AIR BERLIN PLC

GESCHÄFTSBERICHT

2012

airberlin

Your Airline.

AIR BERLIN PLC

KENNZAHLEN

2012

FINANZKENNZAHLEN

	2012	2011*	2011**
Umsatz (in Mio. EUR)	**4.311,7**	4.227,3	4.227,3
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	**4.006,7**	3.934,8	3.857,0
EBITDAR (in Mio. EUR)	**736,4**	425,9	425,9
EBIT (in Mio. EUR)	**70,2**	–247,0	–247,0
Konzernergebnis (in Mio. EUR)	**6,8**	–420,4	–271,8
Ergebnis je Aktie (in EUR)	**0,06**	–4,94	–3,20
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	**2.217,6**	2.125,7	2.264,0
Mitarbeiter (31.12.)	**9.284**	9.113	9.113

* revidiert
** wie berichtet; siehe Anhangangabe 2

OPERATIVE KENNZAHLEN

	%	2012	2011
Fluggäste	–5,5	**33.346.495**	35.300.209
Zielorte/Destinationen (31.12.)	+7,4	**174**	162
Flugzeuge Jahresende	–8,8	**155**	170
Angebotene Sitz-Kilometer (Mrd.; ASK)	–2,8	**60,40**	62,16
Sitzladefaktor (%; Fluggäste/Kapazität)	+1,59*	**79,80**	78,21

* Prozentpunkte

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.

INHALT

002
AN UNSERE AKTIONÄRE

002 INTERVIEW MIT DEM CHIEF EXECUTIVE OFFICER
010 VORWORT DES CHAIRMAN OF THE BOARD
014 THE BOARD OF DIRECTORS
018 MANAGEMENT BOARD

022
DIE AKTIE

030
DIRECTORS' REPORT UND LAGEBERICHT

030 BERICHT ZUR GESCHÄFTSLAGE
030 Profil
030 Strategie
035 Steuerung
036 Rahmenbedingungen
039 Operative Entwicklung
042 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage
048 VERANTWORTUNG
056 WESENTLICHE RISIKEN UND UNWÄGBARKEITEN
070 BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGEN AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG
075 NACHTRAGSBERICHT

076
CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

093
BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS

104
RECHTLICHE ERKLÄRUNGEN

104 VERANTWORTLICHKEITEN DER DIRECTORS IN BEZUG AUF DIE AUFSTELLUNG DES GESCHÄFTSBERICHTS UND DES JAHRESABSCHLUSSES
106 VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER
107 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS AN DIE MITGLIEDER DER AIR BERLIN PLC

111
JAHRESABSCHLUSS

111 JAHRESABSCHLUSS DES KONZERNS UND JAHRESABSCHLUSS DER GESELLSCHAFT
120 KONZERNANHANG UND ANHANG DER GESELLSCHAFT

176
SONSTIGE ANGABEN

176 GLOSSAR
180 IMPRESSUM
181 FINANZKALENDER

W. PROCK-SCHAUER

Chief Executive Officer (CEO)
und Chief Strategy und
Planning Officer (CSPO)

LEAN & SMART

INTERVIEW MIT DEM CHIEF EXECUTIVE OFFICER WOLFGANG PROCK-SCHAUER

Wir richten die gesamte airberlin group neu aus, auch die Unternehmenskultur. Ziel ist eine leistungsorientierte und hoch produktive Organisation mit einer starken Mannschaft.

Herr Prock-Schauer, Sie sind im September 2012 als neuer Chief Strategy and Planning Officer zu airberlin gestoßen. Seit Anfang Januar haben Sie zusätzlich das Steuer des CEO übernommen, da waren Ihre ersten hundert Tage bei airberlin gerade kurz vorbei. Wie gut kennen Sie das Unternehmen?

W. PROCK-SCHAUER

Ich konnte mir in der durchaus kurzen Zeit ein umfassendes Bild machen, weil ich auf eine höchst kompetente und kooperative Mannschaft gestoßen bin – im Kreis der Unternehmensführung genauso wie in den Fachabteilungen.

airberlin sei angeschlagen, heißt es immer wieder in der Presse.

W. PROCK-SCHAUER

airberlin ist, wie viele andere Airlines auch, zu schnell gewachsen. airberlin hat deswegen noch eine zu heterogene Struktur mit hoher Komplexität sowohl in der Verwaltung als auch hinsichtlich des Streckennetzes, der Flotte und der Stationierung des fliegenden Personals. Trotz der großen Fortschritte in der jüngeren Vergangenheit, unsere Kosten zu senken und die Effizienz zu steigern, sind wir noch nicht dort angekommen, wo wir sein wollen, nämlich nachhaltig profitabel zu sein. Das hat die Entwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr gezeigt, wo zahlreiche neue Herausforderungen auf uns zugekommen sind. Ich nenne beispielhaft nur den Anstieg des Treibstoffpreises, die eingetrübten Konjunkturaussichten, den sich weiter verschärfenden Wettbewerb und die wettbewerbsverzerrenden Rahmenbedingungen in Europa, von denen uns die Flugsteuer in Deutschland besonders hart trifft. Deshalb legen wir jetzt nach.

*Mit **Turbine 2013**?*

W. PROCK-SCHAUER

Ja, auch. Wir setzen unsere Zukunftsstrategie mit einem ganzheitlichen Plan um mit dem Ziel, airberlin nachhaltig profitabel zu machen. Dazu gehört Turbine als ein wesentliches Element. Es ist ein umfassendes Maßnahmenbündel – konzipiert, um unser Ziel, nachhaltige Profitabilität, zu erreichen. Nach derzeitiger Planung werden wir es vollständig bis Ende 2014 umsetzen. Darüber hinaus wollen wir mit unserem Turnaround Programm alle Mitarbeiter zu einem erfolgsorientierten Denken und Handeln einladen, das langfristig wirken soll. Wir richten die gesamte airberlin group neu aus, unter anderem auch was die Unternehmenskultur anbelangt. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden aufgefordert, aktuelle Arbeitsabläufe zu überprüfen und, wo möglich, noch effizienter abzubilden. Ziel ist eine leistungsorientierte und hoch-produktive Organisation mit einer starken Mannschaft, die die Dinge „lean" anpackt und „smart" umsetzt. „LEAN & SMART" nennen wir daher die Doppelstrategie der airberlin group.

1

›› **LEAN & SMART** NENNEN WIR DIE DOPPELSTRATEGIE DER AIRBERLIN GROUP ‹‹

Wo setzen Sie konkret an?

W. PROCK-SCHAUER

airberlin weist ein enormes Potenzial auf. Wir sind eine etablierte europäische Marke. Mehr als 80 Prozent unserer Fluggäste, rund 25 Millionen Menschen, fliegen im Europaverkehr, also auf der Kurz- und Mittelstrecke. Hier sind wir im Markt sehr gut aufgestellt und werden daher einen sehr starken Fokus im Turnaround auf dieses Segment richten sowie auf dessen globale Netzanbindung mit unserem strategischen Partner Etihad Airways und den Mitgliedern der oneworld®**.**

AUFGERÄUMT

Herr Prock-Schauers Schreibtisch.

Leidet airberlin unter zu niedrigen Preisen und gleichzeitig unter zu hohen Kosten?

W. PROCK-SCHAUER

Natürlich müssen wir unsere Kosten weiter senken, um in dem nachhaltigen Preiskampf gut aufgestellt zu sein. Aber Kostensenkung allein ist genauso wenig eine Strategie, wie einfach die Preise zu erhöhen. Letzteres wäre angesichts des harten Wettbewerbs in unserer Branche, der ja wesentlich über den Preis geführt wird, auch sicherlich nicht zielführend. Hier stellen sich in erster Linie ganz wesentliche strategische Fragen. Und auch dabei sollte man bei den einfachen Dingen anfangen.

Zum Beispiel?

W. PROCK-SCHAUER

Unsere System- und Steuerungslandschaft weist nach wie vor historisch gewachsene Redundanzen auf, die teuer und unnötig sind. Vereinheitlichung, Automation und Integration stellen hier die zentralen Begriffe dar. Wir müssen eine homogene airberlin Welt schaffen. Mit einer einheitlichen Kultur und Steuerung. Schubladendenken darf es nicht länger geben. Deshalb überprüfen wir unsere gesamten Prozesse, aber auch unsere Organisationsstruktur und gestalten sie so um, dass sie möglichst einfach werden. Hierzu gehören Komplexität abbauen, Redundanzen eliminieren, viele manuelle Prozesse durch kostengünstigere und stabilere Systemlösungen ersetzen, alle Wege möglichst kurz halten und damit Entscheidungen schneller fällen.

Gibt es weitere wesentliche Elemente, an denen Sie zusätzlich ansetzen müssen?

W. PROCK-SCHAUER

Aufgrund der Produktionsanpassungen stellt sich an manchen Stellen naturgemäß auch die Frage nach der richtigen personellen Aufstellung. Wir haben ca. 900 Arbeitsplätze identifiziert, die einerseits durch die Produktionskürzungen, aber auch durch effizientere Prozessabläufe wegfallen. Das ist schmerzhaft, aber unvermeidlich. Beim Gehalt geht das airberlin Management voran und verordnet sich eine Kürzung. Gespräche führen wir selbstverständlich auch mit unseren Geschäftspartnern auf der Beschaffungsseite und mit unseren zahlreichen Dienstleistern. Nur mit diesem integrierten Ansatz senken wir nachhaltig unsere Betriebskosten inklusive der Kosten für „aircraft ownership“. Nur so erreichen wir Kosteneffizienz.

Wir wollen wie gesagt darüber hinaus aber auch eine Kultur der kontinuierlichen Verbesserung entwickeln, um in jeder Situation und an jeder Stelle immer die beste Leistung zu erbringen, kurz: die Dinge richtig zu tun. Das verstehe ich unter „LEAN“.

IN GUTER GESELLSCHAFT

Herr Prock-Schauer ist Linkshänder, wie viele führende Persönlichkeiten – Barack Obama ist der Bekannteste.

*Und „**SMART**"?*

W. PROCK-SCHAUER

Die richtigen Dinge zu tun! Anders ausgedrückt: Intern müssen wir LEAN werden, extern SMART! Wir sind ein sehr gut etablierter Netzwerk-Carrier mit einer starken Markenwelt. Das ist eine sehr solide Grundlage, darauf bauen wir weiter auf. Mit zahlreichen Einzelmaßnahmen konkretisieren wir das zentrale Element unseres Markenkerns noch deutlicher: Beim Kundennutzen immer eine Nasenlänge vor dem Wettbewerb! Das strategische Ziel lautet hier: More Value for Money, mehr Kundenfreundlichkeit, mehr positive Wahrnehmung der Marke airberlin. Inzwischen ist auch die dafür erforderliche IT-Struktur am Markt verfügbar.

2

›› INTERN MÜSSEN WIR **LEAN** WERDEN, EXTERN **SMART**! ‹‹

Deshalb werden wir unser anerkannt attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis weiter verbessern. Zum Beispiel mit einem noch stärker personalisierten Produktangebot, mit Innovationen bei unserem Online-Auftritt in Richtung Convenience und Self-Servicing, aber auch kompetenten Ansprechpartnern. Mit möglichst reibungslosen Abläufen am Boden und noch mehr Komfort in der Luft. Zum Beispiel mit einer integrierten Kundenbetreuung, effizienten Ein- und Aussteige-Prozessen, state-of-the-art In-Flight Entertainment, mit mehr Komfort insbesondere auf der Langstrecke, einem attraktiven Buy-on-Board Angebot oder bei der Betreuung von Kindern. Selbstverständlich wird das erfolgreiche Frequent-Flyer-Programm topbonus zusammen mit unserem strategischen Partner Etihad Airways konsequent entlang dieser Philosophie weiterentwickelt.

*Was bedeutet „**SMART**" für das airberlin Streckennetz?*

W. PROCK-SCHAUER

Wir bauen unser Streckennetz dort aus, wo wir stark sind, und ziehen uns aus nicht rentablen und strategisch wenig interessanten Bereichen zurück. Dabei geht es auch um Kapazitätsanpassung. So werden wir die Flotte im laufenden Jahr auf insgesamt 142 Flugzeuge reduzieren, gleichzeitig aber auch ihre Struktur auf den veränderten Bedarf hin anpassen. Mindestens genauso wichtig ist jedoch, dass wir mit einer smarten Verlagerung unserer Kapazitäten das Profil von airberlin in unseren strategischen Kernmärkten deutlich schärfen.

IMMER ONLINE

Sein Tablet ist nie außer Reichweite, wenn Herr Prock-Schauer arbeitet. Immer auf dem neuesten Stand des Geschehens zu sein ist unabdingbar.

Hierzu gehört ganz wesentlich der strategische Ausbau unserer Drehkreuze. Unter anderem werden wir in Berlin unsere Osteuropa-Kompetenz verstärken, von Berlin und Düsseldorf aus das Nordamerikageschäft forcieren, unsere Marktführerschaft in Palma de Mallorca mit zahlreichen zusätzlichen Flügen von und nach Deutschland, Österreich und in die Schweiz untermauern. Zusätzlich werden wir unser touristisches Angebot am Flughafen Wien ausweiten.

Unsere neue Netzwerkstrategie, die wir mit dem Sommerflugplan 2013 einführen werden, steht außerdem ganz im Zeichen höherer Effizienz. Das betrifft nicht nur die Kurz- und Mittelstrecke, sondern insbesondere auch die Langstrecke. Hier wollen wir die global Netzanbindung von airberlin über Etihad Airways und die zahlreichen oneworld **Fluggesellschaften ausbauen und uns auf die damit einhergehenden Verbundsynergien konzentrieren.**

So erschließen wir zusammen mit unserem Partner Etihad Airways über dessen Drehkreuz Abu Dhabi verstärkt den fernöstlichen Raum, aktuell den australischen, japanischen, chinesischen und indischen Markt. Ferner fokussiert sich airberlin vor allem mit mehr Non-Stop-Verbindungen eindeutig auf Nordamerika. Hier funktioniert die Kooperation mit unserem oneworld **Partner American Airlines auf dessen Drehkreuzen sehr gut. Und die Codeshares mit S7 in Russland sind ebenfalls ein wichtiger Bestandteil. Im Interkontinentalgeschäft haben wir 2013 die Weichen klar auf Wachstum gestellt.**

Stichwort 2013: Wie sieht der zeitliche Ablaufplan aus?

