



GESCHÄFTSBERICHT 2006



HIGHLIGHTS DES JAHRES

✈ MAI 2006

Air Berlin geht am 11. Mai 2006 als zweite deutsche Fluggesellschaft an die Börse. Die Aktien werden zum Preis von 12,00 Euro emittiert; die Erstnotiz wird mit 12,65 Euro angegeben.

✈ AUGUST 2006

Air Berlin übernimmt am 17. August 2006 die Fluggesellschaft dba und vergrößert dadurch ihr Streckennetz. Air Berlin gewinnt hierdurch zusätzliche attraktive Slots an Flughäfen wie Berlin, Düsseldorf, Frankfurt und München, die zum Teil Slot-reguliert sind. Die Flotte wächst um 29 Maschinen; die Mitarbeiteranzahl erhöht sich um 719.

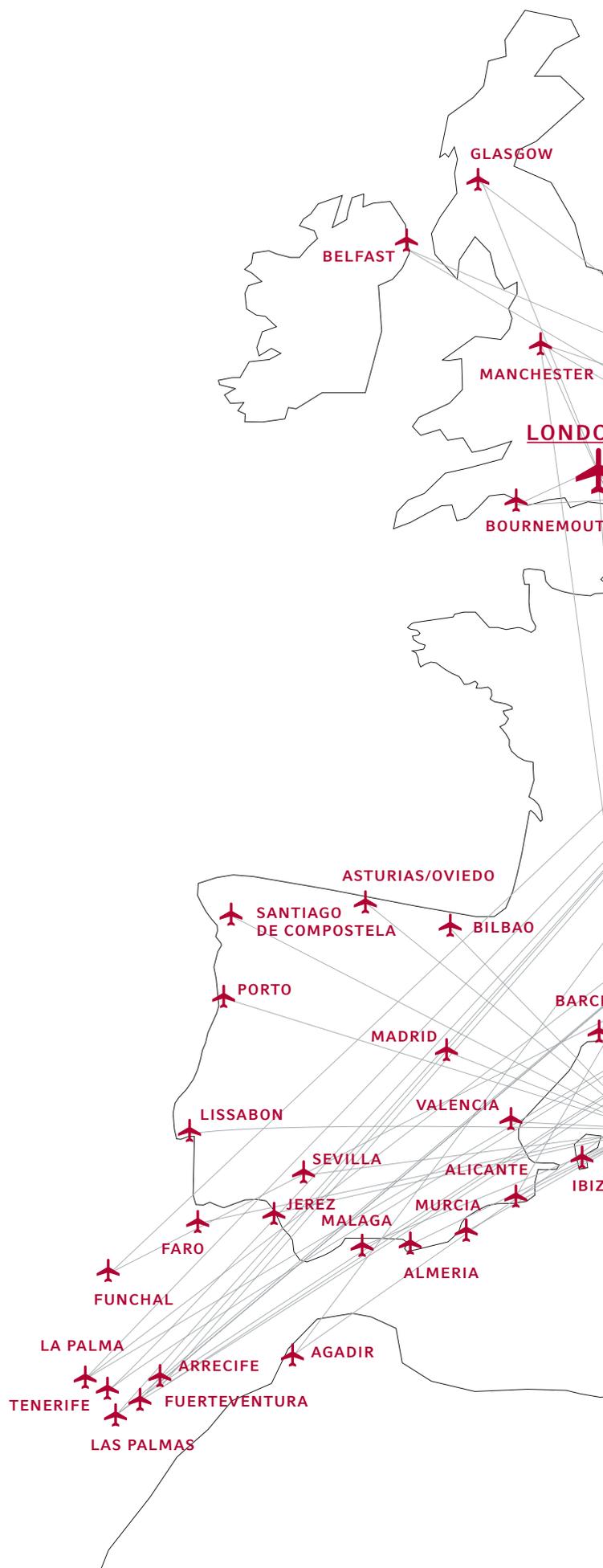
Air Berlin fliegt zusammen mit dba 18 Ziele in Deutschland an; in Europa und den Mittelmeeranrainerstaaten sind es insgesamt 97 Destinationen.

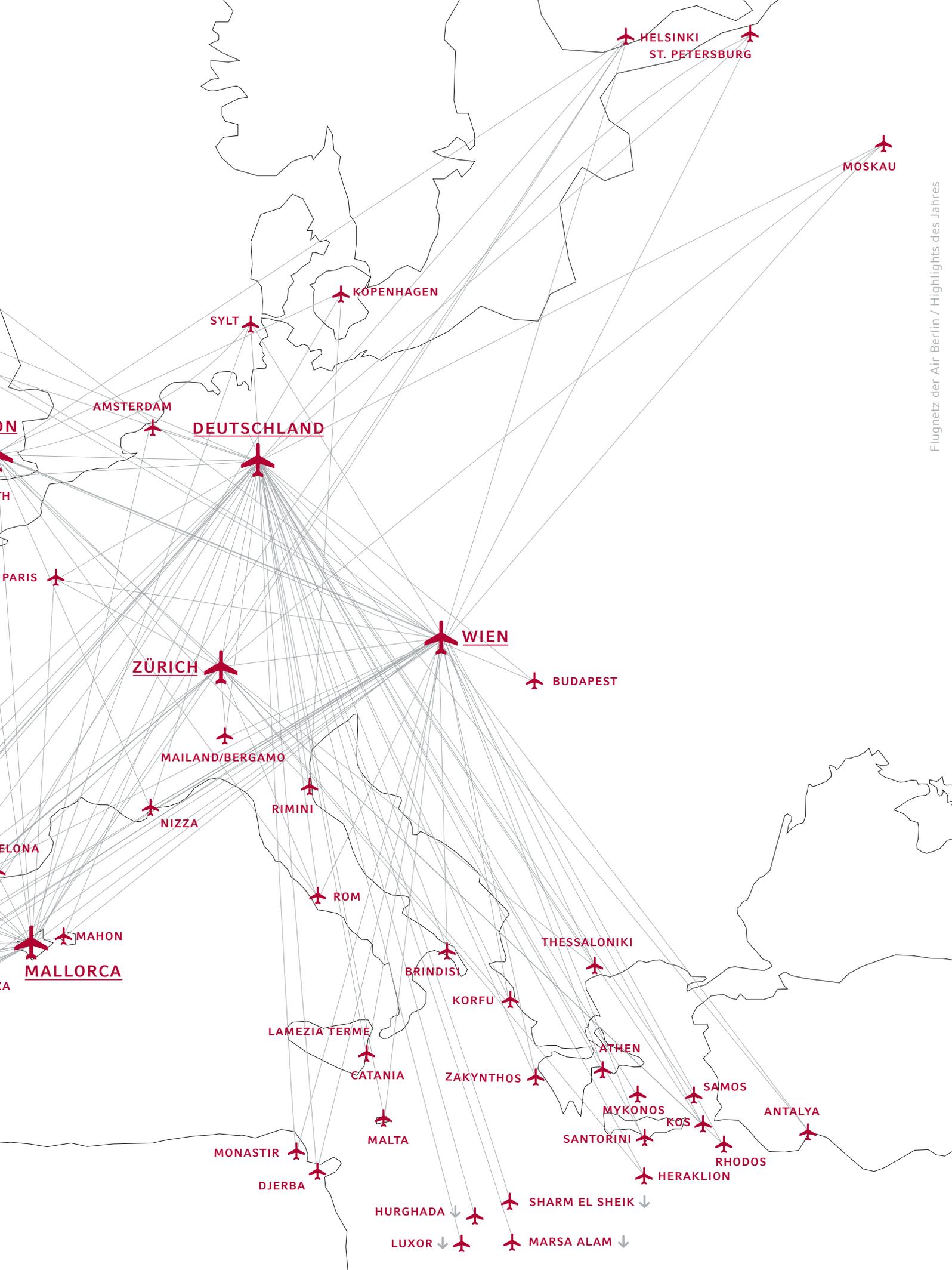
✈ NOVEMBER 2006

Am 28. November 2006 gibt Air Berlin bekannt, dass neben den bereits von dba bestellten 25 Boeing-Maschinen weitere 60 Boeings des Typs 737 in Auftrag gegeben werden. Dies ist die größte Bestellung des Typs 737 in der deutschen Luftfahrt.

✈ DEZEMBER 2006

Air Berlin schließt das Börsenjahr 2006 erfolgreich ab; die Schlussnotiz am 29.12. beträgt 16,50 Euro. Das entspricht einer Steigerung von 37,5 Prozent gegenüber dem Emissionspreis.





HELSINKI
ST. PETERSBURG

MOSKAU

KOPENHAGEN

SYLT

AMSTERDAM

DEUTSCHLAND

WIEN

BUDAPEST

ZÜRICH

MAILAND/BERGAMO

NIZZA

RIMINI

ROM

MAHON
MALLORCA

BRINDISI

THESSALONIKI

KORFU

LAMEZIA TERME

CATANIA

ZAKYNTHOS

ATHEN

MYKONOS

SAMOS

ANTALYA

MALTA

SANTORINI

KOS

RHODOS

MONASTIR

DJERBA

HERAKLION

HURGHADA

SHARM EL SHEIKH

LUXOR

MARSA ALAM

FINANZKENNZAHLEN

(VERÄNDERUNG IN %)

	%*	2006	2005
Umsatz (in Mio. EUR)	29,6	1.575,4	1.215,2
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)		1.457,8	1.129,0
EBITDAR (in Mio. EUR)	67,4	256,5	153,2
EBIT (in Mio. EUR)		64,1	(5,5)
Konzernergebnis (in Mio. EUR)		50,1	(115,9)
Operativer Cashflow (in Mio. EUR)		132,0	84,7
Ergebnis je Aktie		0,95	(2,90)
Operativer Cashflow je Aktie		2,51	2,12
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	49,5	1.587,9	1.061,9
Mitarbeiter (31.12.)	48,6	4.108	2.764

OPERATIVE KENNZAHLEN

(AIR BERLIN UND DBA ZUM 31.12.)

	%*	2006	2005
Fluggäste (Tsd.; „Pax“)	12,6	19.702	17.505
Zielorte / Destinationen	15,5	97	84
Flugzeuge Jahresende	11,4	88	79
Angebotene Sitz-Kilometer (Mrd.; ASK)	6,0	31,40	29,62
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	0,1	75,27	75,23

* Veränderungen 2006 zu 2005 in %

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.

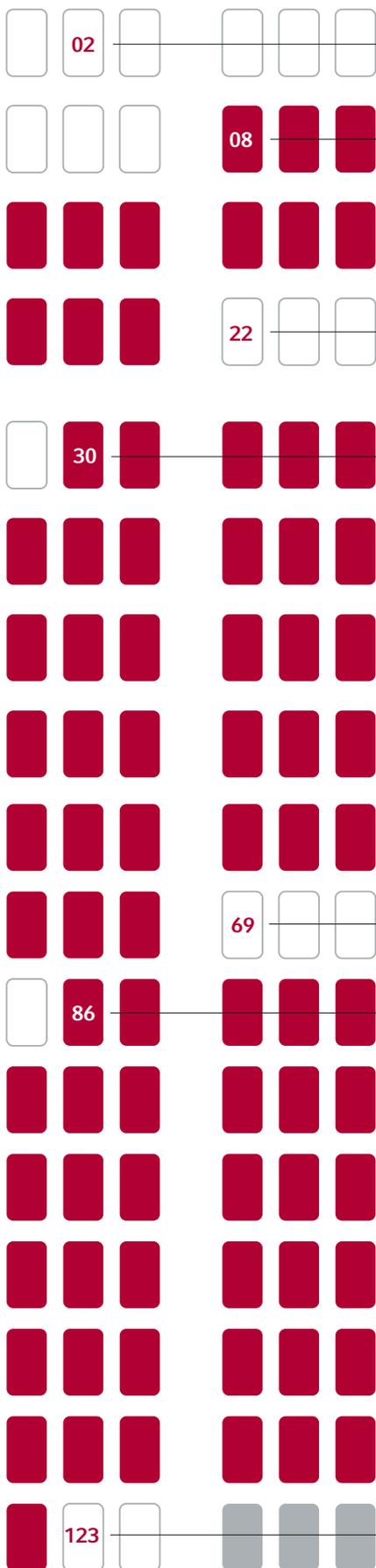


AIR BERLIN AIRPORT ARITHMETICS

AIR BERLIN zählt zu den am schnellsten wachsenden Fluggesellschaften weltweit. Derzeit sind wir die zweitgrößte deutsche Airline und der drittgrößte Low-Cost-Carrier in Europa. Grundlage für die erfolgreiche Entwicklung ist unser einzigartiges Geschäftsmodell: ein überlegenes Preis-Leistungs-Verhältnis in den drei Geschäftsfeldern Urlaub, Shopping oder Business, ein herausragender Service auf allen Flügen, ein umfangreiches Streckennetz sowie Start- und Landerechte auf den wichtigen Drehkreuzen Europas. Und nicht zuletzt verfügen wir über eine der jüngsten Flotten unter den großen europäischen Airlines. Immer mehr Menschen fliegen auf Air Berlin. Wie sich dieser Spirit in Zahlen ausdrückt, sehen sie auf den nächsten Seiten.

INHALT
GESCHÄFTSBERICHT 2006





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 2006

- 08–21 Airport Arithmetics



03) MISSION & AKTIE

- 22–23 Die Marke Air Berlin
- 24–29 Unsere Aktie



04) DIRECTORS' REPORT UND LAGEBERICHT

- 30–49 Bericht zur Geschäftslage
 - Unternehmensprofil
 - Unternehmens-Strategie und Steuerung
 - Wirtschaftliches Umfeld
 - Operative Entwicklung
 - Entwicklung rund ums Fliegen
- 50–53 Entwicklung der Finanzzahlen
- 54–58 Soziale Verantwortung
- 59–65 Risikobericht
- 66–67 Ausblick
- 68 Abschlussprüfer



05) CORPORATE GOVERNANCE

- 69–73 Corporate-Governance-Bericht
- 74–80 Bericht des Vergütungsausschusses
- 81 Verantwortlichkeiten der Directors
- 82–84 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
- 85 Veränderungen in den Organen



06) JAHRESABSCHLUSS

- 86–91 Jahresabschluss Air Berlin Konzern
- 92–93 Jahresabschluss Air Berlin PLC
- 94–122 Konzernanhang und Anhang der Gesellschaft



07) SONSTIGE ANGABEN

- 123 Glossar
- 124 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

MIT DEM BESTEN ERGEBNIS in unserer Firmengeschichte haben wir alle selbst gesteckten Ziele für das Jahr 2006 erreicht. Trotz der Kosten für den Börsengang und der Eingliederung der im August 2006 übernommenen dba übertrifft der Nettogewinn von 50 Millionen Euro sogar noch die Erwartungen der meisten Analysten. Deren Konsens lag bei 42 Millionen Euro. 2005 hatten wir – wenn auch größtenteils durch nicht liquiditätswirksame, finanztechnische Sondereffekte bedingt – einen Verlust von 115,9 Millionen Euro geschrieben.

Sowohl die Passagier- als auch die Umsatzzahlen haben sich positiv entwickelt. Wir haben im Berichtsjahr 19.701.771 Gäste befördert. Das ist eine Steigerung von 12,6 Prozent. Der Umsatz (inkl. der 4 Monate dba nach der Akquisition) erhöhte sich um 29,6 Prozent auf 1,58 Milliarden Euro, wozu auch eine Yield-Optimierung beigetragen hat.

Das EBITDAR (Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Leasingkosten – Ermittlung auf Seite 50) verbesserte sich sogar um 67,4 Prozent auf 256,5 Millionen Euro. Nach 5,5 Millionen Euro Verlust im Vorjahr konnten wir 2006 ein EBIT von 64,1 Millionen Euro ausweisen (Ergebnis vor Zinsen und Steuern, welches mit dem Ergebnis der operativen Geschäftstätigkeit übereinstimmt). Dazu hat nicht nur die Steigerung des Yield, sondern auch die Senkung von Kosten beigetragen.

Bedingt durch unser Wachstum, zu dem auch die Übernahme der dba beiträgt, konnten wir sowohl bei Flughäfen als auch bei Lieferanten höhere Rabatte aushandeln. Nicht zu unterschätzen sind auch die Skalen-Effekte, die das Wachstum mit sich bringt: Mit einer nur unwesentlich gewachsenen Verwaltung haben wir bedeutend mehr produziert. Dabei ist es uns gelungen, die Mitarbeiter der im August 2006 übernommenen dba innerhalb von vier Monaten fast vollständig ins Unternehmen einzugliedern. Dass wir dabei auf Kündigungen verzichten konnten, erhöhte unsere gesellschaftspolitische Akzeptanz.

Einige unserer Mitbewerber machen derzeit noch höhere Profite als Air Berlin. Wir glauben jedoch, das auf Dauer erfolgreichere Geschäftsmodell zu haben. Das beginnt bei der Auswahl der Ziele und endet beim Service. Air Berlin startet und landet nicht auf „Feldflughäfen“, auf denen Passagiere und Erträge nur durch kommunale Subventionen kreiert werden, deren Ende absehbar ist, weil die Europäische Union inzwischen entschieden dagegensteuert. Air Berlin hat zwar als erste Airline in Deutschland neben den Großflughäfen auch die Fläche erschlossen und Flughäfen wie Nürnberg, Münster/Osnabrück und Paderborn damit erst zu ihrer heutigen Bedeutung entwickelt. Sie hat dies jedoch stets ohne staatliche Subventionen getan und hat deshalb auch keine Rückforderungen nach negativen Gerichtsurteilen zu befürchten.

Der Erfolg von Air Berlin beruht in erster Linie auf einem sehr guten und von den Gästen akzeptierten Preis-Leistungs-Verhältnis. Wir sind zwar ein Low-Cost-Carrier, also eine Fluggesellschaft, die zu vergleichsweise niedrigen Kosten produziert – aber kein No-Frills-Carrier, der auf jede Art von Service verzichtet. Unser Service ist nach Meinung der Passagiere in der Economy Class schon lange besser als der von vielen Traditions-carriern. Wir haben praktisch eine Businessklasse für alle. Deshalb steigt auch stetig die Zahl der Geschäftsreisenden, die Air Berlin wählen. Keine andere europäische Fluggesellschaft ist in den letzten Jahren so häufig für ihren guten Service ausgezeichnet worden wie Air Berlin.

Hybrid-Autos aus Japan sind derzeit weltweit Verkaufs-Renner. Air Berlin ist der erste und bislang einzige Hybrid-Carrier in Deutschland – und der größte in Europa. Das heißt, dass unser Geschäft nicht nur durch einen Motor angetrieben wird. Auf unseren touristischen Strecken sichern uns Reiseveranstalter die Grundaustattung. Die Verbindungen zwischen europäischen Metropolen wählen wir so aus, dass wir in der Regel Gästeaufkommen in beide Richtungen haben. Und zwar sowohl Geschäftsreisende als auch Städte-Touristen. Das macht uns auch unabhängiger von saisonalen Schwankungen. Das „Modell Air Berlin“ gilt unter Fachleuten inzwischen als beispielhaft für die Branche.

Für das Jahr 2007 planen wir neue Strecken vor allem nach Ost- und nach Nordeuropa. Daneben bauen wir weiter unser Netz in Spanien aus, wo wir die größte ausländische Airline sind. Durch die Erhöhung von Frequenzen wird es uns weiterhin gelingen, Marktanteile zu gewinnen. Air Berlin ist längst eine europäische Airline, die auch europäisch denkt und handelt. Daher sehen wir weiteres Wachstum nicht nur in Deutschland.

Wir haben uns für das laufende Geschäftsjahr einen Anstieg des Passagier volumens von zehn Prozent und eine signifikante Erhöhung des operativen Ergebnisses vorgenommen. Eine zehnprozentige Erhöhung der Passagierzahlen entspräche in etwa dem doppelten des prognostizierten Gesamtwachstums des Marktes. Sie können versichert sein, dass wir unser Bestes tun, um diese Ziele zu erreichen.



Joachim Hunold
Chief Executive Officer

VORWORT DES CHAIRMAN OF THE BOARD

MIT FREUDE UND GENUGTUUNG habe ich das Jahresergebnis 2006 der Air Berlin PLC zur Kenntnis genommen. Ein Ergebnis, das auch Skeptiker überzeugen kann. Es beweist, dass das Unternehmen nicht nur wachsen, sondern auch Geld verdienen kann. Das hat es – mit wenigen Ausnahme-Jahren – zwar seit der Gründung im Jahr 1991 regelmäßig getan, doch das blieb von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt, weil die damalige Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG eine private Gesellschaft war und keine Gewinn- oder Verlustzahlen veröffentlichte.

Öffentlich wahrgenommen wurde jedoch, dass Air Berlin die am schnellsten wachsende Fluggesellschaft seit dem Ende der deutschen Teilung ist. Das Unternehmen startete mit zwei Flugzeugen. Anfang 2007 umfasste die Flotte bereits mehr als 90 Maschinen (Stand per 31. Dezember 2006: 88). Bis zum Börsengang wurde das Wachstum ausschließlich aus eigener Kraft finanziert. Alle Investitionen musste das Unternehmen selbst verdienen. Das hat es dann auch über die Jahre hinweg erfolgreich getan.

Nach dem Jahr 2001, als sich in Europa große und finanzstarke Low-Cost-Carrier etabliert hatten, musste das Management die Frage beantworten, ob es sich mit dem bisher Erreichten zufriedengeben oder weiterwachsen wollte. Da für die Wachstums-Option mehr Eigenkapital wünschenswert war, wurde der Börsengang anvisiert. Ende 2005 fand die Umwandlung der Gesellschaft in eine PLC statt, im Mai 2006 dann der Börsengang. Ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, als der Ölpreis stieg und die Aktienkurse der wichtigsten Mitbewerber fielen.

Dennoch gelang es dem Unternehmen, sich an der Börse die benötigten Mittel für ein weiteres Wachstum zu beschaffen. Nach Kursverlusten, die auch in der Luftfahrt und in der Volatilität des Aktienmarktes schlechthin begründet waren, legte die Air Berlin Aktie kräftig zu und erreichte schließlich die Höhe, die ursprünglich einmal als Ausgabekurs angepeilt war.

Die Altgesellschafter, zu denen auch ich gehöre, sind dem Unternehmen bis heute treu geblieben. Das ist ein Vertrauensbeweis für das Management und die Mitarbeiter von Air Berlin, die in den letzten Jahren außerordentliche Leistungen vollbracht haben. Leistungen, die nur durch einen besonderen Geist möglich waren. Wer einmal durch das Unternehmen gegangen ist, spürt den „Geist von Air Berlin“. Den Teamgeist, der vor allem deshalb herrscht, weil bei Air Berlin Verantwortung bis in die unteren Ebenen delegiert wird.

Auch nach der Umwandlung in eine PLC, die im Hinblick auf den geplanten Börsengang stattfand, wird Air Berlin vom bewährten Management geführt: von CEO Joachim Hunold, CCO Elke Schütt und COO Karl Friedrich Lotz. Neu hinzugekommen ist CFO Ulf Hüttmeyer, der zuletzt Direktor bei der Commerzbank in Berlin war. Erheblich verstärkt wurde das Management auch in der zweiten und der dritten Reihe. Mit gutem Gewissen kann ich heute sagen, dass Air Berlin für die Zukunft personell sehr gut gerüstet ist.

Wie gut das Unternehmen aufgestellt ist, beweist es im täglichen Wettbewerb. Früher wie heute gilt: Bei keiner anderen großen Fluggesellschaft werden Entscheidungen schneller getroffen und umgesetzt als bei Air Berlin. Gepaart mit Kreativität in allen Ressorts verschafft das Air Berlin immer wieder Vorsprung vor den Mitbewerbern. Mit wenig Geld und viel guten Ideen gelang Air Berlin der Aufstieg aus der Regionalliga in die europäische Champions League.

Aus der früheren Charterfluggesellschaft wurde ein Hybrid-Carrier, der sowohl im Linien- als auch im Ferienfluggeschäft tätig ist; der Touristen wie Geschäftsreisenden ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis bietet. Ich bin mir sicher, dass Air Berlin künftig eine wichtige Rolle sowohl im deutschen als auch im europäischen Markt spielen wird. Zumal die Strategie des Unternehmens auf Nachhaltigkeit und nicht nur auf kurzfristige Erfolge ausgerichtet ist.



Johannes Zurnieden
Chairman des 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 (Singapore), 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. Seit 1995 Managing Director bei CHS Cabin und Handling Service GmbH, die er auch weiterhin leitet. 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 ReiseVerband) 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

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.

DR. HANS-JOACHIM KÖRBER

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, seit 1999 deren Vorstandsvorsitzender.

NICHOLAS TELLER

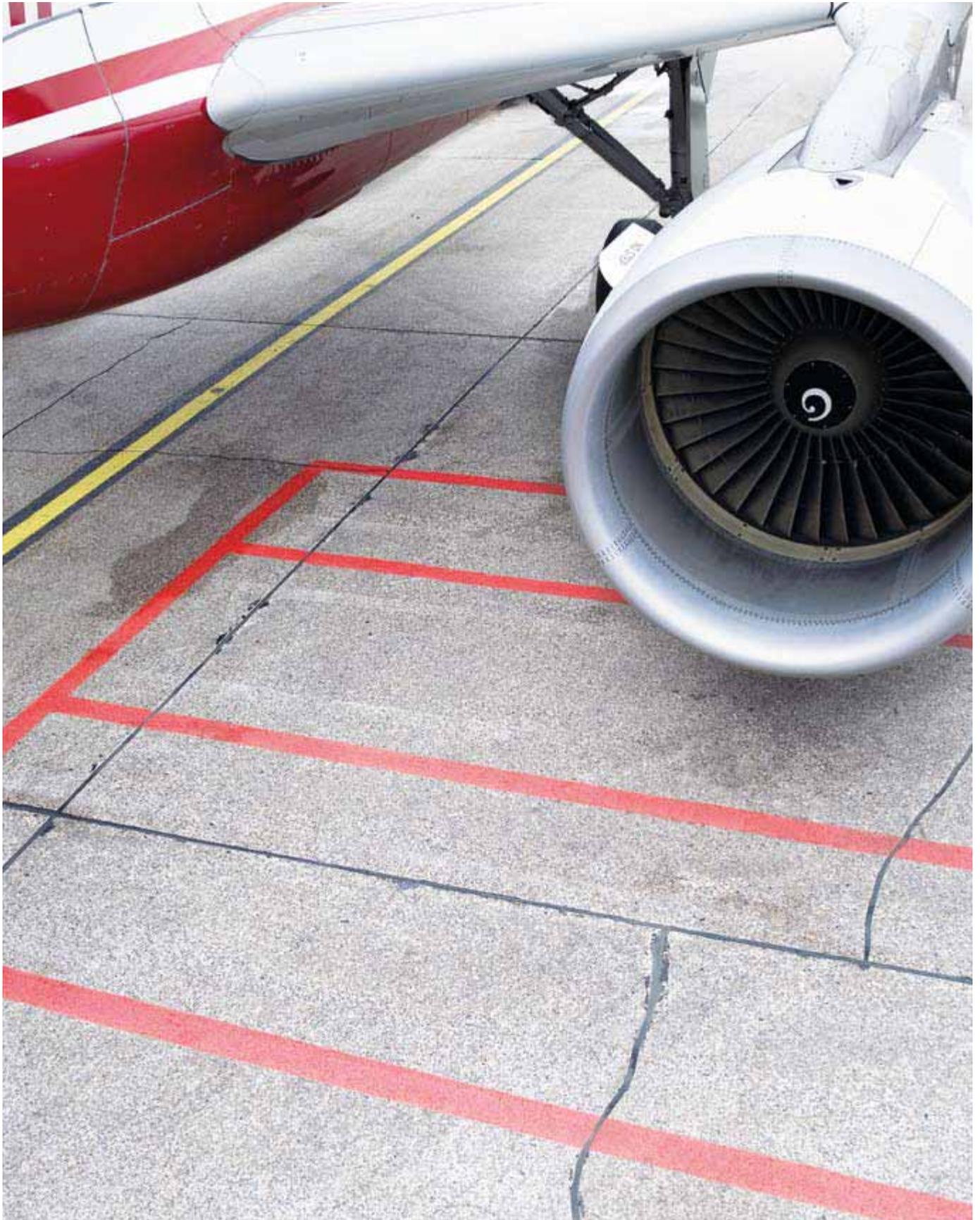
Mitglied des Vorstands der Commerzbank AG, Frankfurt

Geboren am 16. Juni 1959 in London, Großbritannien. Verheiratet, zwei Kinder. Nach dem Abitur in Düsseldorf studierte er an der Universität von Birmingham (UK) und schloss mit dem Abschluss Bachelor of Commerce ab. Im Jahr 1982 begann er seine Tätigkeit bei der Commerzbank in London. 12 Jahre später wurde er Filialleiter der Commerzbank Prag und danach Mitglied der Geschäftsleitung der Filiale in Hamburg. Von 2002 bis 2003 war Nicholas Teller als Regionalvorstand tätig und wurde am 1. April 2003 zum ordentlichen Mitglied des Vorstands der Commerzbank AG bestellt. Er ist u.a. Mitglied des Aufsichtsrats der BRE Bank in Warschau und Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Schiffsbank AG.

CLAUS WÜLFERS

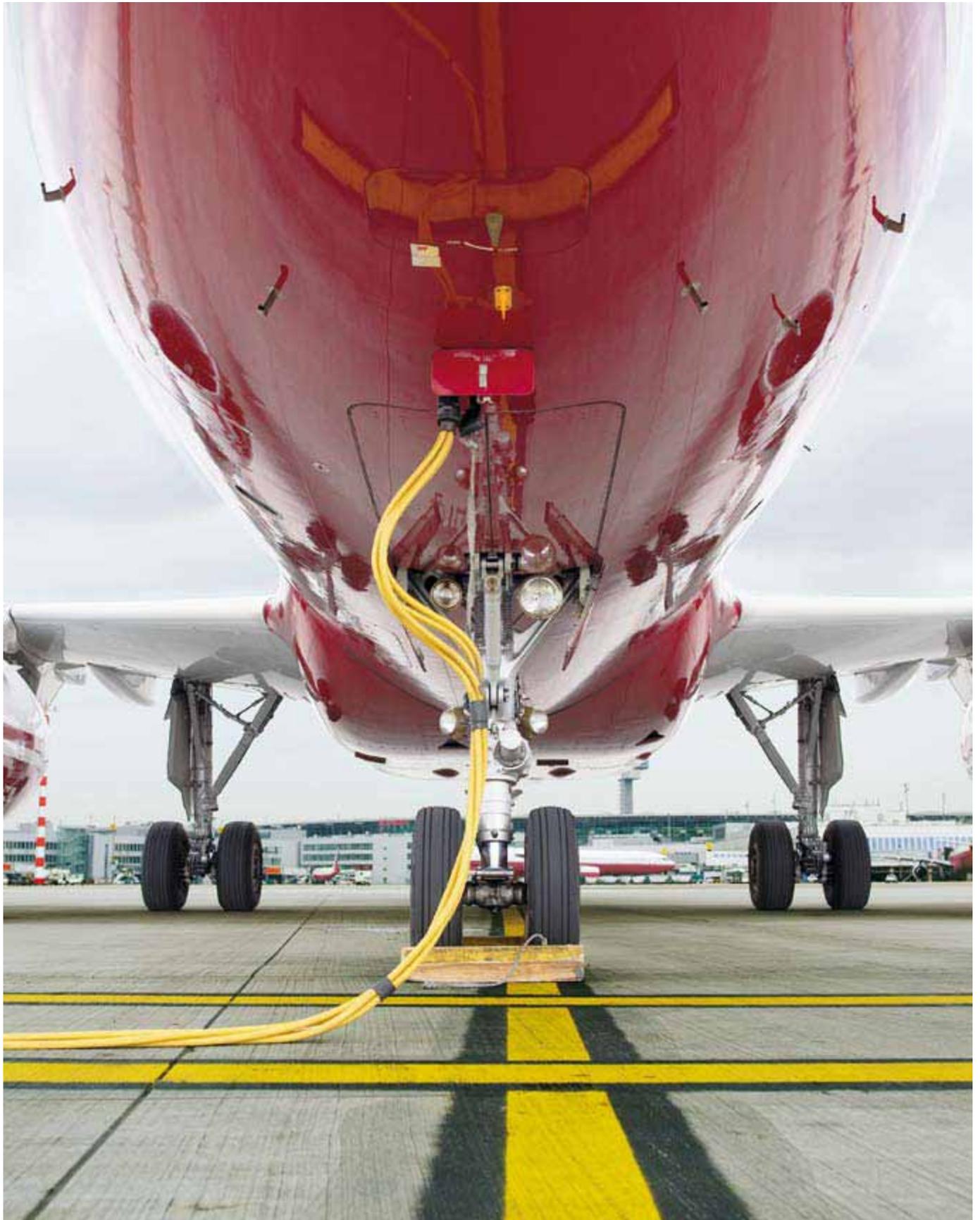
Früher Vorstand der Hapag-Lloyd AG, Hamburg

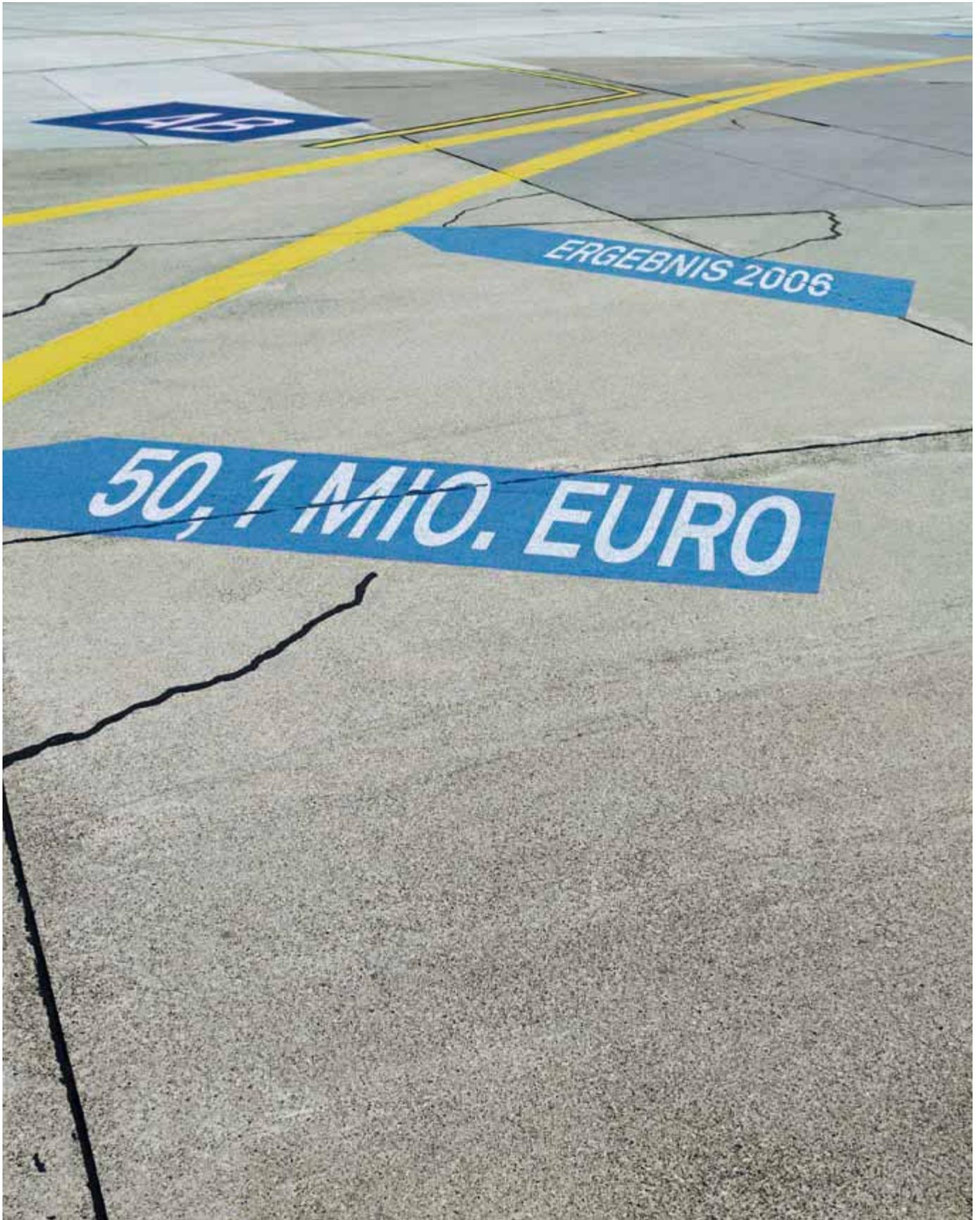
Geboren am 17. Februar 1939 in Hamburg, Deutschland. Verheiratet, ein Kind. Seit 1965 in der Reisebranche tätig. Ab 1968 Gründung einer Reisebüroketten in Las Palmas und Aufbau einer Flugzeug-Abfertigungsgesellschaft. Ab 1980 Übernahme verschiedener Management-Funktionen bei der Hapag-Lloyd AG, seit 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.



