

**AIRBERLIN
ZWISCHENFINANZBERICHT
ZUM 30. SEPTEMBER 2012**



KENNZAHLEN

Q3

FINANZKENNZAHLEN

	Q3 2012	Q3 2011	9M 2012	9M 2011
Umsatz (Mio. EUR)	1.395,1	1.375,5	3.343,2	3.273,3
EBITDAR (Mio. EUR)	279,5	269,3	434,8	385,9
EBIT (Mio. EUR)	101,2	96,8	(77,5)	(123,7)
Konzernergebnis (Mio. EUR)	66,6	30,2	(102,5)	(134,3)
Ergebnis je Aktie (EUR)	0,57	0,36	(0,90)	(1,58)
Bilanzsumme (Mio. EUR)	2.385,0	2.264,0	2.385,0	2.264,0
Mitarbeiter (30.09.)	9.390	9.209	9.390	9.209

HINWEIS

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

DISCLAIMER – VORBEHALT BEI ZUKUNFTSAUSSAGEN

Dieser Zwischenfinanzbericht enthält zukunftsgerichtete Aussagen zur Geschäfts- und Ertragsentwicklung der Air Berlin PLC, die auf unseren derzeitigen Plänen, Einschätzungen, Prognosen und Erwartungen beruhen. Die Aussagen beinhalten Risiken und Unsicherheiten. Denn es gibt eine Vielzahl von Faktoren, die auf unser Geschäft einwirken und zu großen Teilen außerhalb unseres Einflussbereichs liegen. Die tatsächlichen Ergebnisse und Entwicklungen können also erheblich von unseren heute getroffenen Annahmen abweichen. Sie haben daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit. Wir übernehmen keine Verpflichtung, die zukunftsgerichteten Aussagen angesichts neuer Informationen oder unerwarteter Ereignisse zu aktualisieren.

VORWORT DES CHIEF EXECUTIVE OFFICER

SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE,

mit unserem rund 450 Einzelmaßnahmen umfassenden Effizienzsteigerungsprogramm „Shape & Size“ optimieren wir Abläufe und Prozesse, Vertrieb, Streckenführung und Maintenance. Die Ergebnisse sind vielversprechend und wir übertreffen unsere ursprünglichen Zielmarken: Im Verlauf des ersten Halbjahres wurden gut 100 Millionen Euro an positiven Ergebniseffekten erzielt, im dritten Quartal, über das wir Ihnen hier berichten, sogar über 70 Millionen. Damit liegen wir voll auf Kurs, die aus „Shape & Size“ erwartete Ergebnisverbesserung in Höhe von 230 Millionen EUR für das Gesamtjahr 2012 zu erreichen.

Darüber hinaus verzeichnen wir positive Codeshare-Effekte mit unserem strategischen Partner Etihad Airways und durch die freundschaftliche Zusammenarbeit in der globalen **oneworld**® Allianz. Ähnliche Erfolge streben wir mit der Anfang Oktober bekanntgegebenen strategischen Partnerschaft zwischen der Air France-KLM Gruppe, Etihad Airways und airberlin an. Die drei Airlines werden ihre Streckennetze eng verzahnen.

Die trotz der spürbaren Ergebnisausweitung im dritten Quartal weiterhin insgesamt unbefriedigende Ertragsentwicklung zeigt allerdings auch, dass diese Erfolge nicht ausreichen werden, um airberlin nachhaltig in die Gewinnzone zurückzuführen. Zahlreiche negative externe Faktoren sind 2012 hinzugekommen oder haben sich verschärft. Die Rezession in Europa und der steigende Treibstoffpreis belasten alle Fluggesellschaften, auch uns. Einige Faktoren betreffen airberlin aber ganz besonders, so die leidige mehrfache Verschiebung der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg. Hieraus entstehen erhebliche Belastungen, die wir im Einzelnen zwar noch nicht vollständig beziffern können, bis heute aber bereits geschätzte Mehrkosten und sonstige Schäden in zweistelliger Millionenhöhe hervorgerufen haben. Mit einer Feststellungsklage wollen wir unseren Anspruch auf Schadenersatz feststellen lassen und damit die Interessen der Gesellschaft und ihrer Aktionäre wahren. Auch wird airberlin wesentlich stärker als andere Fluggesellschaften von der deutschen Luftverkehrssteuer belastet. Sie führt zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung und damit zu einer nicht akzeptablen Benachteiligung von airberlin, denn unser Streckennetz ist vor allem in Deutschland sehr dicht geknüpft. Die Abgabe wird auch 2012 wieder zu Sonderbelastungen in dreistelliger Millionenhöhe führen, die nicht vollständig in den Ticketpreisen weitergeben werden können.

Angesichts dieser zusätzlichen Belastungen ergänzen wir das laufende Restrukturierungsprogramm „Shape & Size“ um zusätzliche Maßnahmen mit dem Turnaround-Programm „Turbine 2013“. Hiermit werden in den kommenden acht Monaten insbesondere die Strukturen und Arbeitsabläufe nach weiteren Potenzialen für Kosteneinsparungen und Produktivitätsverbesserungen durchleuchtet. Dabei sind auch Einschnitte nicht auszuschließen. Nur damit wird es uns aufgrund des negativen Umfelds gelingen, unsere operative Performance weiter zu verbessern und ab dem kommenden Jahr nachhaltig schwarze Zahlen zu erreichen.

Um die vollen Potenziale unseres erfolgreichen Vielflieger-Programms „topbonus“ zu heben, entwickeln wir das Programm strategisch weiter. Hierzu gliedern wir „topbonus“ in ein eigenständiges Joint-Venture aus, an dem wir, zusammen mit einem Investor, beteiligt sein werden. Das Vielflieger-Programm wird an das neue Unternehmen veräußert. Da der Abschluss der Transaktion voraussichtlich noch im vierten Quartal 2012 stattfinden wird, wird sie noch im Geschäftsjahr 2012 zu gestärkten Ertrags- und Bilanzrelationen beitragen.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, mit all diesen Maßnahmen sind wir auf dem richtigen Weg. Unser Ziel bleibt die Rückkehr in die Gewinnzone im kommenden Jahr.

Berlin, im November 2012

Hartmut Mehdorn

Chief Executive Officer

DIE AIRBERLIN AKTIE

Kursentwicklung

Die Kurse an den internationalen Aktienmärkten sind in den ersten drei Monaten 2012 zunächst kräftig gestiegen, haben diese Gewinne im zweiten Quartal wieder abgegeben, und markierten im Verlauf des dritten Quartals neue Jahreshöchststände. Seither ist eine Seitwärtsbewegung zu beobachten. Innerhalb der wichtigen europäischen Märkte weist der DAX-Index, nicht zuletzt aufgrund guter Unternehmensergebnisse, insgesamt eine überdurchschnittliche Entwicklung auf. So hat er zur Jahresmitte weniger stark korrigiert als die europäischen Blue Chips des EuroStoxx 50 Index und sich danach kräftiger erholt. Zunächst wurde der Aufwärtstrend im Wesentlichen von der expansiven Politik der Europäischen Zentralbank EZB, der zunächst erfolgreich verlaufenen Restrukturierung der griechischen Staatsschulden, aber auch von positiven US-Wirtschaftsdaten getragen. Danach trübten das wenig überzeugende Krisenmanagement zur Bewältigung der europäischen Staatsschuldenkrise sowie die sich weltweit mehrenden konjunkturellen Schwächetendenzen die Stimmung an den Aktienmärkten deutlich ein. In Europa belastete vor allem die tiefe Rezession in den europäischen Problemländern, die auch die europäische Gemeinschaftswährung in Mitleidenschaft zogen. Auslöser der Kursrallye im dritten Quartal war die Äußerung des EZB-Präsidenten Draghi, die Europäische Zentralbank sei innerhalb ihres Mandats bereit, alles Erforderliche zu tun, um den Euro zu erhalten. Der DAX legte danach bis Mitte September um nahezu 25 Prozent zu und überschritt zwischenzeitlich die Marke von 7.400 Punkten.

Die airberlin Aktie wies im ersten Quartal 2012 einen Kursrückgang um 5,2 Prozent auf, im zweiten Quartal fiel sie um 24,1 Prozent und im dritten Quartal um weitere 11,7 Prozent. Insgesamt ist die Aktie im Neunmonatszeitraum 2012 von ihrem Jahresendkurs 2011 bei 2,50 EUR bis Ende September um 46,4 Prozent auf 1,59 EUR gefallen. Im Vergleich dazu sind der SDAX-Preisindex im Neunmonatszeitraum um 9,6 Prozent und der europäische STOXX Airlines-B Branchenindex um 18,9 Prozent gestiegen. Die sehr unbefriedigende Kursentwicklung der airberlin Aktie ist vor dem Hintergrund der insgesamt schwachen Ertragsentwicklung im Verlauf des Geschäftsjahres 2012 zu sehen. Vor allem aber wird airberlin in besonderem Maße durch die wettbewerbsverzerrende Luftverkehrsabgabe und die mehrmals verschobene Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) belastet, wodurch der neue hochmoderne airberlin Terminal nicht wie vorgesehen mit dem Sommerflugplan in Betrieb gehen konnte.

Die Coverage der airberlin Aktie

airberlin ist sowohl bei nationalen als auch internationalen Banken und Investmenthäusern fester Bestandteil der Coverage bzw. Beobachtung. Detaillierte Unternehmensanalysen zu airberlin erscheinen daher in enger Folge. Ende des dritten Quartals 2012 beobachteten und bewerteten insgesamt 10 Analysten bzw. Research-Häuser die Gesellschaft. Ein Analyst empfahl die Aktie zum Kauf, zwei nahmen eine neutrale Haltung ein und sieben Analysten rieten zum Verkauf bzw. zur Untergewichtung der Aktie.

Erfolgreiche Aufstockung der im November 2011 begebenen 11,5 %-Anleihe

Die Air Berlin PLC hat die am 1. November 2011 platzierte Anleihe mit einem Kupon von 11,5 Prozent p.a. erfolgreich von 100 Mio. EUR auf den Höchstbetrag von 150 Mio. EUR aufgestockt. Die neuen Teilschuldverschreibungen wurden bei institutionellen Investoren platziert. Das Orderbuch wurde vorzeitig geschlossen, nachdem die Platzierung überzeichnet war. Die Teilschuldverschreibungen wurden zu 101 Prozent des Nennwertes begeben. Der Emissionstag der zu begebenden Teilschuldverschreibungen war der 1. November 2012. Die Einbeziehung der neuen Teilschuldverschreibungen in das Handelssegment Bondm des Freiverkehrs der Baden-Württembergischen Wertpapierbörse in Stuttgart sowie die Zulassung zum Main Securities Market der Irischen Wertpapierbörse sind bis spätestens zum nächsten Zinstermin am 1. Februar 2013 beabsichtigt. Die Air Berlin PLC beabsichtigt, den Erlös aus der Aufstockung der Anleihe für allgemeine Unternehmenszwecke zu verwenden.