W. PROCK-SCHAUER

Unser wichtigstes Ziel ist ganz klar: nachhaltige Profitabilität sicherzustellen! Insgesamt wollen wir durch die Verbesserung unserer derzeitigen Strukturen und Prozesse bis Ende 2014 einen Turnaround-Effekt von rund 400 Millionen Euro erzielen. Hierzu gehören auch Kostenreduzierungen und Effizienzverbesserungen, Geschäftsfokussierung und Produktverbesserungen. Da das Ziel ist, mit dem Turnaround das Kosten- und Effizienzbewusstsein im Großen wie im Kleinen auch langfristig zu stärken, wird diese Zahl aber keineswegs das Ende einer Entwicklung, sondern nur einen Meilenstein auf unserem weiteren Weg darstellen.

3

›› UNSER WICHTIGSTES ZIEL IST GANZ KLAR: **NACHHALTIGE PROFITABILITÄT SICHERZUSTELLEN!** ‹‹

VORWORT DES CHAIRMAN OF THE BOARD

DR.
HANS-JOACHIM KÖRBER

Chairman of the Board of
Directors seit 1. Januar 2011

DIE WIRTSCHAFTLICHE SITUATION DER AIRBERLIN GROUP

airberlin hat im Geschäftsjahr 2012 große operative Effizienzfortschritte erzielt. Mit der erfolgreichen Umsetzung des Effizienzverbesserungsprogramms Shape & Size erzielten wir einen positiven Effekt von mehr als 250 Mio. EUR auf der Ebene des Betriebsergebnisses (EBIT). Die costs of aircraft ownership konnten mit optimierten Prozessen bei der Wartung, Reparatur und Instandhaltung, Produktivitätsfortschritten im Netzwerk-Management und durch zahlreiche weitere Einzelmaßnahmen signifikant um ca. neun Prozent gesenkt werden.

Darüber hinaus kamen die Weiterentwicklung der airberlin Drehkreuze und die Erweiterung des Langstreckenangebots bei gleichzeitiger Anpassung von Flotte und Streckennetz an den veränderten Bedarf ebenso deutlich voran wie die positiven Umsatzeffekte durch unser breit angelegtes Codeshare-Netzwerk.

Als großer Erfolg ist weiterhin der Verkauf einer Mehrheitsbeteiligung an der topbonus Ltd. zu werten. Hierdurch wird das Wachstum von topbonus weiter beschleunigt und es kann als eigenständiges Unternehmen sein volles Potenzial entfalten. Ferner eröffnet die nun auch auf diesem Felde in die Wege geleitete enge Zusammenarbeit mit unserem strategischen Partner Etihad Airways zusätzliche Wachstumspotenziale, die beide Airlines mit ihren jeweils eigenen Programmen so nicht hätten realisieren können.

All dem standen jedoch im Geschäftsjahr 2012 mehrere neue externe Belastungsfaktoren gegenüber, die diese Erfolge großenteils kompensiert haben. Einige dieser negativen Einflüsse trafen die gesamte europäische Luftfahrtbranche. Hierzu zählen insbesondere der im Zuge der Euroschwäche erneut überdurchschnittliche Kostenauftrieb bei Treibstoffen sowie die lahmende Konjunktur im europäischen Raum. Von einigen Faktoren waren wir aufgrund unserer schwerpunktmäßigen Ausrichtung auf den deutschen Luftraum und die Kurz- und Mittelstrecke jedoch in besonderem Maße betroffen. So verursachte die erneut ausgefallene Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg hohe Zusatzkosten und bewirkte die wettbewerbsverzerrende Luftverkehrsteuer einen spürbaren Rückgang beim innerdeutschen Passagieraufkommen.

In der Summe reichten die zahlreichen im Geschäftsjahr 2012 erzielten Fortschritte nicht aus, um die airberlin group nachhaltig in die Gewinnzone zu führen – unabhängig von der Tatsache, dass einige der eingeleiteten Maßnahmen zunächst zusätzliche Investitionen erforderten und gleichzeitig im Geschäftsjahr 2012 noch nicht voll zur Wirkung kommen konnten. Bei einem leicht erhöhten Umsatz von 4.312 Mio. EUR stellte sich das EBIT auf 70,2 Mio. EUR, nachdem im Vorjahr noch ein Verlust von –247,0 Mio. EUR zu verzeichnen war.

Vor diesem Hintergrund hat das Management einen zusätzlichen, die gesamte airberlin group umfassenden, langfristig ausgerichteten Strategieplan entwickelt. Seine wesentlichen Ziele sind nochmals deutlich gesteigerte Kosteneffizienz und Kundenorientierung und damit die Stabilisierung und der Ausbau der Wettbewerbsposition von airberlin. Sein wichtigstes, vorwiegend operatives Element ist das Turnaround-Programm Turbine 2013. Seine zahlreichen Einzelmaßnahmen sollen nach derzeitiger Planung 2013 und 2014 umgesetzt werden und nach seiner vollständigen Implementierung ist derzeit unser Ziel, positive Ergebniseffekte in Höhe von rund 400 Mio. EUR zu erreichen.

Mit diesen finanziellen Fortschritten geht eine Neupositionierung mit deutlich geschärftem Geschäftsmodell einher: airberlin positioniert sich im Markt als Full-Service-Airline mit überdurchschnittlichem Dienstleistungsangebot, das systematisch weiter ausgebaut und dessen Alleinstellungsmerkmale noch deutlicher herausgearbeitet werden. Die enge Zusammenarbeit mit unserem strategischen Partner Etihad Airways, unsere Mitgliedschaft in der führenden Luftfahrtallianz oneworld **und Codeshare-Abkommen mit zahlreichen weiteren Fluggesellschaften eröffnen unseren Kunden ein dichtes globales Netzwerk. Die Beiträge von airberlin zu diesem Netzwerk sind die zahlreichen Anknüpfungspunkte unseres eigenen dichten europäischen Netzes und damit kurze Wege in die ganze Welt. Wir sind überzeugt, dass airberlin von den sich hieraus ergebenden Verbundsynergien stark**

profitieren wird. Damit ist der Grundstein gelegt, um die Aussichten von airberlin auf eine auch zukünftig nachhaltig profitable Entwicklung zu verbessern.

ARBEIT DES BOARD OF DIRECTORS

Die Arbeit des Board of Directors und seiner Ausschüsse während des Geschäftsjahres 2012 wird detailliert im Corporate Governance Bericht ab Seite 76 dieses Geschäftsberichts erläutert.

PERSONALIEN

Das Board of Directors hat im Geschäftsjahr 2012 eine umfassende Neuordnung der Managementstruktur der Gesellschaft vorgenommen, die Maßnahmen traten zum 1. Oktober 2012 in Kraft. In diesem Zusammenhang wurde ein neues Management Board geschaffen. Innerhalb der neuen Managementstruktur ist das Board of Directors für die strategische Ausrichtung der Gesellschaft verantwortlich und beaufsichtigt das Management der Gesellschaft einschließlich des Management Boards. Das Management Board verantwortet das Tagesgeschäft der Gesellschaft und die Umsetzung der vom Board of Directors festgelegten Unternehmensstrategie. Das Management Board berichtet regelmäßig dem Board of Directors.

Darüber hinaus wurde zeitgleich das Board of Directors von 15 auf 10 Mitglieder gestrafft. Diese Maßnahme war geleitet vom Ziel einer weiteren Verbesserung der Gesamtleistung und Effektivität des Boards. Die Herren Hüttmeyer, Himmelreich, Gregorowitsch, Oberegger und Hammad sind aus dem Board of Directors ausgeschieden. Die Herren Hüttmeyer, Himmelreich und Gregorowitsch wechselten in das neue Management Board. Auch Frau Martina Niemann, die schon am 15. Februar 2012 die Leitung des neu geschaffenen Bereichsvorstandsressorts Human Resources übernommen hatte, wechselte in das Management Board. Der Chief Executive Officer ist als Executive Director Mitglied des Board of Directors und Chairman des Management Board.

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2012 gab es darüber hinaus die folgenden Veränderungen im Board of Directors: Am 24. Januar 2012 wurde Herr James Hogan, President und Chief Executive Officer unserer strategischen Partner-Airline Etihad Airways, zum Non-Executive Director und Vice Chairman berufen. Am selben Tag wurde Herr James Rigney, Chief Financial Officer der Etihad Airways, zum Non-Executive Director berufen. Frau Barbara Cassani ist am 6. März 2012 aus dem Board of Directors zurückgetreten. Herr Nikolaus Lauda ist am 21. Dezember 2012 aus dem Board of Directors zurückgetreten.

Am 31. Dezember 2012 bestand das Management Board aus den folgenden sechs Mitgliedern: Chief Executive Officer Hartmut Mehdorn, Chief Financial Officer Ulf Hüttmeyer, Chief Commercial Officer Paul Gregorowitsch, Chief Operating Officer Helmut Himmelreich, Chief Strategy and Planning Officer Wolfgang Prock-Schauer und Chief Human Resources Officer Martina Niemann.

Nach Ende des Geschäftsjahres 2012 gab es die folgenden Veränderungen im Board of Directors: Herr Austin Reid wurde am 3. Januar 2013 zum Non-Executive Director berufen. Herr Hartmut Mehdorn ist am 7. Januar 2013 von seinem Amt als Chief Executive Officer zurückgetreten und gehörte dem Board of Directors vom 7. Januar 2013 bis zum 12. März 2013 als Non-Executive Director an. Der CSPO, Herr Wolfgang Prock-Schauer, hat am 7. Januar 2013 zusätzlich das Amt des Chief Executive Officer übernommen. Er wurde damit zum Executive Director des Board of Directors und zum Chairman des Management Board berufen.

Die Mitglieder des Board of Directors und des Management Board bedanken sich bei allen aus der Gesellschaft ausgeschiedenen Directors für ihren Einsatz für airberlin und wünschen ihnen auf ihrem weiteren Lebensweg alles Gute. Unser besonderer Dank gilt Herrn Mehdorn, der die Gesellschaft in schwieriger Zeit wesentlich vorangebracht hat.

DANK

Im Geschäftsjahr 2012 wurde die airberlin group mit zahlreichen neuen, für die Ertragslage widrigen Herausforderungen konfrontiert. Auf den ersten Blick wurden damit die großen Erfolge, die mit der Umsetzung des Performance-Verbesserungsprogramms Shape & Size erzielt worden waren, zu großen Teilen zwar wieder kompensiert. Entscheidend ist aber, dass das Management und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der airberlin group mit ihrem Einsatz und ihrer Leistung einen großen Teil der neuen Belastungen haben wettmachen können und hierdurch das Unternehmen gestärkt aus diesem schwierigen Jahr hervorgegangen ist. Das Board of Directors dankt ihnen für diese Leistung.

DR. HANS-JOACHIM KÖRBER

CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

THE BOARD OF DIRECTORS

EXECUTIVE DIRECTORS

WOLFGANG PROCK-SCHAUER

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Geboren am 12. November 1956 in Horn, Österreich. Studium an der Wirtschaftsuniversität Wien. Berufsstart 1981 bei Austrian Airlines. Dort u. a. als Executive Vice President verantwortlich für Netzwerk-Management, strategische Planung und Allianzen sowie für die Integration der regionalen Fluggesellschaften Lauda Air und Tyrolean. 2003 Wechsel zu Jet Airways nach Indien als CEO. Führte Jet Airways 2005 an die Börse, baute das Langstreckengeschäft und das globale Netzwerk mit weiteren Fluggesellschaften aus. Von 2009 bis 2012 CEO der bmi British Midland. Herr Prock-Schauer war seit 1. Oktober 2012 Chief Strategy and Planning Officer (CSPO). Die Funktionen des CEO, einzigen Executive Directors und Chairman des Management Boards hat er zusätzlich am 7. Januar 2013 übernommen.

ULF HÜTTMEYER

CHIEF FINANCIAL OFFICER

Executive Director bis 30. September 2012. Seit 1. Oktober 2012 Mitglied des Management Board der airberlin group. Zum Werdegang von Herrn Hüttmeyer siehe Seite 20 (MANAGEMENT BOARD).

HELMUT HIMMELREICH

CHIEF OPERATING OFFICER

Executive Director bis 30. September 2012. Seit 1. Oktober 2012 Mitglied des Management Board der airberlin group. Zum Werdegang von Herrn Himmelreich siehe Seite 21 (MANAGEMENT BOARD DER AIRBERLIN GROUP).

PAUL GREGOROWITSCH

CHIEF COMMERCIAL OFFICER

Executive Director bis 30. September 2012. Seit 1. Oktober 2012 Mitglied des Management Board der airberlin group. Zum Werdegang von Herrn Gregorowitsch siehe Seite 21 (MANAGEMENT BOARD).

NON-EXECUTIVE DIRECTORS

DR. HANS-JOACHIM KÖRBER

CHAIRMAN DES
BOARD OF DIRECTORS

Geboren am 9. Juli 1946 in Braunschweig, Deutschland. Diplom-Braumeister und Diplom-Kaufmann. Nach mehrjährigen führenden Positionen innerhalb der R.A. Oetker Gruppe ab 1985 bei Metro SB Großmärkte, einem der Rechtsvorgänger der Metro AG; dort bis 1996 geschäftsführende Funktionen. Mit Gründung der Metro seit 1996 Mitglied des Vorstands, 1999 bis 2007 deren Vorstandsvorsitzender. Dr. Körber ist seit dem 10. Mai 2006 Non-Executive Director und seit 1. Januar 2011 Chairman.

JAMES HOGAN

PRESIDENT UND CHIEF EXECUTIVE OFFICER
ETIHAD AIRWAYS;
VICE CHAIRMAN DES
BOARD OF DIRECTORS

Geboren am 28. November 1956 in Melbourne, Australien. James Hogan ist seit September 2006 President und Chief Executive Officer von Etihad Airways, der nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate. Zuvor hatte er Management- und Boardpositionen bei Hertz, bmi British Midland, Forte Hotels und der Granada Group inne und war von 2002 bis 2006 President und Chief Executive Officer von Gulf Air. Er ist Mitglied des UBS Industrialisation Advisory Board und des International Air Transport Association (IATA) Board of Governors sowie Vice Chairman des Exekutiv-Komittees des World Travel and Tourism Council (WTTC). Herr Hogan ist Non-Executive Director und Vice Chairman des Board of Directors seit 24. Januar 2012.

BARBARA CASSANI

EXECUTIVE CHAIRPERSON,
JURYS INN

Frau Cassani war seit 1. Mai 2011 Non-Executive Director und ist am 6. März 2012 aus dem Board of Directors zurückgetreten.

SAAD HAMMAD

MANAGING DIRECTOR,
GORES GROUP LLC

Herr Hammad war seit 1. Mai 2011 Non-Executive Director und ist am 30. September 2012 aus dem Board of Directors zurückgetreten.

JOACHIM HUNOLD

GRÜNDER DER AIR BERLIN PLC

Geboren am 5. September 1949 in Düsseldorf, Deutschland. Jurastudium. Seit 1978 in der Luftfahrtbranche. Gründer der Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG im April 1991 und Übernahme der Air Berlin, Inc. Seither bis 31. August 2011 Chef der airberlin group als geschäftsführender Gesellschafter bzw., ab 1. Januar 2006, als deren CEO. Herr Hunold ist seit 1. September 2011 Non-Executive Director und war bis 31. August 2011 Chief Executive Officer der Gesellschaft.