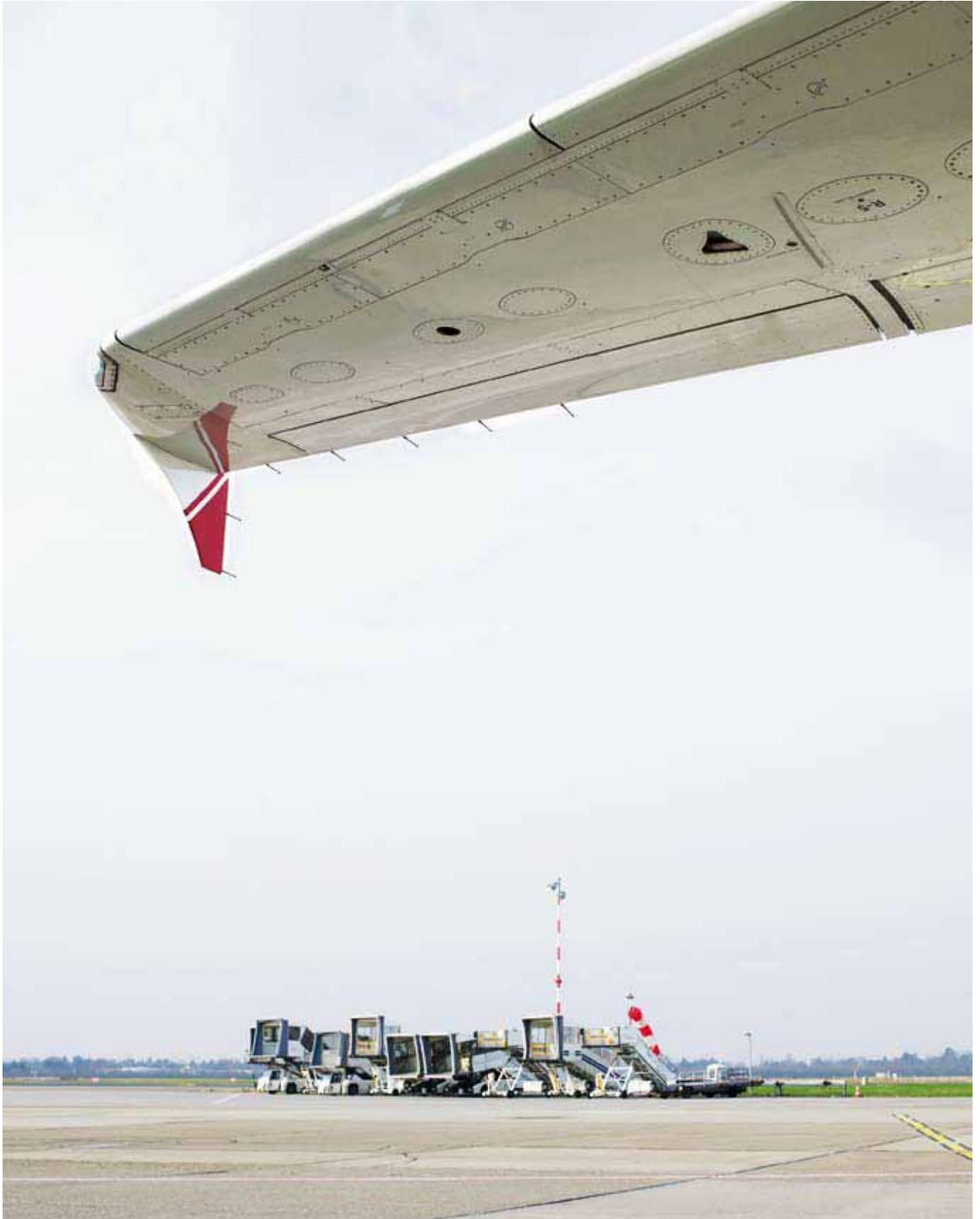


AIR BERLIN UMSATZ: PLUS 30 PROZENT ZUM VORJAHR



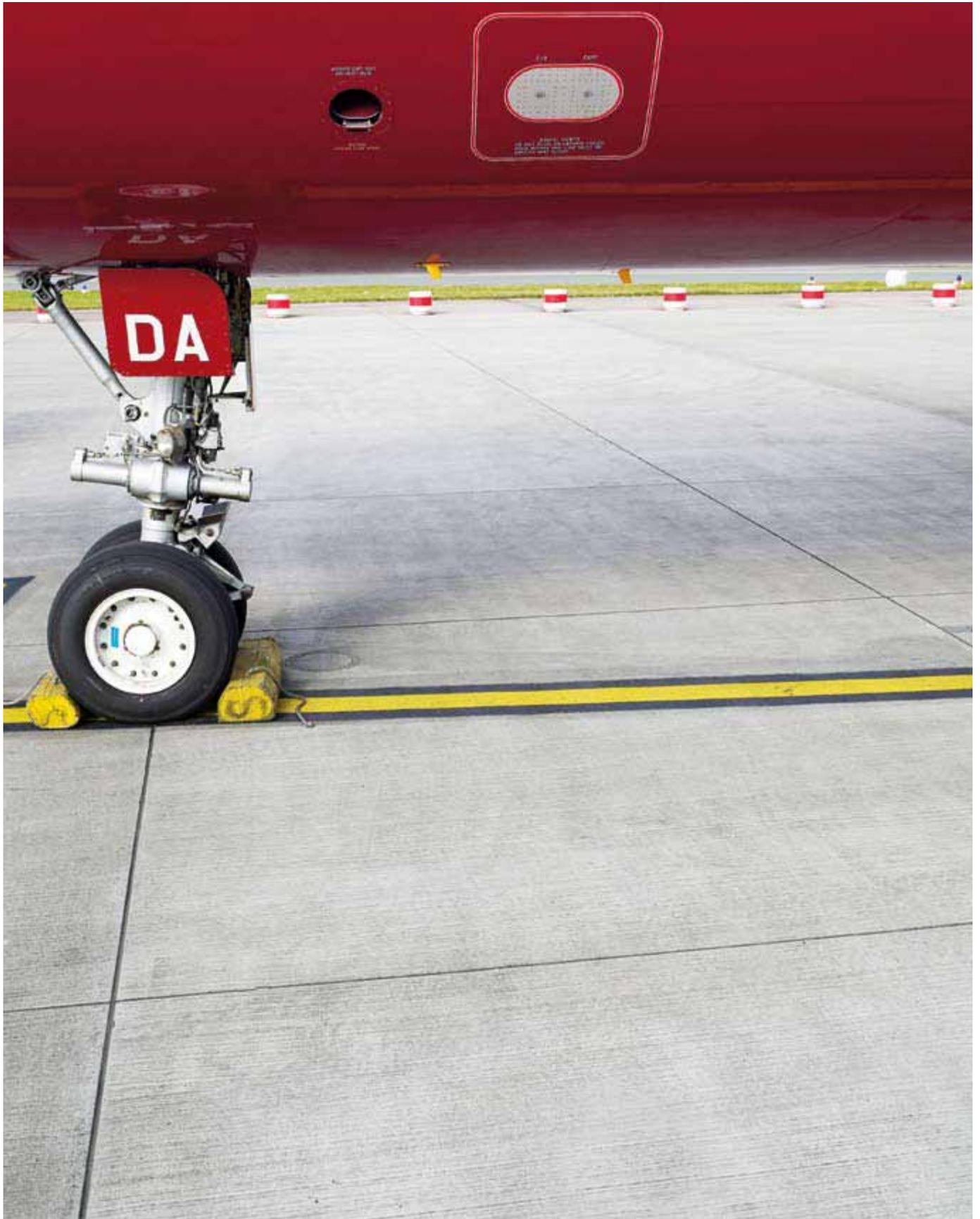


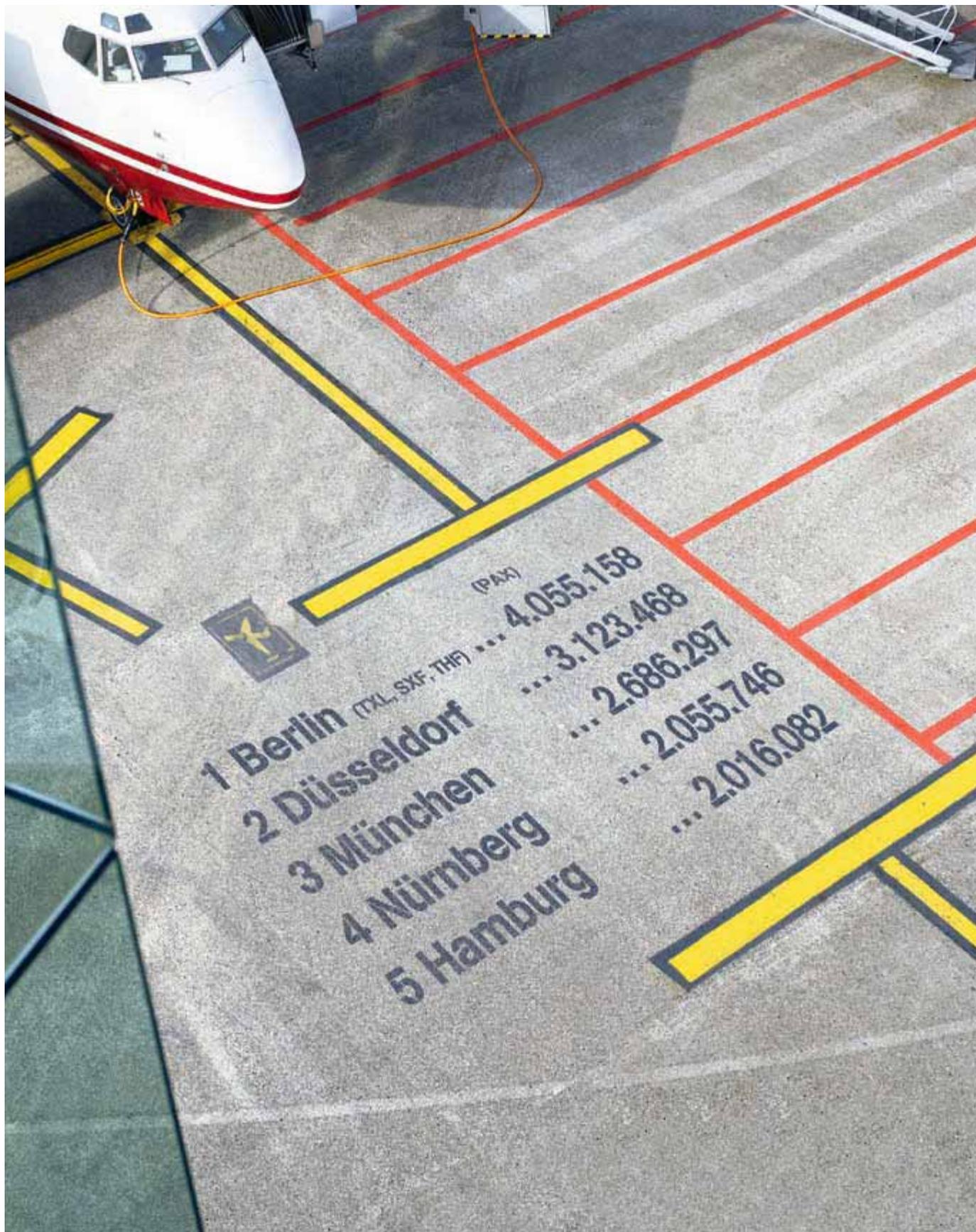
AIR BERLIN ERGEBNIS: 50,1 MIO. EURO NETTOGEWINN



		<h1>Air Berlin Passengers</h1> <p>PAX inkl. dba</p>
		<p>2006: 19.701.771</p> <p>2005: 17.504.729</p>







AIR BERLIN: DIE TOP 5 FLUGHÄFEN IN DEUTSCHLAND



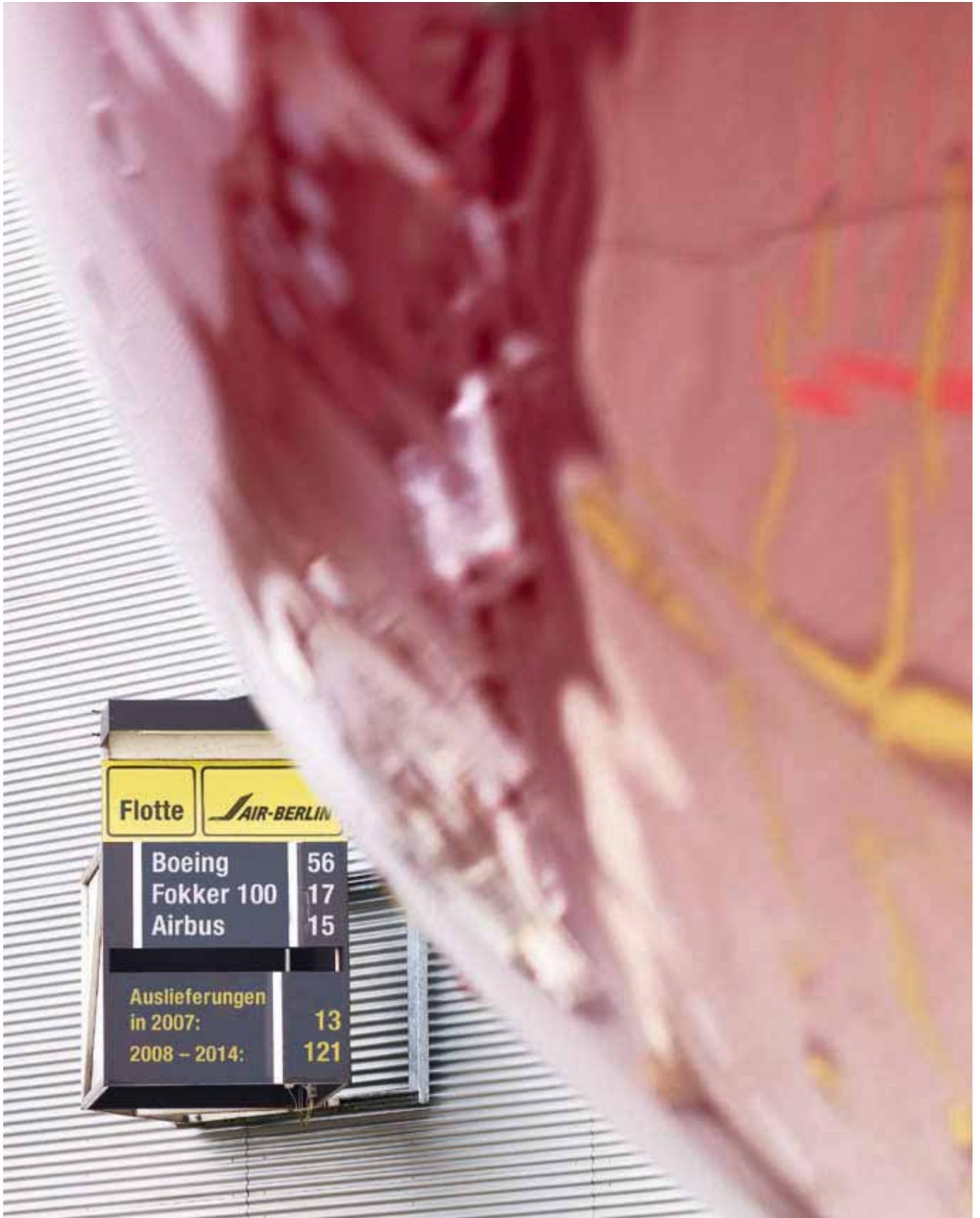
A



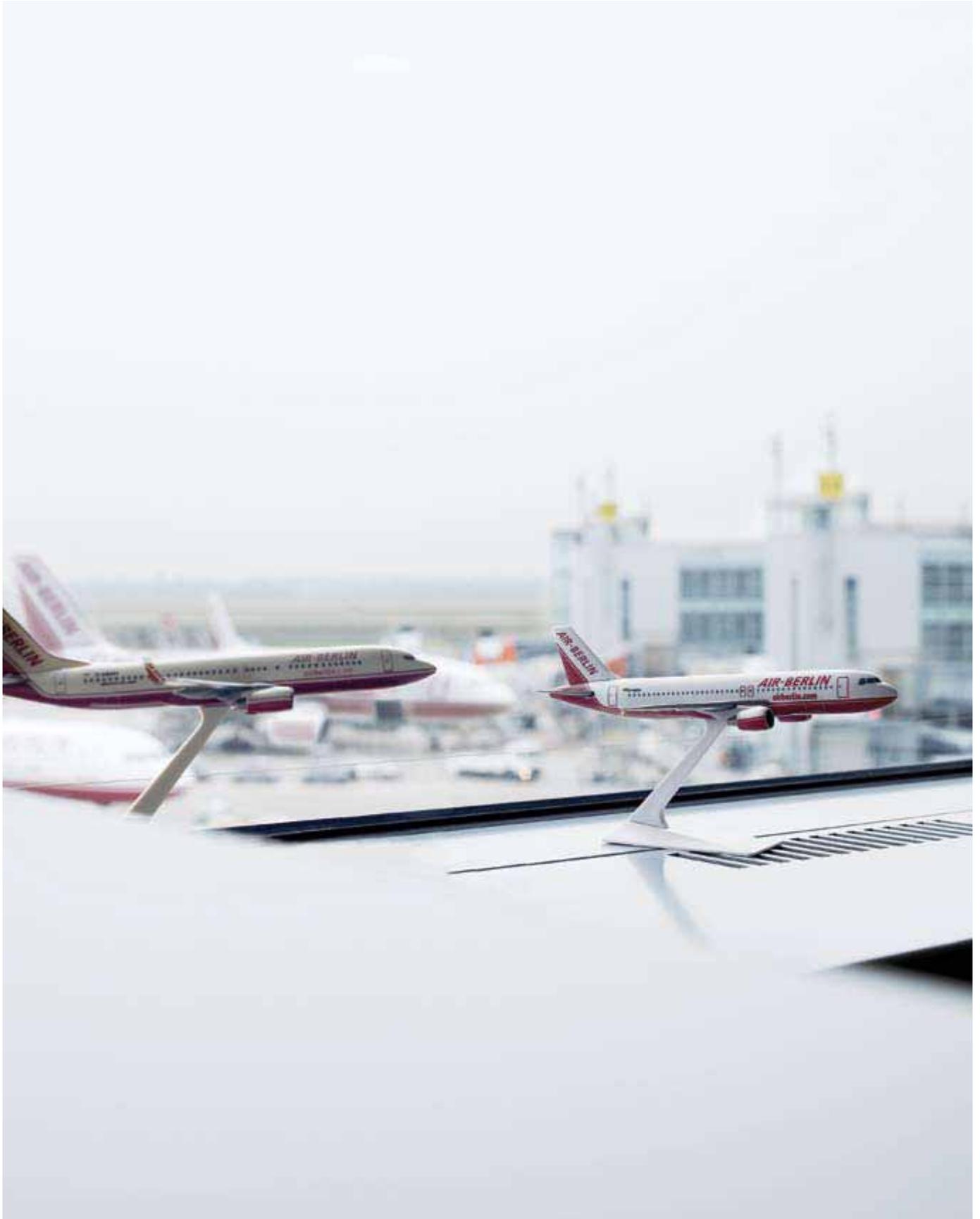
Abflug / Depa

Nr. No.	Flug Flight	PAX (in Mio.)
1	Palma de Mallorca	5,07
2	Berlin TXL/SXF/THF	4,06
3	Düsseldorf	3,12
4	München	2,69
5	Nürnberg	2,06
6	Hamburg	2,02
7	Köln/Bonn	1,26
8	London STN	1,22
9	Hannover	1,19
10	Wien	1,06





AIR BERLIN FLOTTE: 88 FLUGZEUGE ZUM JAHRESENDE 2006



„DER ERFOLG VON AIR BERLIN beruht in erster Linie auf einem sehr guten und von den Gästen akzeptierten Preis-Leistungs-Verhältnis. Wir sind zwar ein Low-Cost-Carrier, also eine Fluggesellschaft, die zu vergleichsweise niedrigen Kosten produziert, aber kein No-Frills-Carrier, der auf jede Art von Service verzichtet. Unser Service ist nach Meinung der Passagiere in der Economy Class schon lange besser als der von vielen Traditions-carriern. Wir haben praktisch eine Businessklasse für alle. Deshalb steigt auch stetig die Zahl der Geschäftsreisenden, die Air Berlin wählen. Keine andere europäische Fluggesellschaft ist in den letzten Jahren so häufig für ihren guten Service ausgezeichnet worden wie Air Berlin.“

-- JOACHIM HUNOLD



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

Value for Money: die Air Berlin Strategie. Wir sind kein „Billigflieger“, wir sind aber auch keine traditionelle „Full Fare Airline“: Wir sind Air Berlin!

Neunzig Prozent der Bevölkerung in Deutschland kennt Air Berlin!

Fast neunzig Prozent der Bevölkerung in Deutschland kennt Air Berlin – eine Markenbekanntheit, die sich sehen lassen kann! Unsere Auszeichnungen als Airline des Jahres und Testsieger bei Kunden und Warentestern haben inzwischen schon Tradition, die Zahl unserer Unternehmenskunden und Servicepartner wächst stetig – wir müssen wohl so manches richtig machen. Tatsächlich haben wir ein NEUES MARKTSEGMENT erschlossen und wachsen damit überdurchschnittlich: Air Berlin besetzt die große Lücke zwischen den Billiganbietern mit ihrem begrenzten Angebot an Service und Destinationen und den klassischen Hochpreis-Airlines mit ihren althergebrachten kostenintensiven Strukturen. Aus dieser Position heraus gewinnen wir Marktanteile nach „oben“ wie nach „unten“.

Beim Service setzen wir Maßstäbe

Aufgrund unserer hoch effizienten operativen Strukturen und flachen Hierarchien können wir Tickets zu WETTBEWERBSFÄHIGEN PREISEN anbieten. In puncto Service setzen wir Maßstäbe – an Bord und am Boden, vor dem Flug und nach dem Flug. Indem wir diese Stärken ständig weiter ausbauen, bleiben wir unserer langfristigen Strategie im täglichen Geschäft treu. Denn mit genau diesen Stärken haben wir unsere Marktanteile wesentlich ausgebaut: Heute sind wir unter den deutschen Airlines die Nummer zwei am Himmel und der größte Low-Cost-Carrier (LCC) überhaupt. In Europa stehen wir bei den LCCs an Position Nummer drei.

Mehr fürs Geld

Das fängt bei uns schon damit an, dass uns unsere Kunden AUF ALLEN KANÄLEN erreichen können. Ob auf unserer zwölfsprachigen Website oder am Telefon, wir leben in der 24/7-Welt: 24 Stunden am Tag und sieben Tage die Woche steht unser eigenes Service-Center zur Verfügung. Flüge mit Air Berlin können darüber hinaus sowohl an unseren Schaltern am Flughafen als auch in über 13.000 Reisebüros gebucht werden. Wir bilden unsere Service-Center-Mitarbeiter so aus, dass sie KOMPETENTE UND FREUNDLICHE PARTNER für unsere Kunden sind. So ist bei Air Berlin vom fast schon sprichwörtlichen Frust beim Aufschlag in einem Call-Center nichts zu spüren. Überhaupt legen wir alle bei Air Berlin größten Wert auf Freundlichkeit, Qualifikation und Einsatz für unsere Kunden. Immer mehr Fluggäste wollen nur noch mit Air Berlin fliegen. Denn: „Air Berlin ist Kult“, sagen sie.

Unser Service-Center: Kompetenz am Telefon

Unser Service-Angebot
wird ständig größer

Wir betrachten unsere Kunden „GANZHEITLICH“: Als Business-Kunden bieten wir ihnen schnellen und effizienten Service, als Reisende in eigener Sache attraktive Verbindungen zu allen wichtigen europäischen Urlaubszielen und Städten, wobei der Flughafen direkt an der jeweiligen Zieldestination liegt – und nicht irgendwo in der weiteren Umgebung. Der hoch attraktiven Businesskundschaft offerieren wir in wachsendem Umfang spezielle Angebote wie die Air Berlin Corporate- und „Top-Bonus“-Programme für Frequent Flyer. Mit einer zunehmenden Palette an Service-Angeboten an Bord wie am Boden erschließen wir für Air Berlin ZUSÄTZLICHE GESCHÄFTSPOTENZIALE. Urlaub, Shopping, Business – die Marke Air Berlin deckt jeden Bedarf unserer Kunden ab.

Unser STRECKENNETZ ist entsprechend dicht gewebt: Mit 97 Destinationen und mehr als 550 Flügen am Tag decken wir den europäischen Raum insbesondere in der Mitte und im Süden ab – Tendenz weiter steigend. Wir konzentrieren unser Wachstum auf Routen und Flughäfen mit hohem Passagieraufkommen, interessanten Anschlussalternativen und attraktiven Möglichkeiten sowohl für unsere Business- als auch für unsere Touristik-Kunden.

Unsere junge Flotte
verbraucht weniger
Treibstoff

Wir entwickeln unser Flugnetz analog zum Kundenbedarf und unterwerfen uns nicht dem Diktat scheinbar niedriger Kosten. So können unsere Gäste an Flughäfen wie Palma de Mallorca zu anderen Destinationen umsteigen und auch ein umfangreiches Angebot an Point-to-Point-Verbindungen zwischen Großstädten nutzen. Unsere KOSTENEFFIZIENZ ist auch das Resultat unserer sehr jungen Flotte mit einem entsprechend geringen Treibstoffverbrauch und unseren hoch effizienten operativen Strukturen, die in der Branche führend sind. Unsere Anstrengungen konzentrieren sich darauf, diesen Vorsprung weiter auszubauen.

Aus dieser Position der Stärke heraus sehen wir uns weiterhin gerüstet, den KONSOLIDIERUNGS-PROZESS in der europäischen Luftfahrtindustrie aktiv mitzugestalten.



01) Essentials

02) Airport Arithmetics

03) Mission & Aktie

Unsere Aktie

04) Directors' Report

05) Corporate Governance

06) Jahresabschluss

07) Sonstige Angaben

UNSERE AKTIE

Im Aufwind: die Air Berlin Aktie. Für Air Berlin ist am 11. Mai 2006 eine neue Ära angebrochen: Unsere neue Hauptdestination für Investoren lautet seither „Aktienmarkt“!

Das Initial Public Offering

Im Vorfeld des IPO der Air Berlin Aktie waren die Anleger durchaus skeptisch. Unser Börsengang zum 11. Mai 2006 kam etwas verspätet, und auch der Emissionspreis war mit EUR 12,00 je Aktie niedriger als ursprünglich vorgesehen. Die Skepsis der Anleger war damals allerdings allgegenwärtig: Die Börsenindizes hatten im Frühjahr 2006 eine kurze, aber heftige Korrekturphase zu durchleiden. So hat der SDAX-Index innerhalb einer Zeitspanne von nur wenigen Tagen, in die auch unser Börsengang fiel, um über tausend Punkte oder 20 Prozent korrigiert – für die Air Berlin Aktie ein Take-off unter heftigen Turbulenzen.

Nichtsdestotrotz war die Aktie zweifach überzeichnet und aufgrund der hohen Nachfrage konnte nicht jede Order der Privatanleger voll berücksichtigt werden. Mit dem IPO wurden inklusive der 19.742.817 neuen Aktien aus der im Rahmen des Börsengangs beschlossenen Kapitalerhöhung insgesamt 36.956.521 AKTIEN MIT EINEM EMISSIONSVOLUMEN VON EUR 443,5 MIO. zugeteilt.

Relative Performance AB1 vs. SDAX, indiziert



IPO: 11.05.2006

(EMISSIONSPREIS 12 €)

59,7 MIO AKTIEN

FREE FLOAT 72,25%

KURSENTWICKLUNG SEIT BÖRSENGANG
BIS JAHRESENDE:

+37,5%



01) Essentials

02) Airport Arithmetics

03) **Mission & Aktie****Unsere Aktie**

04) Directors' Report

05) Corporate Governance

06) Jahresabschluss

07) Sonstige Angaben

**Air Berlin IPO
zweifach überzeichnet**

Die Differenz zur Gesamtzahl der ausgegebenen Aktien ist bei den Altaktionären („selling shareholders“) verblieben; sie halten nach dem Börsengang zusammen 22.786.300 Aktien. Von den angebotenen Aktien erhielten institutionelle Anleger 89,8 Prozent und Privatanleger 10,2 Prozent. Die Marktkapitalisierung betrug zum Emissionszeitpunkt mit insgesamt 59.742.821 ausgegebenen Aktien EUR 716,9 Mio. Air Berlin flossen aus der Kapitalerhöhung netto EUR 195,5 Mio. (nach Transaktionskosten) zu. Geld, das dem Wachstum des Unternehmens schnell Flügel verlieh: Mit der Übernahme der dba ist uns schon nach kurzer Zeit ein „perfect fit“ gelungen.

Der Kursverlauf der Air Berlin Aktie

Mit dem Ende der Marktconsolidierung kam auch das Ende der anfänglichen Kursschwäche der Air Berlin Aktie, die in den Sog des SDAX geraten war. Der Kursaufschwung setzte Mitte Juli 2006 ein und gewann nach Präsentation der Halbjahreszahlen und gleichzeitiger Bekanntgabe der Übernahme der dba am 17. August 2006 – und unterstützt durch das positive Sentiment für Airlines – weiter an Fahrt. Die Aktie gewann zusätzliches Interesse, als eine Reihe von Analysten Air Berlin als DEUTLICH UNTERBEWERTET einschätzte und ihre Prognosen für das Jahresergebnis nach oben anpasste.

**Zügige Aufnahme
in den SDAX**

In der Folgezeit entwickelte sich der Handel mit Air Berlin Aktien positiv; die Umsätze stiegen deutlich an. Damit waren die formalen Kriterien für die Aufnahme in den SDAX erfüllt. Am 5. September entschied die Deutsche Börse auf Empfehlung des Arbeitskreises Aktienindizes über die Aufnahme der Air Berlin PLC in den SDAX, die schließlich am 18. September wirksam wurde. Der zur Berechnung des SDAX wichtige Streubesitz der Air Berlin Aktie beträgt 72,25 Prozent.

**Der hohe Streubesitz
macht die Air Berlin
Aktie mit einem Gewicht
von 4,32% zu einem
Schwergewicht im SDAX**

Bei einem Jahresschlusskurs von EUR 16,50 erbrachte die Air Berlin Aktie ihren Erstzeichnern damit schon nach knapp acht Monaten einen WERTZUWACHS VON 37,5 PROZENT. Im gleichen Zeitraum, also vom 11. Mai bis Jahresende 2006, hat der SDAX nur um 2,2 Prozent zugelegt. Die Gewichtung der Air Berlin Aktie im SDAX lag zum Jahresende 2006 bei 4,32 Prozent. Damit belegte sie Rang vier unter den 50 im Index enthaltenen Titeln. Mehr als 93,3 Prozent der Air Berlin Aktien wurden auf der elektronischen Handelsplattform XETRA gehandelt. Die Air Berlin PLC zählt damit zu den erfolgreichen Börsengängen in 2006.

Investor Relations – aktiver Dialog mit Analysten und Investoren

Air Berlin hat die Investor-Relations-Arbeit in Vorbereitung auf den Börsengang im Mai 2006 neu aufgebaut; die Kapitalmarkt-kommunikation ist integraler Bestandteil des Finanz-Ressorts.