Wesentliche Aktionäre der Air Berlin PLC zum 30. September 2012

Aktionäre	Aktien in %
Etihad Airways	29,21
ESAS Holding A.S.	12,02
Hans-Joachim Knieps	5,48
Leibniz-Service GmbH / TUI Travel PLC	4,40
Reidun Lundgren (Metolius Foundation, Ringerike GmbH & Co. Luftfahrtbeteiligungs KG)	3,55
Werner Huehn	2,79
JP Morgan Chase & Co.	2,70
Rudolf Schulte	2,14
Severin Schulte	2,14
Joachim Hunold	1,95
Moab Investments Ltd.	1,74
Johannes Zurnieden	1,16
Heinz-Peter Schlüter	1,03
Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman Air Berlin PLC)	0,17
Dr. Hartmut Mehdorn (CEO Air Berlin PLC)	0,11

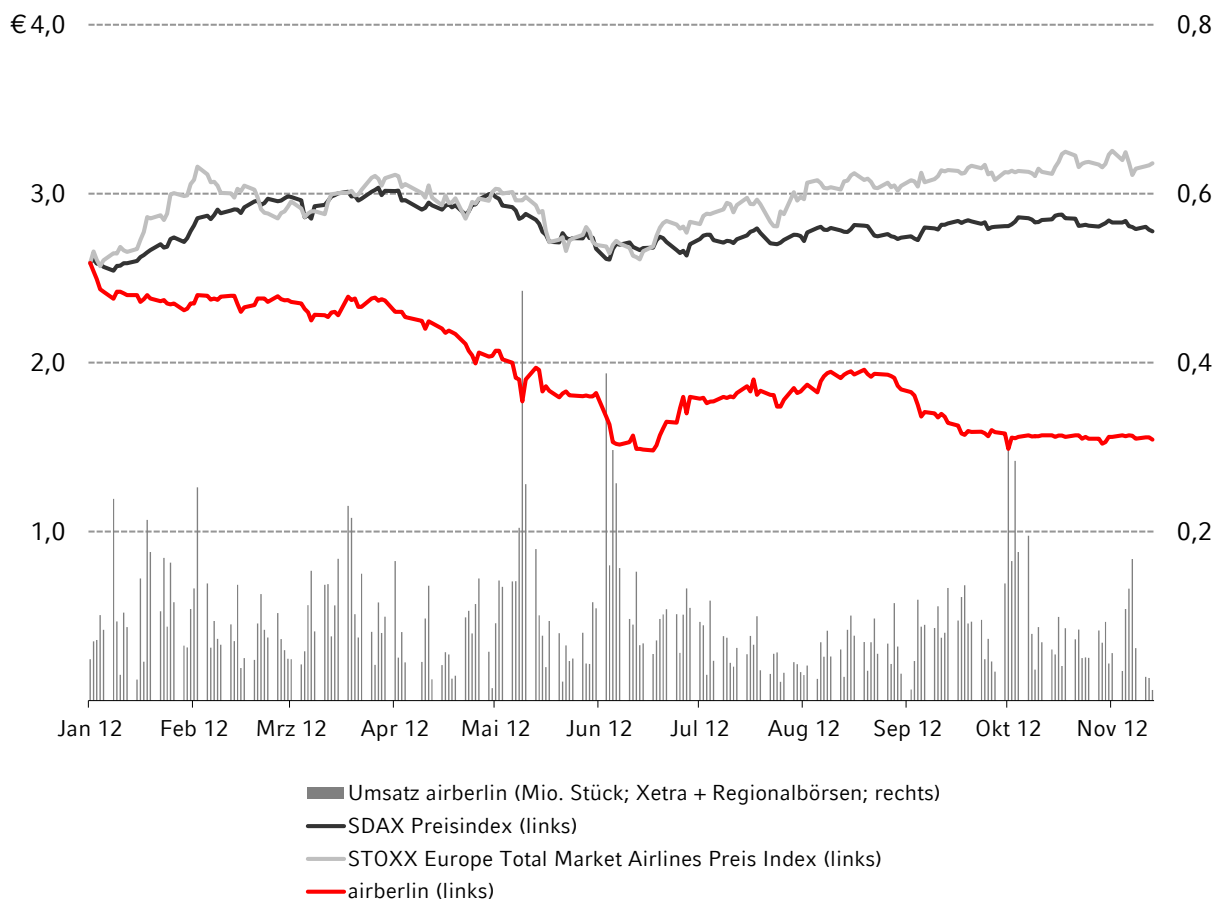
Eigentümerstruktur nach Nationalitäten zum 30. September 2012

Deutschland	50,31 %
Vereinigte Arabische Emirate	29,21 %
Türkei	12,02 %
Luxemburg	2,99 %
USA	1,43 %
Vereinigtes Königreich	1,41 %
Andere EU-Staaten / EWR	2,21 %
Übrige Staaten	0,42 %

Verteilung des Grundkapitals zum 30. September 2012

Privatpersonen	35,80 %
Investmentgesellschaften, Kreditinstitute und Versicherungen	12,64 %
Sonst. institutionelle Anleger und Unternehmen	51,57 %

**Relative Performance airberlin versus SDAX Preisindex
und STOXX Europe Total Market Airlines Preisindex (umbasiert auf airberlin)**



Quelle: Reuters

Die airberlin Aktie in den ersten neun Monaten 2012

Grundkapital:	29.200.127 EUR und 50.000 GBP
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter registrierter Namensaktien am 30.09.2012	116.800.508
Gattung:	Vinkulierte Namensaktien
Nennwert:	0,25 EUR
Kürzel Bloomberg:	(AB1 GR) / AB1 GY
Kürzel Reuters:	AB1.DE
ISIN:	GB00B128C026
WKN:	AB1000
Handelsplätze:	Frankfurt/Main, XETRA; Freiverkehr: Berlin, Düsseldorf, Hamburg, München, Stuttgart
Rechnungslegungs-Standard:	IAS/IFRS wie von der EU übernommen

Marktdaten neun Monate 2012

Handelssegment:	Regulierter Markt (Prime Standard)
Prime Branche:	Transport und Logistik
Industriegruppe:	Airlines
Indexzugehörigkeit:	SDAX, Prime All Share, Classic All Share
Designated Sponsors:	Commerzbank AG, Morgan Stanley Bank AG
Marktkapitalisierung zum 30.09.2012:	185,71 Mio. EUR
Free Float laut Deutsche Börse AG zum 30.09.2012:	53,29 %
Kapitalisierung Free Float zum 30.09.2012:	98,96 Mio. EUR
Durchschnittlicher Handelsumsatz Q3 2012 (XETRA / alle deutschen Handelsplätze):	47.616 / 59.662 Stück pro Tag
Durchschnittlicher Handelsumsatz 9M 2012 (XETRA / alle deutschen Handelsplätze):	66.639 / 83.086 Stück pro Tag

- ▶ Die Aktie wird auf XETRA sowie an der Frankfurter Wertpapierbörse amtlich gehandelt. Der Handel im Freiverkehr erfolgt an den Börsen in Berlin, Düsseldorf, Hamburg, München und Stuttgart.
- ▶ airberlin Aktien sind Namens-Stammaktien. Gemäß Luftverkehrsabkommen und den EU-Richtlinien bleibt durch Eintragung in ein entsprechendes Namensregister, das Auskunft über die Verteilung der Aktien nach Nationalitäten gibt, gewährleistet, dass sich die Aktienbestände mehrheitlich bei deutschen bzw. europäischen Anlegern bzw. Investoren befinden. Registerführer ist die Registrar Services GmbH, Eschborn, Deutschland.
- ▶ Zusätzlich sind „A shares“ ausgegeben.

Über ihre laufenden Investor Relations Aktivitäten, Presse- und Adhoc-Meldungen, Investoren- und Analystenpräsentationen, sowie über alle sonstigen berichtspflichtigen Veröffentlichungen informiert airberlin zeitnah auf ihrer Investor Relations Website ir.airberlin.com.

DIRECTORS' REPORT UND ZWISCHENLAGEBERICHT

RAHMENBEDINGUNGEN

Gesamtwirtschaft

Die konjunkturelle Entwicklung der Weltwirtschaft und insbesondere der Eurozone hat im dritten Quartal 2012 weiter an Schwung verloren, die Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung haben zugenommen. Auf breiter Front wurden die Erwartungen für das laufende und das nächste Jahr zurückgenommen, so vom Internationalen Währungsfonds (IWF), den führenden deutschen Wirtschaftsforschungsinstituten und zuletzt von der Europäischen Kommission.

Die Probleme der Weltwirtschaft liegen nach Expertenmeinung vor allem in der Eurozone, denn weltweit sind die Exporteure von der dort sehr schwachen Nachfrage betroffen. Da die Erwartungen von IWF und Kommission vor allem für die Mittel-meeranrainer Frankreich, Italien und Spanien niedriger ausfallen, steht der Eurozone im laufenden Jahr ein stärker als bisher angenommener realer Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 0,4 Prozent ins Haus. Eine Erholung im Schlussquartal 2012 wird nicht erwartet. Wesentliche Ursache sind die angesichts steigender Arbeitslosenzahlen schwächer als bisher eingeschätzte Konsumneigung, aber auch rückläufige Investitionen. Unter einer sehr schwachen Binnenkonjunktur leidet innerhalb der EU auch Großbritannien, das ebenfalls in die Rezession abgerutscht ist. Alleine in Deutschland erwarten der IWF und Kommission unverändert für 2012 ein Wachstum von 0,9 Prozent. Die Wirtschaftsforschungsinstitute betonen darüber hinaus, dass die Produktion im Euroraum und in Großbritannien schon seit Herbst 2011 zurückgeht und sich die Erholung der Wirtschaft in den USA seit Jahresbeginn 2012 verlangsamt hat.

Die Notenbanken steuern unverändert gegen und setzen ihre zum Teil extreme Niedrigzinspolitik ebenso fort wie die Versorgung der Kapitalmärkte mit exorbitant hoher Liquidität. Hierdurch und nach Äußerungen des EZB-Präsidenten, den Euro um jeden Preis zu stützen, sind die Zinsen in Ländern wie Deutschland auf ihrem historisch niedrigem Niveau geblieben und hat sich die Zinssituation der europäischen Problemländer etwas entspannt.

Luftfahrtbranche

Die gute Nachfrageentwicklung im ersten Quartal 2012 hat sich, so die International Air Transport Association (IATA), im weiteren Jahresverlauf sukzessive abgeschwächt. Während im ersten Halbjahr 2012 insgesamt noch ein Wachstum der verkauften Sitzkilometer (Revenue Passenger Kilometers; RPK) von 6,5 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum erreicht worden war, lag der Zuwachs nach neun Monaten nur noch bei 5,7 Prozent. Im Monat September betrug das Wachstum 4,1 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat. Der Trend eines stärkeren Wachstums auf den internationalen Strecken im Vergleich zum Inlandsverkehr hielt auch im dritten Quartal weiter an.

Die Fluggesellschaften haben, gemessen an den angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK), ihre Kapazitäten in den ersten neun Monaten 2012 weltweit insgesamt um 4,3 Prozent ausgeweitet. Auch hier ist eine fallende Tendenz zu beobachten: Im Jahresauftaktquartal hatte das ASK-Wachstum noch 5,3 Prozent betragen. Die Airlines agieren angesichts der sich eintrübenden globalen Wirtschaftsperspektiven vorsichtiger. Der Sitzladefaktor ist im Neunmonatszeitraum um 1,6 Prozentpunkte auf 80,0 Prozent gestiegen, nach sechs Monaten lag er noch bei 78,1 Prozent.

Der europäische Flughafenverband ACI hat auf den europäischen Flughäfen im dritten Quartal 2012 nur noch ein Passagierwachstum von 1,8 Prozent gemessen. Im ersten Halbjahr waren es noch 2,3 Prozent. In den EU-Ländern war die Nachfrageschwäche besonders ausgeprägt (+0,1 Prozent). Damit setzte sich der Trend des ersten Halbjahres fort: Auch während dieses Zeitraumes lag der Zuwachs in der EU mit 1,3 Prozent deutlich unter dem gesamteuropäischen und auch zuletzt war die Abschwächung in der Eurozone ausgeprägter. Hierzu passen die Zahlen des deutschen Flughafenverbandes ADV. Seit Jahresbeginn 2012 wurden insgesamt 153,3 Millionen Passagiere an den deutschen Verkehrsflughäfen gezählt. Dies entspricht einem Zuwachs von 1,9 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das geringe Wachstum resultiert laut ADV aus den Rückgängen im innerdeutschen Luftverkehr (-2,9 Prozent), während das Wachstum im europäischen Luftverkehr (+ 2,6 Prozent) und im Interkontinentalverkehr (+ 6,3 Prozent) stützend wirkte.