NIKOLAUS (NIKI) LAUDA

GRÜNDER DER NIKI LUFTFAHRT GMBH

Herr Lauda war Non-Executive Director seit 8. November 2011 und ist am 3. Januar 2013 aus dem Board of Directors zurückgetreten.

HARTMUT MEHDORN

VORSITZENDER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG
DER FLUGHAFEN BERLIN GMBH

Geboren am 31. Juli 1942 in Warschau, Polen. Maschinenbaustudium an der TU Berlin, Diplom-Ingenieur. Ab 1965 bei Focke-Wulf; 1966 bis 1978 bei VFW, zuletzt als Produktionsleiter bei MBB; 1979 bis 1984 Mitglied der Geschäftsführung der Airbus Industrie S.A.; 1984 bis 1989 Leiter der MBB-Unternehmensgruppe Transport- und Verkehrsflugzeuge, ab 1985 zusätzlich in der Geschäftsführung von MBB; 1989 bis 1992 Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Airbus GmbH; 1992 bis 1995 Vorstandsmitglied der Deutschen Aerospace AG; 1995 bis 1999 Vorstandsvorsitzender der Heidelberger Druckmaschinen AG; 1997 bis 1999 zusätzlich Vorstandsmitglied der RWE AG; 1999 bis 2009 Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG.
Dr.-Ing. E.h. Hartmut Mehdorn war vom 1. Juli 2009 bis 31. August 2011 Non-Executive Director, vom 1. September 2011 bis 6. Januar 2013 Chief Executive Officer und vom 7. Januar 2013 bis 12. März 2013 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

PETER R. OBEREGGER

EHEMALIGER PERSÖNLICH HAFTENDER
GESELLSCHAFTER DER VORWERK & CO. KG

Herr Oberegger war seit 2. März 2010 Non-Executive Director und ist am 30. September 2012 aus dem Board of Directors zurückgetreten.

AUSTIN REID

EHEMALIGER CEO BEI
BMI BRITISH MIDLAND

Geboren am 11. November 1945 in Paisley, Großbritannien. Start der beruflichen Laufbahn bei KPMG in New York. 1975 Wechsel zur Hertz Corporation; zuletzt Vice President Finance für Europa, den Mittleren Osten und Afrika. Nach zehn Jahren Wechsel als CEO zur britischen Fluggesellschaft „bmi British Midland". In der Folgezeit blieb er der Luftfahrt als Berater eng verbunden. Herr Reid ist als Non-Executive Director seit 3. Januar 2013 Mitglied des Board of Directors.

JAMES RIGNEY

CHIEF FINANCIAL OFFICER
ETIHAD AIRWAYS

Geboren am 29. Mai 1967 in Melbourne, Australien. James Rigney ist seit Oktober 2006 Chief Financial Officer von Etihad Airways, der nationalen Fluggesellschaft der Vereinten Arabischen Emirate. Zuvor hatte er mehrere Board- und Managementpositionen bei KMPG, der Ansett Group und bei Gulf Air inne. Als Chartered Accountant verfügt er sowohl über einen Abschluss als Bachelor als auch als Master of Business Administration (MBA) der RMIT Universität in Melbourne. Herr Rigney war Non-Executive Director der Abu Dhabi Aircraft Technologies (ADAT) und ist derzeit Mitglied des Finance Committee der International Air Transport Association (IATA). Er ist Non-Executive Director seit 24. Januar 2012.

ALI SABANCI

MITGLIED DES BOARD DER
ESAS HOLDING UND CHAIRMAN
VON PEGASUS AIRLINES

Geboren am 5. Mai 1969 in Adana, Türkei. Politik- und VWL-Studium (MBA). Nach Rückkehr in die Türkei verschiedene Positionen bei der Akbank. Ab 1997 Leiter Projekte der Sabanci Holding, seit 2001 Executive Vice President Strategie und Geschäftsentwicklung. Im März 2004 legte Sabanci seine Ämter bei der Sabanci Holding nieder und wechselte zur ESAS Holding. Ali Sabanci ist als Non-Executive Director seit 8. Mai 2009 Mitglied des Board of Directors.

HEINZ-PETER SCHLÜTER

VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS DER
TRIMET ALUMINIUM AG, ESSEN

Geboren am 16. Oktober 1949 in Rübehorst/Ruppin, Deutschland. Groß- und Außenhandelskaufmann. 1971 Karrierestart als Metallhändler bei W&O Bergmann. Ab 1979 Gesamtverantwortung für den Handelsbereich, seit 1982 Mitglied der Geschäftsführung. 1985 Gründer und Alleingesellschafter der Trimet Metallhandelsgesellschaft, der heutigen Trimet Aluminium AG, Deutschlands größtem Aluminiumproduzenten. Heinz-Peter Schlüter ist Non-Executive Director seit 1. April 2008.

NICHOLAS TELLER

CHIEF EXECUTIVE OFFICER DER
E.R. CAPITAL HOLDING GMBH &
CIE. KG, HAMBURG

Geboren am 16. Juni 1959 in London, Großbritannien. Bachelor of Commerce. Ab 1982 bei der Commerzbank in verschiedenen Management-Positionen. Von 2002 bis 2003 Regionalvorstand, 2003 bis 2008 Vorstand der Commerzbank AG. Seitdem CEO der E.R. Capital Holding. Mitglied des zentralen Beirats der Commerzbank AG sowie des Verwaltungsrats der Eurex Zürich AG und des Board of Directors des American Chamber of Commerce in Germany. Nicholas Teller ist Non-Executive Director seit 10. Mai 2006.

JOHANNES ZURNIEDEN

GESCHÄFTSFÜHRENDER GESELLSCHAFTER DER
PHOENIX REISEN GMBH, BONN

Geboren am 28. Juni 1950 in Bergisch-Gladbach, Deutschland. Nach Jura- und Psychologiestudium seit 1973 Geschäftsführer der Phoenix Reisen. Ab 1994 stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender des Deutschen Reisepreis-Sicherungsvereins und ab 1998 Vizepräsident des DRV (Deutscher Reise-Verband). Mitglied der Beiräte der Europäischen Reiseversicherung AG, der Commerzbank und der Sparkasse Köln-Bonn. Johannes Zurnieden ist Non-Executive Director seit 10. Mai 2006 und war bis 31. Dezember 2010 Chairman des Board of Directors.

V. L.
N. R.

WOLFGANG PROCK-SCHAUER

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

(CEO)

ULF HÜTTMEYER

CHIEF FINANCIAL OFFICER

(CFO)

PAUL GREGOROWITSCH

CHIEF COMMERCIAL OFFICER

(CCO)

DR. MARTINA NIEMANN

CHIEF HUMAN RESOURCES OFFICER

(CHO)

HELMUT HIMMELREICH

CHIEF OPERATING OFFICER

(COO)

MANAGEMENT BOARD

WOLFGANG PROCK–SCHAUER

CHIEF EXECUTIVE OFFICER (CEO)

Geboren am 12. November 1956 in Horn, Österreich. Studium an der Wirtschaftsuniversität Wien. Berufsstart 1981 bei Austrian Airlines. Dort u. a. als Executive Vice President verantwortlich für Netzwerk-Management, strategische Planung und Allianzen sowie für die Integration der regionalen Fluggesellschaften Lauda Air und Tyrolean. 2003 Wechsel zu Jet Airways nach Indien als CEO. Führte Jet Airways 2005 an die Börse, baute das Langstreckengeschäft und das globale Netzwerk mit weiteren Fluggesellschaften aus. Von 2009 bis 2012 CEO der bmi British Midland. Herr Prock-Schauer war seit 1. Oktober 2012 Chief Strategy and Planning Officer (CSPO). Die Funktionen des CEO, einzigen Executive Directors und Chairman des Management Boards hat er zusätzlich am 7. Januar 2013 übernommen.

ULF HÜTTMEYER

CHIEF FINANCIAL OFFICER (CFO)

Geboren am 9. Juli 1973 in Wildeshausen, Deutschland. Studium der Wirtschaftswissenschaften, Diplom-Kaufmann (FH). Ab 1996 Analyst Credit and Financing bei der Commerzbank, danach verschiedene Funktionen mit Auslandsaufenthalten (Singapur), zuletzt Group Manager Corporate Clients Services in leitender Funktion in Berlin; 2005 zum Director ernannt. Seit Februar 2006 CFO der Air Berlin PLC.

Hartmut Mehdorn
CEO vom 1. September 2011 bis 7. Januar 2013. Zum Werdegang von Herrn Mehdorn siehe Seite 14.

PAUL GREGOROWITSCH

CHIEF COMMERCIAL OFFICER (CCO)

Geboren am 24. Mai 1956 in Gravenhage, Niederlande. Betriebswirtschaftliche Ausbildung am Institut für Tourismus in Breda. Ab 1980 bei KLM, im Verlauf Übernahme zahlreicher internationaler Funktionen und Führungsaufgaben, vorwiegend in Marketing und Vertrieb. Seit 1995 Senior VP von KLM, nach fünf Jahren Leiter Global Sales Passenger Division, schließlich Executive VP Commercial. Ab August 2007 CEO von Martinair. Seit 1. September 2011 CCO der Air Berlin PLC.

MARTINA NIEMANN

CHIEF HUMAN RESOURCES OFFICER (CHO)

Geboren am 13. März 1964 in Duisburg, Deutschland. Studium an der Freien Universität Berlin, Diplom-Volkswirtin. Zunächst Managerin bei einer Kapitalbeteiligungsgesellschaft, danach zwei Jahre bei der Deutschen Lufthansa und Wechsel zum Kaufhof Konzern als Leiterin Controlling für die Reisebüros. Seit 1995 verschiedene Führungspositionen bei der Deutschen Bahn AG, u. a. Leiterin Personalcontrolling, Personalsteuerung und Konzernarbeitsmarkt, zuletzt Bereichsleiterin Vergütungs- und Sozialpolitik. Seit 15. Februar 2012 Chief Human Resources Officer (CHO) der Air Berlin PLC.

HELMUT HIMMELREICH

CHIEF OPERATING OFFICER (COO)

Geboren am 15. Juli 1952 in Wallendorf, Deutschland. 25 Jahre tätig bei der LTU Fluggesellschaft GmbH & Co. KG, zuletzt Geschäftsführer Operations, Flugbetrieb und Technik. Von 2003 bis 2007 Technischer Direktor bei Swiss International Air Lines. Danach bei SR Technics als Senior Executive VP verantwortlich für Aircraft Services und die Restrukturierung von Technik-Gesellschaften. Ab März 2010 CMO der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG. Seit 4. November 2011 COO der Air Berlin PLC.

DIE AIRBERLIN AKTIE

Luftverkehrsteuer, Kerosinpreis, mehrfach verschobene Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg, schwache Ertragsentwicklung: viel Gegenwind für die airberlin Aktie.

Die airberlin Aktie und die Börse im Jahr 2012

Die Luftverkehrsteuer, der Kerosinpreis, die mehrfache Verschiebung der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg und nicht zuletzt die schwache Ertragsentwicklung im Verlauf des Geschäftsjahres haben den Kurs der airberlin Aktie im Börsenjahr 2012 negativ beeinflusst.

2012 haben die Rezession im Euroraum, Sorgen um den spanischen Bankensektor, der zwischenzeitlich drohende Austritt Griechenlands aus dem Euroraum, das sich abschwächende Wachstum in China, die drohende US-Fiskalklippe und schwächere Unternehmenszahlen die Aktienmärkte nur vorübergehend unter Druck gesetzt. Dagegen hatten der schwächelnde Euro, der unverändert hohe Kerosinpreis, die Beibehaltung der 2011 eingeführten Luftverkehrsteuer, die mehrfache Verschiebung der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg und nicht zuletzt die schwache Ertragsentwicklung im Verlauf des Geschäftsjahres einen wesentlich stärkeren Einfluss auf das wirtschaftliche Ergebnis der airberlin group ausgeübt.

Dank der erfolgreichen Umsetzung des Effizienzverbesserungsprogramms Shape & Size ist es gelungen, dem seit 2011 vorherrschenden negativen Trend entgegenzuwirken und ein deutlich besseres operatives Ergebnis zu erzielen. Durch den Verkauf einer Mehrheitsbeteiligung an der topbonus Ltd. konnte das Jahr 2012 auch insgesamt mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen werden.

Der Kurs der airberlin Aktie blieb hiervon weitestgehend unbeeindruckt. Mit einem Jahresschlusskurs von 1,54 EUR (Xetra) notierte die airberlin Aktie 38,4 Prozent schwächer gegenüber dem Schlusskurs des Vorjahres, als sie bei 2,50 EUR (Xetra) schloss. Sie zeigte damit einen entgegengesetzten Trend zu den Aktienindizes, die 2012 um 24,4 Prozent (DAX Kursindex) bzw. 14,9 Prozent (SDAX Kursindex) stiegen.

Auch wenn der gesamte Airline-Sektor im Euroraum von einem sehr harten Wettbewerb, Überkapazitäten und fiskalpolitischen Entscheidungen beeinflusst war, ist die Entwicklung des Kurses der airberlin Aktie unbefriedigend. Erst mit der Ankündigung des Turnaround-Programms Turbine 2013 wurde die Trendumkehr auch im Aktienkurs sichtbar. Die im Turnaround-Programm beschriebenen Maßnahmen tragen offensichtlich zu einer Stärkung des Vertrauens in die airberlin Aktie bei. Mit einem deutlichen Kursanstieg der airberlin Aktie zu Beginn des Jahres 2013 ist der Jahresauftakt gelungen.

Die Coverage der airberlin Aktie

Zum Jahresende des Geschäftsjahres 2012 beobachteten und bewerteten die folgenden 10 Research-Häuser die airberlin Aktie: Bankhaus Lampe KG, Commerzbank AG, Credit Suisse Group AG, Deutsche Bank AG, DZ Bank AG, HSBC Bank plc, MainFirst Bank AG, B. Metzler seel. Sohn & Co. Holding AG, Morgan Stanley und Nord/LB.

Die nachfolgende Tabelle enthält alle uns bis zum Redaktionsschluss dieses Geschäftsberichts bekannt gewordenen Einschätzungen. Im laufenden Geschäftsjahr 2013 haben bisher die drei Research-Häuser B. Metzler seel. Sohn & Co. Holding AG, Deutsche Bank AG und DZ Bank AG ihre Einschätzungen aktualisiert. Die Empfehlungen zur airberlin Aktie wurden auf „Kaufen" hochgestuft. Morgan Stanley hat die Erstellung von Einschätzungen zu airberlin eingestellt.