Mit unserer Kapitalmarktkommunikation wollen wir das Vertrauen der Investoren in die Air Berlin Aktie stärken

Im Zuge der VORBEREITUNG AUF DEN BÖRSENGANG wurden Roadshows in Deutschland, England, Schottland, Frankreich und den USA durchgeführt. In der Folgezeit führte das Management weitere Roadshows in Deutschland, Großbritannien, Irland und den USA durch. Zu allen wichtigen Ereignissen, insbesondere der Veröffentlichung der Zwischen- und Halbjahresberichte (Quartalszahlen), fanden Telefonkonferenzen mit Analysten und Investoren statt.

Dividendenpolitik

Zur Stärkung des Wachstums wird Air Berlin in den nächsten Jahren die erwirtschafteten Gewinne in das Unternehmen reinvestieren und auf die Ausschüttung einer Dividende verzichten. Damit wird nach Überzeugung des Board of Directors ein Wertsteigerungsbeitrag im Sinne aller Aktionäre erreicht.

Die Coverage der Air Berlin Aktie

Air Berlin hat im Rahmen des Börsengangs GROSSES INTERESSE in der internationalen Investment Community geweckt. Entsprechend wurden die Gesellschaft und ihre Aktie von zahlreichen nationalen und internationalen Banken und Investmenthäusern in den Kreis der von ihnen analysierten und kommentierten Gesellschaften aufgenommen.

Schon sechs Monate nach ihrem Börsendebüt veröffentlichen zahlreiche nationale und internationale Researchhäuser regelmäßig detaillierte Studien zu Air Berlin

Per Ende Dezember 2006 beobachteten und bewerteten insgesamt 13 ANALYSTEN und Research-Häuser die Aktie der Air Berlin PLC in ihren Research-Reports. Darunter befanden sich insgesamt acht unmittelbare Kaufempfehlungen („buy“), ein Übergewichten („overweight“), ein Überdurchschnittlich („outperform“) und ein Unterdurchschnittlich („underperform“) sowie zweimal die Empfehlung zu halten („hold“). Zwischenzeitlich haben noch weitere Analysten Coverage aufgenommen bzw. Coverage-Absicht bekundet.

Das einzigartige Geschäftsmodell von Air Berlin trifft in der Investment Community auf stark wachsende Akzeptanz

Die Strategie von Air Berlin schien anfangs noch erklärungsbedürftig; das Geschäftsmodell des Low-Cost-Carriers mit Full-Service an Bord und einer Reihe von Zusatzleistungen, den „Frills“, wie sie im internationalen Sprachgebrauch genannt werden, war vielen Marktteilnehmern noch nicht ausreichend bekannt. Umso größer war die Bestätigung, dass nach den zahlreichen Roadshows und einer Vielzahl an Conference Calls mit dem Management die Strategie bei Investoren auf lebhaftes Interesse stieß. Insbesondere US-INVESTOREN drückten durch ihre positiven Reaktionen ihre Überzeugung hinsichtlich der Besonderheit des Geschäftsmodells aus. Gerade das Modell des Nischenplayers, der den Service eines Flag-Carrier bietet, zugleich aber mit einer günstigen Kostenstruktur operiert, stieß national wie international auf hohe Akzeptanz.



01) Essentials

02) Airport Arithmetics

03) Mission & Aktie**Unsere Aktie**

04) Directors' Report

05) Corporate Governance

06) Jahresabschluss

07) Sonstige Angaben

Die Aktie der Air Berlin PLC im Geschäftsjahr 2006

Grundkapital:	EUR 14.935.705,25 und GBP 50.000
Genehmigtes Grundkapital:	EUR 100.000.000,00 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender und eingetragener Aktien am 31.12.2006:	59.742.821 Stück
Gattung:	Namens-Stammaktien
Nennwert:	EUR 0,25
Kürzel Bloomberg:	AB1 GR
Kürzel Reuters:	AB1.DE
ISIN:	GB00B128C026
WKN:	AB1000
Rechnungslegungs-Standard:	IAS/IFRS

Marktdaten 2006

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 31.12.2006:	EUR 985,8 Mio.
Free Float zum 31.12.2006:	72,25 %
Kapitalisierung Free Float zum 31.12.2006:	EUR 712,0 Mio.
Handelsumsatz der Aktie im Geschäftsjahr 2006:	379.937 Stück / Tag (306.372 Stück / Tag ohne den ersten Handelstag mit 12.591.637 Stück)

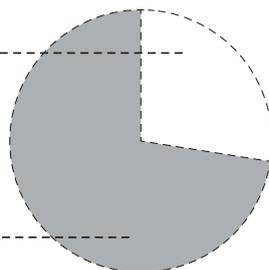
- ✈ Die Aktie wird auf XETRA sowie an der Frankfurter Wertpapierbörse amtlich gehandelt. Handel im Freiverkehr an den Börsen in Berlin-Bremen, Düsseldorf, Hamburg, München und Stuttgart.
- ✈ Air Berlin Aktien sind Namens-Stammaktien. Gemäß Luftverkehrsabkommen und den EU-Richtlinien bleibt durch Eintragung 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 106/107.

ALTAKTIONÄRE MIT ANTEIL
ÜBER FÜNF PROZENT ODER
HALTEFRIST

27,75%

STREUBESITZ

72,25%



AKTIONÄRSSTRUKTUR DER AIR BERLIN PLC ZUM 31.12.2006

Wesentliche Aktionäre der Air Berlin PLC zum 31.12.2006

Aktionär	Aktien in %*
Streubesitz	72,25
Ringerike GmbH & Co. Luftfahrtbeteiligungs KG	9,44
Hans-Joachim Knieps	9,08
Werner Huehn	5,45
Severin Schulte	4,59**
Rudolf Schulte	4,54**
Joachim Hunold (CEO), mit Haltefrist	3,54
Johannes Zurnieden	1,67**
Andere Privatpersonen, mit Haltefrist	0,24

*Angaben soweit dem Unternehmen bekannt.

**Anteile unter fünf Prozent werden dem Free Float zugerechnet.

Nachdem die Haltefrist für die Altaktionäre am 13. November 2006 endete – mit Ausnahme des Anteils von Joachim Hunold, dessen Haltefrist am 12. November 2007 abläuft –, beträgt der als Festsitzblock gewertete Aktionärsanteil 27,75 Prozent; der Streubesitz macht somit 72,25 Prozent aus.



- 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

Marke mit besonderem Profil. Air Berlin positioniert sich in der europäischen Luftfahrt mit einem einzigartigen Geschäftsmodell, das Premium Service zu günstigen Preisen bietet.

UNTERNEHMENSPROFIL

Air Berlin ist mit über 4.000 Mitarbeitern, einer Flotte von 88 Flugzeugen (Stand 31.12.2006) und fast 20 Millionen Passagieren die ZWEITGRÖSSTE DEUTSCHE FLUGGESELLSCHAFT. Unter den sogenannten Low-Cost-Carriern (LCC) ist Air Berlin Marktführer in Deutschland und nimmt in Europa den dritten Rang ein. In diesem Sektor positioniert sich die Airline als Fluggesellschaft mit einer klaren Markenstrategie. Bei Preis und Service setzt Air Berlin neue Maßstäbe, bietet Zugang über alle Vertriebskanäle sowie ein dichtes Streckennetz zu allen bedeutenden europäischen Urlaubszielen und Metropolen.

Die Gesellschaft ist seit 1997 Mitglied der International Air Transport Association (IATA) und damit eine Linienfluggesellschaft. Buchungen sind seitdem über alle gängigen internationalen Systeme möglich – und damit auch Umsteigeverbindungen im Rahmen des Interlining zu anderen Linienfluggesellschaften. Zu Beginn des Jahres 2004 beteiligte sich Air Berlin zu 24 Prozent an „NIKI“, der Fluggesellschaft des dreifachen österreichischen Formel-1-Weltmeisters Niki Lauda. Gleichzeitig erbringt Air Berlin Dienstleistungen an NIKI in den Bereichen Marketing, Vertrieb und Logistik. Ziel der ersten europäischen Low-Fare-Allianz ist die Erschließung des österreichischen und des osteuropäischen Marktes.

Komfort und Service für den Kunden werden großgeschrieben: Das eigene SERVICE-CENTER ist rund um die Uhr für 14 Cent die Minute erreichbar. Kinder ab dem zweiten bis zum zwölften Geburtstag zahlen 67 Prozent des Reisepreises eines Erwachsenen. Dass Imbiss und Getränke auf allen Flügen kostenlos offeriert werden, ist Teil des Service-Konzeptes.

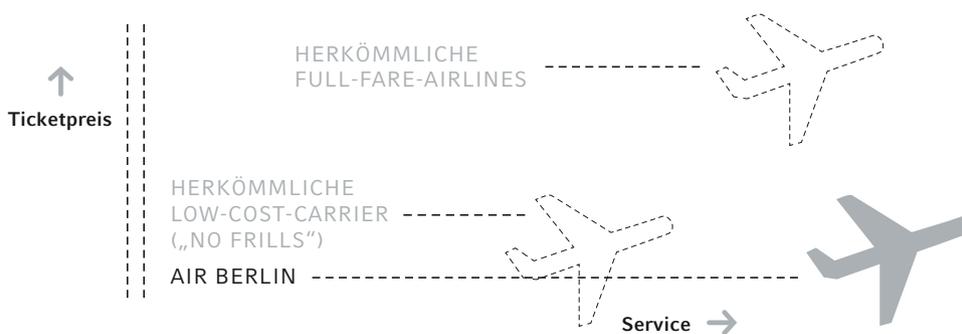
Mit dem Slogan „Fly Euro Shuttle!“ unterstreicht Air Berlin ihre KOMPETENZ ALS EUROPÄISCHE AIRLINE – egal, ob es um Urlaub, Shopping oder Business geht. Denn über die bedeutenden europäischen Ferienzele hinaus verbindet Air Berlin deutsche Flughäfen auch mit zahlreichen europäischen Metropolen – und zwar direkt und nicht irgendwo in der weiteren Umgebung. Mit dieser Positionierung als europäische Airline werden kontinuierlich außerdeutsche Städte-Verbindungen aufgebaut, beispielsweise innerhalb Großbritanniens von London nach Belfast, Glasgow und Manchester sowie von London und Amsterdam nach Mallorca oder innerspanisch von Palma de Mallorca aus zu zahlreichen Destinationen auf dem spanischen Festland, den übrigen Balearen-Inseln und Portugal.

Palma de Mallorca stellt traditionell die wichtigste Destination im Streckennetz von Air Berlin dar und ist im Laufe der Jahre systematisch zu einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte

Air Berlin fliegt alle bedeutenden europäischen Urlaubsziele und Metropolen an

POSITIONIERUNG VON AIR BERLIN

(MITTEL- UND KURZSTRECKE)



Der Hauptflughafen Palma de Mallorca wird von 17 deutschen und 3 europäischen Städten aus mehrere hundert Mal in der Woche angefliegen

Die dba-Übernahme hat Air Berlin Wachstum an strategisch wichtigen Flughäfen gesichert

Die Steigerung des Unternehmenswertes steht im Zentrum der Strategie

der Gesellschaft ausgebaut worden. Palma wird täglich von 17 deutschen Flughäfen und drei europäischen Flughäfen aus angefliegen. Auch alle anderen bedeutenden Ferenziele am Mittelmeer, auf den Kanarischen Inseln, in Portugal und in Nordafrika werden regelmäßig angefliegen. Im Sommer 2007 werden mit insgesamt mehr als 600 Flügen pro Tag zweieinhalb Mal so viele Flüge absolviert wie noch im Jahr 2001.

Im August 2006 wurde aus Mitteln des zuvor erfolgreich durchgeführten Börsengangs die dba Luftfahrtgesellschaft München erworben. Mit der Übernahme hat Air Berlin wesentliche strategische Ziele erreicht und SYNERGIEPOTENZIALE eröffnet: Das dba Streckennetz ist voll kompatibel und überschneidet sich nicht mit demjenigen von Air Berlin. Die zusätzlichen Slots auf den strategisch wichtigen deutschen Flughäfen München und Düsseldorf ergänzen das Air Berlin Portfolio ebenso wie die dba Flotte. Darüber hinaus wurden zahlreiche Verträge mit Unternehmenspartnern erworben und damit der Anteil der Geschäftsreisenden am Passagieraufkommen deutlich erweitert. Die Integration der dba in den Air Berlin Konzern wird schon 2007 nicht zuletzt durch einen einheitlichen Marktauftritt vollständig abgeschlossen sein.

UNTERNEHMENS-STRATEGIE UND STEUERUNG

Air Berlin zielt auf NACHHALTIGES UND PROFITABLES WACHSTUM und damit auf eine konsequente Steigerung des Unternehmenswerts. Dazu sollen die Stärken des Unternehmens auch in Zukunft weiter ausgebaut und seine Wettbewerbsposition im sich konsolidierenden Markt der europäischen Low Cost Carrier gefestigt werden. Air Berlin positioniert sich in diesem Markt mit einer einzigartigen „Hybrid-Strategie“: niedrige Preise vereint mit hoher Qualität bei Produkt UND Service.

Mit der Marke Air Berlin sollen die Kunden das BESTMÖGLICHE PREIS-LEISTUNGS-VERHÄLTNIS im Markt verbinden. Damit besetzt die Gesellschaft ganz bewusst die Lücke zwischen den reinen Billiganbietern und den traditionellen Fluggesellschaften.

Air Berlin bietet ihren Kunden einen MEHRWERT zu wettbewerbsfähigen Preisen. Mehrwert bedeutet: ein überdurchschnittlicher Bordservice, ein Serviceangebot rund um den Flug, ein innovatives Reservierungskonzept sowie bequeme Check-in-Möglichkeiten, zum Beispiel über die stetig wachsende Zahl von Check-in-Automaten. Insbesondere die Business- und Shopping-Reisenden werden damit in besonderem Maße angesprochen.



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

Air Berlin will den Konsolidierungsprozess in der europäischen Luftfahrt aktiv mitgestalten

Zur Wertsteigerungsphilosophie gehört per Definition die Stärkung der Air Berlin Aktie durch zufriedene Aktionäre

Umfangreiche Marketingaktivitäten vermarkten das einzigartige Geschäftsmodell von Air Berlin

Über die stetige Weiterentwicklung der Servicepalette hinaus, mit der zusätzliche Umsätze generiert werden können, wird das organische Wachstum mit neuen Destinationen, höheren Flugfrequenzen und einer permanenten Optimierungsstrategie des Streckennetzes forciert. Dabei stehen ERHALT UND AUSBAU DER PROFITABILITÄT klar im Vordergrund. Neue Destinationen werden nach strengen Profitabilitätskriterien ausgewählt. Sie müssen sich in das bestehende Streckennetz sowohl hinsichtlich ihrer Nutzungspotenziale bei den Zielgruppen als auch in Bezug auf die Routenkoordination einfügen. Mit dieser Aufstellung soll ein organisches Wachstum dargestellt werden, das deutlich über dem der Branche liegt. Air Berlin versteht sich als Wachstumsunternehmen in einer Wachstumsbranche.

Darüber hinaus behält Air Berlin akquisitorische Wachstumspotenziale im Blick und beabsichtigt damit eine aktive Rolle im derzeitigen KONSOLIDIERUNGSPROZESS der LCC-Branche zu übernehmen. Jüngstes Beispiel ist die erfolgreiche Übernahme der dba. Mit dieser Akquisition hat Air Berlin ihre Fähigkeit unter Beweis gestellt, ihre strategischen Ziele konsequent umzusetzen. Darüber hinaus wurden – ganz im Sinne der Aktionäre und entsprechend der IPO-Ankündigungen – Mittel aus dem Börsengang zeitnah und wertsteigernd reinvestiert.

Damit eine Wachstumsstrategie erfolgreich umgesetzt werden kann, bedarf es nicht zuletzt auch einer starken Aktie und damit ZUFRIEDENER AKTIONÄRE. Das Shareholder-Value-Konzept ist einer der wesentlichen Bestandteile der Unternehmensstrategie. Das erfolgreiche Geschäftsmodell von Air Berlin, ihre einzigartige Positionierung im Wettbewerb und die damit verbundenen Wachstumspotenziale bilden hierfür eine solide Basis.

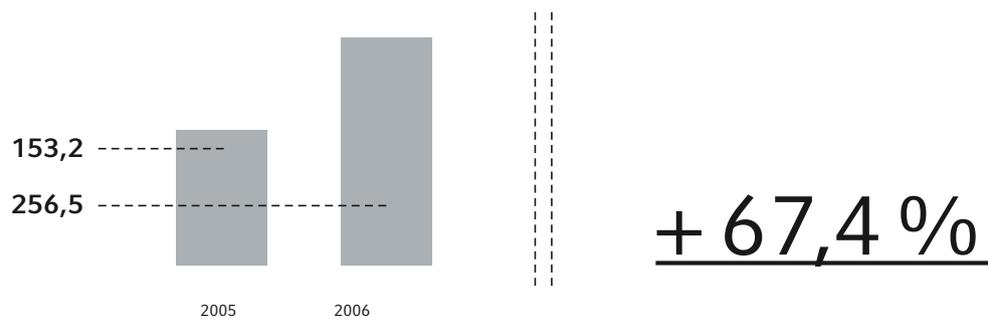
Marketing und Vertrieb

Fast 90 Prozent der Bevölkerung in Deutschland kennt die MARKE AIR BERLIN. Die Marketingstrategie von Air Berlin konzentriert sich darauf, durch gezielte Vergrößerung des Bekanntheitsgrades der Marke und ihres einzigartigen Geschäftsmodells neue Kundenkreise zu erschließen.

Unseren Kunden bietet sich ein ZUSATZNUTZEN aus der Kombination von niedrigen Preisen, Premium Service und dichtem Streckennetz, dessen Vermarktung fest in den breit gefächerten Marketingaktivitäten verankert ist. Neben den bekannten Werbekampagnen in den Print- und elektronischen Medien, insbesondere im Internet, ist Air Berlin auch im Sport-Sponsoring aktiv; Air Berlin unterstützt die Fußball-Bundesliga-Vereine FC Schalke 04 und Hertha BSC Berlin.

EBITDAR

(ANGABEN IN MIO. EURO)



Attraktives Vielfliegerprogramm mit zahlreichen Zusatzleistungen

Air Berlin kann in Bezug auf die Generierung zusätzlicher Umsätze durch erfolgreiche Marketingmaßnahmen auf eine gute ERFOLGSGESCHICHTE verweisen. So wurde das innerhalb der LCC-Branche neue Geschäftsmodell mit der Kombination aus Einzelplatzverkauf und Verkauf an Charterveranstalter erfolgreich eingeführt. Mit der Aufnahme eines Business-Programms hat Air Berlin in der LCC-Branche erfolgreich Neuland beschritten.

Darüber hinaus offeriert die Gesellschaft als eine der wenigen in der Branche ein VIELFLIEGER-PROGRAMM. Das kostenlose „Top Bonus“-Programm von Air Berlin bietet die Möglichkeit, auf Flügen, bei zahlreichen Partnern unter anderem aus den Hotel-, Autovermietungs-, Versicherungs- und Finanzdienstleistungsbranchen oder beim Einkauf weltweit Meilen zu sammeln. Ende 2006 haben am „Top Bonus“-Programm 510.925 Kunden teilgenommen im Vergleich zu rund 340.000 im Vorjahr.

Auch in Zukunft wird die Gesellschaft ihren Marktanteil mit innovativen Marketingstrategien und einer weiteren Auffächerung ihres Angebots rund ums Fliegen systematisch ausbauen. Die Stoßrichtung geht hierbei sowohl in Richtung der Low Cost als auch der klassischen Flagship Carrier.

Steuerung

Kosten- und Prozesseffizienz sind die Triebfedern der operativen Steuerung, aber zuerst kommt die Sicherheit!

Die operative Steuerung des Air Berlin Konzerns ist unter Einhaltung aller relevanten Sicherheitsbestimmungen rund ums Fliegen auf strikte Kosten- und Prozesseffizienz ausgelegt. Aus diesem Grunde ist die Organisationsstruktur flach und übersichtlich. Zentralisierung findet dort statt, wo sie aus Sicht des Gesamtkonzerns sinnvoll ist, so bei den Stabsfunktionen, den zentral gesteuerten Bereichen des Flugbetriebs, beim Service an Bord und bei der Abfertigung. Bord- und Abfertigungsservice sind in einer eigenen Tochtergesellschaft, der CHS Cabin and Handling Services GmbH, zusammengefasst. Die zentrale Steuergröße im Konzern ist die Gewinnabgrenzung EBITDAR (Earnings before Interest Result, Tax, Depreciation, Amortisation and Aircraft Leasing Expenses – Ermittlung auf Seite 50), der Gewinn vor Finanzergebnis, Gewinnsteuern, Abschreibungen und Amortisationen sowie Leasingkosten für Flugzeuge. Die Größe EBITDAR wird in der Luftfahrtindustrie und auch von Investoren und Analysten generell als Kennziffer verwendet, da sie die besondere Finanzierungsstruktur der Branche am besten berücksichtigt.

Fluggesellschaften können ihr wichtigstes Anlagegut für den Flugbetrieb, die Flugzeuge, entweder finanzieren oder leasen. Die Leasingkosten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung als bezogene Leistungen unter der Position Materialaufwand ausgewiesen, eigene Flugzeuge werden dagegen abgeschrieben.



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

Anhaltend kräftiges
Weltwirtschaftswachstum,
Beschleunigung in
Europa

Überraschungskandidat
Deutschland:
Wachstumsverdreifachung
in 2006!

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

2006 übertraf die WELTWIRTSCHAFT mit einem Plus von 5 Prozent das kräftige reale Wachstum des Vorjahres sogar noch um einige Zehntel. Im globalen Geleitzug legten alle bedeutenden Industriestaaten zu, wobei China sich mit einer Zunahme des Brutto-Inlandsprodukts (BIP) um gut 10 Prozent erneut als globaler Wachstumsmotor erwies. Die EUROZONE und damit der gesamte europäische Wirtschaftsraum sorgten für die wohl größte Überraschung: Der BIP-Zuwachs des gemeinsamen Währungsraums betrug 2,7 Prozent nach nur 1,4 Prozent im Vorjahr. Er lag damit klar über den ursprünglichen Erwartungen. Auch Großbritannien konnte deutlich zulegen: von 1,9 Prozent auf 2,7 Prozent. Jenseits des Atlantiks sorgte der ungebrochen starke Konsum für ein US-Wachstum von 3,6 Prozent. Die Stärke der globalen wirtschaftlichen Auftriebskräfte wird insbesondere deutlich angesichts eines auf Rekordhöhe gekletterten Ölpreises.

Wesentlich zum überraschend hohen Wachstum in Europa hat die deutlich zunehmende DYNAMIK IN DEUTSCHLAND beigetragen. So mussten die sechs führenden Wirtschaftsforschungsinstitute ihre Konjunkturerwartungen im Jahresverlauf mehrfach nach oben revidieren. Die schlussendlich erreichte Wachstumsrate von 2,7 Prozent – eine Verdreifachung der mageren 0,9-Prozent-Zunahme des Vorjahres – wurde dennoch in dieser Höhe nicht erwartet. Deutschland, so die inzwischen einhellige Meinung, befindet sich seit 2006 in einem selbsttragenden Aufschwung: Die seit mehreren Jahren schon florierenden Exporte entfalten ihre Wirkung auf die Binnenkonjunktur, induzieren Investitionen und schaffen Hunderttausende neuer Arbeitsplätze. Dies wiederum stimuliert die Stimmung unter den Konsumenten – eine Entwicklung, die sich positiv im Luftverkehr niederschlägt.

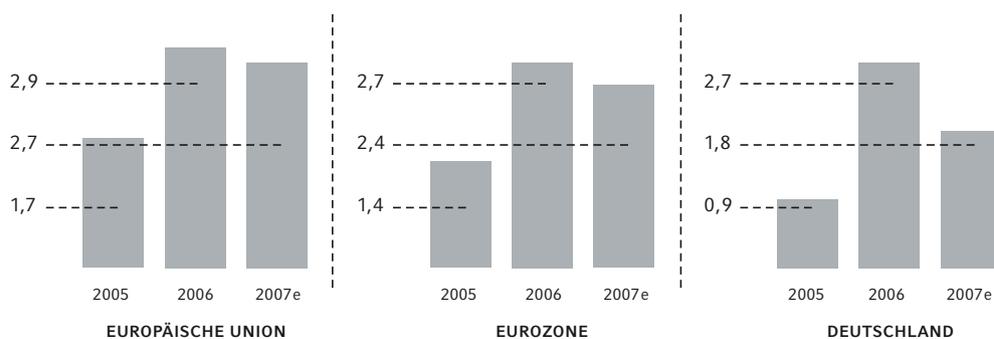
Ölpreisentwicklung

Die Preise für Rohöl und Flugzeugtreibstoffe sind naturgemäß eng miteinander korreliert und bewegen sich sehr zeitnah fast immer in die gleiche Richtung. Dabei ist seit Jahren ein klarer Trend zu beobachten: Die Preisausschläge bei Flugbenzin sind in der Regel größer und der Aufwärtstrend der letzten Jahre war bei Flugbenzin stärker ausgeprägt als bei Rohöl.

Dies war auch im Geschäftsjahr 2006 der Fall. Im Jahresverlauf sind die Preise bis in den Spätsommer zunächst stark gestiegen und revidierten damit den Abwärtstrend der zweiten Jahreshälfte 2005. Nach dem weitgehenden Ausbleiben der Hurrikan-Saison im Golf von Mexiko ist der vorher auch aus geopolitischen Gründen spekulativ hochgezogene Ölpreis wieder deutlich um ca. 20 USD gesunken – nachdem er vorher ein HISTORISCHES SPITZENNIVEAU von 93 USD pro Barrel für

WIRTSCHAFTSWACHSTUM IN EUROPA

(ANGABEN IN PROZENT)



die Sorte Brent erreicht hatte. Vergleichbar verlief die Entwicklung bei Flugbenzin, wenn auch das im Vorjahr kurzfristig erreichte Höchstniveau von fast 100 USD diesmal nicht ganz erreicht wurde.

Zins- und Währungsentwicklung

Nachdem die US-Notenbank den Leitzins Mitte 2006 auf 5,25% angehoben hatte, zog die Europäische Zentralbank ihren Leitzins in mehreren kleinen Schritten bis Anfang Dezember 2006 bis auf 3,50% an. Ein Großteil der USD-Zinsaufwendungen wurde mittels Einsatz von SICHERUNGSGESCHÄFTEN – sog. Zinswährungsswaps – in den EUR zu festen Zinssätzen gedreht. Mit diesen Abschlüssen wurde außerdem eine Absicherung gegen das Devisenkursänderungsrisiko von Finanzierungen in USD erzielt.

Die Devisenkursentwicklung des Hauptwährungspaares EUR/USD war 2006 von einer starken Abschwächung des USD gekennzeichnet. Nach EUR/USD-Kursen im Januar um 1,18 zog der EUR bis zur Jahresmitte in Richtung 1,27 an, um im 4. Quartal die Marke knapp unter 1,34 zu erreichen. Air Berlin hat den sinkenden USD für Absicherungen mittels Devisentermingeschäften und Devisenoptionsstrategien mit Laufzeiten bis Ende 2008 genutzt. Hierbei wurde eine Absicherungsquote für 2007 von ca. 85% (auf Monatsbasis sogar bis zu 90%) und für 2008 von ca. 50% erzielt.

Leider keine Entwarnung: der Ölpreis schlug wieder einmal Kapriolen

Die flache Zinsstrukturkurve in Europa hat 2006 geholfen



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

Für die internationale Luftfahrtindustrie war 2006 ein durchschnittliches Jahr

Die Kosten für Flugbenzin haben sich seit dem Jahr 2000 um fast 250 Prozent verteuert

Die Entwicklung der Luftfahrtbranche

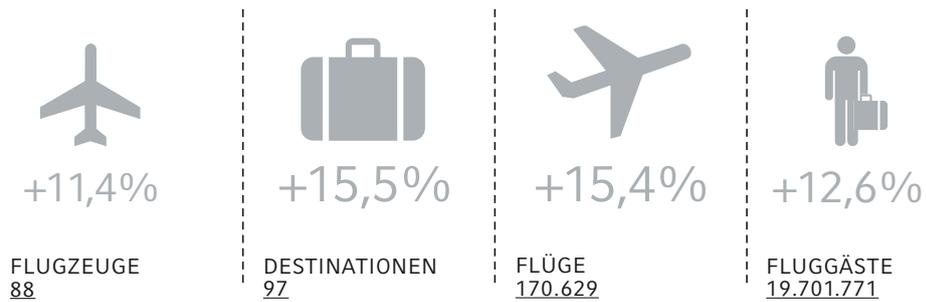
Im Jahr 2006 sind die Passagierzahlen im internationalen Luftverkehr nach Angaben der IATA um 5,6 Prozent auf 2,14 Mrd. gestiegen. Dieser Anstieg liegt zwar unter dem Wert des Vorjahres von 7,3 Prozent, er bewegt sich allerdings im Mittel des LANGJÄHRIGEN WACHSTUMSTRENDS der Industrie. Das Frachtaufkommen legte mit plus 5,0 Prozent ähnlich stark zu wie im Vorjahr. Insgesamt stiegen die Umsätze in der Industrie laut IATA um 8,0 Prozent von 413 Mrd. USD auf 446 Mrd. USD. Dabei hat die Branche auf globalem Niveau nach fünf Verlustjahren in Folge 2006 erstmals wieder knapp den Break-even beim Nettogewinn erreicht. Mit geschätzten 2,5 Prozent liegt die operative Marge der Industrie allerdings noch immer um deutlich mehr als einen Prozentpunkt unter dem Niveau von 2000, dem Jahr vor den Anschlägen in New York und Washington.

Insgesamt, so schätzt die IATA, haben die Fluggesellschaften im Jahr 2006 mit 112 Mrd. USD 23 PROZENT MEHR FÜR FLUGBENZIN ausgegeben müssen als im Vorjahr. Gegenüber dem Jahr 2000 mit damals 46 Mrd. USD sind die Kosten für Flugbenzin heute fast zweieinhalb Mal so hoch. Im Vergleich dazu sind die Passagierzahlen in diesem Zeitraum nur um 34 Prozent und das Frachtaufkommen um 36 Prozent gestiegen. Treibstoff stellt damit einen der am stärksten wachsenden Kostenfaktoren in der Industrie dar.

Entsprechend hat sich der Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten im globalen Luftverkehr trotz modernerer Motoren und hoher Anstrengungen zur Verbrauchsminderung von 14 Prozent im Jahr 2000 auf 26 Prozent im Jahr 2006 nahezu verdoppelt. Im Vergleich dazu sind die nicht treibstoffbezogenen Kosten in diesem Zeitraum nur um gut 23 Prozent gestiegen. Ihr Anteil an den Gesamtkosten ist entsprechend von gut 85 Prozent auf 74 Prozent zurückgegangen. Bei Air Berlin machten die Treibstoffkosten im Geschäftsjahr 2006 gut 22 Prozent der Gesamtkosten aus. Sie liegen damit signifikant unter dem internationalen Durchschnitt – Resultat einer jungen, modernen Flotte!

Die Nachfrage nach Niedrigpreisflügen ist 2006 in Deutschland abermals stark gestiegen. Nach vorläufigen Angaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) wurden mit 40,3 Millionen 29 Prozent mehr Passagiere gezählt als 2005. Damit liegt der Marktanteil der Low Cost Carrier in Deutschland bei 23,3 Prozent. Bei diesen Angaben handelt es sich jedoch um

WACHSTUM 2006



„Passagierzahlen“ und damit um Zählungen der ankommenden und abfliegenden Passagiere inkl. Umsteiger. Dies führt zwangsläufig zu Doppelzählungen. Insofern sind diese Zahlen nur eingeschränkt verwendbar.

Im November 2006 wurden von den von der ADV betrachteten 28 Low-Cost-Fluggesellschaften insgesamt 453 Strecken im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr bedient. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber 2005 von rund 25 %.

OPERATIVE ENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2006 hat Air Berlin gleich in mehrfacher Hinsicht Maßstäbe gesetzt:

- Air Berlin ist mit INNOVATIVEN KONZEPTEN schneller als der Luftverkehr gewachsen, immer mehr Menschen fliegen mit Air Berlin und wollen auch künftig mit Air Berlin fliegen.
- Mit dem STRATEGISCHEN AUSBAU unseres europäischen Streckennetzes außerhalb Deutschlands haben wir unsere Marktpositionierung in Europa erfolgreich weiter gefestigt.
- Sowohl durch organisches Wachstum als auch mit akquisitorischer Kraft haben wir unsere POTENZIALE GENUTZT.
- Mit unserem BÖRSENGANG haben wir uns weiter gestärkt für überdurchschnittliches und profitables Wachstum in der Zukunft.
- Wir haben uns als STARKER PLAYER in einem attraktiven Segment am europäischen Aktienmarkt etabliert.
- Kurz: Unser einzigartiges Geschäftsmodell als Qualitätsanbieter mit hohem Service-Niveau und niedrigen Preisen findet bei Kunden und Investoren BREITE ZUSTIMMUNG.

Passagierbeförderung und Flotte

2006 hat Air Berlin (ohne dba) 12,5 Prozent mehr Passagiere befördert: 15,23 Millionen nach 13,54 Millionen im Vorjahr. Hinzu kommen ab September 2004 die Fluggäste der dba, die bis Jahresende 1,56 Millionen Passagiere beförderte. Insgesamt sind 2006 somit 16,79 Millionen Passagiere mit Flugzeugen des Air Berlin Konzerns geflogen. Bezogen auf das Gesamtjahr haben Air Berlin und dba 19,70 Millionen Passagiere befördert.



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

Air Berlin und dba (31.12.)