Die insgesamt noch positive Marktentwicklung und die vergleichsweise hohe Auslastung schlagen sich allerdings nicht auf der Ertragsseite der Airlines nieder. Laut IATA wird die Branche weltweit 2012 nur eine Ertragsmarge von 0,6 Prozent erwirtschaften. Ein wesentlicher ertragsbegrenzender Faktor besteht in der nur sehr begrenzten Möglichkeit, steigende Kosten in den Preisen weitergeben zu können. Die Gesellschaften reagieren, so die IATA, mit Kostensenkungsmaßnahmen und Kapazitätsreduzierungen.

Der Ölpreis stellt für europäische Fluggesellschaften weiterhin eine große Kostenbelastung dar, auch wenn das Preisniveau in US-Dollar aktuell demjenigen des Jahresanfangs 2012 und über weite Strecken des Jahres 2011 hinweg entspricht. Gleichzeitig hat sich der Euro gegenüber dem USD jedoch deutlich abgewertet: Stand er Anfang Mai 2011 noch bei 1,49 USD und zum Ende des dritten Quartals 2011 noch bei 1,34 USD, so notierte er Ende September 2012 knapp unter 1,29 USD. Der Europreis für Rohöl hat sich damit gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht. Darüber hinaus können Absicherungsmaßnahmen angesichts der im Jahresverlauf 2012 sehr hohen Volatilität des Ölpreises nur in sehr eingeschränktem Umfang wirken und sind aus den gleichen Gründen wirtschaftlich oft wenig sinnvoll.

Zu weiteren kostentreibenden Faktoren zählen die in Europa verbreiteten Steuer- und Abgabenerhöhungen wie die seit April 2012 auf acht Prozent ausgeweitete Air Passenger Duty in Großbritannien und die Erhöhung der Gebühren an den beiden wichtigsten spanischen Flughäfen, Barcelona und Madrid. Eine besondere Belastung stellt die deutsche Luftverkehrsabgabe dar, die zum einen angesichts des harten Wettbewerbs nur begrenzt über höhere Ticketpreise weitergegeben werden kann und zum anderen eine tiefgreifende Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen darstellt.



WICHTIGE EREIGNISSE IM DRITTEN QUARTAL 2012

10. Juli: Im Rahmen des Effizienzsteigerungsprogramms „Shape & Size“ kündigt airberlin an, aufgrund der Luftverkehrssteuer unrentabel gewordene Strecken im Winterflugplan zu streichen.

24. Juli: airberlin lässt alle 14 noch auszuliefernden Airbus A320/A321 mit neuen treibstoffsparenden Flügelspitzen ausstatten. Die so genannten Sharklets sind zweieinhalb Meter große, nach oben gerichtete Verlängerungen an den Flügelspitzen, die die Luftwirbelbildung reduzieren und somit die Aerodynamik verbessern. Mit einer Treibstoffersparnis von bis zu 3,5 Prozent können pro Jahr und Flugzeug rund 1.000 Tonnen CO₂-Emissionen eingespart werden. Das entspricht pro Flugzeug und Jahr 55 Flügen von Berlin nach Palma de Mallorca. Durch die verbesserte Auftriebswirkung kann der mit Sharklets ausgestattete Airbus zudem schneller steigen. Das wiederum reduziert den Lärm am Boden.

2. August: airberlin setzt Lightweight-Container für den Transport von Fracht- und Gepäckladungen ein. Mit ihrem Einsatz werden das reale Fluggewicht um 200 Kilogramm reduziert und mehr als 30.000 Liter Treibstoff pro Jahr und Flugzeug eingespart. Berechnet auf alle eingesetzten Lightweight-Container entspricht dies einer Umweltentlastung von 1.100 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr.

17. August: die **oneworld**[®] Partner airberlin und Finnair vertiefen ihr Codeshare-Abkommen für Flüge in Skandinavien und in den Nahen Osten.

20. August: airberlin begrüßt den dreimillionsten topbonus Teilnehmer aus Sankt Petersburg.

11. September: airberlin schafft den neuen Bereich Umwelt und Infrastruktur, der sämtliche Maßnahmen für umwelt-effizientes und leises Fliegen bündelt. Geleitet wird der Bereich von Hermann Lindner.

14. September: airberlin erschließt die baltische Region und bietet mit dem neuen Codeshare-Partner airBaltic Direktflüge nach Riga an.

17. September: airberlin informiert die Öffentlichkeit über ihre vielfältigen Aktivitäten als verantwortungsbewusstes Unternehmen. Ökologisch ist airberlin Vorreiter in ihrer Branche. Herzstück ist das Programm „ökoeffizientes Fliegen“, für das airberlin im Jahr 2011 mit dem ÖkoGlobe für nachhaltige Mobilität ausgezeichnet wurde. Auf der neuen Website airberlin.com/umwelt stehen zahlreiche Informationen zum Thema Verantwortung der airberlin group bereit.

19. September: airberlin gibt mehrere Initiativen zur Stärkung der Managementstruktur sowie eine Straffung des Board of Directors der Air Berlin PLC bekannt. Zu den Einzelheiten siehe Seite 18 dieses Berichts.

GESCHÄFTSVERLAUF

Bericht zur operativen Entwicklung

Im Rahmen des Effizienzsteigerungsprogramms „Shape & Size“ hat airberlin im laufenden Geschäftsjahr kontinuierlich die Kapazität an den veränderten Bedarf angepasst. Die Anzahl verfügbarer Sitzplätze wurde im Neunmonatszeitraum insgesamt um 6,8 Prozent auf 32.800.538 nach 35.191.864 im Vorjahreszeitraum zurückgeführt. Im dritten Quartal betrug die Kapazität 12.649.352 nach 13.372.703. Dies entspricht einer Reduzierung um 5,4 Prozent. Die Anzahl der Fluggäste (Pax) ist im Neunmonatszeitraum um insgesamt 5,2 Prozent auf 26.250.669 nach 27.675.491 und im dritten Quartal um 5,0 Prozent auf 10.693.441 nach 11.252.325 zurückgegangen. Die Auslastung (Sitzladefaktor) konnte im Neunmonatszeitraum um 1,39 Prozentpunkte auf 80,03 Prozent erhöht werden. Im dritten Quartal stieg sie um 0,40 Prozentpunkte auf 84,54 Prozent.

Die Anzahl der Flüge wurde im Neunmonatszeitraum 2012 um insgesamt 6,7 Prozent auf 196.372 nach 210.574 zurückgeführt. Im dritten Quartal gab es 5,3 Prozent weniger Starts, sie gingen von 79.154 auf 74.996 zurück. Die durchschnittliche Flugstrecke war im Neunmonatszeitraum und im dritten Quartal um jeweils 4,4 Prozent höher als in

den vergleichbaren Vorjahreszeiträumen. Hier schlägt sich die insbesondere auf der Kurzstrecke vorgenommene Kapazitätsrückführung während des gesamten Berichtszeitraums nieder. Vor allem auf innerdeutschen Verbindungen leidet die Rentabilität unter der Luftverkehrsabgabe.

Die Flugstunden gingen im Neunmonatszeitraum um 2,5 Prozent auf 357.508 nach 366.517 zurück, im dritten Quartal waren sie um 2,3 Prozent niedriger. Die angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK) wurden in den ersten drei Quartalen um 1,1 Prozent auf 47,40 Mrd. nach 47,92 Mrd. im Vorjahreszeitraum zurückgeführt. Mit 18,33 Mrd. wurden im dritten Quartal 1,3 Prozent weniger ASK angeboten als im Vorjahresquartal (18,56 Mrd.). Die Passagierkilometer (RPK) waren im Neunmonatszeitraum um 5,3 Prozent auf 38,43 Mrd. nach 40,56 Mrd. rückläufig. Im Berichtsquartal gingen sie 7,6 Prozent auf 15,20 Mrd. nach 16,44 Mrd. im Vorjahresquartal zurück.

Der Yield (Flugumsatz plus Flughafengebühren pro Passagier) wurde im Neunmonatszeitraum mit 114,14 EUR nach 105,91 EUR im Vorjahreszeitraum um 7,8 Prozent ausgeweitet. Im dritten Quartal lag er bei 121,79 EUR nach 114,86 EUR, ein Anstieg um 6,0 Prozent. Der Gesamtumsatz inklusive der sonstigen betrieblichen Erträge stieg pro Pax im Neunmonatszeitraum um 9,3 Prozent auf 129,50 EUR nach 118,49 EUR. Im dritten Quartal wurde er um 7,9 Prozent auf 132,06 EUR nach 122,38 EUR ausgeweitet. Pro ASK stieg der Gesamtumsatz inklusive der sonstigen betrieblichen Erträge im Neunmonatszeitraum um 4,8 Prozent auf 7,17 Eurocent nach 6,84 Eurocent, im dritten Quartal wurde er um 3,8 Prozent auf 7,70 nach 7,42 Eurocent ausgeweitet. Der Gesamtumsatz inklusive der sonstigen betrieblichen Erträge pro verkauften Sitzkilometer (RPK) betrug im Neunmonatszeitraum 8,85 Eurocent nach 8,09 Eurocent und im dritten Quartal 9,29 Eurocent nach 8,38 Eurocent. Er ist damit um 9,4 bzw. 11,0 Prozent gestiegen.

Die Ausweitung des Materialaufwands gegenüber der Vorjahresperiode resultiert aus dem im Neunmonatszeitraum um 12,4 Prozent höheren Treibstoffaufwand (Q3: +10,9 Prozent). Ohne den Aufwand für Treibstoff und nach Abzug der sonstigen betrieblichen Erträge sind die Aufwendungen pro ASK auf dem EBIT-Level in den ersten neun Monaten 2012 um 1,8 Prozent auf 5,33 nach 5,43 Eurocent im Vorjahreszeitraum gesunken. Insgesamt nahmen die Aufwendungen nach Abzug der sonstigen betrieblichen Erträge um 1,8 Prozent auf 7,22 nach 7,09 Eurocent zu. Im dritten Quartal wurden die Aufwendungen pro ASK auf dem EBIT-Level vor Treibstoffaufwand und nach Abzug der sonstigen betrieblichen Erträge leicht auf 5,12 nach 5,16 Eurocent zurückgeführt. Inklusive des Aufwands für Treibstoff nahmen sie um 2,5 Prozent auf 7,06 nach 6,89 Eurocent zu. Der Treibstoffaufwand pro angebotenem Sitzplatzkilometer ist damit im Neunmonatszeitraum um 13,9 Prozent auf 1,89 nach 1,66 Eurocent und im dritten Quartal um 12,1 Prozent auf 1,94 nach 1,73 Eurocent gestiegen. In der Berechnung des Treibstoffaufwands sind die Wertveränderungen des Euro gegenüber dem US-Dollar enthalten.