Empfehlungen	Anzahl der Empfehlungen
Kaufen	3
Halten	1
Underperform	1
Underweight	1
Verkaufen	3

Kapitalmaßnahmen

KAPITALERHÖHUNG

Am 24. Januar 2012 hat die Air Berlin PLC im Zuge einer Kapitalerhöhung 31.574.312 neue Stammaktien zu einem Aktienpreis von 2,31 EUR ausgegeben. Die Anzahl der ausstehenden Aktien hat sich damit auf 116.800.508 Stammaktien (vor Kapitalerhöhung: 85.226.196 Stammaktien) im Nominalwert von je 0,25 EUR erhöht. Die neuen Aktien wurden von der nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate, Etihad Airways, erworben, die damit zum größten Einzelaktionär der Gesellschaft wurde. Die Beteiligung von Etihad Airways an der Air Berlin PLC ist durch den Aktienerwerb auf 29,21 Prozent nach zuvor 2,99 Prozent gestiegen. Etihad Airways hat sich grundsätzlich verpflichtet, die erworbenen Anteile für die Dauer von zwei Jahren zu halten, keine über 29,21 Prozent hinausgehende Beteiligung an der Air Berlin PLC zu erwerben und kein öffentliches Übernahmeangebot für die Air Berlin PLC abzugeben.

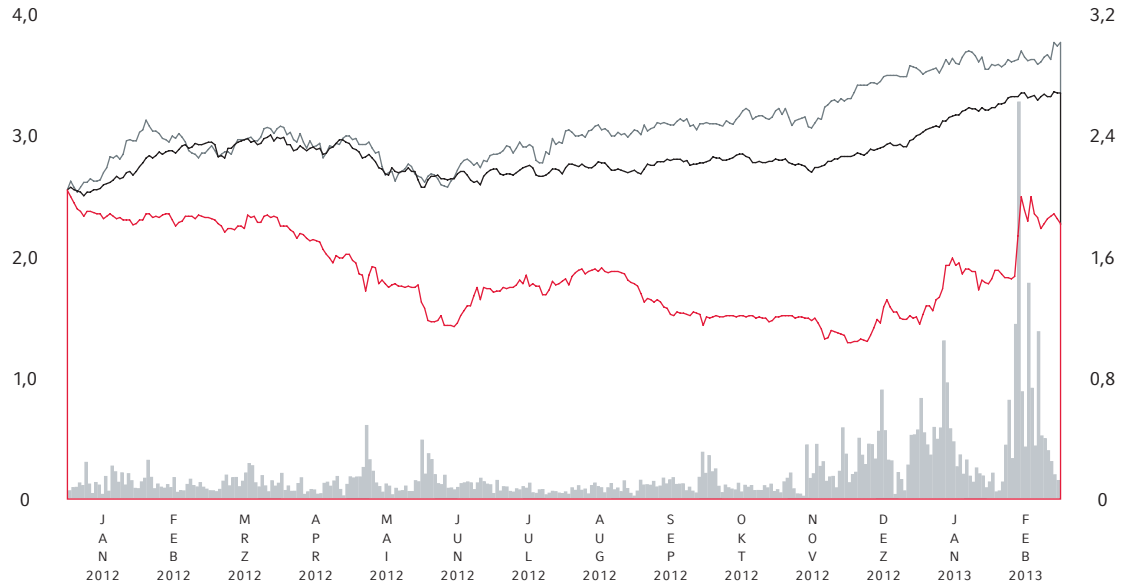
MASSNAHMEN IM CREDIT-BEREICH

Im zweiten Quartal des Berichtsjahres hat airberlin 60 Teilschuldverschreibungen aus den im Jahr 2007 ausgegebenen Wandelanleihen (Gesamtvolumen: 220,0 Mio. EUR; Stückelung: 2.200 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von 100.000 EUR und einer Laufzeit

bis 2027) zu 6,162 Mio. EUR inklusive Transaktionskosten zurückgekauft. Damit standen zum 31. Dezember 2012 noch 48 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt 4,8 Mio. EUR aus. Der Eigenkapitalanteil der restlichen ausstehenden Teilschuldverschreibungen betrug zum Bilanzstichtag 0,60 Mio. EUR.

Am 1. November 2012 hat die Air Berlin PLC die am 1. November 2011 platzierte Anleihe mit einem Kupon von 11,5 Prozent p. a. erfolgreich von 100 Mio. EUR auf den Höchstbetrag von 150 Mio. EUR aufgestockt. Die neuen Teilschuldverschreibungen wurden bei institutionellen Investoren platziert. Die Teilschuldverschreibungen wurden zu 101 Prozent des Nennwertes begeben.

RELATIVE PERFORMANCE AIR BERLIN PLC VS. SDAX PRICE INDEX UND DOW JONES STOXX TMI AIRLINES INDEX (EUR)



UMSATZ AIRBERLIN (MIO. STÜCK; XETRA + REGIONALBÖRSEN; RECHTS)
SDAX PREISINDEX (LINKS)
STOXX EUROPE TOTAL MARKET AIRLINES PREISINDEX (LINKS)
AIRBERLIN (LINKS)

QUELLE: REUTERS

Die Aktie der Air Berlin PLC

Daten zum 31.12.2012:	
Grundkapital:	29.200.127 EUR und 50.000 GBP
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter und eingetragener Aktien:	116.800.508 Stück
Gattung:	Registrierte Namensaktien
Nennwert:	0,25 EUR
Kürzel Bloomberg:	AB1 GY
Kürzel Reuters:	AB1.DE
ISIN:	GB00B128C026
WKN:	AB1000
Rechnungslegungs-Standard:	IAS/IFRS
Handelssegment:	Regulierter Markt (Prime Standard)
Prime Branche:	Transport und Logistik
Industriegruppe:	Airlines
Indexzugehörigkeit:	SDAX, Prime All Share, Classic All Share
Designated Sponsors:	Commerzbank AG Morgan Stanley Bank AG
Marktkapitalisierung zum 31.12.2012:	179,87 Mio. EUR
Streubesitz (Deutsche Börse AG) zum 31.12.2012:	53,29 %
Kapitalisierung Streubesitz zum 31.12.2012:	95,85 Mio. EUR
Durchschnittlicher täglicher Handelsumsatz im Geschäftsjahr 2012 (Stück):	Xetra: 77.029 Regionalbörsen: 20.888 Gesamt: 97.917

- Die Aktie wird auf XETRA sowie an der Frankfurter Wertpapierbörse im regulierten Markt gehandelt. Handel im Freiverkehr an den Börsen in Berlin, Düsseldorf, Hamburg, München und Stuttgart.
- airberlin Aktien sind Namens-Stammaktien. Gemäß Luftverkehrsabkommen und den EU-Richtlinien bleibt durch Eintragung in ein entsprechendes Namensregister, das Auskunft über die Verteilung der Aktien nach Nationalitäten gibt, gewährleistet, dass sich die Aktienbestände mehrheitlich bei deutschen bzw. europäischen Anlegern/Investoren befinden. Registerführer ist die Registrar Services GmbH, Eschborn.
- Zusätzlich sind „A shares“ ausgegeben. Näheres hierzu vgl. Anhangangaben Nr. 1 und 13.

Aktionäre der Air Berlin PLC zum 31.12.2012

Aktionäre	Aktien in %*
Etihad Airways	29,21
ESAS Holding A.S.	12,02
Hans-Joachim Knieps	5,48
Reidun Lundgren (Metolius Foundation, Ringerike GmbH & Co. Luftfahrtbeteiligungs KG)	3,55
Leibniz-Service GmbH/TUI Travel PLC	3,37
Werner Huehn	2,79
JP Morgan Chase & Co.	2,70
Joachim Hunold	1,95
Severin Schulte	1,88
Rudolf Schulte	1,85
Moab Investments Ltd.	1,74
Johannes Zurnieden	1,16
Heinz-Peter Schlüter	1,03
Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman Air Berlin PLC)	0,17
Dr. Hartmut Mehdorn	0,11

* Angaben, soweit dem Unternehmen bekannt. Nennungen unter 5 Prozent sind dem Free Float zugerechnet.

Aktionärsstruktur nach Nationalitäten per 31. Dezember 2012

Nach EU-Vorschriften muss eine in der EU ansässige Luftfahrtgesellschaft für den Erhalt ihrer Betriebsgenehmigung zu mindestens 50 Prozent im Besitz von EU-Mitgliedstaaten oder Staatsangehörigen von EU-Mitgliedstaaten stehen. Manche bilaterale Abkommen zur Nutzung von Luftverkehrsrechten erfordern darüber hinaus einen rein deutschen Anteil von mehr als 50 Prozent. airberlin überwacht die Aktionärsstruktur fortwährend mithilfe des Aktienregisters und kann im Falle einer schädlichen Entwicklung der Aktionärsstruktur notfalls regulierend eingreifen.

Der Anteil der deutschen Investoren in der Air Berlin PLC lag zum Jahresende 2012 bei 52,72 Prozent, der Anteil der europäischen Investoren bei 56,83 Prozent. Größter Aktionär der Air Berlin PLC ist die strategische Partnerairline Etihad Airways mit einem Anteil von 29,21 Prozent, gefolgt von der ESAS Holding A.S. mit 12,02 Prozent und Hans-Joachim Knieps mit 5,48 Prozent. Insgesamt waren zum Ende des Geschäftsjahres 2012 ca. 32.000 Aktionäre in das Aktienregister der Gesellschaft eingetragen.

Eigentümerstruktur nach Nationalitäten zum 31.12.2012

	in %
Deutschland	52,72
Vereinigte Arabische Emirate	29,21
Türkei	12,02
USA	1,43
Vereinigtes Königreich	1,38
Luxemburg	0,88
Andere EU-Staaten/EWR	1,85
Übrige Staaten	0,51

Einzelheiten zu Veränderungen in den genehmigten und ausstehenden Kapitalien finden sich in Anhangangabe 13. Die mit den Aktien der Gesellschaft verbundenen Rechte und Pflichten werden ebenfalls in dieser Angabe genannt.

Investor Relations

airberlin befindet sich über ihre Investor Relations Abteilung in einem kontinuierlichen Austausch mit Analysten sowie ihren institutionellen und privaten Investoren. Wir sehen uns den Grundsätzen transparenter Kommunikation verpflichtet, entsprechend sachlich, umfassend und zeitnah zu informieren. Auf zahlreichen Roadshows und Investorenkonferenzen konnte der Dialog mit der Financial Community intensiviert werden. Darüber hinaus offeriert die airberlin Investor Relations einen elektronischen Newsletter, der alle Stakeholder über wichtige Ereignisse in der airberlin group auf dem Laufenden hält.

Im renommierten IR-Ranking des Deutschen Investor Relations Verbands (DIRK) und der Wochenzeitung WirtschaftsWoche wurde die Investor-Relations-Arbeit der airberlin mit dem 5. Platz im SDAX ausgezeichnet.

Alle Veröffentlichungen, Meldungen, Finanzberichte und Verkehrszahlen werden zusätzlich auf der Investor-Relations-Homepage unter www.ir.airberlin.com bereitgestellt.

Über das Kontaktformular auf unserer Homepage können Anleger auch gerne direkt mit uns in Verbindung treten bzw. uns schreiben:
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG
Investor Relations
Saatwinkler Damm 42–43
13627 Berlin, Deutschland

DIRECTORS' REPORT & LAGEBERICHT

BERICHT ZUR GESCHÄFTSLAGE
30

VERANTWORTUNG
48

WESENTLICHE RISIKEN UND UNWÄGBARKEITEN
56

PROGNOSEBERICHT
70

NACHTRAGSBERICHT
75

30 – 47 BERICHT ZUR GESCHÄFTSLAGE
30 Profil
30 Strategie
35 Steuerung
36 Rahmenbedingungen
39 Operative Entwicklung
42 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage
48 – 55 VERANTWORTUNG
56 – 69 WESENTLICHE RISIKEN UND UNWÄGBARKEITEN
70 – 74 BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGEN AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG
75 – 75 NACHTRAGSBERICHT

DIRECTORS' REPORT UND LAGEBERICHT

Auf dem richtigen Weg: Shape & Size verbessert die operative Performance 2012 um über 250 Mio. EUR. Es ist unser Ziel, mit Turbine 2013 nachhaltig Profitabilität zu erreichen.

PROFIL

Unternehmensstruktur und Geschäftstätigkeit

DIE AIR BERLIN PLC IST EINE GESELLSCHAFT BRITISCHEN RECHTS UND WIRD VON EINEM „UNITARY BOARD" GEFÜHRT

Die Air Berlin PLC, nachfolgend auch als „**Gesellschaft**" bezeichnet, ist die juristische Obergesellschaft der airberlin group. Sie wurde in England und Wales gegründet, hat ihren eingetragenen Hauptsitz in Rickmansworth und unterliegt der Rechtsform einer „public limited company" (PLC). Entsprechend wird die Gesellschaft von einem „unitary board" geführt, das sich aus Executive und Non-Executive Directors zusammensetzt. Die Directors während des Geschäftsjahres 2012 sind ab Seite 14, die Mitglieder des Management Board auf Seite 20/21, Veränderungen im Board während des Geschäftsjahres sind ab Seite 76 aufgeführt. Der Sitz des Management Board befindet sich in Berlin.

AIRBERLIN IST DIE ZWEITGRÖSSTE DEUTSCHE FLUGGESELLSCHAFT

airberlin ist eine nationale und internationale Linienfluggesellschaft und seit 1997 Mitglied der International Air Transport Association (IATA). Seit Anfang 2011 gehört airberlin auch der Association of European Airlines (AEA) als deren 37. Mitglied an. Die airberlin ist mit 9.284 Mitarbeitern, einer Flotte von 155 Flugzeugen und 33,4 Millionen Fluggästen gemessen an der Anzahl der Flugreisenden die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft und im Europa-Verkehr liegt airberlin an siebter Stelle (Stand jeweils zum 31.12.2012).

STRATEGIE

airberlin ist eine Full-Service-Airline

airberlin positioniert sich als Full-Service-Airline mit einem überdurchschnittlichen Dienstleistungsangebot rund ums Fliegen. Wir sprechen insbesondere komfortorientierte Kunden an, die vor, während und nach dem Flug Wert auf ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis legen. Deshalb stehen die *Kunden und ihre Wünsche im Mittelpunkt*: Wir wollen ihnen jederzeit ein Maximum an Flexibilität und Unabhängigkeit bereitstellen und ihre Reise mit kurzen Wegen, hohem Komfort und einfachen, effizienten Abläufen am Boden wie in Luft so angenehm wie möglich gestalten.