	+/- %	2006	2005
Flugzeuge	+11,4	88	79
Flüge	+15,4	170.629	147.896
Destinationen	+15,5	97	84
Fluggäste (Tsd.; „Pax“)	+12,6	19.702	17.505
Angebotene Sitze (Mio.; Kapazität)	+12,5	26,2	23,3
Angebotene Sitzkilometer (Mrd.; „ASK“)	+6,0	31,40	29,62
Verkaufte Sitzkilometer (Mrd.; „RPK“)	+6,8	24,45	22,90
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+0,1	75,27	75,23
Zahl der Blockstunden	+10,2	301.475	273.523

Angaben Air Berlin und dba für das Gesamtjahr 2006

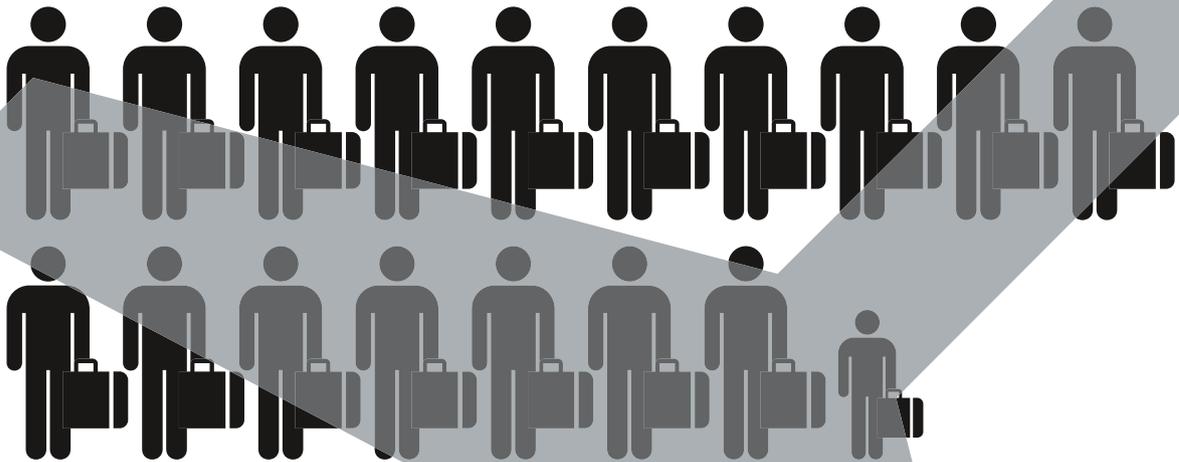
Das Air Berlin Geschäftsmodell mit seinen drei Säulen Charter, EINZELPLATZVERKAUF für Business und Touristik sowie Geschäftskunden hat damit seine Tragfähigkeit im Wettbewerb erneut klar unter Beweis gestellt. Als Value-added-Serviceanbieter mit innovativem Leistungsangebot in der großen Nische zwischen Billiganbietern und traditionellen Airlines konnte die Gesellschaft 2006 die im Branchenvergleich hohe Produktivität des Vorjahres aufrechterhalten: Das um 2,9 Millionen oder 12,5 Prozent stark ausgeweitete Angebot bei der Sitzplatzkapazität wurde von den Kunden sehr gut angenommen. Das Passagieraufkommen nahm im gleichen Umfang wie die Sitzplätze zu, sodass der Sitzladefaktor gemessen am Quotienten aus angebotenen Sitzen und Passagieren bei über 75 Prozent gehalten werden konnte.

PASSAGIERAUFKOMMEN

(ANGABEN IN MIO.)

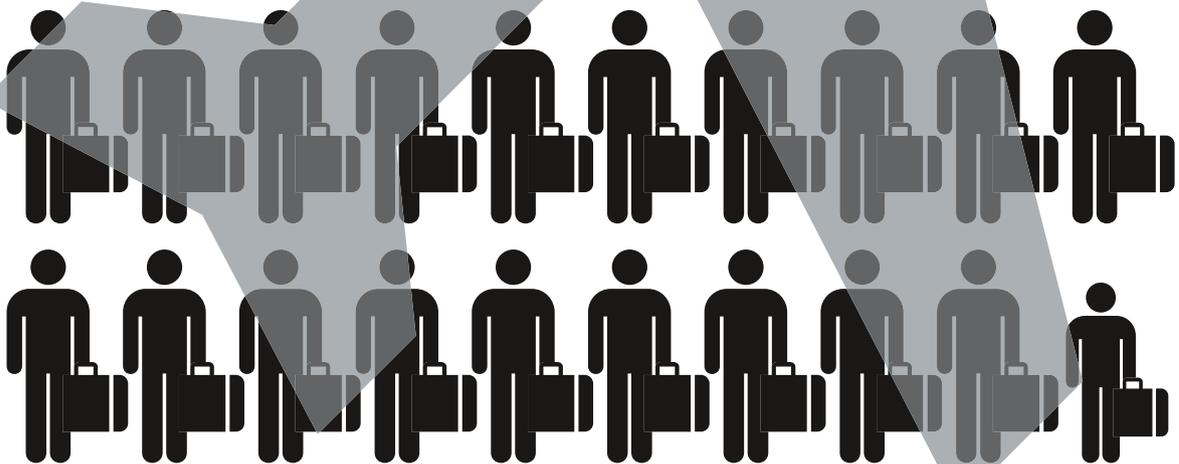
2005

17,5*



2006

19,7*



*Angaben Air Berlin und dba für das Gesamtjahr 2006



- 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 von Air Berlin Abflüge plus Ankünfte inklusive Anschlussflüge (1.1.–31.12.2006)

	+/- %	2006	2005
Palma de Mallorca	+11,9	5.067.479	4.529.321
Berlin (TXL und SXF)	+11,2	2.304.865	2.072.009
Düsseldorf	+17,1	2.101.746	1.794.643
Nürnberg	+18,9	1.839.285	1.546.433
London Stansted	+77,5	1.222.726	689.008
Hamburg	+5,7	1.218.899	1.153.171
Wien	+13,8	1.057.825	929.702
Hannover	+14,9	987.021	858.750
Zürich	+37,8	952.611	691.228
Paderborn	+9,0	797.671	731.681
Alle anderen	+7,8	11.603.968	10.763.349
GESAMT	+13,2	29.154.096	25.759.295

Gemeinsames Passagieraufkommen von Air Berlin und dba auf den zehn wichtigsten Zielflughäfen von dba; Abflüge plus Ankünfte inklusive Anschlussflüge (1.1.–31.12.2006)

	+/- %	2006	2005
Berlin (TXL, SXF und THF)	+9,6	4.055.158	3.700.369
Düsseldorf	+16,3	3.123.468	2.684.955
München	+3,5	2.686.297	2.596.616
Nürnberg	+26,2	2.055.746	1.628.774
Hamburg	+10,0	2.016.082	1.832.098
Köln	+0,9	1.262.414	1.251.420
Hannover	+16,3	1.185.213	1.019.357
Stuttgart	+1,5	814.594	802.328
Münster-Osnabrück	-5,7	805.075	853.305
Paderborn	+9,0	797.671	731.681
Alle anderen	+16,1	19.262.272	16.596.470
GESAMT Air Berlin und dba	+13,0	38.063.990	33.697.373
GESAMT nur dba	+12,2	8.909.894	7.938.078

AIR BERLIN IN DEUTSCHLAND

(PASSAGIERE IN MIO.)



PAX 2006: DÜSSELDORF

DUS 3,1



PAX 2006: MÜNCHEN

MUC 2,7



PAX 2006: BERLIN (TXL, SXF UND THF)

BER 4,1



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

Das Wachstum des Passagieraufkommens war über die wichtigsten Flughäfen hinweg recht ausgewogen verteilt, wenn auch einige Flughäfen, allen voran London Stansted, Zürich und Nürnberg, deutlich höhere Zuwachsraten aufweisen. Die Anstiege in London (+77,5 Prozent) und Zürich (+37,8 Prozent) resultieren ausschließlich aus organischem Wachstum, während Nürnberg (+26,2 Prozent) auch von der hinzugekommenen dba profitierte. Weiterhin klar an der Spitze aller Zielflughäfen von Air Berlin stand 2006 erneut Palma de Mallorca. Hier wurde mit einem Wachstum von nahezu 12 Prozent erstmals die Fünfmillionengrenze durchschritten. London-Stansted ist mit über 1,2 Millionen Passagieren zum zweitgrößten Auslandsflughafen nach Palma de Mallorca aufgestiegen.

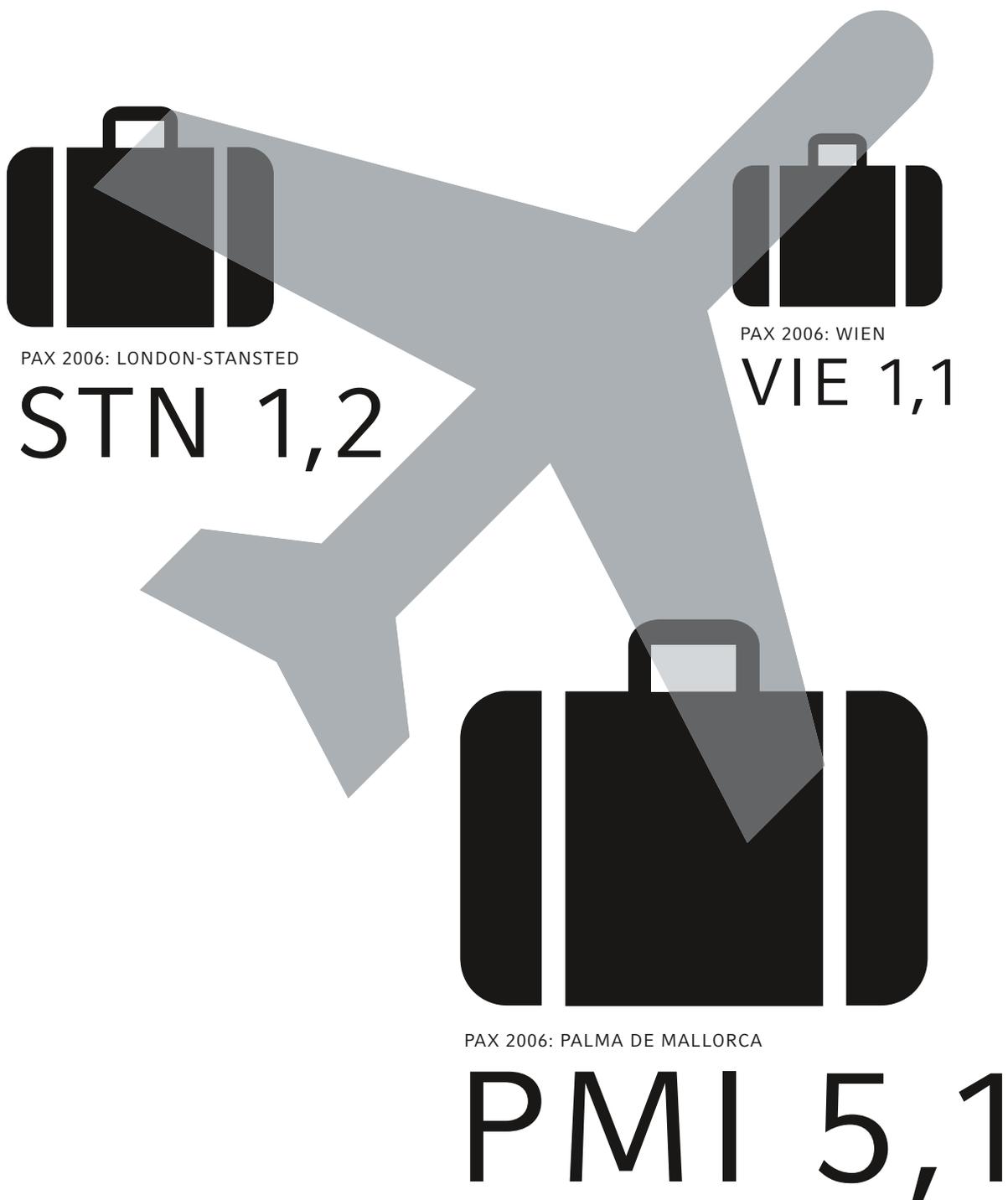
Verkaufte Sitze (Pax)

	+/- %	2006	2005
Air Berlin	+12,5	15.227.587	13.536.526
dba	+12,8	4.474.184	3.968.203
Air Berlin inkl. dba (pro forma) 1.1. – 31.12.	+12,6	19.701.771	17.504.729
Air Berlin inkl. dba seit Erstkonsolidierung (1.9. – 31.12.)	+11,8	16.799.819	15.030.502

Die Saisonalität der Auslastung hat sich 2006 nicht wesentlich verändert. Weiterhin erbringen die zweiten und dritten Geschäftsjahresquartale, also die Sommer-Urlaubssaison, die höchsten Auslastungsquoten. Mit der dba-Übernahme und der Optimierung beider Flugpläne in einen gemeinsamen wurden schon im vierten Quartal 2006 sehr gute Fortschritte bei der Verbesserung der Auslastung erzielt, wenn auch die Zeitdauer zu kurz war, um diese auch in einer signifikant höheren Auslastungsquote sichtbar werden zu lassen. Hier ist im Geschäftsjahr 2007 mit spürbaren Fortschritten zu rechnen.

AIR BERLIN IN EUROPA

(PASSAGIERE IN MIO.)





- 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 dba (Pax/Kapazität)

		2006	2005
Q1	Pax	3.730.478	3.285.226
	Kapazität	5.538.025	4.728.979
	Auslastung	67,36 %	69,47 %
Q2	Pax	5.354.181	4.719.841
	Kapazität	6.832.798	6.265.650
	Auslastung	78,36 %	75,33 %
Q3	Pax	5.994.071	5.272.381
	Kapazität	7.430.172	6.392.223
	Auslastung	80,67 %	82,48 %
Q4	Pax	4.623.041	4.227.281
	Kapazität	6.373.058	5.881.441
	Auslastung	72,54 %	71,87 %
Gesamtjahr	Pax	19.701.771	17.504.729
	Kapazität	26.174.053	23.268.293
	Auslastung	75,27 %	75,23 %

Konzernflotte Air Berlin / dba (31.12.)

	Anzahl 2006	Anzahl 2005	Reichweite	Sitzplätze
Boeing 737-800	35	37	5.500 km	186
Boeing 737-700	6	3	6.100 km	144
Boeing 737-500	1	1	5.200 km	112
Boeing 737-400	0	5	5.000 km	167
Boeing 737-300	14	14	4.400 km	144
Fokker 100	17	17	4.300 km	100
Airbus A320	11	2	5.200 km	174
Airbus A319	4	0	5.200 km	144

Die Air Berlin Flotte bestand zum Ende des Geschäftsjahres 2006 aus 88 Maschinen, neun Maschinen mehr als im Vorjahr. Die wesentliche Veränderung in der Flottenstruktur betrifft den zu Lasten der Boeing-737-400-Flugzeuge stark gestiegenen Anteil der A320-Maschinen. Sie haben die Boeing 737-400 ersetzt, die nicht mehr zur Flotte gehören. Im Geschäftsjahr 2007 wird die Air Berlin Flotte mit weiteren 15 Airbus-Flugzeugen und neun Boeing-Maschinen vergrößert werden.

ENTWICKLUNG RUND UMS FLIEGEN

Anteil der Vertriebskanäle am Ticketverkauf 2006 in Prozent

Einzelticketverkauf	65,1
Website Air Berlin	29,4
Service-Center Air Berlin	4,0
Ticket-Counter Air Berlin	2,0
Reisebüros	27,0
Interne Verkäufe	2,7
Charter und Reiseveranstalter	34,9

Air Berlin verkauft ihre Tickets zu rund zwei Dritteln über den Einzelplatzverkauf und zu gut einem Drittel bei Chartergesellschaften und Reiseveranstaltern. Diese Aufteilung ist einzigartig unter den europäischen Low-Fare-Carriern, die so gut wie nicht im Charter vertreten sind. Auch der Einzelplatzverkauf weist bei Air Berlin eine Besonderheit auf: Mehr als ein Viertel aller Flugscheine – und damit in fast ähnlicher Größenordnung wie über die eigene Website – wird über Reisebüros abgesetzt. Insofern verfügt Air Berlin über drei starke und große Vertriebswege, die auch weiterhin ausgebaut werden sollen. Der Ticketabsatz über das eigene Service-Center soll ebenfalls forciert werden.

Mit ihrer starken Marke und durch den großen Kundenkreis schöpft Air Berlin die Potenziale zusätzlicher Service-Angebote rund ums Fliegen systematisch aus, nicht nur bei den Reisenden, sondern auch im Bereich Technik und Werbung. Auf der soliden Basis des Kerngeschäfts mit Urlaubs-, Business- und Shopping-Flügen wird die Produktpalette für Reisende zielstrebig weiter ausgebaut. Die Air Berlin Website, das an sieben Tagen rund um die Uhr erreichbare Service-Center sowie die über 13.000 Reisebüros stellen auch hier die wesentlichen Vertriebswege dar.



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

Erlöse aus Zusatzangeboten und Dienstleistungen rund ums Fliegen in Prozent

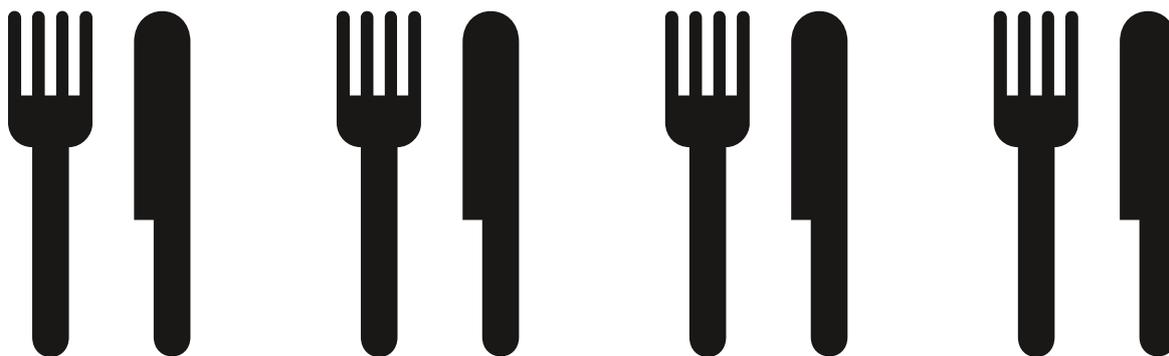
Bordverkauf	28,1
Kreditkartengeschäft	12,6
Übergepäck	10,2
Air Berlin Card	3,6
Sitzplatzreservierung	3,6
Technik	22,5
Werbung	8,6
Sonstige	10,8

Zu den Zusatzangeboten zählen unter anderem die Autovermietung und Versicherungsdienstleistungen rund ums Reisen. Im Geschäftsjahr 2006 wurde die On-Board-Service- und Produktpalette weiter ausgeweitet, u.a. mit zusätzlichen Speiseangeboten und qualitativ hochwertigen Menüs, wie z. B. die bei Kunden sehr gut aufgenommenen „Sansibar“-Menüs. Zusatzangebote an Bord oder Fahrscheine für den bodengebundenen Transport sind weitere Beispiele, von denen unsere Kunden künftig profitieren werden.

SERVICE

MAHLZEITEN & SNACKS AN BORD

3.264 t



GETRÄNKE AN BORD

3.975.690 l



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

Akquisition dba

Im August 2006 hat Air Berlin 100 Prozent der Geschäftsanteile der dba Luftfahrtgesellschaft München erworben und seit 1. September 2006 voll konsolidiert. Mit dieser Transaktion wurde ein wesentlicher Schritt zur Beschleunigung des zukünftigen Wachstums vollzogen. Darüber hinaus hat Air Berlin eindrucksvoll ihren Anspruch untermauert, den Konsolidierungsprozess der europäischen LCC-Branche aktiv und in führender Position mitzugestalten. Die Akquisition der dba hat die Produktpalette von Air Berlin in idealer Weise ergänzt und darüber hinaus zahlreiche Synergie- und Wachstumspotenziale eröffnet.

- Keine Redundanz: Die Integration der innerdeutschen dba-Verbindungen in das europäische Streckennetz von Air Berlin vollzog sich und zwar zu sehr niedrigen Kosten in kurzer Zeit. Das hierdurch dichter gewordene Netz und zusätzlich gewonnene Möglichkeiten für attraktive Anschlussflüge eröffnen deutliches Wachstumspotenzial.
- Ideale Ergänzungen: Das Air Berlin Streckennetz wird durch zusätzliche Slots auf strategisch wichtigen und zum Teil Slot-regulierten Flughäfen, insbesondere München und Düsseldorf, genau dort ergänzt, wo Air Berlin aus eigener Kraft nur unter wesentlich höherem Ressourceneinsatz hätte wachsen können.
- Besserer Produkt-Mix: Mit dba hat Air Berlin 70 zusätzliche Firmenverträge erworben und damit eine deutliche Ausweitung des attraktiven Geschäfts mit Unternehmenskunden realisiert.
- Zusätzliches Geschäft: Mit der Vereinheitlichung und Optimierung des Preis-Managements können die Durchschnittserlöse je Passagier bzw. Passagierkilometer verbessert werden.
- Mehr Zugang: Das dba-Angebot erhöht die Zugangsmöglichkeiten zum Kunden über die Vertriebswege von Air Berlin, insbesondere über das Air Berlin Service-Center sowie über 13.000 Reisebüros in Deutschland. Den Reisebüros steht dadurch wiederum ein umfangreicheres Angebot zur Verfügung.
- Höhere Produktivität: Durch die saisonale Optimierung des Flotteneinsatzes besteht beträchtliches Potenzial zur Erhöhung der Flugzeugnutzung (Blockstunden), denn Tourismus- und Business-Geschäft weisen unterschiedliche Saisonverläufe auf. dba-Maschinen können außerhalb der Business-Saison im Sommer die Frequenzen auf den Tourismus-Strecken erhöhen. Im Gegenzug werden auf den stark frequentierten innerdeutschen dba-Strecken größere Air Berlin Flugzeuge eingesetzt. Damit steigt die Kapazität von 130 auf 180 verfügbare Sitze. Insgesamt wird ein Anstieg der Blockstunden pro Flugzeug von 2.500 auf 3.600 im Jahr erwartet.

- Verbesserte Finanzierung, mehr Beschaffungssicherheit: Mit der Übernahme eines attraktiven dba-Kaufvertrages für 25 Boeing-737-700-Maschinen können ab 2008 bislang geleaste Maschinen ersetzt werden. Für weitere 15 Maschinen besteht eine Lieferoption zu attraktiven Bedingungen. Inklusiv der 60 Maschinen (737-800), die Air Berlin nach der Übernahme bestellt hatte, beträgt damit das gesamte Bestellvolumen 85 Boeing-Maschinen.
- Geringere Kosten: Durch höhere gemeinsame Einkaufsvolumina entstehen insbesondere bei den variablen Kosten Skaleneffekte, die Verhandlungsposition gegenüber Flughafenbetreibern wird verbessert und durch eine vereinheitlichte Logistik entstehen weitere spürbare Einsparmöglichkeiten. Darüber hinaus eröffnet der gemeinsame Marketingauftritt unter einer Marke entsprechendes Kostensenkungspotenzial.

Integration der dba

Die dba wird unter dem Konzerndach von Air Berlin als eigenständige Tochtergesellschaft weitergeführt. Ihre Integration in den Air Berlin Konzern wurde nach der Akquisition umgehend eingeleitet und in den operativen Bereichen bis zum Geschäftsjahresende 2006 reibungslos und der Planung entsprechend weitgehend umgesetzt. So wurden die Flugpläne inklusive des Flight Managements umgehend koordiniert und den Kunden schon im November ein gemeinsam abgestimmter Winterflugplan präsentiert.

Auch die weiteren, für 2007 geplanten Schritte sind eindeutig definiert und weisen bei ihrer Umsetzung keinerlei Planabweichung auf. Hierzu zählen insbesondere die Vereinheitlichung des Marktauftritts unter dem Namen Air Berlin sowie die Gestaltung eines gemeinsamen Sommerflugplanes per 1. April 2007. Darüber hinaus wurden die genannten Synergieeffekte auf der Kostenseite und bei der Produktivität von Anfang an systematisch implementiert.



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

Kräftiges Wachstum. Air Berlin blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück: Das organische Wachstum zeigte sich anhaltend robust und die dba lieferte zusätzliche Umsatzbeiträge.

ERTRAGSLAGE

Air Berlin weist für das Geschäftsjahr 2006 einen Anstieg des konsolidierten Gesamtumsatzes von 29,6 Prozent auf EUR 1.575,4 Mio. nach EUR 1.215,3 Mio. im Vorjahr aus. Höhere Passagierzahlen aufgrund des guten organischen Passagierwachstums sowie der Übernahme der dba haben zu diesem Anstieg beigetragen. Der vergleichbare Umsatzanstieg von Air Berlin vor dba beträgt 16,2 Prozent (1.411,9 Mio. EUR nach 1.215,2 Mio. EUR).

Der Umsatz im Einzelplatzverkauf stieg um 37,3 Prozent auf 867,9 Mio. EUR nach 632,3 Mio. EUR im Vorjahr. 15,6 Prozent dieses Anstieges lassen sich auf dba zurückführen. Im Chartergeschäft konnte Air Berlin eine Umsatzausweitung um 18,8 Prozent auf 589,9 Mio. EUR nach 496,7 Mio. EUR erzielen. Dieser Anstieg resultiert fast vollständig aus organischem Wachstum. Stark überdurchschnittlich legten die Zusatzerlöse (Ground Services und andere Leistungen) zu. Sie stiegen um 42,0 Prozent auf 101,2 Mio. EUR nach 71,3 Mio. EUR.

Mit Ausnahme der Personalkosten weisen alle operativen Kostenpositionen unterdurchschnittliche Zuwachsraten auf. So konnte der Anstieg der Materialkosten und der bezogenen Leistungen (1.094,5 Mio. EUR nach 864,1 Mio. EUR) mit 26,7 Prozent um knapp drei Prozentpunkte unter der Umsatzausweitung gehalten werden – trotz der massiven Erhöhung der Ausgaben für Treibstoff um mehr als 44 Prozent (345,8 Mio. EUR nach 239,5 Mio. EUR) und eines zum Teil akquisitionsbedingt überproportional höheren Leasingaufwands (+33,3 Prozent auf 128,2 Mio. EUR nach 96,2 Mio. EUR). Der Anstieg der gesamten übrigen Materialkosten und der bezogenen Leistungen konnte hingegen auf 16,4 Prozent begrenzt werden.

Die Personalkosten legten um 39,7 Prozent auf 163,3 Mio. EUR nach 116,9 Mio. EUR im Vorjahr zu. Hier schlagen sich insbesondere Zukunftsinvestitionen in Management-, Vertriebs- und Servicekapazitäten zur Sicherstellung des zukünftigen Wachstums nieder. Die Abschreibungen bewegten sich 2006 planmäßig auf einem gegenüber dem Vorjahr wenig veränderten Niveau: Sie stiegen um 2,6 Prozent auf 64,2 Mio. EUR nach 62,6 Mio. EUR.

Die für die operative Steuerung wichtige Kennziffer EBITDAR, also der Gewinn vor Finanzergebnis, Steuern, Abschreibungen, Amortisationen und Leasingaufwand, legte um 103,3 Mio. EUR oder 67,4 Prozent auf 256,5 Mio. EUR nach 153,2 Mio. EUR im Vorjahr zu. EBITDAR wird wie folgt ermittelt:

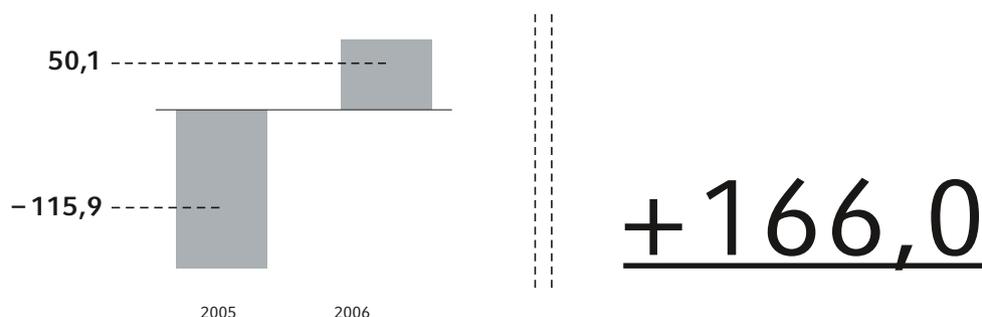
In Millionen Euro	2006	2005
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	64,1	-5,5
Abschreibungen	64,2	62,5
Leasingaufwand für Flugzeuge und technische Anlagen (unter Materialaufwand)	128,2	96,2
EBITDAR	256,5	153,2

Die Ticket-Umsätze stiegen 2006 um 29,6 Prozent, die Zusatzerlöse um 42,0 Prozent

Die Treibstoffkosten stiegen 2006 um über 44 Prozent

NETTOGEWINN

(ANGABEN IN MIO. EURO)



Das Konzern-Nettoergebnis 2006 steigt auf 50,1 Mio. EUR und der Gewinn je Aktie auf 0,95 EUR

Als Ergebnis des insgesamt unterdurchschnittlichen Anstiegs des operativen Aufwands konnte eine Erhöhung des EBIT (entspricht dem operativen Ergebnis) auf 64,1 Mio. EUR erzielt werden, nachdem im Vorjahr noch ein Verlust von 5,5 Mio. EUR zu verzeichnen war.

Das Finanzergebnis verbesserte sich nach minus 65,4 Mio. EUR im Vorjahr auf minus 19,7 Mio. EUR um 45,7 Mio. EUR. Dieses resultiert unter anderem aus dem im Berichtsjahr gemäß IAS 39 eingeführten Hedge-Accounting. So wurden die kumulierten negativen Marktwerte in Höhe von 10,8 Mio. EUR aus den abgeschlossenen Devisensicherungsinstrumenten gemäß IAS 39 und kumulierte negative Marktwerte in Höhe von 20,2 Mio. EUR aus Commodity-Swaps im Berichtsjahr erstmalig als Veränderung des Eigenkapitals ausgewiesen. Insgesamt drehte der Vorsteuergewinn signifikant um 116,0 Mio. EUR ins Plus: Nach einem Verlust von 70,9 Mio. EUR im Vorjahr wurde im Berichtsjahr ein Ertrag von 45,1 Mio. EUR vor Steuern erwirtschaftet. Das Konzern-Nettoergebnis betrug nach Steuern 50,1 Mio. EUR nach einem Verlust von 115,9 Mio. EUR im Vorjahr. Air Berlin hat damit nach einem Verlustausweis von 2,90 EUR im Vorjahr im Geschäftsjahr 2006 einen unverwässerten und verwässerten Gewinn je Aktie in Höhe von 0,95 EUR realisiert.

BILANZ UND CASHFLOW

Die Bilanzsumme steigt um 49,5 Prozent

Die Bilanz für das Geschäftsjahr 2006 ist naturgemäß wesentlich geprägt vom Börsengang im Mai und von der Akquisition der dba im August. Zusätzlich hat Air Berlin stark in neues Fluggerät investiert. Entsprechend kräftig hat die Bilanzsumme zugelegt: Sie stieg von 1.061,9 Mio. EUR im Jahr 2005 auf 1.587,9 Mio. EUR im Berichtsjahr. Dies entspricht einem Anstieg um 49,5 Prozent. Im Anlagevermögen schlägt sich die dba-Übernahme insbesondere im erstmaligen Ausweis der Positionen Slots (69,9 Mio. EUR), Marke (1,9 Mio. EUR) sowie eines Firmenwerts (20,3 Mio. EUR) nieder (insgesamt 92,1 Mio. EUR). Darüber hinaus haben die Bestände an Fluggerät um 23,5 Prozent auf 879,6 Mio. EUR nach 712,1 Mio. EUR zugelegt. Insgesamt ist das Anlagevermögen um 42,4 Prozent auf 1.074,5 Mio. EUR nach 754,7 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen.

Das Umlaufvermögen hat sich im Wesentlichen aufgrund des Börsengangs stark um 67,2 Prozent von 307,1 Mio. EUR auf 513,4 Mio. EUR erhöht. Der Börsengang hat nach damit verbundenen Kosten von netto 15,7 Mio. EUR 219,1 Mio. EUR Eigenkapitalstärkung gebracht. Abzüglich der Nettoabflüsse aus der dba-Übernahme von 83,5 Mio. EUR erhöhten sich die Kassen- und Bankbestände am Bilanzstichtag (ohne Kontokorrent in Höhe von 87,8 Mio. EUR, die unter kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden) und verbesserte sich die Liquidität am Bilanzstichtag 2006 wesentlich aus den Mitteln des Börsengangs um 67,1 Prozent auf 315,9 Mio. EUR nach 189,1 Mio. EUR im Vorjahr. Der Anstieg der sonstigen kurzfristigen Vermögensgegenstände beruht zum großen Teil aus Forderungen aus dem Verkauf von Sachanlagen.



01) Essentials

02) Airport Arithmetics

03) Mission & Aktie

04) Directors' Report

**Entwicklung der
Finanzzahlen**

05) Corporate Governance

06) Jahresabschluss

07) Sonstige Angaben

Das Eigenkapital hat sich mehr als verdoppelt, die EK-Quote steigt von 18,6 Prozent auf 28,2 Prozent

Diesem Mittelzufluss entsprechend sowie aufgrund der guten Ertragslage im Berichtsjahr hat sich das Eigenkapital mehr als verdoppelt. Mit der Ausgabe von 19.742.817 neuen Aktien mit einem Nennwert von 0,25 EUR im Zuge der mit dem Börsengang beschlossenen Kapitalerhöhung stieg das Grundkapital um 4,9 Mio. EUR. Bei einem Ausgabekurs von 12 EUR ergab sich ein Agio von 229,9 Mio. EUR vor Abzug der Transaktionskosten. Dies ergibt in der Summe 234,8 Mio. EUR. Insgesamt erhöhte sich das Eigenkapital um 127,1 Prozent auf 447,8 Mio. EUR nach 197,2 Mio. EUR im Vorjahr. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital dividiert durch die Bilanzsumme) beträgt zum Bilanzstichtag 2006 28,2 Prozent nach 18,6 Prozent im Vorjahr.

Natürgemäß sind die Verbindlichkeiten daher unterdurchschnittlich gewachsen. Die langfristigen Verbindlichkeiten stiegen von 477,8 Mio. EUR auf 557,4 Mio. EUR, im Wesentlichen aufgrund der im abgelaufenen Wirtschaftsjahr erworbenen neuen Fluggeräte. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten haben sich analog zum Umlaufvermögen von 386,8 Mio. EUR im Vorjahr auf 582,7 Mio. EUR im Berichtsjahr ebenfalls erhöht. Die verzinslichen Verbindlichkeiten (Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten) sind insgesamt von 498,4 Mio. EUR im Vorjahr auf 679,4 Mio. EUR im Berichtsjahr angestiegen, davon sind Leasing-Verbindlichkeiten 558,5 Mio. EUR nach 450,7 Mio. EUR im Vorjahr.