Operative Kennzahlen Q3 2012

	+/- %	Q3 2012	Q3 2011
Flugzeuge (Stand 30.09.)	-7,1	158	170
Flüge	-5,3	74.996	79.154
Destinationen	-0,6	170	171
Fluggäste	-5,0	10.693.441	11.252.325
Angebotene Sitze (Kapazität)	-5,4	12.649.352	13.372.703
Angebotene Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	-1,3	18.331	18.562
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	-7,6	15.196	16.440
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+0,4 % -Pkte.	84,54	84,14
Zahl der Blockstunden	-2,5	157.382	161.461

Operative Kennzahlen 9M 2012

	+/- %	9M 2012	9M 2011
Flugzeuge (Stand 30.09.)	-7,1	158	170
Flüge	-6,7	196.372	210.574
Destinationen	-0,6	170	171
Fluggäste	-5,2	26.250.669	27.675.491
Angebotene Sitze (Kapazität)	-6,8	32.800.538	35.191.864
Angebotene Sitzkilometer (Mio.; „ASK“)	-1,1	47.398	47.915
Verkaufte Sitzkilometer (Mio.; „RPK“)	-5,3	38.429	40.557
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+1,4 % -Pkte.	80,03	78,64
Zahl der Blockstunden	-2,9	408.336	420.623

Die Flugzeugflotte der airberlin group

	Anzahl	30. 09. 2012	30. 09. 2011
A319		8	11
A320		45	47
A321		16	14
A330-200		12	12
A330-300		2	3
B737-700		23	26
B737-800		35	40
Q400		10	10
E-190		7	7
Total		158	170

Bericht zur Ertragslage

Der Konzernumsatz hat in den ersten neun Monaten 2012 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,1 Prozent auf 3.343,2 Mio. EUR nach 3.273,3 Mio. EUR zugelegt. Der Flugumsatz inklusive Flughafengebühren stieg leicht um 2,0 Prozent auf 3.116,9 Mio. EUR nach 3.057,2 Mio. EUR. Die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen waren um 7,9 Prozent höher. Sie stiegen von 186,4 Mio. EUR auf 201,2 Mio. EUR. Die Umsätze aus dem Bordverkauf gingen um 15,5 Prozent auf 25,1 Mio. EUR nach 29,7 Mio. EUR zurück. Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich deutlich von 5,9 Mio. EUR auf 56,1 Mio. EUR erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Veräußerung von langfristigen Vermögenswerten (23,9 Mio. EUR). Die Gesamtleistung (Konzernumsatz zuzüglich der sonstigen betrieblichen Erträge) im Neunmonatszeitraum des laufenden Geschäftsjahres wurde um 3,7 Prozent auf 3.399,3 Mio. EUR nach 3.279,2 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum erhöht.

Im dritten Quartal stieg der Konzernumsatz um 1,4 Prozent auf 1.395,1 Mio. EUR nach 1.375,5 Mio. EUR. Der Flugumsatz inklusive Flughafengebühren wurde um 0,7 Prozent ausgeweitet (1.307,0 Mio. EUR nach 1.297,6 Mio. EUR). Die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen waren mit 78,7 Mio. EUR nach 66,1 Mio. EUR um 19,0 Prozent höher. Der Bordverkauf ging um 20,0 Prozent auf 9,4 Mio. EUR nach 11,8 Mio. EUR zurück. Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich auch im dritten Quartal deutlich von 1,6 Mio. EUR auf 17,1 Mio. EUR erhöht. Die Gesamtleistung stieg im Quartal um 2,5 Prozent auf 1.412,2 Mio. EUR nach 1.377,1 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Die Umsetzung des Effizienzsteigerungsprogramms „Shape & Size“ wird seit Jahresbeginn 2012 in den Materialaufwendungen sichtbar: Ohne die nicht beeinflussbaren Treibstoffkosten lagen sie in den ersten neun Monaten um 2,9 Prozent unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Aufgrund der Optimierung des Streckennetzes konnten der Navigationsaufwand um 7,5 Prozent, die Aufwendungen für Flughafengebühren und Handling um 4,3 Prozent und die Aufwendungen für Catering und Bordverkauf um 7,5 Prozent zurückgeführt werden. Neben dem um 12,4 Prozent auf 892,2 Mio. EUR gestiegenen Aufwand für Treibstoff zählen zu den höheren Aufwandspositionen der operative Leasing-Aufwand aufgrund der im Berichtszeitraum per Saldo ungünstigen Währungsentwicklung – Leasing-Gebühren fallen in USD an. Im Neunmonatszeitraum waren 120,6 Mio. EUR Luftverkehrssteuer abzuführen. Im Vorjahreszeitraum erreichte die Steuer ein Volumen von 126,0 Mio. EUR. Bezogen auf den Flugumsatz ist die Aufwandsquote für Treibstoff im Neunmonatsvergleich von 26,0 Prozent im Vorjahr auf zuletzt 28,6 Prozent gestiegen. Sie hätte ohne die Erfolge des Programms „Shape & Size“ noch spürbar höher gelegen. Treibstoff stellt den mit Abstand wichtigsten Materialaufwandsfaktor dar.

Insgesamt ergeben sich im Neunmonatszeitraum ein Anstieg des Materialaufwands um 1,9 Prozent auf 2.574,7 Mio. EUR nach 2.525,5 Mio. EUR und eine Ausweitung der gesamten betrieblichen Aufwendungen um 2,2 Prozent auf 3.476,9 Mio. EUR nach 3.402,9 Mio. EUR. Einem Anstieg des Personalaufwands um 4,9 Prozent auf 369,5 Mio. EUR stand ein Rückgang der Abschreibungen um 12,5 Prozent auf 55,1 Mio. EUR gegenüber. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen um 3,4 Prozent auf 477,5 Mio. EUR zu. Zu diesem Anstieg trug im Wesentlichen ein höherer EDV-Aufwand im Zusammenhang mit den System-Migrationen der neuen Revenue Management und Passenger Service Systeme bei.

Bei einem Anstieg der Aufwendungen für Treibstoff um 10,9 Prozent auf 355,8 Mio. EUR nahmen die betrieblichen Aufwendungen im dritten Quartal 2012 um insgesamt 2,4 Prozent auf 1.311,0 Mio. EUR nach 1.280,3 Mio. EUR zu. Ohne Treibstoff sind sie leicht auf 955,2 Mio. EUR nach 959,4 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum gefallen.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen und Leasingaufwand (EBITDAR) konnte aufgrund der erreichten Kostensenkungen und trotz der deutlich höheren Aufwendungen für Treibstoff im Neunmonatszeitraum 2012 um 12,7 Prozent bzw. 48,9 Mio. EUR verbessert werden. Es stieg auf 434,8 Mio. EUR nach 385,9 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Das Ergebnis nach Leasingaufwendungen (EBITDA) betrug –22,4 Mio. EUR nach –60,7 Mio. EUR. Das Betriebsergebnis (EBIT) betrug nach neun Monaten –77,5 Mio. EUR nach –123,7 Mio. EUR. Im dritten Quartal erreichte das EBITDAR 279,5 Mio. EUR nach 269,3 Mio. EUR, das EBITDA betrug 118,6 Mio. EUR nach 117,3 Mio. EUR und das EBIT wurde von 96,8 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum auf 101,2 Mio. EUR ausgeweitet.

Das Finanzergebnis des Neunmonatszeitraums 2012 weist mit –57,5 Mio. EUR einen spürbar niedrigeren Fehlbetrag als im Vorjahreszeitraum auf (–74,4 Mio. EUR). Der Zinsaufwand für Finanzschulden stieg saldiert mit den entsprechenden Erträgen von –44,2 Mio. EUR auf –54,5 Mio. EUR. Die Verluste aus den notorisch volatilen Effekten der Fair-Value-Bewertung von Derivativen und aus Währungseffekten sind demgegenüber von –30,1 Mio. EUR im Vorjahr auf zuletzt –3,1 Mio. EUR zurückgegangen. Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag damit – nach Erträgen aus assoziierten Unternehmen von 0,2 Mio. EUR (im Vorjahr: 0,1 Mio. EUR) – bei –134,8 Mio. EUR nach –197,9 Mio. EUR. Das Periodenergebnis beträgt nach Steuererträgen von 32,2 Mio. EUR bzw. 63,7 Mio. EUR im Vorjahr –102,5 Mio. EUR nach –134,3 Mio. EUR.

Im dritten Quartal betrug das Finanzergebnis –1,7 Mio. EUR nach –41,6 Mio. EUR im Vorjahresquartal. Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag mit 100,2 Mio. EUR nach 55,2 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des Vorjahresquartals. Nach einem Steueraufwand von –33,6 Mio. EUR bzw. –25,0 Mio. EUR ergibt sich im Berichtsquartal 2012 ein Periodenergebnis von 66,6 Mio. EUR nach 30,2 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum.

Das Ergebnis je Aktie für den Neunmonatszeitraum 2012 lautet verwässert und unverwässert –0,90 EUR nach verwässert und unverwässert –1,58 EUR im Vorjahr. Im dritten Quartal beträgt das Ergebnis je Aktie 0,57 EUR nach 0,36 EUR.

Bericht zur Vermögens- und Finanzlage, zu Investitionen und Finanzierung

In der folgenden Darstellung werden die zu den Stichtagen 30. September 2012 und 31. Dezember 2011 ausgewiesenen Bilanzansätze diskutiert. Beide weisen den gleichen Konsolidierungskreis auf.

Die Konzernbilanz zum Ende der ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2012 hat sich gegenüber dem Bilanzstichtag per 31.12.2011 um 5,4 Prozent auf 2.385,0 Mio. EUR erhöht. Dabei hat sich die Summe der langfristigen Vermögenswerte im Wesentlichen aufgrund eines Rückgangs der Sachanlagen um gut 26 Prozent (602,4 Mio. EUR nach 818,9 Mio. EUR) um 9,0 Prozent auf 1.353,7 Mio. EUR nach 1.487,9 Mio. EUR reduziert. Gestiegen sind die immateriellen Vermögenswerte (+6,2 Prozent auf 420,4 Mio. EUR) und die latenten Steueransprüche (+40,3 Prozent auf 194,0 Mio. EUR). Die kurzfristigen Vermögenswerte sind um 32,9 Prozent auf 1.031,3 Mio. EUR gestiegen. Dies liegt zum einen an höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+39,6 Prozent auf 523,7 Mio. EUR) sowie zum anderen – den Rückgang der Sachanlagen widerspiegelnd – an „zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten“ (145,2 Mio. EUR). Eine derartige Position hatte die Jahresschlussbilanz 2011 nicht aufgewiesen. Im zweiten Quartal 2012 hat sich Air Berlin im Rahmen von „Shape & Size“ dazu entschlossen, acht Flugzeuge aus dem Bestand zu veräußern. Im Berichtsquartal wurde eine Maschine verkauft, was zu einem entsprechenden Rückgang dieser Bilanzposition gegenüber dem Halbjahresstichtag 2012 geführt hat. Die Bankguthaben und Kassenbestände betrugen nach neun Monaten 218,5 Mio. EUR nach 239,6 Mio. EUR zum Bilanzstichtag Ende 2011.

Das Eigenkapital hat sich zum Stichtag 30. September 2012 gegenüber dem Halbjahresausweis ertragsbedingt wieder deutlich erhöht: Es stieg im dritten Quartal um 85,1 Mio. EUR bzw. 84,0 Prozent auf 186,3 Mio. EUR. Im Wesentlichen aufgrund der vor allem im ersten Geschäftsjahresquartal saisonbedingt traditionell schwachen Ertragslage liegt es jedoch immer noch unter den zum Bilanzstichtag 2011 ausgewiesenen 253,7 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag nach neun Monaten bei 7,8 Prozent nach 11,2 Prozent zum Geschäftsjahresende 2011. Mit der vollständigen Veräußerung der als „zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten“ bilanzierten Flugzeuge wird sich die Bilanz um den entsprechenden Betrag verkürzen. Darüber hinaus ist aus dem Verkauf ein Gewinn zu erwarten. Eigenkapitalquote und Liquidität werden von dieser Transaktion spürbar positiv beeinflusst werden.

