100.032)	0	0
langfristige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	34h	(184.007)	(183.857)	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen		(208)	(208)	(844)	(844)
Summe finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden		(284.215)	(284.097)	(844)	(844)
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden:					
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	34k	(693)	(693)	0	0
Devisentermingeschäfte	34k	(16.139)	(16.139)	0	0
		156.510	156.627	65.485	65.485

Des Weiteren sind die „Executive Directors“ Begünstigte (Participants) des Employee Share Plan 2006, der im Konzernanhang unter Punkt 13 oben sowie im „Directors’ Remuneration Report“ detailliert beschrieben ist. Des Weiteren wurden € 3.084 (2006: € 0) in den Pensionsplan eingezahlt.

Die durch die Gesellschaft im Berichtsjahr mit nahestehenden Personen unterhaltenen Geschäftsbeziehungen stellen sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	**2007**	2006
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG		
Umsätze	**3.329**	2.557
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**25.898**	686
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**728**	590
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**0**	386
Pegasus 1.–7. Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH		
Umsätze	**17**	17
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**17**	0
Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen	**39**	21
CHS Cabin and Handling Service GmbH		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**0**	45
Belair Airlines AG		
Umsätze	**4**	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**551**	0
LTU-Gruppe		
Umsätze	**318**	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**170.518**	0
Air Berlin 1. LeaseLux Sàrl		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**7**	0
Air Berlin Netherlands B.V.		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**10**	0
Air Berlin Finance B.V.		
Aufwendungen aus der Wandelanleihe	**8.462**	0
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**184.007**	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen	**65**	0
Air Berlin Technik Ltd.		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**2.350**	0
Air Berlin GmbH & Co. Fünfte Flugzeugvermietungs OHG		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**79.037**	0
Air Berlin Dritte Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**7**	0
Joachim Hunold & Co. Flugzeugvermietungs KG i.L.		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	**6**	0
Vorstände (Executive Directors) und Geschäftsführung		
Personalaufwand	**4.024**	3.592
Sonstiger betrieblicher Aufwand	**400**	319
Übrige Verbindlichkeiten	**2.000**	2.000

35. TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Der Konsolidierungskreis besteht aus folgenden Tochtergesellschaften:

Tochtergesellschaften	Eingetragen in	2007	2006
Air Berlin Beteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Finance B.V.	Niederlande	✈	
Air Berlin Finance GmbH	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Netherlands B.V.**	Niederlande	✈	✈
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Luftfahrttechnischer Betrieb GmbH	Deutschland	✈	✈
Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG	Deutschland	✈	
Air Berlin PLC & Co. Cabin Service KG	Deutschland	✈	
Air Berlin PLC & Co. DUS KG	Deutschland	✈	
Air Berlin PLC & Co. Service Centre KG	Deutschland	✈	
Air Berlin Switzerland GmbH**	Schweiz	✈	✈
Air Berlin Technik Ltd.**	Großbritannien	✈	
Air Berlin 1. LeaseLux Sàrl**	Luxemburg	✈	
Air Berlin 2. LeaseLux Sàrl**	Luxemburg	✈	
Air Berlin 3. LeaseLux Sàrl**	Luxemburg	✈	
Air Berlin 4. LeaseLux Sàrl**	Luxemburg	✈	
Air Berlin 5. LeaseLux Sàrl**	Luxemburg	✈	
AB Luftfahrttechnik Berlin GmbH	Deutschland	✈	
AB Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH	Deutschland	✈	
AB Erste Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	✈	✈
AB Zweite Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	✈	✈
AB Dritte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	✈	✈
AB Vierte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	✈	✈
AB Achte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	✈	✈
AB Neunte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	✈	✈
AB Zehnte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	✈	✈
Air Berlin GmbH & Co. Fünfte Flugzeugvermietungs OHG	Deutschland	✈	✈
Air Berlin GmbH & Co. Sechste Flugzeugvermietungs OHG	Deutschland	✈	✈
Air Berlin GmbH & Co. Siebte Flugzeugvermietungs OHG	Deutschland	✈	✈
Air Berlin GmbH & Co. Elfte Flugzeugvermietungs OHG	Deutschland	✈	
Belair Airlines AG**	Schweiz	✈	
Blitz 07-582 GmbH	Deutschland	✈	
Buy.bye Touristik GmbH	Deutschland	✈	
CHS Cabin and Handling Service GmbH	Deutschland	✈	✈
CHS Cabin and Handling Service Bayern GmbH	Deutschland	✈	✈
CHS Cabin and Handling Service Mitte GmbH	Deutschland	✈	✈
CHS Cabin and Handling Service Nord GmbH	Deutschland	✈	✈
CHS Cabin and Handling Service Ost GmbH	Deutschland	✈	✈
CHS Cabin and Handling Service Süd GmbH	Deutschland	✈	✈
CHS Cabin and Handling Service West GmbH	Deutschland	✈	✈