Der operative Cashflow weist einen markanten Anstieg im Berichtsjahr auf, der operative Cashflow veränderte sich von 84,7 Mio. EUR im Vorjahr um 47,3 Mio. EUR auf 132,0 Mio. EUR in 2006. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem stark gestiegenen Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Nach Zins- und Steuerzahlungen von netto 22,4 Mio. EUR (Vorjahr 18,9 Mio. EUR) ergibt sich für 2006 ein Nettozahlungsmittelzufluss aus betrieblicher Tätigkeit von 109,6 Mio. EUR nach 65,7 Mio. EUR im Vorjahr.

Die Investitionen haben sich 2006 mehr als verdreifacht

Für Investitionen wurden 2006 insgesamt 373,5 Mio. EUR (entspricht den für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmitteln) nach 102,9 Mio. EUR aufgewendet. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem Erwerb von Fluggerät, auf den im Berichtsjahr netto 241,8 Mio. EUR nach 74,1 Mio. EUR entfallen. Die Nettoausgaben für die dba-Akquisition betragen 83,5 Mio. EUR. Die Zahlungen für den Erwerb von Fluggerät wurden in gleichem Umfang mit neu aufgenommenen Bankverbindlichkeiten finanziert. Darüber hinaus wurde der Finanzierungs-Cashflow durch die Nettozuflüsse unter Berücksichtigung der Transaktionskosten in Höhe von 39,3 Mio. EUR in der Höhe von 195,5 Mio. EUR aus der Kapitalerhöhung gestärkt. Insgesamt ergibt sich für das Geschäftsjahr 2006 ein Zahlungsmittelzufluss aus Finanzierungstätigkeiten von 303,3 Mio. EUR.

UMSATZ

(ANGABEN IN MRD. €)

+ 300%



2005

1,215



2006

1,575



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

SOZIALE VERANTWORTUNG

Stärkung der Air Berlin Mannschaft. Mit der dba sind 719 neue Mitarbeiter zur Air Berlin gestoßen. Darüber hinaus wurden insbesondere die Service-orientierten Bereiche gestärkt.

MITARBEITER

Air Berlin hat ihre personellen Ressourcen im Geschäftsjahr 2006 wesentlich gestärkt. Dies geschah vor allem durch die Akquisition der dba, die 719 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in den Konzern einbrachte. Die dba wurde übernommen, um zusätzliche Wachstumspotenziale zu erschließen. Damit sollen Synergieeffekte ganz eindeutig mit dem Ziel zusätzlicher GESCHÄFTS-AUSWEITUNGEN generiert werden und nicht in erster Linie, um Kosten zu sparen. Von daher stehen Produktivitätsgewinne im Vordergrund, die zusammen mit der neuen Mannschaft und auf Basis zusätzlicher Aktivitäten gewonnen werden können. Personalanpassungen sind ausschließlich dort vorgesehen, wo eindeutige Redundanzen in gleichen Aufgabengebieten bestehen, die auch bei weiterem Wachstum nicht aufgehoben werden würden.

Air Berlin hat im Jahr 2006 gezielt die Sicherung des Wachstums, den Zugang zum Kunden und den Service an Bord gestärkt. Entsprechend sind insbesondere in diesen Bereichen NEU-EINSTELLUNGEN vorgenommen worden. So wurde der kaufmännische Bereich ausgebaut und zur Stärkung der Managementressourcen im Februar 2006 die Position eines Chief Financial Officer im Vorstand neu geschaffen.

Den prozentual größten Zuwachs verzeichnen die Sales-Abteilungen. Zum einen soll noch schneller und umfassender auf die Wünsche der Kunden eingegangen werden. Eine eigene Mannschaft mit hoch motivierten Mitarbeitern im eigenen Service-Center, der direkten Schnittstelle zum Kunden, ist hierfür unverzichtbar. Zum anderen wurde die Kapitalmarktkommunikation als Folge des Börsengangs mit dem Aufbau einer Investor-Relations-Abteilung gestärkt.

Beim fliegenden Personal ist die Zahl der Beschäftigten im Cockpit um ein Drittel gestiegen – direktes Resultat des organischen und akquisitorischen Wachstums. Darüber hinaus wurden 435 Flugbegleiter in 2006 neu ausgebildet und eingestellt. Die Zahl der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Tochtergesellschaft CHS (Cabin und Handling Services), bei der auch das Kabinenpersonal angestellt ist, hat sich gegenüber dem Vorjahr von 1.349 auf 1.625 erhöht. Damit erhöhte sich die Anzahl des Flugpersonals auf 1.788 Mitarbeiter zum 31. Dezember 2006 (2005: 1.379).

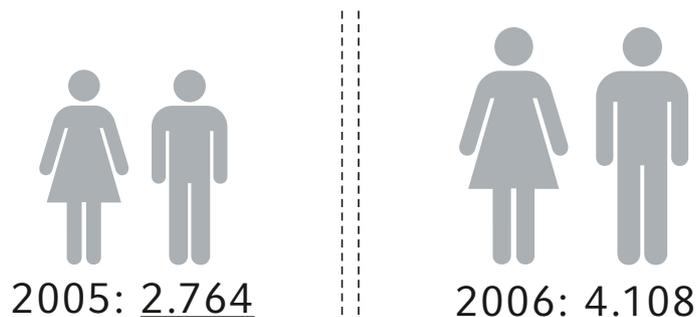
42 junge Menschen standen 2006 bei Air Berlin in einer kaufmännischen Ausbildung in Berufsbildern rund um das Fliegen. Ein Drittel von ihnen werden zu Reiseverkehrkauffrau/-mann, 1/3 zu Luftverkehrkauffrau/-mann und 1/3 zu Kaufleuten für Bürokommunikation/Bürokauffleuten ausgebildet. Acht Auszubildende haben 2006 ihre AUSBILDUNG erfolgreich abgeschlossen. Sie wurden alle in feste Arbeitsverhältnisse übernommen.

Air Berlin begrüßt die
Mitarbeiter der dba

Wachstum, Kunden-
zugang, Service: Hier
wurden die personellen
Ressourcen 2006 syste-
matisch ausgebaut

Neue Flugschule mit
Vollausbildung zum Ver-
kehrsflugzeugführer

MITARBEITER



2006 hat Air Berlin netto 621 neue Stellen geschaffen – das ist ein Anstieg von 23 Prozent!

12,5 Prozent
Teilzeitquote

Im Februar 2007 hat Air Berlin eine eigene Pilotenausbildung in Zusammenarbeit mit der TFC (Technic Flight Consulting) gestartet. Die NEUE FLUGSCHULE bildet von Grund auf zum Verkehrsflugzeugführer aus. Nach 24 Monaten wird die Ausbildung mit der Lizenz zum Verkehrsflugzeugführer „Commercial Pilot Licence“ (CPL-IR) abgeschlossen. Die Schüler werden in kleinen Klassen von maximal 15 Schülern unter Nutzung des neuesten Stands der Technik geschult, wobei aufgrund der bevorstehenden gesetzlichen Änderungen der Schulungsmöglichkeiten zum Verkehrsflugzeugführer der Schulungsgang MPL (Multi Pilot Licence) erstmals in Deutschland angeboten wird. Air Berlin ermöglicht auch die Finanzierung der Ausbildung in Zusammenarbeit mit der Commerzbank und der Deutschen Bank. Den Flugschülern wird ein Darlehensbetrag in Höhe von bis zu EUR 60.000 ermöglicht. Für die Zeit der Ausbildung übernimmt Air Berlin die Zahlung der Zinsen.

Der Air Berlin Konzern beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres 2.174 Frauen und 1.863 Männer, insgesamt also 4.037 Mitarbeiter sowie zusätzlich 71 Praktikanten und Aushilfen (Studenten und Rentner). Ende 2005 waren 2.714 Mitarbeiter zuzüglich 50 Praktikanten/Aushilfen bei Air Berlin angestellt. Die Mitarbeiteranzahl ist um 1.323 gestiegen, davon 702 Mitarbeiter von der dba.

Bereinigt um die 702 neuen dba-Mitarbeiter hat Air Berlin im Jahr 2006 damit 621 NEUE STELLEN geschaffen. Im Durchschnitt sind die Mitarbeiter des Air Berlin Konzerns knapp 33 Jahre alt. Air Berlin beschäftigt insgesamt 227 Mitarbeiter im europäischen Ausland, davon 161 in Spanien. Die dba beschäftigt im Ausland keine Mitarbeiter.

Von den 3.335 Mitarbeitern bei Air Berlin ohne dba arbeiten 332 in Teilzeit. Zusätzlich nutzen 86 Mitarbeiter aus dem Cockpit ein Arbeitsmodell mit entsprechend angepasstem Gehalt, das sich „Freimonat“ nennt.

Abhängig von der jeweiligen Station der 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 12,5 Prozent.

Mitarbeiterstruktur Air Berlin und dba

	2006	2005
Piloten	816 (154)*	507
Kabinenpersonal	1.419 (293)*	962
Technisches Personal	438 (121)*	288
Verwaltung	1.435 (134)*	1.007
Summe	4.108 (702)*	2.764

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



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

MITARBEITERKOMMUNIKATION UND BETEILIGUNG

Um die Kommunikation innerhalb des Hauses zu fördern, lebt Air Berlin die Politik der „offenen Tür“. Die flache Organisationshierarchie führt nicht nur zu einer effizienteren Kommunikation, sondern intensiviert zugleich auch die Kultur des Miteinander.

Air Berlin informiert ihre Mitarbeiter regelmäßig, umfassend und zeitnah über alle relevanten Belange des Unternehmens. Dabei findet die wirtschaftliche Entwicklung und finanzielle Situation von Air Berlin besondere Berücksichtigung. Dies erfolgt zum einen über das zentrale Medium der Mitarbeiterkommunikation, das firmeneigene Intranet (Corporate Web) bzw. das Internet, 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 Chancengleichheit fördert und Bewerbungen aller Personen gleich behandelt, einschließlich derer mit 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 den 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.

VORSORGE BEI AIR BERLIN

Das Vorsorgemodell der Air Berlin und ihrer Tochtergesellschaften bezieht sich auf drei Phasen.

In der Erwerbsphase besteht für alle Mitarbeiter des fliegenden Personals eine zusätzliche freiwillige Unfallversicherung, die über die Leistungen der gesetzlichen Unfallversicherung weit hinaus reicht. Ferner bietet Air Berlin Piloten eine ausschließlich arbeitgeberfinanzierte sog. Loss-of-Licence-Versicherung an. Bei dieser handelt es sich um eine speziell auf die Piloten zugeschnittene Berufsunfähigkeitsversicherung.

Sollte einer der Mitarbeiter den Vorruhestand in Erwägung ziehen, gibt es weiterhin die Möglichkeit, aus dem eigenen Bruttoentgelt mit einem Zuschuss des Arbeitgebers in Höhe von 20 % ein sogenanntes Wertkonto aufzubauen und sich im Alter unter Fortzahlung der Vergütung bis zum Eintritt in die gesetzliche Rente freistellen zu lassen.

Schließlich bieten Air Berlin und die CHS-Tochtergesellschaften aufgrund einer gesetzlichen Verpflichtung in Deutschland ihren Mitarbeitern die Möglichkeit, in eine Direktversicherung oder eine Pensionskasse im Rahmen der privaten Altersvorsorge Einzahlung zu leisten. Die Beiträge werden ausschließlich vom Bruttoentgelt des Arbeitnehmers geleistet. Aus diesen Altersversorgungen ergeben sich für Air Berlin keine finanziellen Verpflichtungen.

SOZIALE AKTIVITÄTEN

Als zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft ist sich Air Berlin bewusst, dass wirtschaftlicher Erfolg auch gesellschaftlich verpflichtet. Air Berlin hat in 2006 mit 149.813 EUR soziale und gemeinnützige Initiativen unterstützt (2005: ca. 121.181 EUR). Die Gesellschaft fördert daher Initiativen, die sich der Hilfe und Unterstützung der sozial Schwächeren in unserer Gesellschaft widmen.

Hierzu zählt die CHRISTIANE HERZOG STIFTUNG für Mukoviszidose-Kranke. Mukoviszidose ist die häufigste erbliche Stoffwechselerkrankung und immer noch nicht heilbar. In Deutschland leiden etwa 6000 bis 8000 Kinder und junge Erwachsene daran. Die Stiftung ist Lebenswerk und das Vermächtnis von Christiane Herzog, die unter dem Motto „Mit Taten helfen“ für die nachhaltige Verbesserung der Situation der Erkrankten gekämpft hat. Air Berlin unterstützt die Stiftung seit 1996 auf vielfältige Weise. Pro Jahr fliegt Air Berlin jährlich mehr als 40 erkrankte Kinder samt ihrer Begleitung zu Klimakuren nach Gran Canaria, initiiert Spendenaktionen und sponsort Veranstaltungen der Stiftung.

Seit April 2006 bietet Air Berlin ihren Fluggästen nur noch den TransFair-gesiegelten „Café Intención“ des Kaffeerösters J. J. Darboven an. Ein fair gehandelter und qualitativ hochwertiger Kaffee, mit dem die Fluggesellschaft Kaffeebauern unterstützt und einen Beitrag zu ihrer Existenzsicherung leisten kann. Von der Kooperation profitieren insbesondere Kleinbauerngenossenschaften in Zentral- und Südamerika, die daraus unter anderem über 30.000 EUR Direkt-einnahmen erhalten.

Air Berlin unterstützt die sozial Schwachen

Air Berlin war 2006 außerdem 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.

SPENDEN AN POLITISCHE PARTEIEN

Politische Parteien haben Zuwendungen in Höhe von 9.600 EUR im vergangenen Jahr erhalten.



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

UMWELTENGAGEMENT

Aktiver Beitrag zum Umweltschutz mit einer der jüngsten Flotten in Europa

Air Berlin ist sich ihrer Verantwortung zu umweltgerechtem Verhalten bewusst. Daher verfolgt die Gesellschaft eine Politik, die ihren Emissionsbeitrag so gering wie möglich hält. Bei Fluggesellschaften betrifft dies insbesondere die Minderung der ABGASEMISSIONEN und der GERÄUSCHENTWICKLUNG. 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 von Air Berlin deutlich unter dem Branchendurchschnitt und orientiert sich am Stand der Technik.

Winglets/Wingtips sparen Kerosin ein

Hinsichtlich des Verbrauchs leistet Air Berlin weitere spürbare Einsparungsbeiträge durch die Sonderausstattung ihrer Maschinen. Sie verfügen fast alle über sogenannte WINGLETS (Boeing) bzw. WINGTIPS (Airbus), kleine an den Enden der Tragflächen angebrachte Anbauten, die die Aerodynamik des Flügels verbessern und damit zu geringerem Treibstoffverbrauch beitragen. Eine Flotte mit Flugzeugen, die über Winglets / Wingtips verfügt, verbraucht gegenüber einer solchen ohne Winglets / Wingtips rund 3 % weniger Kerosin. Alle Neubestellungen von Air Berlin sind Flugzeuge mit Winglets / Wingtips.

Junge Flieger sind auch leisere Flieger

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 in besonderem Maße 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 Flugpläne so effizient wie möglich abgestimmt, Routen entsprechend der jeweiligen aktuellen Wind- und Wetterverhältnisse optimiert und damit die Flugdauer minimiert wird. Das Gleiche gilt für die Erzielung höchstmöglicher Effizienz am Boden.

RISIKOBERICHT

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

RISIKOPHILOSOPHIE UND -POLITIK

Als international ausgerichteter Luftfahrt-Konzern 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.

Systematische Risiko-
erfassung und Bewertung

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.

Zentrale Erfassung durch
das Risikomanagement-
Board

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 ist
eine klassische konjunk-
turzyklische Branche

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 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.



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

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.

Zusätzlich zur frühzeitigen Risikoerkennung mindert das Geschäftsmodell durch Risikodiversifikation auch das Gesamtrisiko

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. Insbesondere bei den Businessreisen bieten die zahlreichen Serviceverträge von Air Berlin mit europäischen Unternehmen ein hohes Maß an Kontinuität im Passagieraufkommen und mindern damit auch Risiken, wie sie aus saisonalen Schwankungen des Urlaubsgeschäfts entstehen können. Zusätzlich verfügt die Gesellschaft über ein ausgewogenes Einzelticket- und Chartergeschäft. Mit dem zunehmenden Anteil europäischer Destinationen wird darüber hinaus die Abhängigkeit von der deutschen Konjunkturentwicklung in wachsendem Maße verringert.

Für alle vorkommenden Schäden im Versicherungsbereich besteht zur Risikominimierung ein ausreichender Versicherungsschutz, der zentral verwaltet wird.

BRANCHENRISIKEN

Air Berlin begreift das Wettbewerbsrisiko als Herausforderung und Chance

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, 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.

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

Die dba-Übernahme steht exemplarisch für die aktive Rolle von Air Berlin im Konsolidierungsprozess der Branche

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 dba-Übernahme, die das Angebot der Gesellschaft auf dem deutschen Markt abgerundet hat, steht hierfür exemplarisch.

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.

Marktgerechte Bewertung aller zins- und devisa-relevanten Parameter

Finanzrisiken

Anfang Herbst 2006 wurde ein KONZERNWEITES TREASURY MANAGEMENT SYSTEM implementiert, das alle zins- und devisa-relevanten Parameter abbildet und entsprechend marktgerecht bewertet. 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.



01) Essentials

02) Airport Arithmetics

03) Mission & Aktie

04) Directors' Report**Risikobericht**

05) Corporate Governance

06) Jahresabschluss

07) Sonstige Angaben

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

Professionelle Beschaffung gewährleistet den Flugbetrieb und seine Sicherheit

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 2006 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.

Eine leistungsfähige und verbrauchsarme Flugzeugflotte senkt die Kosten und damit auch die Risiken beträchtlich

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.

GEPLANTE FLOTTENENTWICKLUNG



BESTAND ZUM
JAHRESENDE 2014:

140

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.

Geplante Flottenentwicklung

	Auslieferungen		Leasing	Abgänge	Bestand Jahresende
	Boeing	Airbus			
2007	1	12	-1	—	100
2008	8	9	-8	—	109
2009	10	9	-11	—	117
2010	13	9	-21	-3	115
2011	14	10	-13	-3	123
2012	13	—	-5	-5	126
2013	13	—	—	-6	133
2014	13	—	—	-6	140

Auch unter Risikoaspekten besteht eine optimale Flottenstruktur aus geleasten und eigenen Flugzeugen

Neben eigenen Flugzeugen verfügt Air Berlin inkl. dba auch über eine Flotte aus derzeit 62 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



01) Essentials

02) Airport Arithmetics

03) Mission & Aktie

04) Directors' Report**Risikobericht**

05) Corporate Governance

06) Jahresabschluss

07) Sonstige Angaben

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. drei Jahren. 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.

Kerosin macht
22 Prozent der operativen
Kosten aus

Den für Air Berlin bei weitem wichtigsten Betriebsstoff stellt mit ca. 22 Prozent der gesamten operativen Kosten Kerosin dar. Exogene Faktoren wie beispielsweise die politische Einflussnahme unberücksichtigt, stellt sich die Herausforderung der jederzeit vollständigen VERSORGUNGS-SICHERHEIT DER FLOTTE MIT TREIBSTOFF.

Ölpreishedging zur
Verbesserung der
Planungssicherheit

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 revolvingender 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 Risikoabsicherung wird auf der kurzen Frist bis zu drei Monaten bis zu 100 % des Bedarfs abgesichert, und bis zu 18 Monaten im Vorlauf mit sinkenden Quoten.

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 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.

Das Umweltbewusstsein
wird auf allen Ebenen
gefördert



01) Essentials

02) Airport Arithmetics

03) Mission & Aktie

04) Directors' Report**Ausblick**

05) Corporate Governance

06) Jahresabschluss

07) Sonstige Angaben

AUSBLICK

Guter Einstieg. Die Planung für 2007 ist ehrgeizig: Air Berlin will weiter stärker wachsen als die Branche. Nach den ersten Monaten stehen die Aussichten gut.

Der Air Berlin Konzern hat einen guten Start ins neue Geschäftsjahr geschafft. Im Januar wurde ein Anstieg der Passagierzahl um 8,7 Prozent auf 1,2 Millionen Passagiere gegenüber dem Vorjahr realisiert, im Februar waren es 12,3 Prozent auf 1,3 Millionen gegenüber dem Vorjahr. Beide Angaben vergleichen sich mit den kombinierten Vorjahreszahlen von Air Berlin und der im August 2006 übernommenen Tochtergesellschaft dba. Die im ersten Geschäftsquartal saisonal üblicherweise eher unterdurchschnittliche Flottenauslastung (Q1 2006: 67,36%; Q3 2006: 80,67%) betrug in den ersten beiden Monaten des laufenden Geschäftsjahres 68,6 Prozent nach 66,7 Prozent im Vorjahr. Für das Gesamtjahr plant Air Berlin einen Anstieg des Passagieraufkommens um 10 bis 13 Prozent auf rund 22 Millionen nach 19,7 Millionen in 2006.

Anstieg des Passagieraufkommens um 10 bis 13 Prozent

Neben dem Ausbau des innerdeutschen Streckennetzes und der Etablierung neuer Strecken im Euro Shuttle, z. B. Stockholm, Göteborg und St. Petersburg, wird ein wesentlicher Wachstumsträger auch im Geschäftsjahr 2007 das für Air Berlin bedeutende Flugziel Mallorca sein. Damit wird Mallorca erstmals von vielen deutschen Flughäfen aus zweimal täglich angefliegen werden. Dies eröffnet zudem zusätzliche Umsteigemöglichkeiten für Weiterflüge auf die iberische Halbinsel – nach Spanien und Portugal. Die attraktive Zielgruppe der Geschäftsreisenden wird damit in besonderem Maße angesprochen.

Hauptflughafen Mallorca wird weiter gestärkt

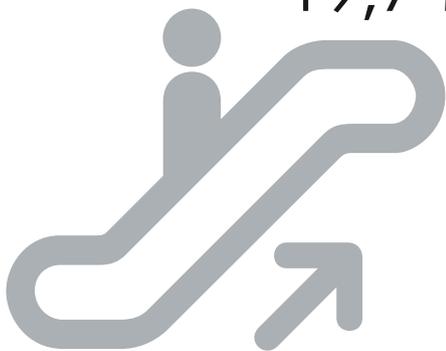
Auch erwarten wir positive Auswirkungen durch Effekte aus dem laufenden Kostensenkungsprogramm und der verbesserten Auslastung sowie den Synergieeffekten aufgrund der erfolgreichen Integration der dba.

GEPLANTES PASSAGIERAUFKOMMEN 2007

(2007: ANSTIEG UM 10–13 PROZENT)

2006:

19,7 MIO.



2007:

22 MIO.





- 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:

26. März 2007

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer

CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT

UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Gesellschaft hat sich den Regeln guter Unternehmensführung (Corporate Governance) verpflichtet und setzt diese wie folgt um.

Der Board setzt sich aus fünf Non-Executive Directors (einschließlich des Vorsitzenden) und vier Executive Directors zusammen.

Im Jahr 2006 ist das Gesamt-Board dreimal zusammengetreten, um sich mit Angelegenheiten der allgemeinen Kontrolle, dem Unternehmensergebnis und der Unternehmensstrategie zu befassen. Der Board hat den Executive Directors folgende Aufgaben zugewiesen: Die Entwicklung und Empfehlung strategischer Pläne zur Vorlage beim Board, die die bereits vom Board festgelegten längerfristigen Ziele und Prioritäten widerspiegeln; die Durchführung von Unternehmensstrategien und Maßnahmen 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; den vorrangigen Einsatz von Kapital, technischen Ressourcen und Personal; und die Entwicklung und Durchführung eines Risiko-Management-Systems.

Der Vorsitzende ist für die Führung des Boards zuständig und muss die Leistungsfähigkeit des Boards bei allen seinen Aufgaben sicherstellen. Des Weiteren muss er eine effektive Kommunikation mit den Aktionären gewährleisten, die Tagesordnung des Boards aufstellen und sicherstellen, dass sich alle Directors im vollen Umfang an den Aktivitäten und Entscheidungsfindungen des Boards beteiligen. Einzelheiten über weitere berufliche Tätigkeiten des Vorsitzenden sind seiner Biografie zu entnehmen. Der Vorsitzende hat zwar eine Reihe von externen Aufgaben und Verpflichtungen übernommen, einschließlich der als Geschäftsführer der Phoenix Reisen GmbH und als stellvertretender Präsident des Deutschen Reiseverbands. Das Board ist aber der Überzeugung, dass der Vorsitzende weiterhin seine Aufgaben und Verantwortlichkeiten für das Unternehmen effizient wahrnimmt.

Das Unternehmen stellt allen Directors regelmäßig Informationen über das Unternehmen zur Verfügung, sodass sie sich so weit wie möglich an den Sitzungen des Boards beteiligen können.

Die Unterlagen des Boards werden vor jeder Sitzung allen Directors zur Verfügung gestellt, und alle Mitglieder des Boards können sich an die Geschäftsführung des Unternehmens wenden, um weitere Information zu erhalten. Das Unternehmen stellt sicher, dass die Board-Mitglieder – sofern nötig – entsprechende Unterweisungen erhalten; die Directors können unabhängigen fachmännischen Rat auf Kosten des Unternehmens einholen.



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

Die Zwischenergebnisse des Unternehmens werden zusammen mit allen anderen Presseveröffentlichungen unter www.airberlin.com auf die Website des Unternehmens gestellt, sobald sie bekannt gegeben worden sind.

Das Unternehmen hat einen Versicherungsschutz für ihre Directors und leitenden Angestellten abgeschlossen. Damit sind sie gegen bestimmte Verluste und Verpflichtungen versichert, die im Zusammenhang mit rechtlich gegen sie eingeleiteten Schritten stehen, die sich aus ihrer Handlung als Directors und leitende Angestellte des Unternehmens ergeben.

Seitdem das Unternehmen zum Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen wurde, ist eine Anzahl von Non-Executive Directors in das Board berufen worden. Das Board hat, wie bereits erwähnt, einen Prüfungsausschuss, einen Ernennungsausschuss und einen Vergütungsausschuss gebildet. Bei Bedarf kann das Board weitere Ausschüsse einrichten. Alle Board-Ausschüsse setzen ihre eigenen Richtlinien fest.

PRÜFUNGSAUSSCHUSS

Dem Prüfungsausschuss gehören an: Eckhard Cordes (als Vorsitzender des Ausschusses), Claus Wülfers und Johannes Zurnieden, die alle unabhängige Non-Executive Directors sind. Die Rolle des Prüfungsausschusses ist, das Board bei der Erfüllung seiner Aufgaben zu unterstützen; dazu gehören interne und externe Prüfungen und Kontrollen, einschließlich der Überprüfung des Konzernjahresabschlusses; die Entscheidung über den Umfang der jährlichen Abschlussprüfungen und der nicht prüfungsrelevanten Arbeiten, die von externen Abschlussprüfern übernommen werden, und Überprüfung, ob deren Unabhängigkeit und Objektivität gesichert ist; die Beratung bei der Bestellung externer Abschlussprüfer und die Überwachung der Effektivität der konzerninternen Kontrollsysteme. Ab Januar 2007 tritt der Prüfungsausschuss mindestens zweimal im Jahr zusammen.

ERNENNUNGSAUSSCHUSS

Dem Ernennungsausschuss gehören 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 Ernennungsausschuss bestimmt außerdem die Nachfolgeplanung für den Vorsitzenden und den CEO. Ab Januar 2007 tagt der Ernennungsausschuss mindestens einmal im Jahr.

VERGÜTUNGSAUSSCHUSS

Dem Vergütungsausschuss gehören an: Hans-Joachim Körber (als Vorsitzender des Ausschusses), Nicholas Teller und Johannes Zurnieden, alles unabhängige Non-Executive Directors. Der Vergütungsausschuss unterstützt den Board bei der Festsetzung der Vergütungen, einschließlich der Empfehlungen für die Vergütungspolitik des Unternehmens gegenüber leitenden Führungskräften, bei der Bestimmung der Vergütungshöhe für die einzelnen Executive Directors und bei der Empfehlung und Überwachung der Vergütungen der leitenden Angestellten. Der Vergütungsbericht beinhaltet auf den Seiten 74 bis 80 sämtliche Einzelheiten über die Vergütungspolitik des Unternehmens. Ab Januar 2007 tagt der Vergütungsausschuss mindestens einmal im Jahr.

Dialog mit institutionellen Investoren

Mithilfe des Investor Relations Teams und durch Treffen mit dem Board-Vorsitzenden und den Executive Directors hält das Unternehmen regelmäßigen Kontakt zu seinen größeren institutionellen Anlegern. Das Unternehmen hat noch keinen leitenden unabhängigen Director ernannt, der den Aktionären für den Fall zur Verfügung steht, dass ein Kontakt über die normalen Wege, d. h. über den Vorsitzenden, den CEO oder den Leiter der Finanzabteilung, nicht möglich oder nicht erfolgreich ist. Eine solche Ernennung ist jedoch für 2007 geplant.

INTERNE KONTROLLEN

Die allgemeine Verantwortung für die internen Kontrollsysteme des Unternehmens und für die Überprüfung von deren Wirksamkeit liegt bei den Directors. Die Verantwortlichkeit für die Festsetzung und Durchführung der detaillierten Kontrollverfahren liegt beim CEO. Die internen Kontrollsysteme sind dafür ausgelegt, das Risiko zu steuern, dass bestimmte 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.

Seitdem das Unternehmen zum Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen ist, hat der Board bestimmte Abläufe festgelegt, um wichtige Risiken, denen das Unternehmen ausgesetzt sein könnte, zu identifizieren, zu bewerten, zu steuern und darüber zu berichten. Das Unternehmen hat keine unabhängige interne Revisionsabteilung, die in der Lage wäre, die Unternehmensabläufe vollständig und regelmäßig zu überwachen. Das Board ist jedoch der Ansicht, dass die Finanzbuchhaltung solide und in der Lage ist, signifikante Abweichungen von



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

den Abläufen festzustellen. Andere Risikobereiche, die normalerweise von einer internen Revisionsabteilung überwacht werden, werden hauptsächlich vom Gesamt-Board kontrolliert. Die Directors haben bestätigt, dass es ihrer Meinung nach nicht notwendig ist, in dieser Phase die interne Revisionsabteilung zu erweitern.

Der CEO ist für das Tagesgeschäft des Unternehmens verantwortlich und delegiert bestimmte Aufgabenbereiche an die Leiter der Abteilungen. Die erteilten Befugnisse unterliegen bestimmten Beschränkungen und klar definierten Kontrollsystemen.

Sämtliche Regeln und Abläufe, die einer ständigen Überprüfung unterliegen und bei Bedarf aktualisiert werden, werden konzernweit kommuniziert, um eine ständige und ordnungsgemäße Anwendung hinsichtlich signifikanter Risiken, Investmententscheidungen und Management-Belange innerhalb des Konzerns zu sichern.

Das Board ist der Ansicht, dass diese delegierte Management-Struktur die allgemeine Unternehmensstrategie verankert und ihre Umsetzung im Rahmen von effektiven Kontrollsystemen sicherstellt. Bisher hat weder eine vollständige Überprüfung der Wirksamkeit dieser internen Kontrollen stattgefunden, noch hat das Unternehmen eine Bewertung der Leistungen des Boards vorgenommen. Das Unternehmen beabsichtigt, eine vollständige Überprüfung der Wirksamkeit der internen Kontrollen und eine Überprüfung der Leistungen des Boards nach dem ersten Jahrestag der Zulassung des Unternehmens zum Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse vorzunehmen, d. h. im Mai 2007.

SPENDEN AN POLITISCHE ORGANISATIONEN

Bei der Jahreshauptversammlung wird den Aktionären ein Beschlussantrag vorgelegt, mit dem Spenden an politische Organisationen der EU und EU-politische Ausgaben genehmigt werden sollen (Definition siehe Artikel 347 A des Companies Act von 1985 in seiner jeweils geltenden Form), die für den Zeitraum ab der Jahreshauptversammlung des Unternehmens bis zum 31.12.2008 oder bis zum Datum der Jahreshauptversammlung 2008, wenn diese früher stattfindet, den Betrag von 100.000 £ (oder den entsprechenden Betrag in Euro) jedoch nicht überschreiten dürfen. Das Board beabsichtigt nicht, Spenden an politische Parteien im herkömmlichen Sinne zu vergeben. Der Begriff ‚politische Organisation‘ ist in der einschlägigen Gesetzgebung jedoch so weit gefasst, dass unter anderem Organisationen eingeschlossen sind, die Aktivitäten durchführen, die hinreichend darauf ausgerichtet sind, öffentliche Unterstützung für eine politische Partei in irgendeinem EU-Mitgliedstaat zu fördern oder Wähler im Rahmen

eines Referendums in irgendeinem EU-Mitgliedsland zu beraten. Daher schließt die Definition von politischen EU-Organisationen zum Beispiel auch Interessengruppen oder Lobby-Organisationen ein, die sich mit der Überprüfung der Regierungsaktivitäten oder mit Gesetzesreformen befassen. Es kann daher, je nach Thema, im Interesse des Unternehmens liegen, solche Gruppen oder Organisationen zu unterstützen oder an ihnen teilzunehmen. Der Zweck dieses Beschlusses ist, dies dem Unternehmen oder seinen Tochtergesellschaften zu ermöglichen, ohne dass dabei unbeabsichtigterweise gegen das Gesetz verstoßen wird.

ÜBEREINSTIMMUNG MIT DEM COMBINED CODE

Da die Gesellschaft zwar in England und Wales eingetragen, aber nicht in Großbritannien börsennotiert ist, ist es weder gesetzlich noch aufgrund anderer Vorschriften erforderlich, die britischen Grundsätze der Unternehmensführung, wie sie im Combined Code festgelegt sind, einzuhalten. Es ist ebenso wenig erforderlich, die deutschen Standards der Unternehmensführung zu erfüllen. Seitdem das Unternehmen an der Frankfurter Wertpapierbörse notiert ist, hat die Gesellschaft jedoch Maßnahmen eingeleitet, um Unternehmensstrukturen festzulegen, die erforderlich sind, damit der Combined Code erfüllt wird (Ausnahmen siehe unten). Seit der Zulassung der Gesellschaft zum Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse im Mai 2006 ist das Gesamt-Board dreimal zusammengetreten und hat drei Ausschüsse gebildet: einen Prüfungsausschuss, einen Ernennungsausschuss und einen Vergütungsausschuss. Das Unternehmen erwartet, dass diese Ausschüsse ab Januar 2007 die Rolle in der Unternehmensführung erfüllen werden, die im Combined Code vorgesehen ist. Im Jahr 2006 wurden die Angelegenheiten, die normalerweise von den unterschiedlichen Ausschüssen wahrgenommen werden, dem Gesamt-Board vorgelegt.