Die langfristigen Verpflichtungen sind gegenüber dem Jahresende 2011 um 3,4 Prozent auf 1.009,8 Mio. EUR nach 1.045,5 Mio. EUR zurückgegangen. Unter diesen sind die langfristigen Finanzschulden per Saldo im Wesentlichen aufgrund der Bereitstellung einer Kreditlinie in Höhe von insgesamt 158,5 Mio. EUR seitens des Großaktionärs Etihad Airways („share-holder loan“) im zweiten Quartal 2012 um 31,2 Prozent auf 617,0 Mio. EUR gestiegen. Die Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen waren – dem Trend im ersten Halbjahr folgend – rückläufig. Sie gingen um 37,3 Prozent auf 295,7 Mio. EUR zurück. Hintergrund dieser Entwicklung ist die im Zusammenhang mit dem zum Ende des

Neunmonatszeitraums noch nicht vollständig abgeschlossenen Verkauf von Flugzeugen erfolgte Umbuchung eines großen Teils der Schulden in den kurzfristigen Teil.

Die kurzfristigen Verpflichtungen haben sich im Wesentlichen aus diesem Grund sowie im Zuge höherer Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und gestiegener Anzahlungen um insgesamt 23,2 Prozent ausgeweitet. Die erhaltenen Anzahlungen sind gegenüber dem saisonal üblich niedrigen Stand zum Jahresende 2011 um 14,0 Prozent von 335,3 Mio. EUR auf 382,2 Mio. EUR gestiegen; dem saisonalen Trend folgend haben sie sich gegenüber dem Ausweis zum Halbjahr (562,6 Mio. EUR) allerdings wieder deutlich zurückgebildet. Die kurzfristigen Finanzschulden wurden um knapp 80 Prozent auf 11,6 Mio. EUR nach 57,5 Mio. EUR zurückgeführt, die kurzfristigen Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen erhöhten sich aus den oben genannten Gründen von 53,1 Mio. EUR auf 147,4 Mio. EUR. Zum Halbjahr betrugen sie noch 180,9 Mio. EUR. Mit dem Abschluss des Verkaufs der betreffenden Flugzeuge wird sich diese Position weiter deutlich einer Größenordnung ähnlich der zum Jahresende 2011 annähern.

Die Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen wurden im Neunmonatszeitraum insgesamt um 15,6 Prozent auf 443,2 Mio. EUR nach 524,9 Mio. EUR zurückgeführt. Die Finanzschulden stiegen um 19,1 Prozent auf 628,5 Mio. EUR nach 527,7 Mio. EUR. Die gesamten kurzfristigen Verbindlichkeiten betrugen inklusive der kurzfristigen Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen nach den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres 1.188,9 Mio. EUR nach 964,7 Mio. EUR am Bilanzstichtag 2011.

Der Netto-Cashflow aus der operativen Geschäftstätigkeit nach gezahlten/erhaltenen Zinsen und Steuern in Höhe von 64,4 Mio. EUR betrug nach den ersten neun Monaten –128,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –13,9 Mio. EUR). Die Investitionen waren im gesamten Berichtszeitraum niedrig, da die Kapazität im Rahmen von „Shape & Size“ verkleinert wurde, Neuanschaffungen damit nur im betriebsnotwendigen Maße vorgenommen wurden. Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug –4,1 Mio. EUR. Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit lag bei 110,8 Mio. EUR. Der Saldo aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzschulden betrug 43,4 Mio. EUR. Der Mittelzufluss resultiert im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme der von Etihad Airways gewährten Darlehenszusage. Der Mittelzufluss aus der Kapitalerhöhung vom 24. Januar 2012 in Höhe von brutto 72,9 Mio. EUR betrug nach Transaktionskosten (5,5 Mio. EUR) 67,4 Mio. EUR. Der bilanzielle Bestand an Nettozahlungsmitteln betrug zum 30. September 2012 217,8 Mio. EUR nach 238,4 Mio. EUR am Geschäftsjahresende 2011.

MITARBEITER

Die airberlin group beschäftigte nach den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2012 insgesamt 9.390 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verglichen mit 9.209 zum Ende des entsprechenden Vorjahresquartals bzw. 9.113 zum Geschäftsjahresende 2011. Davon waren 4.509 Beschäftigte (Ende 2011: 4.316) als Bodenpersonal eingestellt und 4.881 (Ende 2011: 4.797) Frauen und Männer zählten zum fliegenden Personal. Die Flugzeugbesatzung setzte sich aus 3.515 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Kabine und 1.366 im Cockpit zusammen (Ende 2011: 3.412 bzw. 1.385). Zum 30. September 2012 befanden sich 133 junge Menschen bei airberlin in der Ausbildung (Ende 2011: 135).

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Branchenrisiken

Grundsätzlich sind die im Risikobericht des Geschäftsberichts für das vorangegangene Geschäftsjahr 2011 genannten Risiken in der Luftfahrtindustrie und damit auch für airberlin weiterhin relevant.

Die konjunkturellen Risiken in zahlreichen Industrieländern, insbesondere in der Eurozone, haben sich im Jahresverlauf 2012 deutlich erhöht. Im laufenden Geschäftsjahr wird in der Eurozone eine insgesamt rezessive Entwicklung erwartet, der im nächsten Jahr nur eine schwache Erholung folgen soll. Insbesondere für airberlin wichtige Länder Europas, voran Spanien, verzeichnen eine schrumpfende Wirtschaftsleistung. Auch in Deutschland nehmen die Anzeichen einer konjunkturellen Abschwächung zu. Denn die meisten wichtigen Exportmärkte, insbesondere in den Ländern Europas, leiden unter der weltweiten Wachstumsschwäche. Diese Entwicklung wird von airberlin entsprechend aufmerksam beobachtet. Eine erfreuliche Ausnahme bleibt die in ihrer Bedeutung für das Geschäft von airberlin

wichtige Türkei. Hier ist das Inlandswachstum anhaltend robust. Trotz der hohen Liquiditätsversorgung der Finanzmärkte und den zinsgünstigen Refinanzierungsaktionen durch die EZB bleiben die auch weltwirtschaftlichen Risiken hoch. Die anhaltend hohe Arbeitslosigkeit in vielen europäischen Ländern bewirkt Verunsicherung und Ausgabenrückhaltung bei Verbrauchern und Unternehmen. Hiervon sind vor allem die Entwicklung der Ertrags- und Finanzlage der Luftfahrtindustrie und airberlin betroffen.

Die hohe Volatilität der Rohstoffpreise, insbesondere des Rohölpreises, stellt eine Belastung für die Weltwirtschaft und insbesondere für die Luftfahrtindustrie dar. Hedging-Maßnahmen können diese hohe Volatilität – insbesondere vor dem Hintergrund der Tatsache, dass Flugzeugtreibstoff in US-Dollar zu bezahlen ist, und die EUR/USD-Relation in den letzten Monaten kaum weniger volatil gewesen ist – nur in geringem Maße abfedern, so dass die Preisrisiken bei weitem überwiegen. Das hohe Ölpreisniveau stellt darüber hinaus eine zweifache Belastung für die Airlines dar: zum einen über seine Wirkung als direkter Kostenfaktor des Flugbetriebs und zum anderen für die Privathaushalte, deren Konsumverhalten und damit ihre Neigung, Flugreisen zu buchen, negativ tangiert wird.

Über die konjunkturellen Risiken hinaus haben sich die Ertragsrisiken in Deutschland aus der Luftverkehrsabgabe bestätigt. Diese kann aufgrund des auf dem deutschen Markt sehr harten Wettbewerbs und der ungleichen Verteilung auf die Marktteilnehmer auch weiterhin nicht vollständig auf die Ticketpreise umgelegt werden.

airberlin war trotz der schon im Vorjahr reduzierten Netzdichte ihres Nordafrika-Angebots auch im Zeitraum der ersten neun Monate 2012 aufgrund der dort fortwährenden politischen Unsicherheiten in ihrer Geschäftsentwicklung beeinflusst. Dies betraf unverändert insbesondere die Buchungen nach Ägypten.

Finanzrisiken

Die im Geschäftsbericht 2011 aufgeführten Finanzrisiken gelten im Wesentlichen auch für das laufende Geschäftsjahr. airberlin nutzt weiterhin die dort beschriebenen Instrumente zum effizienten Management dieser Risiken. Zu den wesentlichen Finanzrisiken gehört in hohem Maße das Fremdwährungsrisiko, das insbesondere bei der Treibstoffbeschaffung zu beachten ist. airberlin sichert den mehrheitlichen Teil des Währungsrisikos auf rollierender Basis auf einen Zwölfmonatszeitraum bezogen ab. Dem Risiko der grundsätzlich wenig kalkulierbaren Preisschwankungen bei der Beschaffung des Treibstoffs begegnet airberlin mit umfangreichen Absicherungsgeschäften. Dies geschieht auch weiterhin.

Beschaffungsrisiken

Neben der Auswahl der Treibstofflieferanten nach kaufmännischen Kriterien unterzieht airberlin bei der Beschaffung von Treibstoff sämtliche an einem Flughafen vertretenen Treibstofflieferanten einer Überprüfung hinsichtlich ihrer Versorgungstabilität. Zudem kontrolliert airberlin die Einhaltung der Qualitätsstandards bei der Lagerung sowie der Into-Plane-Betankung von Treibstoff gemäß den Vorgaben des IATA Fuel Quality Pools.

BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGEN AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Gesamtwirtschaftliches und Branchenumfeld

Die aktuelle Rezession in der Eurozone, die immer noch ungelöste europäische Staatsschuldenkrise und deren Auswirkungen auf den Rest der Welt, die Wachstumsabschwächung in China und nicht zuletzt das weiterhin schwache Wachstum der US-Wirtschaft stellen den Hintergrund der insgesamt sehr verhaltenen Konjunkturprognosen für den Rest des laufenden und für das Jahr 2013 dar. Insbesondere wird, zuletzt bestätigt durch die aktuelle Herbstprognose der Europäischen Kommission, nach der für 2012 prognostizierten Wirtschaftsabschwächung um 0,4 Prozent in der Eurozone im nächsten Jahr allgemein nur Stagnation (+0,1 Prozent) erwartet. Nur wenig positiver stellt sich die Situation für die EU 27 dar. Auch in diesem Raum soll die Wirtschaft 2012 schrumpfen (–0,3 Prozent) und im nächsten Jahr kaum wachsen (+0,4 Prozent). Für die Luftfahrtgesellschaften bleibt die anhaltend hohe Arbeitslosigkeit in Europa eine besondere Herausforderung.

So bleibt auch für die IATA das ökonomische Umfeld für die internationale Luftfahrtbranche schwierig. Unverändert sieht auch die Organisation die rezessiven Tendenzen in Europa und das fallende Verbrauchervertrauen als wesentliche Belastungen. Sie hatte ihre Jahresprognose bezüglich der Gewinnentwicklung in der Branche schon im Frühjahr nach unten angepasst und erwartet für die Luftfahrtgesellschaften 2012 nur eine Nettomarge von 0,6 Prozent.

Geschäftliche Entwicklung der airberlin group

Das Effizienzsteigerungsprogramm „Shape & Size“ hat im Neunmonatszeitraum 2012 sowohl die Aufwandspositionen als auch die Umsatzentwicklung positiv beeinflusst. Die im Rahmen des Programms gesteckten Ziele wurden erreicht, auf der Ertragsseite sogar leicht übertroffen. Allein im dritten Quartal 2012 lag der positive EBIT-Beitrag von „Shape & Size“ bei mehr als 70 Mio. EUR. Nach positiven Ergebniseffekten von jeweils über 50 Mio. EUR im ersten und zweiten Quartal wird damit die Erwartung einer Ertragsverbesserung durch „Shape & Size“ in Höhe von 230 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2012 untermauert.