CHS Cabin and Handling Service Süd-West GmbH	Deutschland	✈	✈
CHS Cabin and Handling Service Nord-West GmbH	Deutschland	✈	✈
CHS Cabin and Handling Service NRW-West GmbH	Deutschland	✈	✈
CHS Switzerland AG**	Schweiz	✈	✈
CHS Holding & Services GmbH**	Deutschland	✈	✈
CHS Netherlands N.V.**	Niederlande	✈	✈
CHSC Cabin and Handling Service Center GmbH	Deutschland	✈	✈
CHAS Cabin und Handling Airport Service GmbH	Deutschland	✈	✈
CHAS International Airport Service GmbH	Deutschland	✈	✈
CHAS Italy s.r.l.**	Italien	✈	✈
CHAS UK Ltd.**	Großbritannien	✈	
dba Luftfahrtgesellschaft mbH**	Deutschland	✈	✈
Euconus Flugzeugleasinggesellschaft mbH	Deutschland	✈	✈
Joachim Hunold & Co. Flugzeugvermietungs KG i.L.	Deutschland	✈	✈
Leisure Cargo GmbH	Deutschland	✈	
Loma Beteiligungsgesellschaft mbH	Deutschland	✈	
LTU Beteiligungs- und Holding GmbH**	Deutschland	✈	
LTU Aircraft Maintenance GmbH	Deutschland	✈	
LTU Lufttransport Unternehmen GmbH	Deutschland	✈	
LTU Plus GmbH	Deutschland	✈	
Pegasus Erste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH**	Deutschland	✈	✈
Pegasus Zweite Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH**	Deutschland	✈	✈
Pegasus Dritte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH**	Deutschland	✈	✈
Pegasus Vierte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH**	Deutschland	✈	✈
Pegasus Fünfte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH**	Deutschland	✈	✈
Pegasus Sechste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH**	Deutschland	✈	✈
Pegasus Siebte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH**	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Employee Share Trust * **	Großbritannien	✈	✈

* konsolidiert als Zweckgesellschaft

** Beteiligung wird direkt von der Air Berlin PLC gehalten (die übrigen Tochtergesellschaften werden indirekt durch andere Gruppen-Gesellschaften gehalten)

Außer an Belair (49 %) und am Air Berlin Employee Share Trust (Zweckgesellschaft) hält Air Berlin PLC (direkt oder indirekt) alle Anteile an sämtlichen Tochtergesellschaften.

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, Germany
E-Mail: ihegner@airberlin.com

EXTERNE BERATER

Aktienregisterführer
Registrar Services GmbH
Postfach 60630
Frankfurt am Main
Büro: Frankfurter Strasse 84–90a,
65760 Eschborn, Germany

Abschlussprüfer
KPMG Audit Plc
Birmingham
2 Cornwall Street
Birmingham B3 2DL
Großbritannien

Rechtsberater
Freshfields Bruckhaus Deringer
Bockenheimer Anlage 44
60322 Frankfurt
Germany

KONZEPT UND GESTALTUNG
Strichpunkt GmbH, Stuttgart
www.strichpunkt-design.de

FOTOGRAFIE
Claudia Kempf, Robert Brembeck
Oliver Jung, Matthias Ziegler,
Yvonne Seidel
masterfile, getty images

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

REPRO
ctrl-s prepress GmbH, Stuttgart
www.ctrl-s.de

DRUCK
Graphische Betriebe
Eberl GmbH, Immenstadt
www.eberl.de

REDAKTIONSSCHLUSS
28. März 2008

FINANZKALENDER

BILANZPRESSEKONFERENZ UND ERGEBNISSE 2006	31. MÄRZ 2008
HAUPTVERSAMMLUNG	24. JUNI 2008
BERICHT ZUM ERSTEN QUARTAL 2008	29. MAI 2008
BERICHT ZUM 2. QUARTAL 2008	28. AUGUST 2008
BERICHT ZUM 3. QUARTAL 2008	27. NOVEMBER 2008
BILANZPRESSEKONFERENZ UND ERGEBNISSE 2008	MÄRZ 2009

airberlin
Your Airline.