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 des Unternehmens 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 eine Einführung strikterer Vorgaben in diesem Zusammenhang das Unternehmen erheblich gegenüber anderen Unternehmen in Deutschland benachteiligen würde, insbesondere in Bezug auf die Einstellung und Bindung von Führungskräften.



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

BERICHT DES VERGÜTUNGS-AUSSCHUSSES

NICHT GEPRÜFTE ANGABEN

Mitglieder und Aufgaben

Zu den Aufgaben des Vergütungsausschusses gehören (im Namen des Boards) die Festlegung der Vergütung der Executive Directors, des Chairmans, des Company Secretary sowie anderer Mitarbeiter in leitenden Management-Funktionen inklusive der Boni, etwaigen Pensionsansprüchen (soweit vorhanden) sowie alle aktienbasierten Vergütungen im Rahmen der unten erläuterten Vergütungspolitik.

Der Vergütungsausschuss ist darüber hinaus verantwortlich für die

- 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 Chairmans, der Executive Directors, des Company Secretary sowie anderer Mitarbeiter in leitenden Management-Funktionen,
- Sicherstellung, dass das Board die wesentlichen Anteilseigner regelmäßig über die Vergütungspolitik und -praxis informiert,
- Aufstellung eines jährlichen Vergütungsberichts, welcher der Hauptversammlung zur Verabschiedung vorgelegt wird.

Der Vergütungsausschuss setzt sich aus drei unabhängigen Non-Executive Directors zusammen, von denen keiner persönliche finanzielle Interessen (außer denen als Aktionär) in den zur Entscheidung anliegenden Themen hat.

Nach der Zulassung zur Frankfurter Wertpapierbörse am 11. Mai 2006 wurden die folgenden Directors zu Mitgliedern des Vergütungsausschusses ernannt: Dr. Hans-Joachim Körber als dessen Vorsitzender, Nicholas Teller und Johannes Zurnieden. Der Vergütungsausschuss wird ab Januar 2007 mindestens einmal im Geschäftsjahr tagen.

Hält der Ausschuss dies für erforderlich, hat er das Recht, unabhängigen Rat einzuholen. Der Ausschuss hat keine unabhängigen Berater bei der Festlegung der Vergütungspolitik zu Rate gezogen. Die Biografien der Directors sind auf den Seiten 6 und 7 dieses Geschäftsberichts wiedergegeben

Vergütungspolitik

Die Vergütungspolitik ist dahingehend ausgerichtet, dass sichergestellt wird, dass den Mitgliedern des Managements der Gesellschaft angemessene Anreize zur Erbringung besonderer

Leistungen geboten wird und dass sie in fairer und verantwortlicher Weise für ihre individuellen Beiträge zum Unternehmenserfolg belohnt werden.

Die Performance-Kriterien für jegliche Bonus-Vereinbarungen im Konzern werden vom Vergütungsausschuss dahingehend festgelegt und überwacht, dass sichergestellt ist, dass sie eine erreichbare und anreizgebende Vergütung für angemessene Leistungen darstellen und dass sie der allgemeinen Entwicklung des Konzerns sowie der damit verbundenen Rendite des Kapitaleinsatzes der Anteilseigner für die in Betracht kommende Periode gerecht werden.

Anstellungsverträge

Alle Executive Directors, die im Berichtszeitraum angestellt waren, verfügen über feste Anstellungsverträge. Die Einzelheiten der vertraglich vereinbarten Anstellungszeiträume sind in der folgenden Tabelle ausgeführt:

Director	Vertragsbeginn	Vertragsende
Joachim Hunold	02. Dez 05	01. Dez 10
Ulf Hüttmeyer	01. Feb 06	01. Dez 10
Karl Friedrich Lotz	02. Dez 05	01. Dez 10
Elke Schütt	02. Dez 05	01. Dez 10

Die Executive Directors dürfen vor Ablauf ihrer Anstellungsverträge am 2. Dezember 2010 nur in begründeten Fällen gekündigt werden. Wird ein Einstellungsvertrag 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 Auslaufen ihrer Einstellungsverträge erhalten alle Executive Directors 50 Prozent ihres fixen Vergütungsanteils für die Dauer von einem Jahr.

Gesamtvergütung

Die Gesamtvergütung der Executive Directors setzt sich aus dem fixen Grundgehalt, einem variablen Bonus, Sachleistungen und der Mitwirkung am Mitarbeiter-Aktienprogramm, das gewissen Performance-Kriterien unterliegt, zusammen. Die Vergütungspolitik der Gesellschaft orientiert sich an einem wettbewerbsfähigen Grundgehalt auf der Basis der jeweiligen Zuständigkeiten. Die Grundgehälter setzen sich wie folgt zusammen:



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

Director	Grundgehalt p.a. (EUR)
Joachim Hunold	750.000
Ulf Hüttmeyer	350.000
Karl Friedrich Lotz	250.000
Elke Schütt	250.000

Der variable Bestandteil der Vergütung der Directors wird als mindestens genauso wichtig erachtet wie der fixe (nicht Performance-relevante) Bestandteil der Vergütung. Der Vergütungsausschuss setzt die variablen Bezüge im jährlichen Abstand fest. Sie sind als Bonuszahlung strukturiert. Alle Boni werden auf der Grundlage des konsolidierten EBITDAR determiniert – unter Berücksichtigung relevanter Benchmarks, die im Business Plan festgehalten sind.

Performance-relevante Aspekte der Vergütung

Die Executive Directors erhielten Aktien im Zusammenhang mit dem Mitarbeiter-Aktienprogramm, welches am 27. April 2006 beschlossen und am 28. November 2006 angepasst wurde. Im Rahmen dieser Anpassung wurde das wirtschaftliche Eigentum (beneficial interest) an diesen Aktien im November 2006 an den Treuhänder des Air Berlin Employee Share Trust, die Ogier Employee Benefit Trustee Limited, transferiert. Die Directors haben die Option, das wirtschaftliche Eigentum an diesen Aktien am Ende des jeweiligen Performance-relevanten Zeitraums zurückzukaufen, vorausgesetzt, die Performance-Kriterien wurden erfüllt.

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

Vergütungspolitik 2007

Die Vergütung der Directors für das Geschäftsjahr 2007 wird entsprechend der oben erläuterten Vergütungspolitik festgesetzt werden. Alle anfallenden Bonuszahlungen werden im Rahmen der oben beschriebenen Vorgehensweise festgesetzt.

Non-Executive Directors

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

Kurs-Performance-Chart

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Air Berlin Aktie im Vergleich zum SDAX. Der SDAX wurde zu Vergleichszwecken gewählt, weil er ein großer Aktienindex ist; außerdem ist die Gesellschaft im SDAX notiert.

Relative Performance AB1 vs. SDAX, indiziert



Der Aktienkurs der Gesellschaft ist von 12,00 EUR am 11. Mai 2006 (IPO-Kurs) um 37,5 % auf 16,50 EUR zum Jahresende gestiegen. Die Kursschwankung verlief zwischen 9,20 EUR und 17,20 EUR während der Periode.



- 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 Vergütung der Directors im Berichtsjahr war wie folgt:

in Tausend Euro	Performance-relevante Komponenten				Gesamt 2006	Gesamt 2005
	Grund- gehalt und Entgelte	zu ver- steuernde Leistungen	Bonus- zahlungen	Wert der Aktien- Optionen		
Executive Directors:						
Joachim Hunold	750	16	937	46	1.749	1.006
Ulf Hüttmeyer*	350	10	437	46	843	0
Karl Lotz	250	12	313	46	621	223
Elke Schütt	250	9	313	46	618	210
Non-Executive Directors:						
Dr. Hans-Joachim Körber	50	0	0	0	50	0
Dr. Eckhard Cordes	50	0	0	0	50	0
Claus Wülfers	38	0	0	0	38	0
Nicholas Teller	38	0	0	0	38	0
Johannes Zurnieden	100	0	0	0	100	0
Gesamtvergütung	1.876	47	2.000	184	4.107	1.439

* ab Datum der Ernennung am 1. Februar 2006

Wirtschaftliche Interessen (beneficial interest) der Directors an Aktien der Gesellschaft

Die wirtschaftlichen Interessen der Directors an Aktien der Gesellschaft sind wie folgt:

	Air Berlin PLC / Stück Stammaktien	
	31. Dez 2006	31. Dez 2005
Executive Directors		
Joachim Hunold	2.100.004	2.000.004
Ulf Hüttmeyer	30.000	0
Karl Friedrich Lotz	30.000	0
Elke Schütt	30.000	0

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 2006 1.000.268 Aktien der Gesellschaft. Nach Ende des Geschäftsjahres und bis zur Erstellung dieses Geschäftsberichts sind bei den oben aufgeführten Aktienpositionen keine Veränderungen eingetreten.

Aktienbasierte Vergütung der Directors

Die Anzahl der den Directors unter dem Mitarbeiter-Aktienprogramm 2006 in seiner Fassung vom November 2006 gewährten Aktien war am Ende des Berichtsjahres wie folgt:

	Optionen per 1.1.2006	Optionen gewährt im Berichtsjahr	Optionen per 31.12.2006	ausübbar ab (bei Erfüllung bestimmter Perform- ance-Kriterien im vorhergehenden Dreijahreszeitraum)
Mitarbeiter-Aktienprogramm 2006 – Tranche 1				
Joachim Hunold	0	10.000	10.000	31.12.2008
Ulf Hüttmeyer	0	10.000	10.000	31.12.2008
Karl Lotz	0	10.000	10.000	31.12.2008
Elke Schütt	0	10.000	10.000	31.12.2008
Mitarbeiter-Aktienprogramm 2006 – Tranche 2				
Joachim Hunold	0	10.000	10.000	31.12.2009
Ulf Hüttmeyer	0	10.000	10.000	31.12.2009
Karl Lotz	0	10.000	10.000	31.12.2009
Elke Schütt	0	10.000	10.000	31.12.2009
Mitarbeiter-Aktienprogramm 2006 – Tranche 3				
Joachim Hunold	0	10.000	10.000	31.12.2010
Ulf Hüttmeyer	0	10.000	10.000	31.12.2010
Karl Lotz	0	10.000	10.000	31.12.2010
Elke Schütt	0	10.000	10.000	31.12.2010



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

Die Directors sind den Bestimmungen des Mitarbeiter-Aktienprogramms 2006 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. Die Konditionen sind wie folgt:

Tranche und Dreijahres-Performance-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 unter dem Mitarbeiter-Aktienprogramm 2006 gewährten 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 108 bis 110 dargestellt.

Genehmigt durch den Board of Directors und unterzeichnet für das Board of Directors:

26. März 2007

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer

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 verabschiedeten 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 verabschiedeten 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 verabschiedeten 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 weiter betreiben.

Die Directors sind dafür verantwortlich, eine ordentliche Rechnungslegung 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 Gesetzeslage in Großbritannien, welche die Vorbereitung und Veröffentlichung des Jahresabschlusses regelt, kann von der Rechtssetzung in anderen Jurisdiktionen abweichen.



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

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 2006 endende Geschäftsjahr geprüft. Unsere Prüfung umfasste die Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung, 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 81 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

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.



01) Essentials

02) Airport Arithmetics

03) Mission & Aktie

04) Directors' Report

05) Corporate Governance

Bestätigungsvermerk des

Abschlussprüfers

Veränderungen in den

Organen

06) Jahresabschluss

07) Sonstige Angaben

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 31.12.2006 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 31.12.2006 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

26. März 2007

VERÄNDERUNGEN IN DEN ORGANEN IM GESCHÄFTSJAHR 2006

Zum 1. Februar 2006 wurde Ulf Hüttmeyer zum Chief Financial Officer (CFO) ernannt. Das Board of Directors wurde am 9. Mai 2006 vervollständigt. Als Non-Executive Directors wurden berufen: Dr. Eckhard Cordes (Vorstandsvorsitzender der Franz Haniel & Cie. GmbH), Dr. Hans-Joachim Körber (Vorstandsvorsitzender der Metro AG), Nicholas Teller (Mitglied des Vorstands der Commerzbank AG), Claus Wülfers (früher Vorstand der Hapag-Lloyd AG) und Johannes Zurnieden (Geschäftsführer Phoenix Reisen GmbH). Zu seinem Vorsitzenden (Chairman) hat das Gremium auf seiner konstituierenden Sitzung am 15. Mai 2006 Johannes Zurnieden gewählt.

AIR BERLIN PLC
JAHRESABSCHLUSS 2006

Air Berlin PLC

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2006

	Anhang	2006	2005
		€ 000	€ 000
Umsatzerlöse	20	1.575.395	1.215.240
Sonstige betriebliche Erträge	21	30.867	4.731
Materialaufwand	22	(1.094.501)	(864.145)
Personalaufwand	23	(163.293)	(116.903)
Abschreibungen	6, 7	(64.232)	(62.558)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	24	(220.088)	(181.908)
Betriebliche Aufwendungen		(1.542.114)	(1.225.514)
Betriebsergebnis		64.148	(5.543)
Finanzaufwendungen	25	(41.917)	(19.026)
Finanzerträge		7.389	2.851
Währungsgewinne (-verluste), netto	26	14.857	(49.192)
Finanzergebnis, netto		(19.671)	(65.367)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	27	608	39
Ergebnis vor Ertragsteuern		45.085	(70.871)
Ertragsteuern	28	4.972	(45.029)
Ergebnis nach Ertragsteuern – den Aktionären der Gesellschaft zuzuordnen		50.057	(115.900)
Unverwässertes und verwässertes Ergebnis je Aktie in €	12	0,95	(2,90)



06) Jahresabschluss

Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ
zum 31. Dezember 2006

	Anhang	31.12.2006	31.12.2005
		€ 000	€ 000
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögensgegenstände	6	95.791	1.317
Sachanlagen	7	936.894	752.758
Geleistete Anzahlungen auf Flugzeuge, langfristig		41.086	0
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	8	720	660
Langfristige Vermögenswerte		1.074.491	754.735
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	9	11.914	3.201
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	10	171.416	106.596
Rechnungsabgrenzung		14.116	8.147
Wertpapiere		0	125
Bankguthaben und Kassenbestände		315.921	189.051
Kurzfristige Vermögenswerte		513.367	307.120
Bilanzsumme		1.587.858	1.061.855
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	11	15.009	10.073
Kapitalrücklage	11	214.190	0
Sonstige Rücklagen	11	217.056	217.056
Gewinnrücklagen und Jahresergebnis		20.503	(29.779)
Marktbewertung Sicherungsinstrumente, nach Steuern	30	(18.930)	0
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	11	(22)	0
Rücklage aus erfolgsneutraler Marktbewertung von Wertpapieren	11	0	(127)
Eigenkapital		447.806	197.223
Langfristige Verpflichtungen			
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	28	38.974	96.833
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	16	495.414	350.829
Finanzschulden	16	22.970	30.154
Langfristige Verpflichtungen		557.358	477.816
Kurzfristige Verpflichtungen			
Verbindlichkeiten aus forfaitierten Leasingraten	16	63.067	99.893
Finanzschulden	16	97.997	17.477
Ertragsteuerverbindlichkeiten		3.510	662
Sonstige Rückstellungen	15	7	1.048
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	18	236.396	122.403
Rechnungsabgrenzung		15.626	14.003
Erhaltene Anzahlungen	19	166.091	131.330
Kurzfristige Verpflichtungen		582.694	386.816
Bilanzsumme		1.587.858	1.061.855

Der Konzernabschluss ist genehmigt durch den Aufsichtsrat (Board of Directors) und ist freigegeben zur Veröffentlichung am 26. März 2007; unterzeichnet für das „Board of Directors“:

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer

Air Berlin PLC

KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2006

	Anhang	31.12.2006	31.12.2005
		€ 000	€ 000
Gewinn (Verlust) der Periode		50.057	(115.900)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Abschreibungen langfristiger Vermögenswerte	6, 7	64.232	62.558
Wertminderungen (Impairment losses)	8	12	0
Verlust (Gewinn) aus dem Abgang von Anlagevermögen	21, 24	(21.407)	5.367
Verlust aus dem Abgang von kurzfristigen Wertpapieren		11	0
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem IPO	11, 25	13.667	0
Aktienorientierte Vergütung	13	270	0
Zunahme der Vorräte		(5.652)	(645)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		(15.066)	(5.887)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen		21.291	(32.616)
Latenter (Steuerertrag)/Steueraufwand	28	(8.119)	43.954
Zunahme der Rückstellungen für abgegrenzte Leistungen und sonstige Rückstellungen		3.672	28.419
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		(6.371)	0
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten		14.594	36.198
Währungsgewinne (-verluste)		(15.267)	59.685
Zinsaufwendungen		29.135	19.026
Zinserträge		(7.389)	0
Ertragsteueraufwendungen	28	3.147	1.076
Beteiligungsergebnis	8, 27	(608)	(2)
Veränderung der Marktbewertung der Derivate	30	11.703	(16.571)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen		104	0
Operativer Cashflow		132.016	84.662
Gezahlte Zinsen		(27.989)	(18.238)
Erhaltene Zinsen		7.198	0
Gezahlte Ertragsteuern		(1.619)	(681)
Netto Cash Flow aus operativer Geschäftstätigkeit		109.606	65.743
Investitionen in langfristige Vermögenswerte		(327.180)	(103.999)
Erwerb einer Tochtergesellschaft, abzüglich liquide Mittel	5	(83.510)	0
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte		(48.846)	(29.077)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten		45.395	29.898
Erhaltene Anzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen		40.000	0
Einnahmen aus dem Verkauf von kurzfristigen Wertpapieren		114	0
Erhaltene Ausschüttungen von assoziierten Unternehmen	8	500	332
Erhaltene Zahlung aus Liquidation von assoziierten Unternehmen	8	61	0
Investitionen in assoziierte Unternehmen	8	(31)	(6)
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit		(373.497)	(102.852)
Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzschulden		(144.313)	(64.218)
Einzahlungen aus der Aufnahme langfristiger Finanzschulden		252.213	73.389
Erwerb eigener Aktien		(45)	0
Einzahlungen in die Kapitalrücklage	11	229.850	130.000
Einzahlungen aus der Erhöhung des gezeichneten Kapitals	11	4.936	0
Transaktionskosten	11	(39.297)	0
Gesellschafterentnahmen		0	(563)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit		303.344	138.608
Veränderung von Nettozahlungsmitteln		39.453	101.499
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode		189.051	87.552
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		(410)	0
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode	31	228.094	189.051



06) Jahresabschluss

Air Berlin PLC

KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

	Anhang	Gezeichnetes Kapital € 000	Kapital- rücklage € 000
Stand am 1. Januar 2005		30	0

Unrealisierte Veränderungen zur Veräußerung gehaltener Wertpapiere, nach Steuern			
Im Eigenkapital erfasste erfolgswirksame Vorgänge			
Verlust der Periode			
Summe erfolgswirksame Vorgänge der Periode			

Veränderung Kommanditkapital			
Erhöhung gezeichnetes Kapital		10,073	
Verminderung gezeichnetes Kapital		(30)	
Gesellschafterentnahmen			
Stand am 31. Dezember 2005		10,073	0

Aktienorientierte Vergütung	13		
Marktbewertung Sicherungsinstrumente, nach Steuern	30		
Währungsumrechnungen, netto	11		
Unrealisierte Veränderungen zur Veräußerung gehaltene Wertpapiere	11		
Im Eigenkapital erfasste erfolgswirksame Vorgänge		0	0
Gewinn der Periode			
Summe erfolgswirksame Vorgänge der Periode		0	0

Erwerb von eigenen Aktien	11		
Ausgabe von neuen Stammaktien	11	4,936	229,850
Transaktionskosten IPO, nach Steuern	11		(15,660)
Stand am 31. Dezember 2006		15,009	214,190

Kommandit Kapital	Sonstige Rücklagen	Gewinnrück- lagen und Jahresergebnis	Markt- bewertung Sicherungs- instrumente nach Steuern	Ausgleichs- posten von Währungs- differenzen	Rücklage aus erfolgsneutraler Marktbewertung von Wert- papieren	Summe
€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
41,300	55,551	86,932	0	0	(114)	183,699
					(13)	(13)
					(13)	(13)
		(115,900)				(115,900)
		(115,900)			(13)	(115,913)
(41,300)	161,475					120,175
						10,073
	30					0
		(811)				(811)
0	217,056	(29,779)	0	0	(127)	197,223
		270				270
			(18,930)			(18,930)
				(22)		(22)
					127	127
0	0	270	(18,930)	(22)	127	(18,555)
		50,057				50,057
0	0	50,327	(18,930)	(22)	127	31,502
		(45)				(45)
						234,786
						(15,660)
0	217,056	20,503	(18,930)	(22)	0	447,806



06) Jahresabschluss

Air Berlin PLC

BILANZ

zum 31. Dezember 2006

	Anhang	31.12.2006
		€ 000
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte		
Beteiligungen an verbundenen Unternehmen	35b	140.165
Latente Steueransprüche	35c	15.888
Langfristige Vermögenswerte		156.053
Kurzfristige Vermögenswerte		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	35h	686
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	35d	280
Rechnungsabgrenzung		310
Bankguthaben und Kassenbestände		65.643
Kurzfristige Vermögenswerte		66.919
Bilanzsumme		222.972
Passiva		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	35e	15.009
Kapitalrücklage	35e	214.190
Gewinnrücklagen und Ergebnis des Jahres		(9.346)
Eigenkapital		219.853
Kurzfristige Verpflichtungen		
Verbindlichkeiten aus abgegrenzten Leistungen und ausstehenden Rechnungen	35f	125
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	35h	452
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		392
Sonstige Verbindlichkeiten	35g	2.150
Kurzfristige Verpflichtungen		3.119
Bilanzsumme		222.972

Der Konzernabschluss ist genehmigt durch den Aufsichtsrat (Board of Directors) und ist freigegeben zur Veröffentlichung am 26. März 2007; unterzeichnet für das „Board of Directors“:

Joachim Hunold
Chief Executive Officer

Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer

Air Berlin PLC

KAPITALFLUSSRECHNUNG

für die Zeit vom 2. Dezember 2005 (Zeitpunkt der Eintragung) bis 31. Dezember 2006

	Anhang	31.12.2006
		€ 000
Verlust der Periode		(9.571)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:		
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem IPO	11, 25	13.667
Aktienorientierte Vergütung	13	270
Zunahme der Forderungen gegen verbundene Unternehmen	35h	(686)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen		(590)
Latenter Steuerertrag	35c	(5.918)
Zunahme der Rückstellungen für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen		125
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		392
Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	35h	452
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten		2.150
Zinserträge		(2.490)
Operativer Cashflow		(2.199)
Erhaltene Zinsen		2.490
Netto Cash Flow aus operativer Geschäftstätigkeit		291
Investition in verbundene Unternehmen	35b	(140.165)
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit		(140.165)
Erwerb eigener Aktien		(45)
Ausgabe Class A-Aktien, Dezember 2005		73
Erhöhung gezeichnetes Kapital, Dezember 2005		10.000
Einzahlungen in die Kapitalrücklage	11	229.850
Einzahlungen aus der Erhöhung des gezeichnetes Kapital	11	4.936
Transaktionskosten	11	(39.297)
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit		205.517
Veränderung von Nettozahlungsmitteln		65.643
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode		0
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode		65.643

Air Berlin PLC

EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen und Jahresergebnis	Summe
		€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Stand im Zeitpunkt der Eintragung (am 2. Dezember 2005)		0	0	0	0
Aktienorientierte Vergütung	13			270	270
Im Eigenkapital erfasste erfolgswirksame Vorgänge		0	0	270	270
Verlust der Periode				(9.571)	(9.571)
Summe erfolgswirksame Vorgänge der Periode		0	0	(9.301)	(9.301)
Ausgabe Classe A-Aktien, Dezember 2005		73			73
Erhöhung gezeichnetes Kapital, Dezember 2005		10.000			10.000
Erwerb von eigenen Aktien	11			(45)	(45)
Ausgabe von neuen Stammaktien	11	4.936	229.850		234.786
Transaktionskosten IPO, nach Steuern	11		(15.660)		(15.660)
Stand am 31. Dezember 2006		15.009	214.190	(9.346)	219.853



KONZERNANHANG UND ANHANG DER GESELLSCHAFT 2006

1. BERICHTSUNTERNEHMEN

Der Konzernabschluss der „Air Berlin PLC“ (die „Gesellschaft“) zum 31. Dezember 2006 beinhaltet die Gesellschaft und seine 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 Einzelabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2006 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 Verlustrechnung des Einzelunternehmens verzichtet. Hinsichtlich der Präsentation des Jahresabschlusses der Gesellschaft wird auf die Seiten 92 und 93 verwiesen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in allen im Konzernabschluss präsentierten Berichtsperioden unverändert angewendet worden. Alle konsolidierten Unternehmen wenden die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden an. Der Konzernabschluss ist unter Anwendung des Anschaffungskostenprinzips aufgestellt bis auf die folgenden Aktiva und Passiva, die mit ihren Marktwerten angegeben sind: Derivative Finanzinstrumente und zur Veräußerung gehaltene Finanzanlagen.

Der Konzernabschluss ist in Euro aufgestellt. Der EZB-Euro Wechselkurs zum Britischen Pfund hat am Bilanzstichtag 0,6715 betragen. Alle Angaben erfolgen unter Anwendung von Rundungen zum nächsten Tausender, außer Angaben zu Aktien. Der Konzernabschluss ist vom „Board of Directors“ (Aufsichtsrat) genehmigt und am 26. März 2007 zur Veröffentlichung freigegeben.

Schätzungen und Annahmen

Die Aufstellung des Jahresabschlusses nach den 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. Die später tatsächlich eintretenden Verhältnisse 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 von 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 Bewertung des Anlagevermögens und sind im Anhang unten unter 4 a), 4 b) und 4 j) dargestellt.

3. KONSOLIDIERUNGSKREIS

a) Umgekehrter Unternehmenserwerb

In 2005 hat die Gruppe ihre rechtliche Struktur reorganisiert. Sämtliche Anteilseigner übertrugen ihre jeweiligen Anteile an der Air Berlin Beteiligungsgesellschaft mbH und Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG auf verschiedene von ihnen gehaltene deutsche Gesellschaften mit beschränkter Haftung (Pegasus GmbHs) gegen Gewährung von Gesellschaftsrechten an diesen Pegasus GmbHs. Mit Abtretungs- und Übertragungsverträgen zwischen der Air Berlin PLC und ihren Anteilseignern wurden die Anteile an den Pegasus GmbHs in die Air Berlin PLC eingebracht gegen Gewährung von insgesamt 10 Millionen Aktien. Jeder Anteilseigner erhielt Aktien proportional zu seinem ehemaligen Anteil an der Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG. Des Weiteren übernahm

die Air Berlin PLC die Position der Komplementärin bei der Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG von der Air Berlin Beteiligungsgesellschaft mbH; ein Minderheitsanteil wird nicht berichtet, da sämtliche anderen Gesellschafter Konzerngesellschaften sind.

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 werden 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 wird das Kommanditkapital umklassifiziert zu 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 die Macht 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. Der Konsolidierungskreis besteht aus Tochtergesellschaften, die unter Punkt 36 im Konzernanhang genannt sind.

Die Jahresabschlüsse von einigen Konzerngesellschaften werden in einer anderen Währung als Euro (Schweizer Franken) erstellt. Vermögenswerte und Schulden werden mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag umgerechnet. Die Erträge und Aufwendungen dieser Tochtergesellschaften werden mit

dem am Transaktionstag geltenden Mittelkurs umgerechnet. Daraus resultierende Wechselkursdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital unter dem Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen erfasst.

Nach deutschem Handelsrecht (§ 264 Absatz 3 und § 264 b HGB) sind aufgrund der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Air Berlin PLC sämtliche vollkonsolidierten deutschen Tochtergesellschaften (in der Tabelle unter Punkt 36 im Konzernanhang als in Deutschland eingetragen), außer der dba Luftfahrtgesellschaft mbH, von der Aufstellung eines eigenen Abschlusses befreit.

c) Zweckgesellschaft

Im Berichtsjahr hat die Gruppe eine Zweckgesellschaft zum Rückkauf und der Verwaltung von Aktien im Zusammenhang mit ihrem Mitarbeiteraktienplan errichtet. Eine Zweckgesellschaft wird konsolidiert, wenn basierend auf einer Einschätzung der Substanz der Beziehung der Zweckgesellschaft zur Gruppe und 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 einräumt, 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 und 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.



06) Jahresabschluss

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 Jahre
Andere Rechte	15 Jahre
Markenrecht dba	5 Jahre
Landrechte (Slots)	unbegrenzt
Geschäfts- und Firmenwert	unbegrenzt

Slots 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 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 737-400 (im 4. Quartal 2006 veräußert), 737-800 und Airbus A 320. Diese werden unter Berücksichtigung von geschätzten Restwerten über zehn Jahre abgeschrieben. Restwerte und Nutzungsdauern werden an jedem Bilanzstichtag überprüft. Da die Restwerte in US-Dollar festgelegt und in EURO umgerechnet werden, ist der Buchwert zum 31. Dezember 2006 entsprechend angepasst worden. 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. Die Änderung der Schätzungen in Bezug auf die Restwerte führt in 2006 zu einer Erhöhung der Abschreibungen in Höhe von € 773 (2005: Erhöhung um € 11.588), was zu einer entsprechenden Veränderung der Buchwerte führt. Die Auswirkung der Veränderung der Schätzungen hinsichtlich der Restwerte der Flugzeuge auf zukünftige Erträge ist nicht vorhersehbar, weil künftige Veränderungen der Wechselkurse in der Schätzung zu berücksichtigen sind. Würde für zukünftige Perioden ein konstanter, dem am Bilanzstichtag entsprechender US-Dollar Wechselkurs unterstellt, wäre in Zukunft mit einer Steigerung des Abschreibungsaufwandes von circa € 3.092 pro Berichtsjahr zu rechnen.

Ein Teil der Anschaffungskosten der Flugzeuge werden 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. Fremdkapitalkosten, die dem Erwerb von Flugzeugen und Triebwerken direkt zugeordnet werden können, sind in den Anschaffungskosten der entsprechenden Sachanlagen enthalten. Übrige Fremdkapitalkosten sind als Aufwand erfasst.

-- RESERVETRIEBWERKE

Die Gruppe hat die Restwerte der Reservetriebwerke in 2006 neu bewertet. Die Auswirkung dieser Änderung einer Schätzung ist zukunftsbezogen in der Periode der Veränderung berücksichtigt in Übereinstimmung mit IAS 8, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehler (Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors) und führt zu einer Verminderung des Abschreibungsaufwandes in Höhe von €578 im vierten Quartal 2006. Dies wird in der Zukunft zu einer geschätzten Verminderung des Abschreibungsaufwandes in Höhe von €2.312 pro Jahr führen.

-- ÜBRIGE SACHANLAGEN

Die Nutzungsdauern der übrigen Sachanlagen betragen wie folgt:

Technische Anlagen und Maschinen	15 Jahre (in 2005: 8 Jahre)
-----	-----
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-13 Jahre
-----	-----

Die Gruppe hat im Rahmen der Abschreibung der Technischen Anlagen die Schätzannahme der Nutzungsdauern angepasst. Der Effekt dieser Änderung einer Schätzung wird gemäß IAS 8, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehler (Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors) zukunftsbezogen in der Berichtsperiode der Änderung erfasst und führt zu einer Verminderung des Abschreibungsaufwandes in Höhe von €707 im vierten Quartal 2006. Daraus resultiert eine geschätzte Verminderung des Abschreibungsaufwandes in zukünftigen Perioden in Höhe von €2.828 pro Jahr.

Wertminderungen (Impairments)

Die Buchwerte der Aktiva der Gruppe werden in jeder Berichtsperiode auf Anhaltspunkte von Wertminderungen (Impairments) überprüft. Bei Anzeichen einer Wertminderung wird der erzielbare Betrag eines Vermögenswertes ermittelt. 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. 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.

c) Nachträglicher Aufwand

Aufwand, der aus dem Ersatz von Flugzeugkomponenten, Triebwerken oder anderen Ausstattungen resultiert, wie größere 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) Wertpapiere

Wertpapiere werden als zur Veräußerung verfügbar bilanziert und mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt, deren Gewinne oder Verluste in einem getrennten Posten im Eigenkapital erfasst werden. Gewinne und Verluste, die im Eigenkapital erfasst wurden, werden beim Abgang des Wertpapiers realisiert.



06) Jahresabschluss

e) Vorräte

Vorräte werden nach dem Niederstwertprinzip bewertet. Der Posten beinhaltet Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile und bezogene Waren. Die Aufwendungen für das Vorratsvermögen werden mit den durchschnittlichen Anschaffungskosten ermittelt. Wesentliche Unterschiede zwischen dem beizulegenden Zeitwert und dem Buchwert sind nicht ersichtlich.

f) Forderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen werden beim erstmaligen Ansatz zum Verkehrswert bilanziert, danach mit dem abgeschriebenen Wert, der ihrem geschätzten Verkehrswert entspricht. Zweifelhafte Forderungen werden auf ihren Realisationswert abgeschrieben. Zusätzlich zu Einzelwertberichtigungen werden für allgemeine Kreditrisiken Pauschalwertberichtigungen gebildet, die auf Erfahrungen in vorangegangenen Wirtschaftsjahren beruhen. Fremdwährungsforderungen werden zum Stichtagskurs der Bilanz umgerechnet.

g) Derivate

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich 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 Erstantritt mit ihren Marktwerten berücksichtigt. Sämtliche Derivate, die nicht der Absicherung von Risiken dienen, werden als zum Handel gehalten berichtet. 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 Cash Flows. Der effektive Anteil der Gewinne und Verluste aus der Veränderung des Marktwertes von Cash Flow Sicherungsgeschäften wird gemäß IAS 39 in der Bilanz im Eigenkapital berichtet und wird ertragswirksam erfaßt, wenn das Grundgeschäft Auswirkungen auf die Ergebnisse des Unternehmens hat oder zukünftige Cash Flows aus dem Grundgeschäft nicht mehr als wahrscheinlich erachtet werden. Der ineffektive Anteil eines

Cash-Flow 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 Stichtag der Bilanz.