Die Umsetzung des Programms hat auf zahlreichen Feldern wesentliche Fortschritte erbracht: im Yield-Management, bei der Verbesserung der Produktivität, durch allgemeine Kostenreduzierungen, bei der Instandhaltung und über positive Codeshare-Effekte mit Etihad Airways und den oneworld® Partnern. Auch konnte die Auslastung der Flotte bis zuletzt kontinuierlich verbessert werden: airberlin hat im Vergleich zum Vorjahresmonat die Auslastung im Oktober 2012 um 1,3 Prozentpunkte auf 81,00 Prozent erhöht. Da die Kapazität bis Oktober 2012 um 6,6 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat verringert wurde, die Gästezahl aber nur um 5,0 Prozent zurückging, stieg die Auslastung entsprechend. In den ersten zehn Monaten des Jahres 2012 hat airberlin die Auslastung im Jahresvergleich um 1,4 Prozentpunkte gesteigert. Die Kapazität wurde in diesem Zeitraum im Jahresvergleich um 6,8 Prozent auf 36.722.643 Sitzplätze reduziert, gleichzeitig ging die Zahl der Fluggäste mit 29.427.749 aber nur um 5,1 Prozent zurück. Die Auslastung erhöhte sich dadurch auf insgesamt 80,14 Prozent.

Trotz der erfolgreichen Umsetzung von „Shape & Size“ bleiben die Herausforderungen hoch, sie sind zuletzt sogar noch größer geworden. Angesichts negativer externer Faktoren wie die Rezession in Europa, der steigende Treibstoffpreis, die Verzögerung der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg und nicht zuletzt die deutsche Flugsteuer, die airberlin in besonderem Maße trifft und 2012 zu Sonderbelastungen in dreistelliger Millionenhöhe führen wird, hat das Management von airberlin das laufende Restrukturierungsprogramm um zusätzliche Maßnahmen ergänzt. Das zeitlich befristete Turnaround-Programm „Turbine 2013“ ist nötig geworden, um das Ziel zu erreichen, im Jahr 2013 wieder schwarze Zahlen zu schreiben. Es durchleuchtet die Strukturen und Arbeitsabläufe in den kommenden acht Monaten nach weiteren Spar- und Produktivitätspotentialen mit dem Ziel einer stärkeren Fokussierung und Konzentration auf die Kernkompetenzen. Das Geschäftsmodell wird überprüft und hinsichtlich aller Kerneigenschaften einer Fluggesellschaft wie Destinationen, Anzahl und Typ der Flugzeugflotte, der Bodenservice, die Netzwerkplanung sowie die IT wo nötig angepasst. Die endgültige Festlegung und Quantifizierung der Maßnahmen hatte zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts noch nicht stattgefunden.

Die Eigenkapitalquote ist zum Stichtag 30. September 2012 gegenüber dem Halbjahrestermine wieder spürbar gestiegen, liegt allerdings weiterhin unter dem Niveau des Bilanzstichtages 2011. Bis zum Ende des laufenden Geschäftsjahres dürften jedoch die Bilanzrelationen aus zwei Gründen spürbar positiv beeinflusst werden: zum einen durch den schlussendlichen Gewinn bringenden Verkauf der im Neunmonatsabschluss noch im Umlaufvermögen erfassten Flugzeuge und zum anderen durch die strategische Weiterentwicklung des Vielflieger-Programms „topbonus“. In diesem Zusammenhang wird „topbonus“ in ein strategisches Joint-Venture ausgegliedert, an dem airberlin beteiligt sein wird. Das neue Unternehmen wird das Vielflieger-Programm von airberlin erwerben. Sollte die Transaktion wie geplant noch im vierten Quartal 2012 abgeschlossen werden, wird der Verkaufserlös sowohl den Jahresgewinn 2012 als auch die Liquiditätsposition und das Eigenkapital stärken.

EREIGNISSE NACH ENDE DES BERICHTSZEITRAUMS

8. Oktober: Die Air France-KLM Gruppe, Etihad Airways und airberlin geben eine neue, strategische Partnerschaft bekannt, mit der die Streckennetze der beteiligten Airlines enger verzahnt und erheblich gestärkt werden. Die Vereinbarung beinhaltet ein Codeshare-Abkommen von airberlin mit der Air France-KLM Gruppe. Für airberlin ist dies das vierzehnte Codeshare-Abkommen. Durch die Partnerschaft mit der Air France-KLM Gruppe erhöht sich die Zahl der Destinationen, die airberlin Gäste in Frankreich erreichen, von drei auf neun.

18. Oktober: Angesichts der negativen Folgen der Wirtschaftsflaute in Europa, der deutschen Luftverkehrssteuer sowie den steigenden Treibstoffpreisen, die zu Sonderbelastungen in dreistelliger Millionenhöhe führen, ergänzt airberlin das laufende Effizienzsteigerungsprogramm „Shape & Size“. Das zusätzliche, zeitlich befristete Turnaround-Programm „Turbine 2013“ durchleuchtet die Strukturen und Arbeitsabläufe in den kommenden acht Monaten nach weiteren Sparpotentialen.

26. Oktober 2012: Die Air Berlin PLC stockt die am 1. November 2011 platzierte Anleihe mit einem Kupon von 11,5 Prozent p.a. erfolgreich von 100 Mio. EUR auf den Höchstbetrag von 150 Mio. EUR auf. Die neuen Teilschuldverschreibungen wurden bei institutionellen Investoren platziert. Das Orderbuch wurde vorzeitig geschlossen, nachdem die Platzierung überzeichnet war. Die Teilschuldverschreibungen wurden zu 101 Prozent des Nennwertes begeben. Der Emissionstag der zu begebenden Teilschuldverschreibungen war der 1. November 2012.

6. November 2012: airberlin reicht beim zuständigen Landgericht Potsdam eine Feststellungsklage gegen die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ein. Damit will airberlin ihren Anspruch auf Schadensersatz infolge der Verschiebung der Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg (BER) gerichtlich feststellen lassen. Die Flughafengesellschaft hatte den zugesicherten Eröffnungstermin am 3. Juni 2012 nicht eingehalten und zwischenzeitlich mehrfach verschoben.

14. November 2012: airberlin kündigt an, das Vielflieger-Programm „topbonus“ weiterzuentwickeln. Das Programm wird in ein neues Unternehmen eingebracht und ein Mehrheitsanteil des Programms verkauft. Diese Maßnahme wird die Attraktivität des Vielfliegerprogramms für die mehr als drei Millionen Mitglieder und mehr als 120 Partner weiter steigern.

BOARD OF DIRECTORS

Am 19. September 2012 hat airberlin mehrere Initiativen zur Stärkung der Managementstruktur sowie eine Straffung des Board of Directors der Air Berlin PLC bekannt gegeben. Die Maßnahmen traten mit Wirkung zum 1. Oktober 2012 in Kraft. Der Board of Directors der Air Berlin PLC wird sich zukünftig auf die strategische Führung des Unternehmens konzentrieren und von 15 auf 10 Mitglieder verkleinert. Die drei bisherigen Executive Directors Ulf Hüttmeyer, Paul Gregorowitsch und Helmut Himmelreich sind aus dem Board ausgeschieden, behalten jedoch ihre bisherigen Managementaufgaben bei. Hartmut Mehdorn bleibt als Chief Executive Officer (CEO) Mitglied des Board of Directors. Die Gesellschaft wird damit auch zukünftig nach den Anforderungen des UK Corporate Governance Code geführt werden. Die Non-Executive Directors Peter Oberegger und Saad Hammad haben den Board of Directors verlassen.

Der Board of Directors der Air Berlin PLC setzt sich seit dem 1. Oktober 2012 folgendermaßen zusammen:

Executive Director

Hartmut Mehdorn, Chief Executive Officer

Non-Executive Directors

Dr. Hans-Joachim Körber, Chairman of the Board of Directors

James Hogan, Vice Chairman of the Board of Directors

Joachim Hunold

Andreas Nikolaus (Niki) Lauda

James Rigney

Ali Sabanci

Heinz-Peter Schlüter

Nicolas Teller

Johannes Zurnieden

MANAGEMENT BOARD

Die operative Führung von airberlin wurde in einem neugeschaffenen Gremium, dem Management Board, konzentriert.

Der Management Board setzt sich seit 1. Oktober 2012 folgendermaßen zusammen:

Hartmut Mehdorn, Chief Executive Officer (CEO)

Paul Gregorowitsch, Chief Commercial Officer (CCO)

Helmut Himmelreich, Chief Operating Officer (COO)

Ulf Hüttmeyer, Chief Financial Officer (CFO)

Martina Niemann, Chief Human Resources Officer (CHRO)

Wolfgang Prock-Schauer, Chief Strategy and Planning Officer (CSPO)

Freigegeben vom Chief Executive Director am 14. November 2012

Hartmut Mehdorn

Chief executive officer

Air Berlin PLC

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

für den Zeitraum bis zum 30. September 2012

	1/12-9/12	1/11-9/11	7/12-9/12	7/11-9/11
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Umsatzerlöse	3.343.243	3.273.314	1.395.129	1.375.497
Sonstige betriebliche Erträge	56.132	5.891	17.055	1.576
Materialaufwand und bezogene Leistungen	(2.574.743)	(2.525.543)	(994.565)	(977.052)
Personalaufwand	(369.507)	(352.393)	(126.732)	(121.435)
Abschreibungen	(55.145)	(63.019)	(17.479)	(20.535)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(477.474)	(461.946)	(172.248)	(161.282)
Betriebliche Aufwendungen	(3.476.869)	(3.402.901)	(1.311.024)	(1.280.304)
Betriebsergebnis	(77.494)	(123.696)	101.160	96.769
Finanzaufwendungen	(55.332)	(51.930)	(18.325)	(19.722)
Finanzerträge	877	7.689	159	2.401
Gewinne/ (Verluste) aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(3.074)	(30.109)	16.449	(24.284)
Finanzergebnis, netto	(57.529)	(74.350)	(1.717)	(41.605)
Erträge / (Aufwendungen) aus assoziierten Unternehmen, nach Steuern	247	97	781	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	(134.776)	(197.949)	100.224	55.164
Ertragsteuern	32.245	63.696	(33.593)	(24.956)
Ergebnis nach Ertragsteuern – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	(102.531)	(134.253)	66.631	30.208
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	(0,90)	(1,58)	0,57	0,36
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	(0,90)	(1,58)	0,57	0,34

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 30. September 2012

	<u>1/12-9/12</u>	<u>1/11-9/11</u>	<u>7/12-9/12</u>	<u>7/11-9/11</u>
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Gewinn / (Verlust) der Periode	(102.531)	(134.253)	66.631	30.208
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	502	1.222	(219)	(124)
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	350	20.486	40.646	42.267
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	(49.401)	(25.718)	(14.372)	(3.252)
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	14.626	1.511	(7.717)	(12.879)
Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern	(33.923)	(2.499)	18.338	30.012
Gesamtergebnis – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	(136.454)	(136.752)	84.969	60.220

Air Berlin PLC

KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)

zum 30. September 2012

	30/09/2012	31/12/2011
	€ 000	€ 000
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte		
Immaterielle Vermögenswerte	420.395	396.008
Sachanlagen	602.433	818.915
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	79.354	79.188
Latente Steueransprüche	194.041	138.306
Positiver Marktwert von Derivaten	493	0
Marktwert des Planvermögens, netto	3.026	2.206
Rechnungsabgrenzungen	49.149	53.112
Equity Beteiligungen	4.847	184
Langfristige Vermögenswerte	1.353.738	1.487.919
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	53.496	45.524
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	523.713	375.122
Positiver Marktwert von Derivaten	39.589	73.187
Rechnungsabgrenzungen	50.856	42.598
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	145.155	0
Bankguthaben und Kassenbestände	218.482	239.607
Kurzfristige Vermögenswerte	1.031.291	776.038
Bilanzsumme	2.385.029	2.263.957