Die Mitgliedschaft von airberlin in der globalen **one**world Allianz, die strategische Partnerschaft mit Etihad Airways und Codeshare-Vereinbarungen mit zahlreichen weiteren Fluggesellschaften eröffnen unseren Fluggästen ein *weltweites Netzwerk* mit sehr kurzen Zugangswegen. Dieses Angebot eröffnet uns alle Optionen, um den globalen Zukunftsmarkt Mobilität weiter zu erschließen.

airberlin hat ihre Codeshare-Partnerschaften in den letzten Jahren systematisch ausgebaut. Ende 2012 gab es Partnerschaften mit dem strategischen Partner Etihad Airways, der viertgrößten Fluggesellschaft Chinas, Hainan Airlines, der russischen S7 Airlines, Pegasus Airlines, der größten privaten Fluglinie der Türkei, der thailändischen Bangkok Airways, mit der US-amerikanischen Fluggesellschaft American Airlines, mit British Airways, der finnischen Finnair, der spanischen Iberia, der jordanischen Royal Jordanian, der italienischen Meridiana, der lettischen Air Baltic sowie Japan Airlines und – seit Februar 2013 – mit Air Seychelles.

AIRBERLIN ARBEITET ENG MIT 14 PARTNER-AIRLINES ZUSAMMEN

Klar definierter Markenkern, starke Marke

„Easy Access" ist bei airberlin täglich gelebte Normalität. Unser Slogan „airberlin. Your Airline." stellt Kundenorientierung und Convenience in den Vordergrund.

Entsprechend pflegen wir einen möglichst intensiven, alle Vertriebs- und Distributionsalternativen nutzenden Kundenkontakt. Wir eröffnen unseren Kunden *alle relevanten Zugangswege* und Kontaktmöglichkeiten: den Ticketschalter, das Reisebüro oder den Urlaubsveranstalter, das persönliche Gespräch mit einem Anruf beim airberlin 24/7-Call-Center, die serviceoptimierte airberlin Website sowie das Serviceangebot via Smartphone und Tablet. Damit bieten wir unseren Kunden ein Maximum an Flexibilität und Unabhängigkeit – vor, während und nach dem Flug.

WAS UNS AUSZEICHNET, IST UNSER SERVICE

Unser Service am Boden und in der Luft wird regelmäßig mit *nationalen und internationalen Preisen* ausgezeichnet, bei einigen Kategorien sogar schon seit vielen Jahren hintereinander. So 2012 unter anderem mit dem Deutschen Service-Preis des Deutschen Instituts für Service-Qualität in der Kategorie Tourismus. Hier eroberte airberlin unter 53 getesteten Unternehmen den ersten Platz. Hervorgehoben wurden vor allem die individuelle Bearbeitung von E-Mail-Anfragen und der transparente Buchungsprozess im Internet.

Wir bieten diversen Service auf allen Strecken. So sind kostenlose aktuelle Tageszeitungen, Snacks und kalte oder warme Getränke auf Flügen zu all unseren Destinationen selbstverständlich. Auf der Kurz- und Mittelstrecke können zusätzlich verschiedene warme Speisen und Gourmet-Menüs vorbestellt werden. Die Gäste der Langstrecke genießen den umfassenden airberlin Service mit bis zu *vier verschiedenen Gourmetmenüs* und einer Getränkekarte auf adäquat hohem Niveau.

Das ebenfalls vielfach preisgekrönte *Vielfliegerprogramm topbonus* gehört ebenso zum Leistungsangebot wie kostenloses Freigepäck und kostenlose Sitzplatzreservierung, Quick Check-in am Flughafen, Priority Check-in für Vielflieger sowie kostenlose e-Services wie Web Check-in. Auch der Check-in unserer *Codeshare-Partner* steht airberlin Kunden zur Verfügung. Auf der mobilen Website mobile.airberlin.com und mit der mobilen airberlin App kann

man bis zu zwei Stunden vor Abflug buchen. Die Bordkarte kann per iPhone gespeichert werden, das Boarding erfordert dann keinen Papieraufwand mehr.

Besonderen Anklang findet unser umfangreiches und hochgradig individualisierbares *Dienstleistungsangebot für Unternehmenskunden*, insbesondere für kleine und mittelständische Unternehmen schon ab drei Mitarbeitern. Unser Beitrag zu aktiver Mittelstandsförderung lässt sich am besten belegen mit dem Anstieg der am business points Bonusprogramm teilnehmenden Firmen: In den letzten drei Jahren ist die Anzahl um jahresdurchschnittlich 23 Prozent auf zuletzt 12.000 gewachsen.

Wir legen großen Wert auf *Familienfreundlichkeit*. Auf jedem Flug bringen „Baby-Kits" und „Children's Toy Packages" Unterhaltung schon für die Kleinsten. Kinder unter zwölf Jahren zahlen einen reduzierten Flugpreis, unter 2 Jahren fliegen sie innerdeutsch sogar kostenfrei.

Unser Serviceangebot reicht deutlich über die eigentlichen Leistungen rund ums Fliegen hinaus. So pflegen wir eine enge Zusammenarbeit mit mehreren Partnern unter anderem aus den Bereichen Reise- und Finanzdienstleistungen sowie dem Pressewesen. Die *airberlin Premium Partner* bieten ihre Serviceleistungen direkt über die airberlin Website an.

Die strategische Positionierung der airberlin Hubs Berlin und Düsseldorf in der dicht besiedelten Region Deutschland, Schweiz und Österreich („DACH") sowie in der Tourismusmetropole Palma de Mallorca sorgt für einen sehr hohen *Bekanntheitsgrad der Marke airberlin*. Mit einem bedarfsoptimierten Streckennetz, das diese Region mit hoher Dichte abdeckt und so auch für kurze Wege in unser eigenes Interkontinentalnetz und das globale Netzwerk unserer Partner sorgt, bauen wir unsere Marktstellung aus.

Umfassende strategische Zusammenarbeit mit Etihad Airways

Einen wesentlichen zusätzlichen Wachstumsschub bringt die *enge stategische und operative Zusammenarbeit* zwischen airberlin und Etihad Airways, der 2003 gegründeten nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate. Die zum vierten Mal in Folge zur „World's Leading Airline" ausgezeichnete Etihad Airways beförderte im Jahr 2012 10,29 Millionen Passagiere. Von ihrem Drehkreuz am Abu Dhabi International Airport aus fliegt die Gesellschaft 86 Städte in 56 Ländern des Mittleren Ostens, Afrikas, Europas, Asiens, Australiens und Nordamerikas an. Die Fluggesellschaft hatte Ende 2012 Codeshare-Partnerschaften mit 41 namhaften Airlines vereinbart. Ihre Flotte besteht aus 65 Passagier- und fünf Frachtflugzeugen der Hersteller Airbus und Boeing mit einem Durchschnittsalter von 4,5 Jahren. Etihad Airways hat im Jahr 2008 insgesamt 205 Flugzeuge bestellt, darunter zehn des größten Passagierflugzeugs der Welt, des Airbus A380. Etihad beschäftigte Ende 2012 10.656 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die strategische Partnerschaft verbindet die Streckennetze beider Airlines miteinander und erweitert das Flugangebot für die beiden Gesellschaften um 87 Codeshare-Strecken weltweit. Die beiden *Streckennetze ergänzen einander in idealer Weise*, da sie sich so gut wie nicht überlappen und damit hochgradig komplementär sind. So profitieren airberlin Fluggäste von den zahlreichen Umsteigemöglichkeiten des Etihad Hubs Abu Dhabi in Richtung Asien und Australien. Umgekehrt gewinnen die Fluggäste von Etihad Airways Zugang zum dicht geknüpften europäischen Netz von airberlin.

DIREKTE ANBINDUNG ZUM ETIHAD HUB ABU DHABI

Die Aufnahme von airberlin Flugverbindungen zum Etihad Hub Abu Dhabi stellt für airberlin eines der zentralen Elemente der Partnerschaft dar. Im Zuge dessen hat airberlin zu Beginn des Geschäftsjahres 2012 ihren Fokus im Mittleren Osten von Dubai nach Abu Dhabi verlegt. Nach zunächst vier Flügen pro Woche von Berlin aus fliegt airberlin seit Sommer 2012 ab Berlin und Düsseldorf täglich nach Abu Dhabi. Über vier deutsche Drehkreuze können europäische Fluggäste inzwischen 42 wöchentliche Flüge nach und von Abu Dhabi nutzen.

Durch intelligente Zusammenarbeit und das Pooling von administrativen Ressourcen werden in beiden Unternehmen weitreichende Synergien gehoben, insbesondere in den Bereichen Flottenbeschaffung und -einsatz, Ground Operations, Wartung, Überholung und Reparatur (MRO) sowie im allgemeinen Einkauf.

Darüber hinaus arbeiten airberlin und Etihad Airways unter anderem gemeinsam an einem einheitlichen Flugerlebnis für ihre Gäste. Produktstandards werden harmonisiert, airberlin stattet seit Beginn 2013 seine Business Class mit den Etihad Lie-Flat Sitzen aus. Und auch in Bereichen, die unsere Gäste nicht unmittelbar erleben, haben wir unsere Pläne in die Tat umgesetzt: So arbeiten wir an der Integration unseres Boeing Dreamliner Programms. Dies betrifft eine Gesamtorder beider Airlines von 56 festen Bestellungen.

Die mehr als drei Millionen topbonus Teilnehmer sammeln auf Flügen mit airberlin, NIKI, Etihad Airways, und auch bei unseren **one**world Airline-Partnern innerhalb der Allianz Statusmeilen für zahlreiche exklusive Vorteile. Außerdem sammeln topbonus Teilnehmer beim Fliegen sowie bei *über 120 Partnerunternehmen* Prämienmeilen, die für weltweite Prämienflüge und für Upgrades in die airberlin Business Class eingelöst werden können. Die Teilnehmerzahl stieg im Durchschnitt der letzten drei Jahre mit einer Rate von nahezu tausend pro Tag, von 2,4 Millionen im Jahr 2010 auf 3,1 Millionen in 2012.

Die airberlin group hat im Dezember 2012 eine rechtlich selbstständige Gesellschaft britischen Rechts – die topbonus Ltd – als Eigentümerin des topbonus Programms gegründet. An dieser Gesellschaft hat Etihad Airways über eine ihrer Tochtergesellschaften 70 Prozent erworben. Die airberlin group verkaufte das Vielfliegerprogramm topbonus an topbonus Ltd zu einem Preis von 200 Mio. EUR. Da die airberlin group eine Beteiligung an der topbonus Ltd in Höhe von 30 Prozent

hält, war hiervon ein nicht realisierter Gewinn in Höhe des Anteils der airberlin group an topbonus Ltd abzuziehen, sodass die airberlin group einen Nettogewinn von 184,4 Mio. EUR erzielte.

Globales Netzwerk oneworld

MIT AIRBERLIN UND ONEWORLD ZU MEHR ALS 800 REISEZIELEN

Unabhängig von der umfassenden Zusammenarbeit mit Etihad Airways bietet die Mitgliedschaft von airberlin in der globalen Allianz oneworld enorme Potenziale bei der Umsetzung der *Wachstumsstrategie von airberlin*. Auch die zur airberlin group gehörende österreichische NIKI ist angeschlossenes Mitglied („Affiliate"). Unter oneworld haben sich zahlreiche namhafte internationale Luftverkehrsgesellschaften zusammengeschlossen: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, Qantas, Royal Jordanian und S7 Airlines sowie 30 weitere angeschlossene Mitglieder, u. a. American Eagle, Dragonair, LAN Argentina, LAN Ecuador, LAN Express und LAN Peru. Jüngstes Mitglied von oneworld ist seit Februar 2013 Malaysia Airlines.

Durch die Mitgliedschaft haben sich die Angebote für die Fluggäste von airberlin massiv erweitert: airberlin Fluggäste verfügen über Zugangsmöglichkeiten zu 842 Reiseziele in 156 Ländern. Die Flotte der Allianz umfasst rund 2.500 Flugzeuge, bietet rund 9.000 Flüge pro Tag und transportiert 340 Millionen Fluggäste im Jahr. Teilnehmer von topbonus, dem Vielfliegerprogramm von airberlin, können Status- und Prämienmeilen weltweit bei 11 Carriern von oneworld sammeln und einlösen. Darüber hinaus haben Vielflieger Zugang zu mehr als 550 Airport-Lounges weltweit. Bei den World Travel Awards 2012 wurde die Allianz zum zehnten Mal in Folge zur *weltweit führenden Allianz* gewählt.

Nachhaltige Profitabilität ist das wichtigste Ziel für 2013 ff.

2012: ERFOLGREICHER ABSCHLUSS VON SHAPE & SIZE

SHAPE & SIZE: KOSTENEINSPARUNGEN UND PERFORMANCEFORTSCHRITTE VON JÄHRLICH ÜBER 250 MIO. EUR

Mit dem Effizienzsteigerungsprogramm Shape & Size hat airberlin im Geschäftsjahr 2012 *Kosteneinsparungen und Performancefortschritte* erzielt, die sich in der Summe auf jährlich 250 Mio. EUR beziffern. Insbesondere wurde hierdurch eine deutliche Reduzierung der costs of aircraft ownership pro Blockstunde um mehr als neun Prozent erzielt. Gleichzeitig wurde die Transformation der airberlin group von einem alleinstehenden Hybrid Carrier mit zum Teil unabhängiger Steuerung und Vermarktung von Business- und Freizeitangeboten hin zu einer integrierten Full-Service-Airline mit zahlreichen Kooperationen angestoßen und im Jahresverlauf forciert umgesetzt.

2012 EIN JAHR DES ÜBERGANGS

Hierzu waren zahlreiche Einzelmaßnahmen umzusetzen, die naturgemäß zunächst zusätzliche Investitionen erforderlich gemacht und *entsprechende Anlaufkosten* verursacht haben. So wurden unter anderem ein neues Yield-Management-System zur Optimierung der Preis- und Kapazitätssteuerung sowie ein neues Passagier-Service- und Tarifsystem eingeführt. Darüber hinaus wurden Investitionen in die Weiterentwicklung der airberlin Drehkreuze, in komfortablere Lounges, neue Destinationen und die Erweiterung des Langstreckenangebots

getätigt. Insofern kann das Geschäftsjahr 2012 als ein Jahr des Übergangs bezeichnet werden, in dem zahlreiche Weichenstellungen hin zu mehr Profitabilität vorgenommen wurden, die hieraus entstehenden positiven Effekte sind aber noch nicht voll zum Tragen gekommen.