Zur Minimierung des Kerosinpreisesrisikos werden unterschiedliche Sicherungsinstrumente 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.

i) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der Air Berlin PLC besteht aus Stammaktien und einziehbaren „Class A Aktien“. Zusätzlich werden eigene Aktien 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 der Gewinnrücklage 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.

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 wirtschaftlichem Nutzen enthaltenden Ressourcen führt und die Höhe der Verpflichtung geschätzt werden kann. Die Rückstellungen werden bei wesentlichen Auswirkungen mit abgezinsten zukünftigen Cash-Flows bewertet, wobei der zugrunde gelegte Diskontierungszins mit einem Zinssatz von 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 den dem Erstansatz nachfolgenden Bewertungen erfolgt der Ansatz mit den Buchwerten.

m) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Im Erstansatz werden Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. In den dem Erstansatz nachfolgenden Bewertungen werden sie zu fortgeführten Buchwerten berichtet, was ihrem beizulegenden Zeitwert entspricht. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Schlusskurs des Stichtages der Bilanz angesetzt.

n) Fremdwährungen

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurs umgerechnet. Geldwerte Vermögenswerte und Verpflichtungen in Fremdwährungen werden zum Kurswert am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Währungsdifferenzen werden ertragswirksam verbucht. 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 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. Aufwendungen werden realisiert, wenn sie getragen werden, was grundsätzlich mit dem Zeitpunkt der Realisierung der mit ihnen im Zusammenhang stehenden Erträge korrespondiert (Prinzip der periodengerechten Aufwandsabgrenzung).



06) Jahresabschluss

p) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

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 passiv bis zur Leistungserbringung abgegrenzt. Die Abgrenzung des Umsatzes erfolgt auf Basis von Erfahrungswerten der Vergangenheit und dem Passagierverhalten vergangener Perioden.

-- VIELFLIEGERPROGRAMM

Die Gruppe hat ein Vielfliegerprogramm aufgelegt („Top Bonus“ Programm), die den Kunden ermöglichen, für Geschäftsbeziehungen mit Air Berlins Partnern (Hotels, Mietwagenfirmen, Versicherungen und Finanzdienstleistern), oder durch Einkäufe Bonusmeilen zu sammeln. Die erwarteten Grenzkosten der zu erbringenden Freiflüge werden auf Basis der kumulierten Meilen und den Erfahrungswerten mit dem Kundenverhalten im passiven Rechnungsabgrenzungsposten in der Bilanz erfasst.

q) Leasing

Die Gruppe least einige Flugzeuge als Operating-Leaseverhältnisse, die zu einer Verpflichtung der Air Berlin führen, die geleaste Vermögenswerte zu warten. Die Leasingraten enthalten keine Wartungs- und Überholungsaufwendungen. Air Berlins Konzernrichtlinien sehen die Aufwandsrealisierung der Wartungskosten über die Laufzeit des Leases vor. Zahlungen aufgrund eines Operating-Leaseverhältnis 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 der wesentlichen Nutzen und Lasten aus der Eigentümerstellung auf die Gruppe übergehen. Die Vermögenswerte werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Die entsprechenden Verpflichtungen werden unter der Position sonstige Verpflichtungen 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.

r) Pensionsverpflichtungen

Aufwendungen aus Verpflichtungen betreffend beitragsorientierte Pensionspläne werden ertragswirksam in der Periode des Anfalls erfaßt.

s) Aktienorientierte Vergütung

Der beizulegende Zeitwert der Aktienoptionen, die Mitarbeitern gewährt werden, wird zum Zeitpunkt der Gewährung der Optionen geschätzt und die aktienorientierte Vergütung als Personalaufwand über die Sperrfrist (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 die Anzahl der erwarteten ausübenden Aktienoptionen (weitere Details zu den Bedingungen siehe Anhang 13).

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 7, Finanzinstrumente, verpflichtend anwendbar für Berichtsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen.
- IFRS 8, Operative Segmente (Operating Segments), verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.
- IFRIC 7, Anwendung der Regeln zur Anpassung des Abschlusses nach IAS 29 Rechnungslegung in Hochinflationländern (Applying the Restatement Approach under IAS 29 Reporting in Hyperinflationary Economics), verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. März 2006 beginnen.
- IFRIC 8, Anwendungsbereich des IFRS 2 (Scope of IFRS 2), verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Mai 2006 beginnen.

- IFRIC 9, Neueinschätzung von eingebetteten Derivaten (Reassessment of Embedded Derivatives), verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juni 2006 beginnen.
- IFRIC 10 Zwischenabschlüsse und Wertminderungen (Interim Financial Reporting and Impairment), verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. November 2006 beginnen.
- Verschiedene Nachträge zu Angabeverpflichtungen nach IAS 39 und IAS 1.

5. UNTERNEHMENSERWERBE

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 in 2006:

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

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. Es sind keine Eventualverbindlichkeiten zum Zeitpunkt des Erwerbs feststellbar gewesen. Der Firmenwert wird gemäß IFRS 3 nicht abgeschrieben, sondern jährlich auf eine mögliche Wertminderung (Impair-

ment Test) überprüft. In die Berechnung des Firmenwertes sind die beim Unternehmenswert angefallenen Transaktionskosten einbezogen worden.

Die Ergebnisse der dba werden ab dem 1. September 2006 konsolidiert (Umsätze € 163.458, Periodengewinn € 17.558). Bei einer unterstellten Konsolidierung während der gesamten Berichtsperiode hätte die Gruppe einen Umsatz von € 1.888.225 und einen Periodengewinn in Höhe von € 35.869 erzielt.



06) Jahresabschluss

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, so dass der Netto Cash Flow aus der Akquisition €6 betragen hat, was dem Buchwert der Beteiligung in assoziierten Unternehmen am 31. Dezember 2005 entsprochen hat.

6. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

In Tausend Euro	Software Lizenzen	Firmen- wert	Land- rechte	Marken- rechte	Sonstige Rechte	Gesamt
Anschaffungskosten						
Bestand 1. Januar 2005	6.041	0	0	0	869	6.910
Zugänge	1.648	0	0	0	0	1.648
Abgänge	146	0	0	0	0	146
Bestand 31. Dezember 2005	7.543	0	0	0	869	8.412
Zugänge	3.645	0	0	0	0	3.645
Zugänge durch Erwerb dba	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
Abschreibung						
Bestand 1. Januar 2005	4.699	0	0	0	768	5.467
Abschreibungsaufwand	1.708	0	0	0	58	1.766
Abgänge	138	0	0	0	0	138
Bestand 31. Dezember 2005	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
Buchwert						
1. Januar 2005	1.342	0	0	0	101	1.443
31. Dezember 2005	1.274	0	0	0	43	1.317
31. Dezember 2006	3.642	20.317	69.949	1.883	0	95.791

Landrechte (Slots) und Markenrechte sind mit ihrem Wert im Zeitpunkt des Erwerbes angesetzt. Die Bewertung von Slots ist vorgenommen worden unter der Annahme der fortgeführten Nutzung und basiert auf den durchschnittlichen Erträgen der Marktteilnehmer an regulierten Flughäfen unter Berücksichtigung eines Knappheitsfaktors. Als wesentliche Annahmen sind der Berechnung ein Abzinsungssatz von 8,11 % und Cash Flow Planungen für jede Strecke für eine

Periode von dreißig Jahren pro Landrecht zugrunde gelegt worden, was einer unbegrenzten Nutzungsdauer der Slots nahe kommt.

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 7,92 % abgezinst.

Die Gruppe hat im vierten Quartal 2006 eine Überprüfung auf Wertminderungen (Impairment Test) der Landrechte (Slots) und des Firmenwertes basierend auf verschiedenen Annahmen durchgeführt und keine Wertminderungen festgestellt. Die Bewertung des erzielbaren Betrages ist auf Basis der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, zu der die Land- und Markenrechte gehören, ermittelt worden, die in diesem Fall durch die gesamte Air Berlin Gruppe gebildet wird. Die zukünftigen Kapitalströme sind unter Nutzungswertgesichtspunkten basierend auf der mittelfristigen Cash Flow Planung (5 Jahre) für die existierende Flotte errechnet und abgezinst auf ihren Barwert unter Nutzung des gesellschaftsbezogenen

durchschnittlich gewichteten Kostensatzes für Kapital von 8,57 %. Die Kalkulation des Nutzungswertes ist stark abhängig von den Annahmen und Schätzungen betreffend den Abzinsungsfaktors und der operativen Marge. Der hohe regulative Druck und der starke Wettbewerb des Geschäftsumfelds können die Leistung des Geschäftes wesentlich beeinflussen. Jedoch sind vorhersehbare Ereignisse nicht wesentlich genug, dass sie zu einem den Buchwert unterschreitenden erzielbaren Betrag führen würden. Der Zinssatz spiegelt die Annahme des Managements hinsichtlich der langfristigen Kapitalkosten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wider.

7. SACHANLAGEN

In Tausend Euro	Flugzeuge und Triebwerke	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- austattung	Gesamt
Anschaffungskosten				
Bestand 1. Januar 2005	920.646	42.707	22.126	985.479
Zugänge	89.265	13.177	9.132	111.574
Abgänge	50.851	365	3.593	54.809
Bestand 31. Dezember 2005	959.060	55.519	27.665	1.042.244
Zugänge	293.384	37.105	6.250	336.739
Zugänge durch Erwerb dba	0	6.014	1.034	7.048
Abgänge	147.090	47.176	660	194.926
Bestand 31. Dezember 2006	1.105.354	51.462	34.289	1.191.105
Abschreibung				
Bestand 1. Januar 2005	214.234	20.069	13.942	248.245
Abschreibungsaufwand	51.048	5.372	4.372	60.792
Abgänge	18.355	241	955	19.551
Bestand 31. Dezember 2005	246.927	25.200	17.359	289.486
Abschreibungsaufwand	52.744	5.095	4.577	62.416
Abgänge	73.893	23.153	645	97.691
Bestand 31. Dezember 2006	225.778	7.142	21.291	254.211
Buchwert				
1. Januar 2005	706.412	22.638	8.184	737.234
31. Dezember 2005	712.133	30.319	10.306	752.758
31. Dezember 2006	879.576	44.320	12.998	936.894



06) Jahresabschluss

Aufgrund der wesentlichen Veränderungen des US-Dollar Wechselkurses wurde eine Überprüfung des Sachanlagevermögens auf Wertminderungen (Impairment Test) vorgenommen, da Wechselkursunterschiede einen möglichen negativen Effekt auf den Marktwert der Flugzeuge und Triebwerke, die in US-Dollar berechnet werden, haben können. Die Durchführung des Impairment Tests basierend auf verschiedenen Annahmen hat zu keiner Wertminderung geführt. Die Bewertung des erzielbaren Betrages erfolgt auf Basis der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, zu der die Flugzeuge und Triebwerke gehören, die in diesem Fall durch die gesamte Air Berlin Gruppe gebildet wird. Die zukünftigen Kapitalströme sind unter Nutzungswertgesichtspunkten basierend auf der mittelfristigen Cash Flow Planung (5 Jahre) für die existierende Flotte errechnet und abgezinst auf ihren Barwert unter Nutzung des gesellschafts-eigenen durchschnittlich gewichteten Kapitalkostensatzes von 8,57 %. Die Kalkulation des Nutzungswertes ist stark abhängig von den Schätzannahmen des im Rahmen der Abzinsung verwendeten Zinssatzes und der zugrunde gelegten operativen Marge. Die verwendete operative Marge basiert auf den Plandaten des Geschäftes und dem operativen Wachstum. Das Geschäftsumfeld ist sowohl regulatorischem als auch starkem Wettbewerbsdruck ausgesetzt, was einen wesentlichen Einfluss auf die operative Leistung des Unternehmens haben kann. Jedoch sind vorhersehbare Ereignisse nicht wesentlich genug, um die Planungen derart zu verändern, dass sie zu einem den Buchwert unterschreitenden erzielbaren Betrag führen würden. Der Zinssatz spiegelt die Annahme des Managements hinsichtlich der langfristigen Kapitalkosten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wider. Aktivierte Finanzierungskosten betragen in den Jahren 2006 €2.393 und in 2005 €3.150 zu Zinssätzen von 2,46 % bis 5,52 %. Flugzeuge und Triebwerke dienen als Sicherheiten im Zusammenhang mit verzinslichen Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus zukünftigen forfaitierten Leasingraten.

Die Sachanlagen beinhalten technische Anlagen und Maschinen, die aufgrund eines Finanzierungsleasing aktiviert worden sind. Der Buchwert dieser Anlagen beläuft sich am Bilanzstichtag auf €5.810. Nähere Angaben zum Finanzierungsleasing finden sich unter Punkt 17 des Anhangs.

8. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

In Tausend Euro	Beteiligungen
Anschaftungskosten	
Bestand 1. Januar 2005	984
Zugänge	6
Erhaltene Ausschüttungen	(369)
Gewinnanteile	39
Bestand 31. Dezember 2005	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

Die Gruppe hat die folgenden assoziierten Unternehmen:

	Land	Beteiligung	
		2006	2005
		%	%
Niki Luftfahrt GmbH, Wien	Österreich	24,0	24,0
TIS Total Inflight Solution Germany GmbH	Deutschland	—	24,0
SCK DUS GmbH & Co. KG, Düsseldorf*	Deutschland	24,8	24,0
Helvetia Express Flug AG, Kloten	Schweiz	—	45,0
IBERO Tours GmbH**	Deutschland	50,0	50,0
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH, Wien	Österreich	24,0	—

* 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 auf Grund mangelnder Kontrolle

Die Gruppe hat in 2006 die restlichen 76 % der Anteile an TIS Total Inflight Solution Germany GmbH erworben, die später zur AB Neunte Flugzeugvermietungs GmbH umfirmiert wurde und in 2006 konsolidiert wurde. Diese Transaktion ist ergebnisneutral. 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.

Helvetia Express Flug AG, Kloten ist in 2006 liquidiert worden. Die Liquidation hat für die Gruppe zu einem Liquidationserlös in Höhe von CHF 97 (€ 61) und zusätzlichen Wertminderungen (Impairment Losses) in Höhe von € 12 geführt. Die Gruppe hat aus den oben genannten assoziierten Unternehmen in den Jahren 2006 und 2005 ein Ergebnis nach Anteilerwerb in Höhe von € 608 und € 39 realisiert. Im Zusammenhang mit Niki Luftfahrt GmbH sind durch die Gruppe in Vorperioden Verluste in Höhe von € 435 nicht realisiert worden, da keine Verpflichtung zur Übernahme der Verluste besteht. Aus diesem Grund sind in 2005 Gewinne in Höhe von € 17 ebenfalls nicht realisiert worden, da die Gewinne nicht ausreichten, um die Verluste auszugleichen.

Zusammenfassung der Finanzdaten der assoziierten Unternehmen – 100 Prozent:

In Tausend Euro	Vermögenswerte	Verpflichtungen	Eigenkapital	Umsätze	Gewinn/(Verlust)
2006					
Niki Luftfahrt GmbH, Wien	*	*	*	*	*
SCK DUS GmbH & Co. KG, Düsseldorf**	5.513	5.462	51	17.215	1.165
IBERO Tours GmbH	*	*	*	*	*
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH***	60	10	50	0	0
2005					
Niki Luftfahrt GmbH, Wien	51.793	52.534	(741)	113.789	70
TIS Total Inflight Solution Germany GmbH, Berlin	25	0	25	0	0
Stockheim Air Catering GmbH & Co. KG, Düsseldorf	3.325	3.274	51	23.049	1.190
Helvetia Express Flug AG, Kloten**** (vorläufig)	183	26	157	134	(280)
IBERO Tours GmbH	1.869	1.111	758	3.070	86

* Informationen waren bis zur Bilanzaufstellung nicht erhältlich, daher wurden die Zahlen 2005 zugrunde gelegt.

** Informationsstand 30. September 2006 (geprüfter Halbjahresabschluss der TIS Germany Airline Catering GmbH & Co. KG sowie Umsätze und Gewinne/Verluste aus dem geprüften Jahresabschluss für das Rumpfgeschäftsjahr 1. Januar bis 31. März 2006)

*** Informationsstand 15. März 2006 (Eröffnungsbilanz)

**** Es ist bezüglich der Helvetia Express Flug AG, Kloten der Wechselkurs am Bilanzstichtag von 1,5551 CHF/EUR am 31.12.2005 zugrunde gelegt worden.



06) Jahresabschluss

9. VORRÄTE

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

In Tausend Euro	2006	2005
Rohmaterial	47	52
Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile	10.977	2.172
Bezogene Waren	890	977
	11.914	3.201

Eine Abschreibung aufgrund Überalterung der Vorräte ist nicht veranlasst. Der Aufwand für Vorräte hat im Berichtsjahr €57.416 betragen (2005 €59.071).

10. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNG UND LEISTUNG UND SONSTIGE KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

In Tausend Euro	2006	2005
Forderungen aus Lieferung und Leistung	49.724	26.708
Forderungen aus abgeschlossenen Währungsgeschäften	—	23.477
Positive Marktwerte von Derivaten	4.216	1.708
Steuer Guthaben	9.331	7.444
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	8.782	5.154
Anzahlungen auf Flugzeuge und andere Sachanlagen	20.260	26.697
Noch nicht ausgestellte Rechnungen für bereits ausgeführte Leistungen	8.514	0
Forderungen aus dem Verkauf von Sachanlagen	39.710	0
Sonstige Vermögenswerte	30.879	15.408
	171.416	106.596

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten eine Darlehensforderung in Höhe von US-Dollar 960 (€779) sowie eine Teilschuldverschreibung in Höhe von €750 (30 Schuldverschreibungen zu je €25) von Lee & Lex Flugzeugvermietungs GmbH (gesamt €1.529). Das Darlehen wird mit 5 % verzinst und die Schuldverschreibung unterliegt einem Zinssatz von 6 %.

Sonstige Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Sicherheitsleistungen (2006: €5.341 und 2005: €818), Forderung aus Bonus und Ansprüche (2006: €7.759 und 2005: €500), Forderungen gegenüber Versicherungsunternehmen (2006: €1.330 und 2005 €1.175) und Lieferanten mit Sollsaldo (2006: €5.224 und 2005 €3.321).

Forderungen sind in der Konzernbilanz nach Abzug der Wertberichtigung für zweifelhafte Forderungen in Höhe von €1.555 (2005: €1.400) berichtet. Zusätzlich zu einem Anstieg i. H. v. €155 der Wertberichtigung auf Forderung (€220 in 2005) sind Forderungen in Höhe von €2.340 in 2006 (€1.018 in 2005) wegen Uneinbringlichkeit ertragswirksam abgeschrieben worden.

11. GEZEICHNETES KAPITAL UND RÜCKLAGEN**Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage**

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 ausgegeben worden. Hierbei wurde eine um die Transaktionskosten bereinigte Kapitalerhöhung von €214.190 (einschließlich Aufgeld) 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. Zum 31. Dezember 2006 beträgt das genehmigte Stammkapital der Air Berlin €100.000.000 und £50.000 (2005: €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 (2005: 100.000.000 Stammaktien im Nominalwert von €1,00 und 50.000 A Shares im Nominalwert von £1,00).

Zum 31. Dezember 2006 ist das genehmigte Kapital in Bezug auf die 59.742.821 im Nominalwert von €0,25 und die 50.000 A Shares im Nominalwert £1,00 gezeichnet und voll eingezahlt. Dies beinhaltet 177.600 eigene Aktien, die von Air Berlin (über den Air Berlin Employee Share Trust) im Zusammenhang mit dem Mitarbeiterbeteiligungsplan gehalten

werden. Die Stammaktien berechtigen zum Dividendenbezug 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. Eine Beteiligung am Liquidationserlös bei Auflösung der Gesellschaft oder einer sonstigen Kapitalrückzahlung ist

grundsätzlich gegeben, es sei denn es handelt sich um den Einzug der Aktien oder den Kauf von eigenen Aktien durch die Air Berlin. 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:

In Tausend Aktien	Stammaktien		Einziehbare „Class A“ Vorzugsaktien	
	2006	2005	2006	2005
Ausgegeben am 1. Januar	10.000	10.000	50	50
Ausgegeben im Zusammenhang mit Mitarbeiterbeteiligungsplan	44	0	0	0
Gesamt vor Aktiensplit	10.044	10.000	0	0
Gesamt nach 4:1 Aktiensplit	40.178	0	0	0
Ausgegeben nach Bareinzahlung (IPO)	19.565	0	0	0
Ausgegeben am 31. Dezember	59.743	10.000	50	50
Davon eigene Anteile	178	0	0	0

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 gezeichnetes Kapital von konsolidierten Unternehmen, das umklassifiziert wurde zu sonstigen Kapitalrücklagen auf Grund des umgekehrten Unternehmenserwerbes in 2005.

Eigene Anteile

Im Zusammenhang mit dem Nachtrag zum unten dargestellten Mitarbeiterbeteiligungsprogramm hat 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.

Sicherungsinstrumente

Die Rücklage für die erfolgsneutrale Marktbewertung von Wertpapieren aufgrund des „Hedge Accounting“ beinhaltet den effektiven Anteil der kumulierten Nettoveränderung im Marktwert der derivativen „Cash Flow“ Finanzinstrumente.

Ausgleichsposten für Währungsdifferenzen

Der Ausgleichsposten für Währungsdifferenzen berücksichtigt sämtliche Währungsdifferenzen aus der Umrechnung der Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften.

Rücklage aus erfolgsneutraler Marktbewertung von Wertpapieren

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

Dividenden

In der Berichtsperiode sind keine Dividenden beschlossen oder gezahlt worden.



06) Jahresabschluss

12. ERGEBNIS JE AKTIE (EARNINGS PER SHARE, EPS)

Das unverwässerte (und verwässerte) Ergebnis je Aktie wird bestimmt, indem das Ergebnis der Periode durch die im

Geschäftsjahr gewichtete Durchschnittszahl der ausgegebenen Stammaktien dividiert wird.

In Tausend Euro und Tausend Aktien, ausser EPS	2006	2005
Ergebnis der Periode	50.057	(115.900)
Auf "Class A" Vorzugs-Aktien beschlossene Dividende	0	0
Auf die Stammaktien entfallendes Ergebnis (verwässert und unverwässert)	50.057	(115.900)
Ausgegebene Stammaktien am 1. Januar (angepasst nach 4:1 Aktiensplit)	40.000	40.000
Effekt der im Zusammenhang mit dem Mitarbeiterbeteiligungsprogramm im April 2006 ausgegebenen Aktien	121	0
Effekt der im Mai 2006 ausgegebenen Aktien	12.597	0
Effekt der gehaltenen eigenen Aktien	(121)	0
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (unverwässert)	52.597	40.000
Unverwässertes Ergebnis pro Aktie (in €)	0,95	(2,90)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (unverwässert)	52.597	40.000
Effekt der ausgegebenen Aktienoptionen, April 2006	119	0
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	52.716	40.000
Verwässertes Ergebnis pro Aktie (in €)	0,95	(2,90)

Bei der Berechnung des Ergebnisses pro Aktie ist die gewichtete durchschnittliche Anzahl der in 2005 ausgegebenen Stammaktien um den Effekt aus dem Aktiensplit angepasst worden. Dies mindert das Ergebnis pro Aktie dieser Periode auf ein Viertel des ursprünglich im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2005 berichteten Betrages.

Die 50.000 „Class A“ Aktien (einziehbare Vorzugsaktien) berechtigen nicht 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.

Bei der Berechnung des verwässerten Ergebnisses pro Aktie ist der Effekt aus der Ausübung der Aktienoptionen im Zusammenhang mit dem Mitarbeiterbeteiligungsprogramm mit dem Datum April 2006, dem Datum des Inkrafttretens des aktienorientierten Vergütungsplans berücksichtigt worden.

13. AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG

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

Im April 2006 hat das Unternehmen den Executive Directors und ausgewähltem 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, können diese jedoch nicht veräußern oder anderweitig abtreten, mit Ausnahme der in der Vereinbarung festgelegten diesbezüglichen Regelungen. Bei Eintritt bestimmter Bedingungen hat die Gesellschaft (oder eine von ihr zu bestimmende Person) das Recht, Anteile aus dem Aktienplan zu erwerben.

Der Aktienplan ist am 28. November 2006 ergänzt 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. Der geänderte Aktienplan 2006 sieht vor, dass die Begünstigten das rechtliche Eigentum (beschränkt) aus den Aktien inne haben, der Erwerb des wirtschaftlichen Eigentums ist jedoch an den Eintritt bestimmter Bedingungen (vesting conditions) geknüpft. Bei Nichteintritt der Bedingungen oder wenn der Begünstigte den Aktienpreis nicht innerhalb von zwei Wochen nach Aufforderung durch das Unternehmen entrichtet, ist das Unternehmen berechtigt, die Rückübertra-

gung des rechtlichen Eigentums zu verlangen. Aufgrund des geänderten Aktienplans sind die Begünstigten während der Sperrfrist nicht mehr zum Dividendenbezug berechtigt. Des Weiteren sind die Aktien mit rechtlichen Beschränkungen versehen. Die übrigen Bedingungen, insbesondere die mit den Begünstigten vereinbarten Bedingungen sind unverändert geblieben.

Der Aktienplan ist 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 aufeinander folgenden 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 aufeinander folgenden 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 durch das Unternehmen über die Erfüllung der Leistungsbedingung 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 zu bewerten. Der beizulegen-

de 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	Gewichteter Anzahl durchschnittlicher Aktienoptionen		Gewichteter Anzahl durchschnittlicher Optionspreis	
	2006	2006	2005	2005
Ausgegebene Aktien zu Beginn der Periode	0	—	0	—
Gewährt während der Periode	177.600	0,25	0	—
Verfallen während der Periode	0	0,25	0	—
Ausgeübt während der Periode	0	0,25	0	—
Abgelaufen während der Periode	0	0,25	0	—
Ausgegebene Aktien am Ende der Periode	177.600	0,25	0	—
Ausübbar am Ende der Periode	0	0,25	0	—



06) Jahresabschluss

Es sind keine Optionen ausgeübt worden oder verfallen während der Periode.

Der im konsolidierten Abschluss realisierte Aufwand für den „Employee Share Plan“ beträgt in der Berichtsperiode € 270.

14. PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

Im Rahmen des Unternehmenserwerbs der dba in 2006 hat die Gruppe einen beitragsorientierten Pensions Plan für alle Arbeitnehmer der dba übernommen, in den die Gruppe Ein-

zahlungen leistet. Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berichtete Nettoaufwand für den beitragsorientierten Pensions Plan beträgt in der Berichtsperiode € 355.

Da Arbeitnehmer in Deutschland der Sozialversicherungspflicht unterliegen, hat Air Berlin am Bilanzstichtag keine weiteren Versorgungspläne für ihre Mitarbeiter. Die Gruppe leistete im Berichtsjahr Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von € 4.476 (€ 3.027 in 2005).

15. RÜCKSTELLUNGEN

In Tausend Euro	Bestand am 1.1.2006	Verbrauch	Zuführung	Auflösung	Bestand am 31.12.2006
Reparatur von beschädigten Flugzeugen	1.048	1.048	7	0	7
	1.048	1.048	7	0	7

Die Rückstellung 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 im Zeitpunkt der Beschädigung der Flugzeuge.

16. FINANZSCHULDEN UND VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER BANKEN AUS FORFAITIERTEN ZUKÜNFTIGEN LEASINGRATEN

Die Zinssätze für Verbindlichkeiten der Gruppe gegenüber Banken stellen sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2006	Buchwert 31.12.2005
Zinssatz			
EURIBOR plus 1,5 % Marge, rückzahlbar bei Lieferung von Flugzeugen	2007	5.903	18.736
Festverzinsung zu 5,82 %, fällig Juni 2008	2008	4.010	4.078
1 Monat LIBOR plus 3 % Marge, Tilgung in Monatsraten	2009	1.983	3.044
1 Monat LIBOR plus 2 % Marge, Tilgung in Monatsraten	2011	5.833	8.160
1 Monat LIBOR plus 2 % Marge, Tilgung in Halbjahresraten	2012	4.953	6.402
1 Monat LIBOR plus 2 % Marge, Tilgung in Halbjahresraten	2012	5.076	6.241
1 Monat LIBOR plus 2 % Marge, Tilgung in Halbjahresraten	2013	5.382	—
Kontokorrent		87.827	970
		120.967	47.631

In Höhe von € 97.997 (2005: € 17.477) sind die Verbindlichkeiten in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Bankdarlehen werden besichert durch Triebwerke und Flugzeuge in Höhe von € 23.012 (2005: € 42.583).

Es bestehen Finanzierungsvereinbarungen mit Banken, die mit einer Forfaitierung zukünftiger Leasingraten aus innerkonzernlichen Leasingverhältnissen verbunden sind. Die Darlehen sind rückzahlbar in monatlichen, viertel- oder halbjährlichen Raten und unterliegen der folgenden Verzinsung:

In Tausend Euro	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2006	Buchwert 31.12.2005
Zinssatz			
LIBOR plus 3,00 % Marge	2006	—	244
LIBOR plus 4,20 % Marge	2006	—	683
LIBOR plus 0,625 % Marge	2006	—	13.090
LIBOR plus 0,63 % Marge	2006	—	42.539
LIBOR plus 0,85 % Marge	2008	—	1.257
LIBOR plus 0,625 % Marge	2010	89.395	103.995
LIBOR plus 0,85 % Marge	2011	45.896	51.336
LIBOR plus 1,30 % Marge	2011	1.139	—
LIBOR plus 0,85 % Marge	2012	58.311	70.270
LIBOR plus 1,10 % Marge	2012	18.708	21.401
LIBOR plus 0,95 % Marge	2013	18.238	22.382
LIBOR plus 1,20 % Marge	2013	20.328	22.796
LIBOR plus 1,25 % Marge	2013	36.361	44.458
LIBOR plus 1,85 % Marge	2013	3.986	4.939
LIBOR plus 1,85 % Marge	2014	17.227	—
LIBOR plus 1,30 % Marge	2016	225.354	51.332
LIBOR plus 1,30 % Marge	2017	23.538	—
		558.481	450.722

Von diesen sind Verbindlichkeiten in Höhe von €63.067 (2005: €99.893) in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die forfaitierten zukünftigen innerkonzernlichen Leasingraten sind mit Flugzeugen besichert. Im Berichtsjahr sind mehrere Flugzeuge von US-Dollar in Euro refinanziert worden, was zu einem realisierten Währungsgewinn durch die Gruppe in Höhe von €6.626 geführt hat. Die Fälligkeit der oben beschriebenen Finanzschulden und Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus der Forfaitierung von zukünftigen innerkonzernlichen Leasingraten stellt sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	2006	2005
Bis zu einem Jahr	161.064	117.370
Zwischen einem und fünf Jahren	291.481	244.719
Mehr als fünf Jahre	226.903	136.264
	679.448	498.353

17. LEASINGVERHÄLTNISSE

Operating Leasingverhältnisse

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.

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	2006	2005
Bis zu einem Jahr	154.052	77.426
Länger als ein Jahr		
bis zu fünf Jahren	349.996	158.065
Länger als fünf Jahre	14.129	6.713
	518.177	242.204

Während des Berichtszeitraumes sind Zahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen in Höhe von €139.875 (2005: €104.177) als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst worden.



06) Jahresabschluss

Finanzierungsleasing

Durch den Erwerb der dba unterhält die Gruppe zusätzlich ein Finanzierungsleasingverhältnis über bestimmte technische Anlagen und Ausrüstungsgegenstände. Das Finanzierungsleasing betrifft technische Geräte für fünfzehn geleaste Flugzeuge (Operating Lease-Verhältnisse) mit unterschiedlichen Laufzeiten, wovon die längste Laufzeit 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 Verlängerun-

gen der Mietzeit der dem Finanzierungsleasing zugrunde liegenden Flugzeugleasinggeschäfte oder neue Leasinggeschäfte über Flugzeuge des gleichen Typs und Modells führen automatisch zur Verlängerung des Leasingverhältnisses über die technische Anlagen und Ausrüstungsgegenstände. Es ergeben sich keine Beschränkungen für die Gruppe aus diesen Leasingverträgen.

Der am 31. Dezember 2006 auf Finanzierungsleasingverhältnisse entfallende Nettobuchwert in der Position Technische Anlagen und Maschinen beträgt €5.810.

Die Summe der künftigen Mindest-Leasingraten beträgt:

In Tausend Euro	31. Dezember 2006		31. Dezember 2005	
	Zukünftige Mindest-Leasingraten	Barwert	Zukünftige Mindest-Leasingraten	Barwert
Bis zu einem Jahr	3.557	3.442	0	0
Länger als ein Jahr bis zu fünf Jahren	2.541	2.369	0	0
Länger als fünf Jahre	0	0	0	0
	6.098	5.810	0	0

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

18. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNG UND LEISTUNG UND ÜBRIGE VERBINDLICHKEITEN

In Tausend Euro	2006	2005
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	67.706	61.164
Rückstellung für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen	99.026	45.867
Negative beizulegende Zeitwerte von Finanzderivaten		
Termingeschäfte	14.810	3.772
Währungsoptionsgeschäfte	257	0
Commodity-swaps	20.191	2.093
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	15.944	146
Kreditorische Debitoren	6.406	3.258
Lohnsteuer	3.299	1.866
Sozialversicherungsabgaben	134	3.155
Sonstige	8.623	1.082
	236.396	122.403

Die Rückstellung für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen beinhaltet Aufwendungen für am Bilanzstichtag erbrachte bisher nicht berechnete Leistungen und nicht berechnete erhaltene Waren, Gutschriften und Kommissionen an Reisebüros im Zusammenhang mit dem Ticket-Verkauf sowie Urlaubsrückstellungen und Rückstellung für ausstehende Gehaltsbestandteile.

19. ERHALTENE ANZAHLUNGEN

Die Position betrifft überwiegend erhaltene Anzahlungen im Zusammenhang mit Tickets aus Einzelplatzverkäufen, die einen in der der Berichtsperiode nachfolgenden Periode gebuchten Flug betreffen und für die in der Berichtsperiode kein Umsatz realisiert wurde.

20. UMSATZ

In Tausend Euro	2006	2005
Umsatz aus Einzelplatzverkäufen	867.919	632.318
Charterumsätze und Umsätze mit Reiseveranstaltern	589.904	496.679
Bordverkauf	16.336	14.975
Groundservices und sonstige Leistungen	101.236	71.268
	1.575.395	1.215.240

Groundservices und sonstige Leistungen beinhalten überwiegend Code-Share-Umsätze und sonstige Betriebsumsätze.