Air Berlin PLC

KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)

zum 30. September 2012

	30/09/2012	31/12/2011
	€ 000	€ 000
Passiva		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	29.273	21.379
Kapitalrücklage	435.085	373.923
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	597	1.343
Sonstige Rücklagen	217.056	217.056
Gewinnrücklage und Jahresergebnis	(507.448)	(405.663)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern	8.337	42.762
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	3.441	2.939
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen	186.341	253.739
Langfristige Verpflichtungen		
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	295.740	471.775
Finanzschulden	616.964	470.193
Rückstellungen	6.548	7.161
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	66.847	55.922
Latente Steuerverbindlichkeiten	22.604	29.448
Negativer Marktwert von Derivaten	1.074	11.021
Langfristige Verpflichtungen	1.009.777	1.045.520
Kurzfristige Verpflichtungen		
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	147.420	53.123
Finanzschulden	11.561	57.504
Ertragsteuerverbindlichkeiten	3.916	2.726
Rückstellungen	2.050	2.525
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	545.340	423.421
Negativer Marktwert von Derivaten	36.012	17.521
Rechnungsabgrenzungen	60.393	72.619
Erhaltene Anzahlungen	382.219	335.259
Kurzfristige Verpflichtungen	1.188.911	964.698
Bilanzsumme	2.385.029	2.263.957

Air Berlin PLC

KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 30. September 2012

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Eigenkapital- komponente der Wandel- anleihe	Sonstige Rücklagen	Gewinnrück- lage und Jahres- ergebnis	Markt- bewertung der Sicherungs- instrumente, nach Steuern	Ausgleichs- posten aus Währungs- differenzen	Eigenkapital – den Eigen- tümern der Gesellschaft zuzurechnen
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Bilanz zum								
31. Dezember 2010	21.379	373.923	21.220	217.056	(153.242)	23.163	1.837	505.336
Verlust der Periode					(134.253)			(134.253)
Sonstiges Ergebnis						(3.721)	1.222	(2.499)
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	0	(134.253)	(3.721)	1.222	(136.752)
Bilanz zum								
30. September 2011	21.379	373.923	21.220	217.056	(287.495)	19.422	3.059	368.584
Bilanz zum								
31. Dezember 2011	21.379	373.923	1.343	217.056	(405.663)	42.762	2.939	253.739
Ausgabe von neuen Stammaktien	7.894	65.043						72.937
Transaktionskosten aus der Ausgabe vom neuen Stammaktien, nach Steuern		(3.881)						(3.881)
Einzug von Wandelanleihen			(746)		746			0
Summe Transaktionen mit Eigentümern	7.894	61.162	(746)	0	746	0	0	69.056
Verlust der Periode					(102.531)			(102.531)
Sonstiges Ergebnis						(34.425)	502	(33.923)
Summe Gesamtergebnis	0	0	0	0	(102.531)	(34.425)	502	(136.454)
Bilanz zum								
30. September 2012	29.273	435.085	597	217.056	(507.448)	8.337	3.441	186.341

Air Berlin PLC

KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)

für den Zeitraum bis zum 30. September 2012

	30/09/2012	30/09/2011
	€ 000	€ 000
Verlust der Periode	(102.531)	(134.253)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:		
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	55.146	63.019
(Gewinn) / Verlust aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	(24.024)	9.156
Zunahme der Vorräte	(7.972)	(2.218)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(128.496)	(74.998)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen	(46.449)	362
Latenter Steuerertrag	(46.287)	(68.329)
Abnahme der Rückstellungen	(1.908)	(2.634)
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	148.346	109.657
Zunahme der sonstigen Verbindlichkeiten	19.006	53.143
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	3.073	30.109
Zinsaufwendungen	54.454	51.930
Zinserträge	(876)	(7.689)
Ertragsteueraufwendungen	14.042	4.633
Anteil am Gewinn von Equity Beteiligungen	(247)	(97)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen	182	1.222
Operativer Cashflow	(64.541)	33.013
Gezahlte Zinsen	(50.636)	(38.289)
Erhaltene Zinsen	811	2.709
Gezahlte Ertragsteuern	(14.527)	(11.312)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit	(128.893)	(13.879)
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	(21.627)	(130.070)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	(11.080)	(18.756)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten	32.456	48.596
Dividenden von Equity Beteiligungen	704	0
Erwerb von Equity Beteiligungen	(4.586)	0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	(4.133)	(100.230)
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden	(126.654)	(136.757)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	176.245	262.879
Einzug von Wandelanleihen	(6.162)	0
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden	0	(5.188)
Ausgabe von neuen Stammaktien	72.937	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	(5.546)	0
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	110.820	120.934
Veränderung von Nettozahlungsmitteln	(22.206)	6.825
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode	238.384	409.673
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben	1.667	(2.020)
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode	217.845	414.478
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(637)	(2.070)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz	218.482	416.548

KONZERN-ANHANG ZUM 30. SEPTEMBER 2012

(sämtliche Angaben in tausend Euro, mit Ausnahme der Angaben zu Aktien)

1. BERICHTSUNTERNEHMEN

Der konsolidierte Quartalsabschluss der Air Berlin PLC (die „Gesellschaft“) für die neun Monate endend zum 30. September 2012 beinhaltet die Gesellschaft und ihre Tochterunternehmen (im folgenden „airberlin“ oder „Gruppe“) sowie die Equity Beteiligungen. Air Berlin PLC ist eine in England und Wales gegründete „public limited company“ mit eingetragener Hauptniederlassung in London. Der Sitz der Geschäftsleitung der airberlin ist Berlin. Die Aktien der Gesellschaft werden an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

Der Konzernabschluss der Gruppe zum 31. Dezember 2011 wurde angefertigt in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, sowie den Teilen des „Companies Act 2006“, die von Unternehmen, die nach IFRS berichten, anzuwenden sind. Er ist einzusehen beim Unternehmensregister und unter der Webseite: ir.airberlin.com abrufbar.

Der gesetzlich festgelegte Abschluss für 2011 wurde fristgerecht an das Unternehmensregister für Gesellschaften in England und Wales weitergegeben. Die Abschlussprüfer haben über diesen Abschluss berichtet und ihr Report (i) war uneingeschränkt, (ii) enthielt keinen Bezug zu Anhaltspunkten, die Anlass geben, den Bericht einzuschränken, und (iii) beinhaltet kein Statement wie unter Sektion 408 des „Companies Act 2006“ beschrieben.

2. ÜBEREINSTIMMUNGSERKLÄRUNG

Dieser konsolidierte Quartalsabschluss ist in Übereinstimmung mit dem International Financial Reporting Standard (IFRS) IAS 34 „Interim Financial Reporting“, wie er in der EU anzuwenden ist, erstellt worden. Der Quartalsabschluss wurde nicht reviewed und nicht geprüft und enthält nicht alle Informationen, die für einen Jahresabschluss erforderlich sind. Er sollte in Verbindung mit dem Konzernabschluss der Gruppe zum 31. Dezember 2011 gelesen werden.

Diese verdichtete Darstellung des Abschlusses wurde von den Directors am 14. November 2012 freigegeben.

3. BILANZIERUNGSRICHTLINIEN UND ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNG

Dieser Quartalsabschluss zum 30. September 2012 ist in Übereinstimmung mit den Regeln des IAS 34 unter Einhaltung der Standards und Interpretationen, die zum 1. Januar 2012 gültig waren und in der EU anzuwenden sind, erstellt worden. Die Gruppe hat dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2011 angewandt.

Die Gruppe weist die Erlöse aus Flughafengebühren zum 30. September 2012 in der Position „Flugumsatz“ anstatt in der Position „Groundservices und sonstige Leistungen“ aus. Diese Umgliederung dient dem besseren Verständnis der Veränderungen im Flugumsatz und der aus dem Flugumsatz errechneten Kennzahlen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst:

in T €	1/11-9/11 Berichtet	1/11-9/11 Anpassung	1/11-9/11 Angepasst
Flugumsatz	3.001.729	55.448	3.057.177
Groundservices und sonstige Leistungen	241.842	(55.448)	186.394
Bordverkauf	29.743		29.743
	3.273.314		3.273.314

in T €	7/11-9/11 Berichtet	7/11-9/11 Anpassung	7/11-9/11 Angepasst
Flugumsatz	1.269.856	27.705	1.297.561
Groundservices und sonstige Leistungen	93.847	(27.705)	66.142
Bordverkauf	11.794		11.794
	1.375.497		1.375.497

4. SCHÄTZUNGSGRUNDLAGEN

Die Erstellung des Quartalsabschlusses erfordert Beurteilungen, Schätzungen und Annahmen des Managements die die Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der angegebenen Beträge der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen beeinflusst. Aktuelle Erkenntnisse können von diesen Schätzungen abweichen. Bei der Erstellung dieses Quartalsabschlusses wurden die gleichen Schätzungsgrundlagen und Parameter in Bezug auf die Rechnungslegungsgrundsätze angewandt, die auch bei der Erstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2011 zur Anwendung kamen.

5. SAISONALITÄT

Die Luftfahrtbranche unterliegt saisonalen Schwankungen. Die höchsten Umsätze aus Ticketverkäufen erfolgen aufgrund der Ferienreisenden generell in den Sommermonaten. Die Gruppe versucht, durch Erhöhung der Anzahl der Businessreisenden den saisonalen Schwankungen entgegenzuwirken. In den zwölf Monaten bis zum 30. September 2012 hat die Gruppe Umsätze in Höhe von € 4.297.247 (Vorjahr: € 4.187.763) und ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von € –240.116 (Vorjahr: € –216.788) erzielt. Weiterhin betrug das EBIT in den zwölf Monaten bis zum 30. September 2012 € –200.823 (Vorjahr: € –177.813).

6. LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

Während der neun Monate bis zum 30. September 2012 belief sich die Summe der Zugänge bei den langfristigen Vermögenswerten auf € 55.805 (Vorjahr: € 143.802). Ausgebucht wurden Vermögenswerte mit einem Restbuchwert von € 47.916 (Vorjahr: € 74.726). In diesem Betrag ist ein Airbus A-321 enthalten, der im dritten Quartal veräußert wurde.

Das Bestellobligo für Sachanlagen beträgt 4,5 Mrd. USD (Vorjahr: 5,3 Mrd. USD).

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Die Position enthält sieben Flugzeuge, deren Veräußerung airberlin innerhalb nächster Monate erwartet. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Abschlusses sind die Transaktionen noch nicht abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert der zu veräußernden Flugzeuge abzüglich der Veräußerungskosten übersteigt den Buchwert.

Langfristige Verbindlichkeiten aus Flugzeugfinanzierungen, die für die Finanzierung der zu verkaufenden Flugzeuge verwendet wurden, wurden in den Kurzfristbereich umgegliedert. Diese Verbindlichkeiten werden im Zuge des Verkaufs getilgt.

7. EQUITY BETEILIGUNGEN

Am 4. September 2012 hat die Gruppe 46,82% der Anteile an der IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S. zu einem Kaufpreis von € 4.586 erworben.

8. GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital ist in Bezug auf die 116.800.508 Stammaktien (vor Kapitalerhöhung: 85.226.196 Stammaktien) im Nominalwert von je € 0,25 und 50.000 A Shares im Nominalwert von je £ 1,00 gezeichnet und voll eingezahlt. Darin enthalten sind 177.600 Eigenaktien, die von der Gesellschaft (über den Air Berlin Employee Share Trust) gehalten werden.