Darüber hinaus hat 2012 eine Reihe zusätzlicher externer Belastungsfaktoren in Form von höheren Aufwendungen gebracht, die angesichts des harten Preiswettbewerbs in der Branche nur zum Teil abgefedert werden konnten. Hierzu zählen neben dem *erneut überdurchschnittlichen Kostenauftrieb bei Treibstoff* insbesondere die mehrfache Verschiebung der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg, das durch die Luftverkehrsteuer rückläufige innerdeutsche Passagieraufkommen sowie die allgemeine Wirtschaftsschwäche im europäischen Raum. Von den letzten beiden Faktoren war airberlin aufgrund der schwerpunktmäßigen Ausrichtung des Streckennetzes auf die Kurz- und Mittelstrecke, die 2012 zu rund 85 Prozent zum Passagieraufkommen beitrug, besonders hart betroffen.

2013: TURNAROUND MIT TURBINE 2013

Insgesamt hat Shape & Size trotz voller Zielerreichung damit nicht ausgereicht, die airberlin group nachhaltig profitabel zu machen. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung hat das Management einen zusätzlichen umfassenden Strategieplan entwickelt, mit der dieses Ziel erreicht werden soll. In seinem Zentrum stehen die Fokussierung auf die airberlin Kernmärkte und die *konsequente Umsetzung eines stringenten Geschäftsmodells*. Das wichtigste operative Element dieses ganzheitlichen Plans stellt das Turnaround-Programm Turbine 2013 dar, das nach aktueller Planung in den Geschäftsjahren 2013 und 2014 umgesetzt wird. Nach seiner vollständigen Implementierung ist derzeit das Ziel des Managements, positive Ergebniseffekte in Höhe von mindestens rund 400 Mio. EUR zu erreichen.

STEUERUNG

SICHERHEIT UND EFFIZIENZ GEHEN HAND IN HAND

Sicherheit am Boden und in der Luft genießt absolute Priorität. Daher stehen alle relevanten Richtlinien an erster Stelle der *Unternehmenssteuerung*. Die operative und strategische Steuerung der airberlin group ist gleichzeitig auf strikte Kosten- und Prozesseffizienz ausgelegt. Die Schonung aller verfügbaren Ressourcen und die Verbesserung ihres Einsatzes stellen in allen Bereichen und über alle Ebenen hinweg permanente Querschnittsaufgaben dar. Sie sind von allen Verantwortlichen zu beachten. Daher weist die Organisation der Gesellschaft eine möglichst *flache und übersichtliche Struktur* auf. Übergreifende Aufgaben wie Flugbetrieb, On Board Service und Technischer Service werden von den einzelnen Vorstandsresorts gesteuert, denen auch die jeweiligen ausführenden Tochterunternehmen zugeordnet sind.

EBITDAR MISST DEN FINANZIELLEN OPERATIVEN ERFOLG

Die *Gewinnabgrenzung EBITDAR* ist die zentrale ergebnisorientierte operative Steuergröße in der airberlin group. Sie wird in der Luftfahrtindustrie und auch von Investoren und Analysten generell als die allgemein vergleichbare *operative Erfolgskennziffer* verwendet.

EBITDAR ist die Abkürzung der englischen Bezeichnung „Earnings Before Interest, Tax, Depreciation, Amortisation and Rent", der Gewinn vor Finanzergebnis, Ertragsteuern, Abschreibungen und Amortisationen sowie Leasingkosten für Flugzeuge.

Bei Fluggesellschaften, die einen höheren Anteil ihres Fluggeräts kaufen und finanzieren, fallen in der Regel höhere Abschreibungen und möglicherweise auch höhere Zinskosten an. Gesellschaften, die mehr Flugzeuge leasen, weisen hingegen einen vergleichsweise höheren Aufwand für bezogene Leistungen auf, unter dem die Leasingkosten verbucht werden. Die *Optimierung* des Anteils von Flugzeugen in Eigenbesitz gegenüber geleasten Maschinen und damit die Maximierung des operativen Ergebnisses nach Finanzierung kann ebenso sinnvoll nur von der Basis einer EBITDAR-Abgrenzung ausgehen, da sie die operative Steuergröße EBIT um beide Aufwandsarten, Abschreibungen und Leasingkosten, adjustiert.

Weitere wichtige operative Steuergrößen in der Luftfahrt und damit auch bei airberlin sind der *Sitzladefaktor* als Maßstab der Flotten- bzw. Flugzeugauslastung. Er ist der Quotient aus zurückgelegten Passagierkilometern (RPK) und angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK). Darüber hinaus messen die *durchschnittlichen Erlöse (Yields) je Passagier*, geflogenem Kilometer oder Passagierkilometer die spezifische Umsatzkraft. airberlin betreibt zur systematischen Erhöhung der Durchschnittserlöse ein ausgereiftes Yield Management, das permanent weiter optimiert wird.

RAHMENBEDINGUNGEN

Gesamtwirtschaft

Die europäische Wirtschaft war im Geschäftsjahr 2012 wesentlich geprägt von den schweren Anpassungsrezessionen in mehreren Krisenländern des Euroraums. Insgesamt sind die Länder der Europäischen Union (EU27) in die Rezession gefallen. Nachdem die Wirtschaft der EU 2011 noch um 1,6 Prozent gewachsen war, ist sie 2012 um 0,2 Prozent geschrumpft. Mit –0,4 Prozent war der *Abschwung im Euroraum noch etwas ausgeprägter*. Auch die deutsche Wirtschaftsleistung hat sich im Jahresverlauf kontinuierlich abgeschwächt. Nach einem noch vergleichsweise robusten Wachstum um 1,7 Prozent im ersten Quartal ist das Bruttoinlandsprodukt im vierten Quartal real leicht zurückgegangen. Insgesamt ist die deutsche Wirtschaft, gestützt auf den robusten Export, 2012 noch um 0,7 Prozent gewachsen (2011: 3,0 Prozent).

Auch die Weltwirtschaft weist 2012 mit 3,2 Prozent nach 3,9 Prozent ein geringeres Wachstum als im Vorjahr auf. Allerdings fällt der Rückgang deutlich weniger stark aus als in Europa. Zum einen blieb das Wachstum in zahlreichen Emerging Markets mit insgesamt +5,1 Prozent nach +6,3 Prozent vergleichsweise hoch und weist Japan nach der Rezession im Vorjahr wieder ein positives Wirtschaftswachstum auf. Zum anderen hat sich die US-amerikanische Konjunktur gegenüber dem Vorjahr leicht belebt.

DEUTLICH HÖHERE KOSTEN

DER ÖLPREIS

Der Jahresdurchschnittspreis für die Rohölsorte Brent ist im Geschäftsjahr 2012 gegenüber dem Vorjahresdurchschnittspreis um 9,05 Prozent von 79,63 EUR auf 86,83 EUR gestiegen. Entsprechend haben sich auch die Marktpreise für Treibstoff verteuert. Da gleichzeitig auch die *Schwankungsbreite (Volatilität) des Ölpreises deutlich zugenommen* hat, sind Absicherungsgeschäfte ebenfalls deutlich teurer geworden.

Der Aufwand für Treibstoff ist bei airberlin im Geschäftsjahr 2012 um 7,8 Prozent auf 1,130 Mrd. EUR nach 1,048 Mrd. EUR gestiegen. Der Anstieg liegt damit unter dem des Ölpreises. Dies hat im Wesentlichen zwei Gründe: Zum einen hat airberlin im Zuge der Netzwerkoptimierung die insgesamt geflogene Strecke um knapp 3 Prozent reduziert und zum anderen haben die permanenten Anstrengungen zur Treibstoffeinsparung auch im vegangenen Geschäftsjahr wieder Früchte getragen.

DIE ZINSMÄRKTE

Auch im Berichtsjahr 2012 waren die Rentenmärkte von der ausgeprägten *Risikoaversion der Anleger* geprägt. Entsprechend konzentrierte sich das Interesse auf die als vergleichsweise sicher geltenden Staatspapiere wie deutsche Bundesanleihen fort. Der Abwärtstrend der Renditen für Bundesanleihen setzte sich damit fort. Die Rendite 10-jähriger Bundesanleihen ging – nach einem Rückgang um 115 Basispunkte im Jahr 2011 auf 1,83 Prozent – im Geschäftsjahr 2012 um weitere 53 Basispunkte auf 1,30 Prozent zurück. Der Trend setzte im laufenden Geschäftsjahr bisher nicht fort, vielmehr ist seit Jahresanfang 2013 ein von stark ermäßigtem Niveau aus spürbarer Renditeanstieg zu beobachten.

DIE DEVISENMÄRKTE

Der Euro hat im Geschäftsjahr 2012 seinen seit Mai 2011 eingeschlagenen Abwertungstrend gegenüber dem USD zunächst fortgesetzt. Gestartet bei 1,3050 USD am Jahresanfang 2012 sank der Kurs nach einer kurzen zwischenzeitlichen Erholung in den ersten Wochen des Jahres im Zuge der sich *verschärfenden Verschuldungskrise in Europa* bis zu seinem Tiefpunkt bei 1,2059 USD am 24. Juli um 7,6 Prozent. Mit der Erklärung des Präsidenten der Europäischen Zentralbank, alles im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu unternehmen, um die europäische Gemeinschaftswährung zu retten, setzte eine starke Aufwärtsbewegung ein. Der Euro erholte sich bis Jahresende 2012 wieder um 9,4 Prozent auf 1,3194 USD. Insgesamt lag der Jahresdurchschnittskurs 2012 des EUR gegenüber dem USD mit 1,2846 um 7,7 Prozent unter dem Jahresdurchschnittskurs 2011 von 1,3920.

Die Schwäche des Euro im Geschäftsjahr 2012 stellt die wesentliche Ursache der höheren Aufwendungen von airberlin für Treibstoff dar, denn der durchschnittliche USD-Preis für die Rohölsorte Brent ist im Geschäftsjahr 2012 nur um 0,7 Prozent gestiegen.

Die Luftfahrtbranche im Jahr 2012

Der internationale Verband der Luftverkehrsgesellschaften IATA meldet für das Gesamtjahr 2012 einen Zuwachs der Nachfrage um insgesamt 5,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die IATA misst die Nachfrage anhand der von ihren Mitgliedsgesellschaften geflogenen Passagierkilometer (RPK). Der Anstieg ist geringer als der des Jahres 2011, wo noch 5,9 Prozent erzielt worden waren. Er liegt aber über der Wachstumsrate der Branche in den letzten 20 Jahren von 5,0 Prozent.

DER MITTLERE OSTEN BOOMTE IN 2012

Das Branchenwachstum ist wie schon im Vorjahr *regional stark unterschiedlich* ausgefallen und wurde im Wesentlichen erneut von der boomenden Entwicklung in den Emerging Markets getragen. So legte die Gesamtnachfrage im Mittleren Osten um 15,2 Prozent zu, im Raum Asien/Pazifik um 6,0 Prozent (hierzu trug allein der chinesische Inlandsmarkt mit +9,5 Prozent bei) und in Lateinamerika um 9,5 Prozent. Europa mit +5,1 Prozent und insbesondere Nordamerika mit +1,1 Prozent weisen hingegen einen schwächeren Verlauf auf. Insgesamt ist die Nachfrage nach Inlandsflügen (+4,0 Prozent) weniger stark gewachsen als nach internationalen Destinationen (+6,0 Prozent).

Die Nachfrage nach internationalen Flügen von Europa aus stieg 2012 um 5,3 Prozent. 2011 wurde hier noch ein Zuwachs von 9,5 Prozent verzeichnet. Zu diesem abgeschwächten Wachstum trugen ausschließlich Langstreckenflüge bei, während die *Nachfrage nach Flügen innerhalb der Eurozone stagnierte*. Zusätzlich wurde das Wachstum zu einem wesentlichen Teil von europäischen Ländern außerhalb der Eurozone, vornehmlich der Türkei, getragen.

Die Kapazität, gemessen an den angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK), stieg laut IATA bei den Verbandsgesellschaften nur um 3,9 Prozent, sodass deren Auslastung (Sitzladefaktor) kräftig um einen vollen Prozentpunkt auf 79,1 Prozent wuchs, ein Niveau nahe den historischen Höchstmarken. Da die Kapazität in Europa nur um 2,9 Prozent stieg, erreichte die Auslastung sogar 79,6 Prozent. In Nordamerika kletterte sie bei nahezu unveränderter Kapazität auf 82,9 Prozent.

NAHEZU NULLWACHSTUM BEIM PASSAGIERAUFKOMMEN IN DER EU

Hinsichtlich des Passagieraufkommens weist die Statistik des Flughafenverbands Airports Council International Europe (ACI Europe) in Europa für das Jahr 2012 ebenfalls nur ein geringes Wachstum von 1,8 Prozent auf. Mit +0,2 Prozent herrschte *innerhalb der EU nahezu Stagnation*. Besonders schwach war die Entwicklung in der EU während des Schlussquartals 2012: Alle drei Monate wiesen gegenüber den Vergleichszeiträumen des Vorjahres rückläufige Veränderungsraten auf, wobei der Dezember mit –3,1 Prozent besonders negativ herausragte. Europäische Flughäfen außerhalb der EU legten 2012 hingegen um 8,8 Prozent zu. Hier wiesen vor allem Istanbul und Moskau hohe zweistellige Wachstumsraten auf.

In Deutschland spüren die in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) zusammengeschlossenen Flughafenbetreiber die Folgen der Eurokrise, die schwierige

Marktsituation der Fluggesellschaften und die nationalen Belastungen, wie etwa die Luftverkehrsteuer. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Fluggäste an den 22 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen um lediglich 1,1 Prozent auf 200.405.821 Passagiere (2011: +5,0 Prozent). Die Analysen der ADV zeigen außerdem, dass im Vergleich zum Vorjahr ausschließlich bei den Interkontinentalverbindungen zufriedenstellende Zuwächse erzielt werden konnten (+4,9 Prozent im Vergleich zu 2011). Hingegen verlor die Verkehrsentwicklung im europäischen Verkehr deutlich an Schwung (+2,0 Prozent).

Die *innerdeutschen Verkehre schwächten* sich sogar um 3,6 Prozent ab im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Hiervon waren vor allem kleinere und mittelgroße Flughäfen betroffen. Sie mussten insbesondere im zweiten Halbjahr 2012 einen deutlichen Verkehrsrückgang hinnehmen. Darüber hinaus wurde die Verkehrsentwicklung weiterhin durch die 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer negativ beeinflusst. Daher hatten vor allem grenznahe Flughäfen im zweiten Halbjahr 2012 deutliche Rückgänge hinzunehmen. Einzig die großen Drehkreuze mit einem hohen Anteil an interkontinentalen Flugverbindungen konnten akzeptable Wachstumsraten vorweisen, so die ADV. Die mit der Marktentwicklung einhergehenden Streichungen von Flugzielen und Frequenzreduzierungen spiegeln sich im Rückgang der Flugzeugbewegungen wider. Diese sanken im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,9 Prozent auf gut 2 Millionen Starts und Landungen.