Segment Berichterstattung

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	2006	2005
Gewinn aus dem Abgang von Anlagevermögen	21.407	458
Erträge aus Leistungen an Niki	476	909
Erträge aus Versicherungsansprüchen	432	1.094
Auflösung von Rückstellungen	6.763	824
Übrige	1.789	1.446
	30.867	4.731

22. MATERIALAUFWENDUNGEN UND BEZOGENE LEISTUNGEN

In Tausend Euro	2006	2005
Treibstoff	345.839	239.531
Catering (einschl. Aufwand Bordverkauf)	59.897	58.535
Flughafengebühren & Handling	412.104	333.392
Operating Leasing		
Flugzeug und Anlagen	128.156	96.163
Navigationsaufwand	123.012	109.018
Sonstige	25.493	27.506
	1.094.501	864.145

23. PERSONALAUFWENDUNGEN UND ANZAHL DER MITARBEITER

Die Lohn- und Gehaltsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	2006	2005
Löhne und Gehälter	139.885	99.463
Aufwand für Pensionspläne und Rentenversicherungsbeiträge	4.831	3.027
Sozialversicherungsabgaben	18.577	14.413
	163.293	116.903

Der Aufwand für Pensionspläne und Rentenversicherungsbeiträge steht im Zusammenhang mit Leistungen an einen beitragsorientierten Pensionsplan in Höhe von €355 (2005: €0) und mit Beitragsleistungen an das deutsche Sozialversicherungssystem in Höhe von €4.476 (2005: €3.027) in der Berichtsperiode. Weitere Angaben zu den Pensionsplänen befinden sich unter Punkt 14 im Konzernanhang.

Die Vergütung der Executive Directors beträgt wie folgt:

In Tausend Euro	2006	2005
Jahresgehälter	1.600	840
Bonus	2.000	535
Sonstige	231	34
	3.831	1.409

Die höchste Vergütung eines „Directors“ beträgt in 2006 €1.749 und in 2005 €1.006. Weitere Angaben betreffend die Vergütung der „Directors“ werden im Vergütungsbericht der „Directors“ (Directors' Remuneration Report) auf den Seiten 74 bis 80 dargestellt.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter der Gruppe (mit „Directors“) während des Berichtsjahres sowie die Anzahl der Mitarbeiter zum Stichtag sind in den folgenden Bereichen auf Vollzeitbasis beschäftigt:

Arbeitnehmer	Jahres-	
	durchschnitt	31. Dezember
2006		
Flugpersonal	1.807	2.148
Verkauf, Betrieb und Verwaltung	1.492	1.773
	3.299	3.922
2005		
Flugpersonal	1.282	1.379
Verkauf, Betrieb und Verwaltung	1.019	1.109
	2.301	2.488



06) Jahresabschluss

24. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

In Tausend Euro	2006	2005
Verkaufsprovisionen an Agenturen	25.806	37.208
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	58.352	35.921
Werbung	34.751	29.199
Versicherung	18.640	15.561
EDV-Aufwand	18.752	11.298
Bankgebühren	9.413	7.825
Reisekosten Crew	10.459	7.241
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	12.541	8.663
Verluste aus Anlagenabgängen	0	5.824
Training und sonstige Personalaufwendungen	5.351	4.556
Telefon und Porto	3.527	2.763
Wertberichtigungen auf Forderungen	2.340	1.018
Vergütung des Wirtschaftsprüfers	1.623	1.482
Übrige	18.533	13.349
	220.088	181.908

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers stellt sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	2006	2005
Abschlussprüfung	89	110
Prüfung der Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften	348	128
Anderer Dienstleistungen auf Grund gesetzlicher Vorschriften	282	90
Anderer Dienstleistungen betreffend Steuern	500	841
Dienstleistungen betreffend Corporate Finance Transaktionen	25*	0
Sonstige Dienstleistungen	379	313
	1.623	1.482

* weitere €291 sind in den Finanzaufwendungen unten enthalten

25. FINANZAUFWENDUNGEN

In Tausend Euro	2006	2005
Zinsaufwand für Finanzschulden	28.090	19.026
Sonstiger Finanzaufwand	13.815	0
Wertminderung assoziierte Unternehmen	12	0
	41.917	19.026

Der Sonstige Finanzaufwand beinhaltet einen Betrag von €13.667 für Transaktionskosten im Zusammenhang mit dem IPO.

26. WÄHRUNGSGEWINNE (-VERLUSTE), NETTO

In Tausend Euro	2006	2005
Summe Währungsgewinne (-verluste), ertragswirksam	20.476	(6.308)
Davon in den Betriebsaufwendungen erfaßt	(5.619)	(42.884)
Währungsgewinne (-verluste), ertragswirksam	14.857	(49.192)

Wie oben unter Punkt 4n) beschrieben, werden Wechselkursdifferenzen, die nicht aus Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten stammen, den einzelnen Posten der betrieblichen Aufwendungen zugeordnet.

27. ERTRÄGE AUS ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

In Tausend Euro	2006	2005
IBERO Tours GmbH	43	2
Stockheim Air Catering GmbH & Co. KG	565	37
	608	39

28. ERTRAGSTEUERN / LATENTE STEUERN

Der Gewinn oder Verlust vor Steuern ist vollständig dem Inland zurechenbar. Die Steueraufwendungen bzw. -erträge setzen sich wie folgt zusammen:

In Tausend Euro	2006	2005
Laufende Ertragsteuern	(3.147)	(1.076)
Latente Ertragsteuern	8.119	(43.953)
Summe Ertragsteuerertrag (-aufwand)	4.972	(45.029)

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 abziehbare Betriebsausgabe für Körperschaftsteuerzwecke, der effektive Gewerbesteuersatz variiert je nachdem in welcher Stadt sich die jeweilige Niederlassung befindet. Im Berichtsjahr beträgt der Gesamtsteuersatz (Kör-

perschaftsteuer und Gewerbesteuer) der Air Berlin Gruppe 38,90 % (2005: 38,90 %). Des Weiteren haben verschiedene Unternehmen der Air Berlin Gruppe ihre Niederlassung im Jahr 2005 nach Schönefeld verlegt, was zu einem Gesamtsteuersatz von 33,07 % führt. Die dba unterliegt einem Gesamtsteuersatz von 37,34 %. Die Steuersatzunterschiede in der Gruppe werden in der Überleitungsrechnung (tax rate reconciliation) als Steuersatzunterschiede (tax rate difference) angegeben.

Die Unterschiede zwischen dem sich aus dem handelsrechtlichen Gewinn (Verlust) ergebenden Steueraufwand der Periode und dem realisierten Steueraufwand begründen sich wie folgt:

In Tausend Euro	2006	2005
Ergebnis vor Ertragsteuern	45.085	(70.871)
Steuer zum Steuersatz von 38,90 %	(17.538)	27.569
Effekt aus Steuersubjektänderung	0	(59.466)
Veränderung in der Berücksichtigung von Verlustvorträgen	10.365	0
Steuersatzunterschiede aus der laufenden Periode	10.742	(7.039)
Verbrauch von Verlustvorträgen	1.285	0
Verlust von Verlustvorträgen	0	(6.003)
Sonstige	118	(90)
Steuerertrag (-aufwand)	4.972	(45.029)

Die Position „Effekt aus Steuersubjektänderung“ in 2005 betrifft die Auswirkung der neuen Gruppen-Struktur (Körperschaftsteuersubjekt) und die Auswirkung der Umbewertung von latenten Steueransprüchen und Steuerschulden in der Gruppe durch die Verlegung der Niederlassungen einiger Gruppenunternehmen nach Schönefeld. Wie bereits oben berichtet, unterliegen einige Unternehmen der Gruppe einem geringeren Gewerbesteuersatz als andere Gruppenunternehmen. Dies führt zu einem Steuersatzunterschied der Gruppe, der einem Betrag von €10.742 in 2006 (€-7.039 in 2005) entspricht.

Weiterhin wurden in der Berichtsperiode €113.723 gewerbesteuerliche Verlustvorträge, die bisher von der Gruppe nicht berücksichtigt wurden, durch die deutsche Finanzverwaltung anerkannt. Dies führt zu einer Erhöhung der latenten Steueransprüche (deferred tax assets) in Höhe von €10.365.

Am 31. Dezember 2006, betragen die Verlustvorträge für Gewerbesteuerzwecke €293.120 und für Einkommensteuerzwecke (EStG) €140.841. Die Verlustvorträge unterliegen keiner zeitlichen Beschränkung. Die Nutzung von Verlustvorträgen unterliegt jedoch den Beschränkungen der Mindestbesteue-

rung. Danach können Verlustvorträge für Körperschaftsteuer (KStG) und Gewerbesteuer (GewSt) mit Gewinnen eines Jahres bis zu einem Betrag in Höhe von €1.000 unbeschränkt verrechnet werden. Die übrigen Gewinne können 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. Resultierend aus der Umstrukturierung der Gruppe, hat die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG einen Verlust von gewerbesteuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von €35.288 hinnehmen müssen.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten sind den folgenden Vermögenswerten und Schulden zugeordnet worden:

In Tausend Euro	2006	2005
Latente Steueransprüche (Deferred tax assets)		
Technische Anlagen	0	6.148
Eigenkapitalpositionen nach Steuern	9.970	0
Fremdwährungsverbindlichkeiten und Derivate	18.278	2.071
Verlustvorträge	68.341	5.685
	96.590	13.904
Latente Steuerverpflichtungen (Deferred tax liabilities)		
Flugzeuge und Triebwerke und damit verbundene Verpflichtungen	(106.706)	(108.302)
Immaterielle Vermögenswerte	(26.822)	0
Finanzvermögen	0	(47)
Technische Anlagen	(275)	0
Mietereinbauten	(92)	(56)
Andere zeitliche Differenzen	(1.563)	(1.668)
Fremdwährungsverbindlichkeiten und Derivate	(106)	(664)
	(135.563)	(110.737)
Verrechnung	96.590	13,904
Latente Steuerverpflichtungen, netto	(38.974)	(96.833)
Latente Steuerverpflichtungen, netto zu Beginn der Periode	(96.833)	(52.880)
Veränderung der latenten Steuerverpflichtungen	57.859	(43.953)
Davon aus Kaufpreis Allokation	(27.718)	0
Davon aus cash flow Sicherungen und Eigenkapitalpositionen	(22.022)	0
Latenter Steuerertrag (-aufwand)	8.119	(43.953)



06) Jahresabschluss

29. EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Gegen die Gruppe ist durch einen Flughafen ein Anspruch auf Flughafengebühren in Höhe von € 501 in 2006 (€ 2.362 in 2005) aus Infrastruktur Fördermaßnahmen geltend gemacht worden. Das Management der Gruppe ist der Auffassung, dass der Anspruch unbegründet ist und dass die Gruppe ihn erfolgreich abwehren kann.

30. SICHERUNGSPOLITIK UND FINANZINSTRUMENTE

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

Im zweiten Quartal der Berichtsperiode hat Air Berlin, um die Volatilität der Ergebnisse zu begrenzen, in Bezug auf Sicherungen von zukünftigen Cash Flows in Fremdwährung die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) eingeführt, welche die Kriterien von IAS 39 erfüllen. Im dritten Quartal hat Air Berlin das Hedge Accounting erweitert um die Bilanzierung der Sicherungen von zukünftigen Cash Flows im Zusammenhang mit Treibstoffpreissicherungen. Beide Hedges werden als Cash Flow Sicherungen behandelt. IAS 39 setzt hohe Anforderungen an die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Air Berlin erfüllt diese Voraussetzungen durch Festlegung und Dokumentation der Sicherungsbezie-

hung zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft zu Beginn einer Sicherungstransaktion sowie durch Dokumentation der Risikomanagementzielsetzungen und -strategien der Sicherung. Dies beinhaltet eine Zuordnung der Sicherung zu den Unternehmensverpflichtungen und zukünftigen Transaktionen sowie eine Beschreibung, wie das Unternehmen die Wirksamkeit des Sicherungsinstruments bei der Kompensation der Risiken einschätzt. Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird fortlaufend beurteilt. Die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen verschiebt die Berücksichtigung des Effekts von Änderungen des beizulegenden Zeitwertes des Sicherungsinstruments in das Eigenkapital, wenn die Wirksamkeit des Sicherungsinstruments gegeben ist. Die Auflösung des Eigenkapitalpostens für die aufgelaufenen beizulegenden Zeitwerte der Sicherungen und die Realisation in der Konzerngewinn- und Verlustrechnung erfolgt in der Periode, in der der abgesicherte Zahlungsstrom sich auf die Gewinne oder Verluste auswirkt (2007 und 2008 für Währungssicherungssicherungen und 2007 Treibstoffsicherungen).

Air Berlin hat auch Sicherungsgeschäfte getätigt, die nicht die strengen Kriterien des "Hedge Accounting" nach IAS 39 erfüllen. Die Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte solcher Derivate werden ertragswirksam berichtet. Für die am Bilanzstichtag existenten Derivate zur Absicherung des Währungs-, Zins- und Treibstoffrisikos sind die folgenden beizulegenden Zeitwerte berichtet:

In Tausend Euro	Beizulegender Zeitwert am 31. Dezember 2006	Beizulegender Zeitwert am 31. Dezember 2005	Veränderung der beizu- legenden Zeitwerte	Realisiert in der Gewinn- und Verlust- rechnung	Erfasst im Eigenkapital
Devisentermingeschäfte	(10.824)	(3.772)	(7.052)	3.772	(10.824)
Fremdwährungsoptionsgeschäfte	(62)	0	(62)	(62)	0
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(15.944)	(146)	(15.798)	(15.798)	0
Commodity-swaps Treibstoffpreissicherung	(20.157)	(2.093)	(18.064)	2.093	(20.157)
Commodity-options Treibstoffpreissicherung	0	1.708	(1.708)	(1.708)	0
	(46.987)	(4.303)	(42.684)	(11.703)	(30.981)

Die beizulegenden Zeitwerte der Derivate werden als sonstige Vermögenswerte oder sonstige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

a) Währungssicherungen (100 % Hedge Accounting ab dem zweiten Quartal 2006)

Air Berlin schließt US-Dollar Devisentermingeschäfte ab, um das Währungsrisiko zu managen, das sich aus den operativen Aufwendungen ergibt, (Flugzeugfinanzierungen, -leasing und Treibstoff), die in US-Dollar finanziert werden. In ihrer Liquiditätsplanung ist Air Berlin in der Lage, den exakten zukünftigen Währungsaufwand und die Zahlungsdaten zu bestimmen. Aus diesem Grund nutzt Air Berlin Devisentermingeschäfte als Basis für die Sicherung und die Liquiditätsplanung. Air Berlin sichert regelmäßig bis zu 90 % des erwarteten Cash-Flows auf einer 12–24 Monats revolving Basis. Am Bilanzstichtag hat der in US-Dollar gesicherte Betrag US-Dollar 767,0 Millionen für das Geschäftsjahr 2007 und US-Dollar 515,0 Millionen für das Geschäftsjahr 2008 (2005: US-Dollar 347,2 Millionen für das Geschäftsjahr 2006) betragen. Der Wert der Währungsterminkontrakte beträgt € 973,6 Millionen (2005: € 289,6 Millionen) bewertet mit dem Wechselkurs zum Bilanzstichtag.

b) Sicherung des Zinsrisikos

Finanzschulden und Verbindlichkeiten gegenüber Banken aus der Forfaitierung zukünftiger Leasingraten setzen die Gruppe dem Risiko der Variabilität von Zinszahlungen aus, die auf Zinssatzänderungen und Wechselkursrisiken zurückzuführen sind. Zur Sicherung dieser Risiken setzt Air Berlin kombinierte Zins- und Währungs-Swaps ein.

c) Sicherung des Treibstoffpreises (100 % Hedge Accounting ab dem dritten Quartal 2006)

Der Treibstoffpreis (Kerosin) hat einen wesentlichen Einfluss auf den wirtschaftlichen Erfolg der Gruppe. Die Aufwendungen für Kerosin der Air Berlin betragen 22,4 % (2005: 19,5 %) der gesamten Aufwendungen aus der operativen Geschäftstätigkeit. Zum Bilanzstichtag haben Sicherungsgeschäfte für 579.400 Tonnen Kerosin (2005: 56.500 Tonnen) für das Geschäftsjahr 2007 vorgelegen. Air Berlin nutzt Commodity Swaps zur Risikominimierung (in 2005 Swaps und Optionsgeschäfte).

d) Kreditrisiko

Der Verkauf von Passagierbeförderungsdokumenten wird über Agenturen und dem Internet innerhalb des Einflussbereichs der IATA abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingssystemen für die

Abrechnung von Passagierbeförderungs- oder Frachtverkäufen angeschlossen. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten weltweiten Streuung relativ gering. Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden grundsätzlich auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing House der International Air Transport Association (IATA) beglichen, soweit die einer Leistung zugrunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in monatlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Bei sonstigen Geschäften wird im jeweiligen Leistungsvertrag eine gesonderte Sicherheit gefordert.

Für alle übrigen Leistungsbeziehungen werden zur Vermeidung von Zahlungsausfällen in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt oder Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt. Zur Vermeidung des Forderungsausfalls werden historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, herangezogen. Bei erkennbaren Risiken werden angemessene Wertberichtigungen auf Forderungen gebildet. Das Kreditrisiko aus Wertpapieren und derivativen Finanzinstrumenten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners. Da die Transaktionen mit Vertragspartnern eingegangen werden, die die höchste Bonitätseinstufung genießen, ist das Kontrahentenausfallrisiko aus Finanzmarktgeschäften sehr begrenzt.

e) Liquiditätsrisiko

Eine adäquate Finanzierungsstruktur und eine entsprechende Liquiditätsplanung sichert die Liquiditätssituation der Gruppe.

f) Beizulegender Zeitwert

Der beizulegende Zeitwert ist der in einer Transaktion zwischen unabhängigen Vertragspartnern bei Vorliegen normaler Geschäftsbeziehungen erzielbare Wert. Die Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden entsprechen annähernd ihren beizulegenden Zeitwerten.

Die folgenden Methoden und Annahmen sind im Wesentlichen bei der Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte herangezogen worden:



06) Jahresabschluss

✈ Wertpapiere

Der beizulegende Zeitwert ist der notierte Marktpreis am Bilanzstichtag ohne Abzug von Transaktionskosten.

✈ Derivate

Terminsicherungskontrakte, Zinssicherungen und Treibstoffpreiskontrakte werden am Markt mit gelisteten Marktpreisen gehandelt.

✈ Verzinsliche Darlehen und Ausleihungen

Der beizulegende Zeitwert wird anhand der abgezinsten zukünftigen Darlehenssumme und den Zinszahlungen bestimmt. Er entspricht den Buchwerten am Bilanzstichtag.

✈ Forderungen/Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Bei Forderungen und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr entspricht der Nominalwert grundsätzlich dem beizulegenden Zeitwert. Alle übrigen Forderungen/Verbindlichkeiten sind abgezinst, um den beizulegenden Zeitwert zu bestimmen.

✈ Bankguthaben und Kassenbestände

Aufgrund der kurzen Laufzeit, wird der Nominalwert als beizulegender Zeitwert angesetzt.

31. KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

In Tausend Euro	2006	2005
Kassenbestand	409	157
Bankeinlagen	54.266	11.564
Einlagen mit fester Laufzeit	261.246	177.330
Bankguthaben und Kassenbestände	315.921	189.051
Kontokorrent für Zwecke des Cash Managements	(87.827)	0
Bankguthaben und Kassenbestände laut Kapitalflussrechnung	228.094	189.051

32. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Vorständen (Directors), mit Komplementären, Tochtergesellschaften (siehe Konzernanhang unter Punkt 36), und assoziierten Unternehmen (siehe Konzernanhang unter Punkt 8). Weitere Angaben zur Vergütung der Vorstände (Directors) befinden sich im Bericht über die Vergütung der Vorstände (Directors' Remuneration Report) (siehe Seite 74 bis 80).

Ein Vorstandsmitglied (Executive Director) der Gruppe hält einen Stimmanteil von 3,48 % (2005: 5 %) an Air Berlin. Darüber hinaus besteht eine Forderung in Höhe von € 82 gegenüber einem der „Directors“, die in der Stichtags-Konzernbilanz in der Position sonstige kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen ist (2005: € 0).

Der Aufsichtsratsvorsitzende (Chairman of the Board) ist gleichzeitig Gesellschafter der Air Berlin mit einem Stimmanteil von 1,68 % sowie der alleinige Gesellschafter der Phoenix Reisen GmbH. Die Gruppe hat im Berichtsjahr Erträge in Höhe von € 13.599 (in 2005 € 13.425) mit der Phoenix Reisen GmbH erwirtschaftet. Am Bilanzstichtag belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in der Konzernbilanz aus diesen Transaktionen auf € 639 (2005 € 818). Die Lieferungen und Leistungen mit assoziierten Unternehmen während des Wirtschaftsjahres stellen sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	2006	2005
IBERO-Tours		
Umsatzerlöse aus Ticketverkauf	21	92
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	10
Aufwendungen für Dienstleistungen	732	0
SCK DUS GmbH & Co. KG (in 2005: Stockheim)		
Aufwendungen Catering	18.288	17.983
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	612	84
Lee & Lex Flugzeugvermietung GmbH		
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1.529	0
Niki Luftfahrt GmbH		
Sonstige Erträge aus administrativen Dienstleistungen	476	909
Sonstige Vermögenswerte	7.170	5.154

Sonstige kurzfristige Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Lee & Lex Flugzeugvermietungs GmbH beziehen sich auf eine Darlehensforderung in Höhe von US-Dollar 960 (€ 779) und eine Teilschuldverschreibung in Höhe von € 750 (30 Schuldverschreibungen zu je € 25). Weitere Informationen dazu sind unter Punkt 10 oben angegeben.

Transaktionen mit assoziierten Unternehmen werden mit zwischen fremden Dritten üblichen Preisen abgerechnet. Erträge von assoziierten Unternehmen in 2006 betragen € 500 (2005: € 369).

33. FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

In 2004 hat die Gruppe sich vertraglich zum Kauf von 60 Flugzeugen Airbus A320 verpflichtet, die zwischen 2005 und 2012 geliefert werden. In 2006 ist im Zusammenhang mit dem Unternehmenserwerb dba eine Bestellung von 25 Flugzeugen Boeing B737 auf die Gruppe übergegangen. Diese Bestellung wurde im vierten Quartal des Berichtsjahres erweitert um eine Bestellung von zusätzlichen 60 Boeing B737. Die Lieferung der 85 Boeing B737 ist für den Zeitraum von November 2007 bis 2014 vorgesehen.

Neun Flugzeuge Airbus A320 sind im Berichtsjahr (2005: zwei) geliefert worden, und zwölf Airbus A320 sowie eine Boeing 737 sind anhand der oben dargestellten vertraglichen Vereinbarungen zur Lieferung in 2007 vorgesehen. Am 31. Dezember beträgt die Gesamtsumme der noch ausstehenden Flugzeuglieferungen 49 Airbus A320 und 85 Boeing B737.

34. GESCHÄFTSFÜHRENDER VORSTAND

(„BOARD OF DIRECTORS“)

Vorstandsmitglieder (Executive directors)

Joachim Hunold	Chief Executive Officer
Ulf Hüttmeyer	Chief Financial Officer (seit 1. Februar 2006)
Karl Lotz	Chief Operating Officer
Elke Schütt	Chief Commercial Officer

35. ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS DER GESELLSCHAFT

Die Gesellschaft ist am 2. Dezember 2005 gegründet worden und war in 2005 nicht zur Aufstellung eines Jahresabschlusses verpflichtet. Folglich enthalten die Jahresabschlussangaben lediglich Angaben zur Berichtsperiode und keine Vergleichsangaben für die Vorperiode.

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 mit Anschaffungskosten bewertet, was grundsätzlich ihrem beizulegenden Zeitwert entspricht.

b) Anteile an verbundenen Unternehmen

Eine Liste der von der Gesellschaft direkt und indirekt gehaltenen Anteile an verbundenen Unternehmen befindet sich unter Punkt 3b des Konzernanhangs. Die Gesellschaft ist Komplementärin der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG.

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

Am 31. August 2006 (Datum des Unternehmenserwerbs) hat Air Berlin PLC 100 Prozent der Anteile an der dba Luftfahrtgesellschaft GmbH, München (im folgenden "dba") zum Kaufpreis von € 130.000 erworben. Die in diesem Zusammenhang angefallenen Transaktionskosten betragen € 1.385. Weitere Angaben zum Unternehmenserwerb dba befinden sich im Konzernanhang unter Punkt 5.

Des Weiteren hat die Gesellschaft die folgenden Tochtergesellschaften im Berichtsjahr gegründet: CHS Switzerland AG, CHS Netherlands N.V., CHS Holding & Services GmbH, Air Berlin Switzerland GmbH und Air Berlin Netherlands B.V.. Die Summe der Anschaffungskosten hat € 165 betragen. Der übrige Betrag in Höhe von € 10.000 steht im Zusammenhang mit der Ausgabe von zusätzlichen Aktien im Rahmen des umgekehrten Unternehmenserwerbes (Reverse Acquisition), die im Konzernanhang unter Punkt 3a beschrieben ist.



06) Jahresabschluss

c) Latente Steueransprüche

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

In Tausend Euro	2006
Laufende Ertragsteuern	0
Latente Ertragsteuern	5.918
Summe Steueransprüche	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. Im Berichtsjahr beträgt der Gesamtsteuersatz (Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer) der Gesellschaft 38,90 % (2005: 38,90 %).

Die latenten Steueransprüche sind den folgenden Positionen zuzuordnen:

In Tausend Euro	2006
Latente Steueransprüche	
Verlustvorträge	15,888
Summe latente Steueransprüche	15,888
Davon im Zusammenhang mit Eigenkapitalpositionen	(9,970)
Summe latenter Steuerertrag	5,918

Die Summe der Verlustvorträge beträgt im Berichtsjahr €40.844, was zu einem latenten Steueranspruch aus Verlustvorträgen in Höhe von €15.888 führt. Davon entfallen €9.970 auf im Eigenkapital der Gesellschaft als Abzugsposten berichtete IPO Aufwendungen. Der restliche Betrag in Höhe von €5.918 ist als latenter Steuerertrag ertragswirksam berichtet worden.

Die Überleitung der basierend auf dem Ergebnis der Berichtsperiode errechneten voraussichtlichen Steuerbelastung und den realisierten Ertragsteueraufwendungen bzw. -erträgen ergibt sich wie folgt:

In Tausend Euro	2006
Verlust vor Steuern	(15,214)
Voraussichtlicher Steuerertrag	
in Höhe von 38,9 %	5,918
Ausgewiesener Steuerertrag	5,918

d) Übrige kurzfristige Vermögenswerte

Diese Position beinhaltet hauptsächlich Forderungen aus Ertragsteuererstattungen und Umsatzsteuerforderungen.

e) 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 (einschließlich Aufgeld) 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.

Eine exakte Beschreibung der Positionen Gezeichnetes Kapital und Rücklagen befindet sich unter Punkt 11 im Konzernanhang.

Das Mitarbeiterbeteiligungsprogramm „Employee Share Plan“ ist detailliert unter Punkt 13 im Konzernanhang beschrieben.

f) Rückstellung für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen

Diese Position betrifft hauptsächlich eine Rückstellung für am Bilanzstichtag bereits bezogene Leistungen, bei denen die Rechnung am Bilanzstichtag noch ausstand.

g) Übrige Verbindlichkeiten

Diese Position beinhaltet hauptsächlich den an die Vorstände (Directors) geschuldeten Bonus.

h) Transaktionen mit nahestehenden Personen

Die Gesellschaft unterhält Transaktionen mit Vorständen (Directors) und Tochtergesellschaften (siehe Konzernanhang unter Punkt 36). Angaben zur Vergütung der Vorstände (Directors) befinden sich im Bericht über die Vergütung der Vorstände (Directors' Remuneration Report) (siehe Seite 74 bis 80). Ein Vorstandsmitglied (Executive Director) der Gruppe hält einen Stimmanteil von 3,48 % (2005: 5 %) an Air Berlin. Des Weiteren hält ein Aufsichtsratsmitglied (Chairman of the Board) einen Stimmrechtsanteil in Höhe von 1,68 %. Die durch die Gesellschaft im Berichtsjahr mit nahestehenden Personen unterhaltenen Geschäftsbeziehungen stellen sich wie folgt dar:

In Tausend Euro	2006
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	
Umsätze	2.557
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	686
Sonstiger betrieblicher Aufwand	590
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	386
Pegasus 1.–7. Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH	
Umsätze	17
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	21
CHS Cabin and Handling Service GmbH	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	45
Vorstände (Executive Directors) und Geschäftsleitung	
Personalaufwand	3.592
Sonstiger betrieblicher Aufwand	319
Übrige Verbindlichkeiten	2.000

i) Arbeitnehmer

Die Gesellschaft verfügt neben den vier Vorständen (Executive Directors) über keine weiteren Arbeitnehmer (in 2005: 0). Informationen über ihre Vergütung sind oben im Konzernanhang unter Punkt 23 sowie im Bericht über die Vergütung des Vorstandes (Directors' Remuneration Report) auf den Seiten 74 bis 80 enthalten.

Die Gehaltsaufwendungen im Berichtsjahr sind wie folgt:

In Tausend Euro	2006	2005
Jahresgehälter	1.600	0
Bonus	2.000	0
	3.600	0

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.



06) Jahresabschluss

36. TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Konsolidierungskreis	Eingetragen in	2006	2005
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	Deutschland	✈	✈
Air Berlin Luftfahrttechnischer Betrieb 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	✈	✈
Euconus Flugzeugleasinggesellschaft mbH	Deutschland	✈	✈
Joachim Hunold & Co. Flugzeugvermietungs KG i.L.	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	✈	✈
CHSC Cabin and Handling Service Center GmbH	Deutschland	✈	✈
CHAS Cabin und Handling Airport Service 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	✈	✈
dba Luftfahrtgesellschaft mbH**	Deutschland	✈	
Air Berlin Switzerland GmbH**	Schweiz	✈	
Air Berlin Netherlands B.V.**	Niederlande	✈	
CHS Netherlands N.V.**	Niederlande	✈	
CHS Holding & Services GmbH**	Deutschland	✈	
CHAS International Airport Service GmbH	Deutschland	✈	
Air Berlin Employee Share Trust* **	Großbritannien	✈	

* konsolidiert als Zweckgesellschaft in 2006

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

Air Berlin PLC hält jeweils 100 % (direkt oder indirekt) aller Anteile an sämtlichen Tochtergesellschaften, außer am Air Berlin Employee Share Trust.

GLOSSAR

✈ **ANCILLARY REVENUE**

Zusatzerlöse, die über den Ticketverkauf hinaus erzielt werden.

✈ **ASK**

Angebotene Sitzplatzkilometer; Anzahl der verkaufbaren Sitzplätze pro Flug multipliziert mit der auf einem Flug zurückgelegten Kilometer. Maß für die Leistungsfähigkeit einer Airline.

✈ **BLOCKSTUNDEN**

Die Zeit, in der ein Flugzeug im umsatzrelevanten Service unterwegs ist. Gerechnet wird die Zeit ab dem Abrollen vom Flugsteig vor dem Start bis zum Stillstand am Gate nach der Landung.

✈ **DRY LEASE**

Leasing eines Flugzeugs ohne Personal.

✈ **FLAG-CARRIER**

Nationale Fluggesellschaft, meist in Staatsbesitz bzw. unter Staatskontrolle. Es existiert auch die Bezeichnung „Legacy Carrier“.

✈ **FRILLS**

Bedeutet soviel wie „Schnickschnack“. No-Frills-Airlines sind Fluggesellschaften, die durch Streichen von kostenlosem Service und/oder Zusatzleistungen den Flugpreis so weit wie möglich senken.

✈ **IATA**

International Air Transport Association.

✈ **LOW-COST-CARRIER (LCC)**

Auch Low-Fare-Carrier. „Billigfluggesellschaft“

✈ **PAX**

Passagier

✈ **RPK**

„Revenue Passenger Kilometers“. Deutsch: Passagierkilometer. Anzahl der Passagiere multipliziert mit der Zahl der von ihnen zurückgelegten Kilometer.

✈ **SLOT**

Zeitfenster, in dem eine Fluggesellschaft einen Flughafen zum Starten oder Landen benutzen kann

✈ **SITZLADEFAKTOR**

Prozentzahl zur Angabe der Auslastung eines Flugzeugs bzw. einer ganzen Flotte innerhalb eines bestimmten Zeitraums, auf einer Strecke oder im gesamten Streckennetz. Stellt den Quotienten aus den zurückgelegten Passagierkilometern (RPK) und den angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK) dar.

✈ **WET LEASE**

Leasing eines Flugzeugs inklusive des Personals.

✈ **YIELD**

Durchschnittserlöse. Durchschnittlicher Umsatz je Gewählte Output-Einheit. Die Einheit kann der einzelne Passagier, der einzelne geflogene Kilometer oder die Passagierkilometer sein.

✈ **YIELD MANAGEMENT**

Preis-Management-System zur Erhöhung der Durchschnittserlöse.



07) Sonstige Angaben

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
Taunusanlage 11
60329 Frankfurt am Main
Germany

KONZEPT UND GESTALTUNG

Strichpunkt GmbH, Stuttgart
www.strichpunkt-design.de

Fotografie

Claudia Kempf, Wuppertal
www.claudiakempf.com

Repro

BRK Reproduktions GmbH, Stuttgart
www.brk-net.de

Druck

bzmedien gmbh, Köln
www.bzmedien.de

FINANZKALENDER

Bilanzpressekonferenz und Ergebnisse 2006	27. März 2007
Hauptversammlung	16. Mai 2007

CONFAC

FL
AB
AB
AB
AB



FINANZKALENDER

Zwischenbericht 2007 zum 31. März	30. Mai 2007
zum 30. Juni	29. August 2007
zum 30. September	20. November 2007

CONFAC

FL
AB
AB
AB

<p>N'introduisez pas de maladies animales infectieuses dans l'Union européenne!</p>	<p>Keep infectious animal diseases out of the European Union!</p>	<p>Schleppen Sie keine ansteckenden Tierseuche in die Europäische Union!</p>
---	---	--



www.airberlin.com