Am 24. Januar 2012 hat die Gesellschaft 31.574.312 neue Stammaktien zu einem Aktienpreis von € 2,31 ausgegeben. Die Bruttoerlöse aus der Ausgabe der neuen Aktien belaufen sich auf € 72.936.661. In diesem Zusammenhang sind Transaktionskosten in Höhe von € 5.545.694 angefallen. Die Zustimmung zum Handel an der deutschen Börse steht noch aus.

9. UMSATZERLÖSE

in T €	1/12-9/12	1/11-9/11	7/12-9/12	7/11-9/11
Flugumsatz	3.116.944	3.057.177	1.306.973	1.297.561
Groundservices und sonstige Leistungen	201.206	186.394	78.716	66.142
Bordverkauf	25.093	29.743	9.440	11.794
	3.343.243	3.273.314	1.395.129	1.375.497

Die Ticketverkäufe werden erst bei Erbringung der Leistung erfolgswirksam vereinnahmt. Noch nicht am Stichtag erbrachte Rückflugleistungen (für Ticketverkäufe, die eine Hin- und Rückflugleistung beinhalten) werden als passive Rechnungsabgrenzung erfasst und erst bei Leistungserbringung erfolgswirksam vereinnahmt.

Segmentberichterstattung

airberlin wird vom Board of Directors und dem Management Board als eine Geschäftseinheit in einem geografischen Segment mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen, die dem Board of Directors und dem Management Board zur Verfügung gestellt werden, sind: Betriebsergebnis, Nettoverschuldung, Umsatzerlöse, Passagiere und Yield sowie Blockstunden. Die primären Steuerungsgrößen leiten sich aus den IFRS-Zahlen ab, wie im Abschluss dargestellt. Über die Ressourcenallokation wird basierend auf dem gesamten Streckennetz und dem Einsatz der gesamten Flotte entschieden. Die Umsatzerlöse werden fast ausschließlich durch die Tätigkeit als Fluggesellschaft erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus Ticketverkäufen, Kommissionen, Bordverkäufen und damit verbundenen Leistungen, die in Europa generiert werden. Da airberlins Flugzeugflotte je nach Nachfrage auf dem gesamten Streckennetz zum Einsatz kommt, haben das Board of Directors und das Management Board entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen mehreren Kundengruppen oder geografischen Segmenten, die außerhalb Europas liegen, zuzuordnen.

10. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in T €	1/12-9/12	1/11-9/11	7/12-9/12	7/11-9/11
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	23.889	0	3.609	0
Übrige	32.243	5.891	13.446	1.576
	56.132	5.891	17.055	1.576

11. MATERIALAUFWAND UND BEZOGENE LEISTUNGEN

in T €	1/12-9/12	1/11-9/11	7/12-9/12	7/11-9/11
Treibstoff	892.198	793.632	355.807	320.926
Flughafengebühren und Handling	680.457	710.825	271.411	278.512
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	457.100	446.570	160.854	151.996
Navigationsaufwand	205.989	222.726	80.015	83.584
Luftverkehrsabgabe	120.591	126.003	45.831	51.572
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	101.879	110.172	39.206	43.446
Übrige	116.529	115.615	41.441	47.016
	2.574.743	2.525.543	994.565	977.052

Im Materialaufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von € 100.706 (Vorjahr: € 92.939) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.

12. PERSONALAUFWAND

in T €	1/12-9/12	1/11-9/11	7/12-9/12	7/11-9/11
Löhne und Gehälter	305.105	291.745	104.755	100.854
Sozialversicherungsabgaben	32.633	30.500	11.982	10.636
Aufwand für Altersversorgung	31.769	30.148	9.995	9.945
	369.507	352.393	126.732	121.435

13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in T €	1/12-9/12	1/11-9/11	7/12-9/12	7/11-9/11
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	170.146	171.357	59.828	60.614
Aufwendungen für die EDV-Vertriebssysteme	56.376	37.115	24.408	11.704
Verkaufsprovisionen an Agenturen	24.036	20.676	11.156	8.805
Werbung	45.281	49.817	11.066	15.627
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	29.192	26.668	10.300	8.717
Reisekosten Crew	25.397	22.795	10.195	9.069
Bankgebühren	23.928	21.830	9.599	8.832
Versicherung	13.518	15.339	4.976	4.987
Prüfung und Beratung	12.595	13.607	4.674	4.229
EDV-Aufwand	15.950	14.851	4.539	4.596
Training und sonstige Personalaufwendungen	12.169	13.113	3.447	4.503
Telefon und Porto	4.695	4.355	1.272	1.661
Ausbuchungen von Forderungen	2.134	1.197	937	543
Verlust aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	0	8.898	0	3.155
Übrige	42.057	40.328	15.851	14.240
	477.474	461.946	172.248	161.282

14. FINANZERGEBNIS

in T €	1/12-9/12	1/11-9/11	7/12-9/12	7/11-9/11
Zinsaufwand für Finanzschulden	(54.454)	(47.016)	(18.303)	(18.088)
Bewertung der Verbindlichkeit aus Put-Option zum beizulegenden Zeitwert	0	(4.898)	0	(1.633)
Sonstiger Finanzaufwand	(878)	(16)	(22)	(1)
Finanzaufwendungen	(55.332)	(51.930)	(18.325)	(19.722)
Zinserträge aus Festgeldkonten	535	1.597	99	596
Sonstige Zinserträge	342	6.092	60	1.805
Finanzerträge	877	7.689	159	2.401
Gewinne/ (Verluste) aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(3.074)	(30.109)	16.449	(24.284)
Finanzergebnis	(57.529)	(74.350)	(1.717)	(41.605)

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

15. ERTRAGSTEUERN UND LATENTE STEUERN

Der Gewinn/ (Verlust) vor Steuern ist im Wesentlichen dem Inland zurechenbar. Die Steuererträge/ (-aufwand) setzen sich wie folgt zusammen:

in T €	1/12-9/12	1/11-9/11	7/12-9/12	7/11-9/11
Laufende Ertragsteuern	(14.042)	(4.633)	(1.719)	(3.097)
Latente Ertragsteuern	46.287	68.329	(31.874)	(21.859)
Ertragsteuerertrag/ (-aufwand)	32.245	63.696	(33.593)	(24.956)

16. KAPITALFLUSSRECHNUNG

in T €	30/09/2012	30/09/2011
Kassenbestände	380	365
Bankguthaben	103.607	90.871
Bankeinlagen mit fester Laufzeit	114.495	325.312
Bankguthaben und Kassenbestände	218.482	416.548
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	(637)	(2.070)
Bankguthaben und Kassenbestände laut Kapitalflussrechnung	217.845	414.478

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 30. September 2012 Bankguthaben mit Verfügungsbeschränkung in Höhe von € 103.743 (Vorjahr: € 104.206).

17. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Mitgliedern des Board of Directors und des Management Board und Equity Beteiligungen.

Die Mitglieder des Board of Directors und die Mitglieder des Management Board halten 4,42% der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (Vorjahr: 6,04%).

Darin ist ein Non-Executive Director enthalten, der gleichzeitig der Hauptgesellschafter der Phoenix Reisen GmbH ist. Die Gruppe hat in den ersten neun Monaten 2012 Erträge aus dem Ticketverkauf mit der Phoenix Reisen GmbH in Höhe von € 9.985 (Vorjahr: € 10.412) erwirtschaftet. Zum 30. September 2012 belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf € 611 (Vorjahr: € 443).

Darüber hinaus hat die Gruppe von einem Großaktionär – Etihad Airways – gesicherte Darlehen, die als Finanzschulden ausgewiesen werden, über € 158.546 erhalten. Hierfür wurden Zinsaufwendungen in Höhe von € 5.434 in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Etihad Airways und airberlin kooperieren des Weiteren in diversen operativen Bereichen, wie z.B. Einkauf, Wartung und Kundenbindungsprogramme. Darüber hinaus wurde ein Code-Share-Abkommen geschlossen. Aus diesem führte airberlin Provisionen in Höhe von € 490 an Etihad Airways ab und hat €579 von Etihad an Provisionen erhalten. Zum 30. September 2012 hat airberlin sonstige Erträge mit Etihad Airways in Höhe von € 13.148 erwirtschaftet. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen belaufen sich gegenüber der Etihad Airways auf € 13.160.

Die Lieferungen und Leistungen mit Equity Beteiligungen jeweils zum 30. September 2012 und 2011 stellen sich wie folgt dar:

in T €	2012	2011
THBG BBI GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	1.575	2.024
Zinserträge	86	83
Binoli GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	181	206
Zinserträge	0	15
Umsatzerlöse	257	366
E190 Flugzeugvermietung GmbH		
Forderungen gegen nahestehende Personen	4.603	6.922
Leasingaufwand	4.581	4.009
IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S.		
Forderungen gegen nahestehende Personen	2	0
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen	2.958	0
Leasingertrag	342	0
Leasingaufwand	3.814	0

Transaktionen mit nahestehenden Personen werden mit zwischen fremden Dritten üblichen Preisen abgerechnet.

18. NACHTRÄGLICHE EREIGNISSE

Die Air Berlin PLC hat am 26. Oktober 2012 die am 1. November 2011 platzierte Anleihe mit einem Kupon von 11,5 % p.a. von EUR 100 Mio. auf den Höchstbetrag von EUR 150 Mio. aufgestockt. Die Teilschuldverschreibungen wurden zu 101 % des Nennwertes begeben. Der Emissionstag der neu begebenden Teilschuldverschreibungen war der 1. November 2012.

Mit „Turbine 2013“ hat die Gruppe ein Turnaround-Programm aufgelegt, um sich noch stärker zu fokussieren und auf die vorhandenen Kernkompetenzen zu konzentrieren. Das Programm adressiert alle Kerneigenschaften einer Fluggesellschaft wie Destinationen, Anzahl und Typ der Flugzeugflotte, den Bodenservice, die Netzwerkplanung sowie die IT. Einschnitte in den bisherigen Betrieb werden daher nicht mehr ausgeschlossen. Eine endgültige Festlegung und Quantifizierung der Maßnahmen hat zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts noch nicht stattgefunden.

19. EXECUTIVE DIRECTORS

Hartmut Mehdorn	Chief Executive Officer	
Paul Gregorowitsch	Chief Commercial Officer	(bis 30. September 2012)
Ulf Hüttmeyer	Chief Financial Officer	(bis 30. September 2012)
Helmut Himmelreich	Chief Operating Officer	(bis 30. September 2012)

FINANZKALENDER 2012

06. Dezember 2012

Verkehrszahlen November 2012

IMPRESSUM

INGETRAGENER SITZ

DER GESELLSCHAFT

The Hour House, 32 High Street,
Rickmansworth, WD3 1ER Herts,
Großbritannien

INVESTOR RELATIONS-KONTAKT

Dr. Ingolf T. Hegner
Senior Vice President Investor Relations
Saatwinkler Damm 42-43
13627 Berlin, Deutschland
E-Mail: ingolf.hegner@airberlin.com

EXTERNE BERATER

Registrier

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

Wirtschaftsprüfer

KPMG Audit Plc
St. Nicholas House
Park Row
Nottingham NG 1 6FQ
Großbritannien

Rechtsvertreter

Freshfields Bruckhaus Deringer
Bockenheimer Anlage 44
60322 Frankfurt, Deutschland

www.airberlin.com

KONZEPT UND GESTALTUNG

Strichpunkt GmbH, Stuttgart/Berlin
www.strichpunkt-design.de

TEXT

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