OPERATIVE ENTWICKLUNG

Passagierbeförderung und Flotte

GEZIELTE STRATEGISCHE ANPASSUNG DES STRECKENNETZES

Im Berichtsjahr 2012 wurde das Streckennetz zum einen gezielt an den *veränderten Bedarf* angepasst. So wurden einige innerdeutsche Verbindungen zu Regionalflughäfen aus dem Programm genommen, weil sich das Passagieraufkommen seit der Einführung der *Luftverkehrsteuer* deutlich verringert hatte. Im Vordergrund der Anpassungen standen die *systematische Optimierung des Streckennetzes* auf die airberlin Drehkreuze Berlin, Düsseldorf, Wien und Palma de Mallorca und der Ausbau der Anschlussverbindungen zu den Netzen des strategischen Partners Etihad Airways und den Gesellschaften der **one**world Allianz.

DIE AUSLASTUNG STEIGT 2012 AUF EINEN HISTORISCHEN SPITZENWERT

Im Zuge dieser Maßnahmen wurde die Anzahl der Flugzeuge von 170 im Vorjahr auf 155 im Berichtsjahr reduziert. Entsprechend ging auch die Kapazität zurück: Die Anzahl der Sitzplätze sank um 7,4 Prozent auf 41.788.847 nach 45.136.999 und die Anzahl der angebotenen Sitzkilometer (ASK) wurde um 2,8 Prozent auf 60,4 Mrd. nach 62,2 Mrd. reduziert. Das Passagieraufkommen war um 5,5 Prozent auf 33.346.495 nach 35.300.209 rückläufig und die verkauften Sitzplatzkilometer (RPK) sanken um 6,6 Prozent auf 48,7 Mrd. nach 52,1 Mrd. Die Auslastung konnte gemessen am Sitzladefaktor um 1,59 Prozentpunkte auf einen *historischen Spitzenwert* von 79,80 Prozent gesteigert werden.

Entwicklung der Auslastung von 2005 bis 2012

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	**2012**
Sitzplatzkapazität (Mio.)	23,3	33,8	36,5	36,4	41,8	45,6	45,1	**41,8**
Fluggäste (Mio.)	17,5	25,6	28,2	28,6	32,4	34,9	35,3	**33,4**
Sitzladefaktor (%)	75,11	75,73	77,30	78,57	77,47	76,45	78,21	**79,80**

AUSBAU DER ANSCHLUSSVERBINDUNGEN UND DER LANGSTRECKE

Die ASK gingen zurück, da die Sitzplatzkapazität insbesondere auf der Kurzstrecke reduziert wurde. Gleichzeitig wurden aber die *Anschlussverbindungen zu Partner-Airlines* und *Langstreckenverbindungen* ausgeweitet. Entsprechend ist die durchschnittliche Fluglänge um 5,0 Prozent auf 1.445 km nach 1.377 km gestiegen und hat sich die durchschnittliche Sitzplatzkapazität pro Flugzeug mit 166,9 Passagieren nicht verändert. Die Anzahl der Flüge wurde hingegen um 7,4 Prozent auf 250.406 nach 270.498 zurückgenommen. Die verkauften Sitzkilometer (RPK) sind verglichen damit unterdurchschnittlich um 6,6 Prozent auf 48,7 Mrd. nach 52,1 Mrd. zurückgegangen.

DEUTLICHE UMSATZSTEIGERUNG PRO PASSAGIER, ASK UND RPK

Die Erfolge aus dem Effizienzsteigerungsprogramm Shape & Size werden in den Kennziffern pro Passagier, ASK und RPK besonders deutlich. So konnte der *Flugumsatz pro Passagier* im Geschäftsjahr 2012 um 7,8 Prozent auf 120,15 EUR nach 111,47 EUR im Vorjahr ausgeweitet werden. Der *Gesamtumsatz pro Passagier* legte um 8,0 Prozent auf 129,30 EUR nach 119,75 EUR zu. Der Gesamtumsatz je ASK stieg um 5,0 Prozent auf 7,14 Eurocent nach 6,80 Eurocent, pro RPK konnte er um 9,1 Prozent auf 8,85 Eurocent nach 8,11 Eurocent ausgeweitet werden.

Bei um insgesamt 7,7 Prozent höheren Aufwendungen für Treibstoff und einem Rückgang der ASK um nur 2,8 Prozent sind die *spezifischen Treibstoffkosten* allerdings wie im Vorjahr erneut zweistellig gestiegen. Pro ASK lagen sie im Berichtsjahr mit 1,87 Eurocent nach 1,69 Eurocent um 10,7 Prozent höher. Die operativen Kosten pro ASK stiegen damit um 3,6 Prozent auf 7,46 Eurocent nach 7,21 Eurocent. Ohne die Aufwendungen für Treibstoff konnte der operative Kostenanstieg pro ASK hingegen deutlich auf 1,3 Prozent begrenzt werden (5,59 Eurocent nach 5,53 Eurocent).

OPERATIVE GEWINNMARGEN SIGNIFIKANT VERBESSERT

Die *operativen Gewinnmargen* auf den EBITDAR- und EBIT-Ebenen wurden im Berichtsjahr durchweg signifikant verbessert – auch ohne Berücksichtigung des positiven Sondereffekts von 184,4 Mio. EUR aus der topbonus Transaktion. Je Passagier wurde auf dieser Basis 2012 ein um 37,2 Prozent höherer EBITDAR (16,56 EUR nach 12,07 EUR) erzielt und das Betriebsergebnis (EBIT) betrug nach –7,00 EUR im Vorjahr –3,43 EUR im Berichtsjahr. Pro ASK beträgt der Anstieg beim EBITDAR 31,9 Prozent (0,91 Eurocent nach 0,69 Eurocent) und pro RPK sogar 37,8 Prozent (1,13 Eurocent nach 0,82 Eurocent). Auf der EBIT-Ebene beträgt die Ergebnisverbesserung pro ASK 0,21 Eurocent (–0,19 Eurocent nach –0,40 Eurocent) und pro RPK 0,24 Eurocent (–0,23 Eurocent nach –0,47 Eurocent).

Wesentliche Eckdaten zum Flugbetrieb (per 31.12.)

	+/– %	2012	2011
Flugzeuge	–8,8	**155**	170
Flüge	–7,4	**250.406**	270.498
Destinationen	+7,4	**174**	162
Sitzplatzkapazität (Tsd.)	–7,4	**41.789**	45.137
Fluggäste (Tsd.; Pax)	–5,5	**33.447**	35.300
Sitzladefaktor (%; Pax/Kapazität)	+1,59 %-Pkte.	**79,80**	78,21
Angebotene Sitzkilometer (Mrd.; ASK)	–2,8	**60,40**	62,16
Verkaufte Sitzkilometer (Mrd.; RPK)	–6,6	**48,72**	52,14
Zahl der Blockstunden	–4,3	**520.407**	543.660
Durchschnittliche Streckenlänge (km)	+5,0	**1.445**	1.377

AIRBERLIN BETREIBT UNVERÄNDERT EINE DER JÜNGSTEN UND SPARSAMSTEN FLOTTEN

Die *Gesamtzahl der Flugzeuge* hat sich 2012 gegenüber dem Vorjahr von 170 auf 155 Maschinen verringert. Mit einem Durchschnittsalter von 5,2 Jahren gehört die Flotte der airberlin group auch weiterhin weltweit zu den jüngsten. Entsprechend fliegt sie auch mit einer vergleichsweise sehr hohen Effizienz, was den Treibstoffverbrauch anbelangt. Die Flugzeuge der in der IATA zusammengeschlossenen Airlines sind im Durchschnitt 13,8 Jahre alt.

Die Flugzeugflotte der airberlin group

Anzahl	Ende 2012	Ende 2011
A319	**8**	11
A320	**43**	46
A321	**16**	14
A330-200	**13**	12
A330-300	**1**	2
B737-700	**21**	26
B737-800	**36**	42
Q400	**10**	10
Embraer E 190	**7**	7
Gesamt	**155**	170

ERTRAGS-, VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Erläuterungen in den folgenden Berichten zur Ertrags-, Vermögens und Finanzlage des Geschäftsjahres 2012 werden auf der Basis revidierter Vorjahreszahlen vorgenommen. Die Revisionen betreffen die latenten Steueransprüche im Anlagevermögen sowie die latenten Steuerverbindlichkeiten in den langfristigen Verpflichtungen der Bilanz des konsolidierten Abschlusses der airberlin group des Geschäftsjahres 2011. Die im Geschäftsbericht 2011 ausgewiesenen latenten Steueransprüche im Anlagevermögen in Höhe von 138,3 Mio. EUR wurden rückwirkend zum 31. Dezember 2011 *nicht liquiditätswirksam* auf null abgeschrieben. Die latenten Steuerverbindlichkeiten steigen rückwirkend um 10,3 Mio. EUR und betragen damit zum 31. Dezember 2011 39,7 Mio. EUR.

Entsprechend wird hierdurch die Position „Ertragsteuern" in der konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung des Geschäftsjahres 2011 mit einem zusätzlichen nicht liquiditätswirksamen Aufwand von insgesamt 148,6 Mio. EUR belastet. Damit ändert sich der ursprünglich ausgewiesene Steuerertrag von 87,0 Mio. EUR in einen Steueraufwand von 61,6 Mio. EUR. Der ursprünglich ausgewiesene Periodenverlust von 271,8 Mio. EUR erhöht sich auf 420,4 Mio. EUR. Die sich hieraus ergebende entsprechende Veränderung der Position Gewinnrücklage und Jahresergebnis im Eigenkapital schlägt sich folgendermaßen nieder: Das revidierte Eigenkapital beträgt zum 31. Dezember 2011 105,2 Mio. EUR nach ursprünglich ausgewiesenen 253,7 Mio. EUR.

Ertragslage

FLUGUMSATZ STEIGT TROTZ GERINGEREN PASSAGIERAUFKOMMENS

Im Geschäftsjahr 2012 konnten die Umsätze trotz der planmäßigen Straffung des Streckennetzes von 4.227,3 Mio. EUR im Vorjahr um 2,0 Prozent auf 4.311,7 Mio. EUR gesteigert werden. Der *Flugumsatz* inklusive Luftverkehrsteuer stieg um 1,8 Prozent auf 4.006,7 Mio. EUR nach 3.934,8 Mio. EUR im Vorjahr. Die *Umsätze aus dem Bordverkauf* ermäßigten sich um 17,1 Prozent auf 32,0 Mio. EUR nach 38,6 Mio. EUR. Die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen legten aufgrund der breiteren Servicepalette sowie im Zuge der *Optimierung der Preisstruktur* bei Dienstleistungen rund ums Fliegen erneut überdurchschnittlich um 7,5 Prozent auf 273,0 Mio. EUR nach 254,0 Mio. EUR zu.

TOPBONUS BRINGT ERTRAG VON 184,4 MIO. EUR

Die *sonstigen betrieblichen Erträge* stiegen im Geschäftsjahr 2012 auf 264,2 Mio. EUR nach 10,1 Mio. EUR im Vorjahr. Dieser Anstieg ist zum weit überwiegenden Teil auf den Verkauf des Vielfliegerprogramms topbonus zurückzuführen, der einen Erlös in Höhe von 184,4 Mio. EUR erbrachte. Die Gesamtleistung stieg damit im Berichtsjahr um 8,0 Prozent auf 4.575,9 Mio. EUR nach 4.237,7 Mio. EUR im Vorjahr.

Die Entwicklung des *Material- und Serviceaufwands* war im Geschäftsjahr 2012 von zwei gegenläufigen Tendenzen geprägt: Während mit dem Performanceverbesserungsprogramm Shape & Size eine deutliche Reduzierung wesentlicher Aufwandspositionen erzielt werden konnte, ist der *Aufwand für Treibstoff* trotz des Rückgangs der Anzahl der Flüge und der geflogenen Strecke auch im Geschäftsjahr 2012 wieder signifikant gestiegen. Dies hat große Teile der erzielten Performancefortschritte aufgezehrt.

TREIBSTOFF WAR AUCH 2012 WIEDER DER ENTSCHEIDENDE KOSTENTREIBER

Mit 3.288,8 Mio. EUR lag der Material- und Serviceaufwand absolut um 15,7 Mio. EUR oder 0,5 Prozent unter dem Vorjahresniveau von 3.304,5 Mio. EUR. Da der darin enthaltene *Treibstoffaufwand* mit 1.128,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1.048,1 Mio. EUR) um 80,5 Mio. EUR bzw. 7,7 Prozent höher ausfiel, ergibt sich ohne Treibstoff ein Rückgang um 96,3 Mio. EUR bzw. 4,3 Prozent auf 2.160,1 Mio. EUR nach 2.256,4 Mio. EUR. So wurden die Aufwendungen für Flughafengebühren um 5,7 Prozent auf 864,5 Mio. EUR, die Luftverkehrsteuer um 6,6 Prozent auf 154,7 Mio. EUR und der Navigationsaufwand um 8,7 Prozent auf 260,7 Mio. zurückgeführt. Auch der Aufwand für Catering und Bordverkauf fiel um 10,1 Prozent geringer aus.

Der Anteil des gesamten Material- und Serviceaufwands am Gesamtumsatz konnte 2012 um zwei Prozentpunkte auf 76,2 Prozent vom Umsatz reduziert werden. Der Anteil am Flugumsatz betrug im Berichtsjahr 82,1 Prozent nach 84,0 Prozent im Vorjahr. Der *Anteil der Treibstoffkosten* am Flugumsatz ist von 26,6 Prozent im Vorjahr auf 28,2 Prozent im Berichtsjahr gestiegen. Ohne Treibstoff konnte der Anteil des Material-und Serviceaufwands vom Flugumsatz auf 53,9 Prozent nach 57,3 Prozent zurückgeführt werden.

Der *operative Leasingaufwand* weist im Berichtsjahr einen nur leichten Anstieg um 0,9 Prozent auf 592,2 Mio. EUR nach 587,0 Mio. EUR im Vorjahr auf. Dies ist, wie schon im Vorjahreszeitraum, zum einen auf die jahresdurchschnittliche Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar – Leasinggebühren werden in USD bezahlt – und zum anderen auf eine leichte Verschiebung zugunsten des Anteils geleasten Fluggeräts zurückzuführen. Zum Jahresende 2012 bestand die *Flugzeugflotte von airberlin* aus 129 geleasten Flugzeugen (Vorjahr: 137) und 26 Flugzeugen in Eigenbesitz (Vorjahr 33). Per saldo nahm die Flotte um 15 Maschinen ab.

Die *Abschreibungen auf Sachanlagen* umfassen zum überwiegenden Teil solche auf Fluggerät. Wie schon im Vorjahr gingen diese aufgrund der stärkeren Konzentration auf geleastes Fluggerät im Berichtsjahr weiter zurück (49,0 Mio. EUR nach 62,9 Mio. EUR). Insgesamt sanken die Abschreibungen um 13,7 Prozent auf 74,1 Mio. EUR nach 85,9 Mio. EUR. Der gesamte Abschreibungs- und Leasingaufwand für Fluggerät („Cost of Aircraft Ownership") ist damit um 1,3 Prozent auf 641,2 Mio. EUR nach 649,9 Mio. EUR verringert.

Der *Personalaufwand* stieg im Rahmen des jahresdurchschnittlich um 2,8 Prozent höheren Personalstandes ebenfalls um 2,8 Prozent auf 488,8 Mio. EUR nach 475,4 Mio. EUR.

Die *sonstigen betrieblichen Aufwendungen* sind im Berichtsjahr um 5,7 Prozent auf 654,0 Mio. EUR nach 618,5 Mio. EUR gestiegen. So ist insbesondere der EDV-Aufwand im Zuge höherer Aufwendungen für computergestützte Vertriebssysteme von 71,1 Mio. EUR auf 96,9 Mio. EUR gestiegen. Im Gegenzug wurden die Aufwendungen für Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen spürbar von 234,1 Mio. EUR auf 215,8 Mio. EUR zurückgeführt.

Der operative Aufwand auf der EBITDAR-Ebene, also ohne Leasingaufwand und Abschreibungen, lag im Berichtsjahr mit 3.839,4 Mio. EUR nach 3.811,6 Mio. EUR um 0,7 Prozent über dem Niveau des Vorjahres. Ohne die höheren Aufwendungen für Treibstoff wäre er hingegen *um 1,9 Prozent niedriger* ausgefallen.

EBITDAR STEIGT 2012 UM 310,5 MIO. EUR AUF 736,4 MIO. EUR

Der EBITDAR (Gewinn vor Finanzergebnis, Ertragsteuern, Abschreibungen, Amortisationen und Leasingaufwand) beträgt im Berichtsjahr *736,4 Mio. EUR nach 425,9 Mio. EUR* im Vorjahr. Dieser Anstieg um 310,5 Mio. EUR bzw. 72,9 Prozent enthält den Ertrag aus dem Verkauf des Vielfliegerprogramms topbonus in Höhe von 184,4 Mio. EUR.

KLAR POSITIVES BETRIEBSERGEBNIS

Das *Betriebsergebnis/EBIT* (Gewinn vor Finanzergebnis und Steuern) stieg im Berichtsjahr auf 70,2 Mio. EUR nach –247,0 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2011.

Das *Finanzergebnis* konnte von –111,9 Mio. EUR im Vorjahr auf –73,6 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2012 verbessert werden. Der Finanzaufwand wurde erneut zurückgeführt und sank von 82,7 Mio. EUR auf 77,2 Mio. EUR. Das Nettoergebnis aus Fremdwährungen und aus der Berechnung des Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten ist 2012 auf einen Gewinn von 2,6 Mio. EUR gestiegen, nachdem im Vorjahr noch ein Verlust von –39,0 Mio. EUR verzeichnet worden war.

Das *Ergebnis vor Steuern* verbesserte sich damit im Geschäftsjahr 2012 deutlich auf –3,2 Mio. EUR nach –358,8 Mio. EUR im Vorjahr. Nach einem Steuerertrag in Höhe von 10,0 Mio. EUR (revidierter Vorjahresausweis: –61,6 Mio. EUR) beträgt der *Nettogewinn* des Berichtsjahres 6,8 Mio. EUR nach einem revidierten Vorjahresverlust von –420,4 Mio. EUR.

Das Ergebnis je Aktie bezogen auf die jeweils jahresdurchschnittlich ausstehenden 114.552.461 Mio. Stück Aktien betrug damit 0,06 EUR (unverwässert und verwässert) nach revidiert –4,94 EUR im Geschäftsjahr 2011 (ursprünglich berichtet: –3,12 EUR).

Vermögenslage

Die *Bilanzsumme* der airberlin group ist zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2012 um 4,3 Prozent auf 2.217,6 Mio. EUR nach revidiert 2.125,7 Mio. EUR zum Vorjahresstichtag gestiegen. Das *langfristige Vermögen* hat sich insgesamt um 12,3 Prozent auf 1.183,8 Mio. EUR nach revidierten 1.349,6 Mio. EUR zurückgebildet. Dies resultiert im Wesentlichen aus einem Rückgang des Sachanlagevermögens von 818,9 Mio. EUR auf 597,9 Mio. EUR. Hier schlägt sich die vorgesehene Veräußerung von Fluggerät nieder. Da diese Anlagegüter zum Bilanzstichtag noch nicht abgegangen waren, wurde der betreffende Betrag in das Umlaufvermögen umgebucht. Die immateriellen Vermögenswerte stiegen um 6,3 Prozent auf 421,0 Mio. EUR. Die latenten Steueransprüche betrugen zum Bilanzstichtag 2012 28,7 Mio. EUR nach revidiert null im Vorjahr. Die anderen Positionen haben sich nur wenig verändert. Die *Kapitalintensität* hat sich stichtagsbedingt signifikant verringert: Das langfristige Vermögen trug zum Bilanzstichtag 2012 zu 53,4 Prozent nach 63,5 Prozent im Vorjahr zur Bilanzsumme bei. Nach der schlussendlichen Veräußerung des zum Verkauf stehenden Fluggeräts sollte die Relation aufgrund der hierdurch hervorgerufenen Verkürzung der Bilanz wieder steigen.

LIQUIDITÄT VERBESSERT

Das *kurzfristige Vermögen* ist zum größten Teil aufgrund der Umbuchung aus dem Anlagevermögen (145,2 Mio. EUR) sowie einem Anstieg der Forderungen um 76,6 Mio. EUR auf 451,7 Mio. EUR um 33,2 Prozent auf 1.033,8 Mio. EUR nach 776,0 Mio. EUR gestiegen. *Bankguthaben und Liquiditätsbestände* sind zum Geschäftsjahresende 2012 auf 327,9 Mio. EUR nach 239,6 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen. Der Anteil des kurzfristigen Vermögens an der Bilanzsumme ist von 36,5 Prozent im Vorjahr auf 46,6 Prozent zum Bilanzstichtag 2012 gestiegen.

DIE EIGENKAPITALQUOTE IST 2012 LEICHT GESTIEGEN

Auf der Passivseite der Bilanz ist das *Eigenkapital* per saldo auf 130,2 Mio. EUR nach revidiert 105,2 Mio. EUR im Vorjahr gestiegen. Nach der *Kapitalerhöhung* im Januar 2012 durch Ausgabe von 31.574.312 neuen Aktien zum Kurs von 2,31 EUR sind das gezeichnete Kapital um 7,9 Mio. EUR auf 29,3 Mio. EUR und die Kapitalrücklage um 61,2 Mio. EUR auf 435,1 Mio. EUR gestiegen. Die *Gewinnrücklage* betrug Ende des Berichtsjahres –546,4 Mio. EUR nach revidiert –554,2 Mio. EUR. Die Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten und Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen haben nach einem positiven Beitrag von 45,7 Mio. EUR im Vorjahr im Berichtsjahr mit –5,4 Mio. EUR ins Minus gedreht. Zusätzlich ist die Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe von 1,3 Mio. EUR im Vorjahr auf 0,6 Mio. EUR zurückgegangen. Zum 31. Dezember 2012 standen noch 48 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt 4,8 Mio. EUR von der in 2007 begebenen Wandelanleihe aus (siehe Anhangangabe 17). Der Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme lag zum Bilanzstichtag 2012 bei 5,9 Prozent nach 4,9 Prozent im Vorjahr.

Das *langfristige Fremdkapital* ging im Berichtsjahr um 5,4 Prozent auf 998,9 Mio. EUR nach 1.055,8 Mio. EUR zurück. Wesentliche Veränderungen ergeben sich bei den langfristigen Finanzschulden: Die Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen gingen aufgrund der Umbuchung von zum Verkauf stehendem Fluggerät von 471,8 Mio. EUR auf 267,0 Mio. EUR zurück. Dem stand im Zusammenhang mit der Bereitstellung einer Kreditlinie seitens des Großaktionärs Etihad Airways eine Erhöhung der langfristigen Finanzschulden auf 621,1 Mio. EUR nach 470,2 Mio. EUR gegenüber. Von den Finanzschulden insgesamt haben ca. 30,2 Prozent eine Laufzeit von mehr als fünf Jahren. Die langfristigen negativen Marktwerte von Derivaten waren mit 0,5 Mio. EUR nach 11,0 Mio. EUR deutlich niedriger, die langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind hingegen gestiegen (70,4 Mio. EUR nach 55,9 Mio. EUR).

Das *kurzfristige Fremdkapital* stieg stieg um 12,8 Prozent auf 1.088,5 Mio. EUR nach 964,7 Mio. EUR. Im Wesentlichen resultiert dieser Anstieg aus höheren Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen (158,9 Mio. EUR nach 53,1 Mio. EUR) im Zuge der erwähnten Umbuchung. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen waren hingegen nur wenig verändert, während die erhaltenen Anzahlungen von 335,3 Mio. EUR auf 365,6 Mio. EUR gestiegen sind. Der Rückgang des kurzfristigen passiven Rechnungsabgrenzungspostens erklärt sich aus der Veräußerung des Vielfliegerprogramms topbonus.

Die Nettoverschuldung betrug Ende des Berichtsjahres 770,2 Mio. EUR nach 813,0 Mio. EUR im Vorjahr.

Finanzlage

Der *operative Cashflow des Geschäftsjahres 2012* beträgt –153,4 Mio. EUR nach –137,4 Mio. EUR im Vorjahr bei Abschreibungen von 74,1 Mio. EUR (Vorjahr: 85,9 Mio. EUR) und einem Nettoergebnis von 6,8 Mio. EUR (Vorjahr: –420,4 Mio. EUR; revidiert). Die Revision der Vorjahreszahl betrifft die erwähnte Vollabschreibung latenter Steuererträge, die sich in einem höher als ursprünglich ausgewiesenen Periodenverlust des Geschäftsjahres 2011 niederschlagen (–420,4 Mio. EUR nach zuvor –247,0 Mio. EUR). Des Weiteren wird hierdurch auch die Position „Latenter Steuerertrag" in den Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow beeinflusst: Sie änderte sich von einem Ertrag von 92,9 Mio. EUR in einen Aufwand von 55,7 Mio. EUR. Des Weiteren ist der operative Cashflow 2012 vermindert um den im Nettoergebnis enthaltenen Ertrag in Höhe von 184,4 Mio. EUR aus der Veräußerung des Vielfliegerprogramms topbonus. Dieser Betrag wird dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit zugerechnet.

Der Lieferungs- und Leistungsbereich beschnitt den operativen Cashflow 2012 durch eine Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 58,9 Mio. EUR (28,7 Mio. EUR im Vorjahr). Die entsprechenden Verbindlichkeiten nahmen hingegen nur um 36,7 Mio. EUR zu (Vorjahr 31,4 Mio. EUR). Darüber hinaus sind die sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten um 30,2 Mio. EUR zurückgegangen. Im Vorjahr waren sie noch um 33,6 Mio. EUR gestiegen. Die Nettozahlungsströme aus Positionen des Net Working Capital (Zunahme/Abnahme von Vorräten und Verbindlichkeiten sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) beliefen sich zum Ende des Berichtsjahres auf –26,5 Mio. EUR nach 0,0 Mio. EUR im Vorjahr. Nach Berücksichtigung der gezahlten Ertragsteuern und netto gezahlter Zinsen von insgesamt 70,4 Mio. EUR (Vorjahr: 58,5 Mio. EUR) betrug der *Netto-Cashflow aus der operativen Tätigkeit* –223,8 Mio. EUR nach –195,9Mio. EUR im Vorjahr.

HOHER NETTO-MITTELZUFLUSS AUS DEM VERKAUF VON VERMÖGENSWERTEN

Der *Cashflow aus der Investitionstätigkeit* betrug im Berichtsjahr 168,0 Mio. EUR nach –62,5 Mio. EUR im Vorjahr. Da die Flotte verkleinert wurde, sind die Investitionen in Fluggerät im Wesentlichen auf das Niveau des Erhaltungsaufwands zurückgegangen. Dem standen unter anderem höhere Investitionen in die IT-Infrastruktur gegenüber. Insgesamt gingen die Auszahlungen für Investitionen in langfristige Vermögenswerte sowie hierfür geleistete Anzahlungen im Berichtsjahr auf 54,4 Mio. EUR nach 175,8 EUR im Vorjahr zurück. 20,2 Mio. EUR sind in topbonus Ltd und ein Joint Venture geflossen. Dem standen Einnahmen in Höhe von 41,9 Mio. EUR gegenüber (Vorjahr: 114,2 Mio. EUR) aus dem Verkauf langfristiger Vermögenswerte und von Flugzeugen und 200 Mio. EUR aus dem Verkauf des Vielfliegerprogramms topbonus und von Flugzeugen.

Der *Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit* beträgt im Berichtsjahr 144,4 Mio. EUR nach 87,6 Mio. EUR im Vorjahr. Der Anstieg des Mittelzuflusses resultiert im Wesentlichen aus der Kapitalerhöhung vom Januar 2012, die nach Transaktionskosten von 5,5 Mio. EUR netto 67,4 Mio. EUR erbrachte. Netto und nach Transaktionskosten wurden verzinsliche Finanzschulden in Höhe von 83,2 Mio. EUR nach 228,5 Mio. EUR im Vorjahr aufgenommen. Im Zuge des Rückkaufs von Wandelanleihen sind im Berichtsjahr 6,2 Mio. EUR nach 140,9 Mio. EUR im Vorjahr abgeflossen.

Nach in ihrer Höhe unwesentlichen wechselkursbedingten Veränderungen von Bankguthaben sind 2012 Zahlungsmittel in Höhe von 89,4 Mio. EUR zugeflossen (Mittelabfluss im Vorjahr: –170,8 Mio. EUR). Der *Bestand an Nettozahlungsmitteln* betrug am Ende des Berichtsjahres 327,8 Mio. EUR nach 238,4 Mio. EUR am Anfang.

VERANTWORTUNG

Die airberlin Philosophie gründet auf einem umfassenden Nachhaltigkeitsprinzip: Wir betrachten uns als verantwortungsvollen Teilnehmer des gesellschaftlichen Lebens. Unser Streben gilt einer positiven Begleitung und Förderung der Gemeinschaft.

GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG BEGINNT IM UNTERNEHMEN

CHANCENGLEICHHEIT AUS PRINZIP

airberlin fördert als Arbeitgeber die Chancengleichheit und bemüht sich, jegliche Benachteiligung aus Gründen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern und zu beseitigen. Vor dem Hintergrund des *allgemeinen Gleichbehandlungsgebots* in der Europäischen Union werden alle Kollektivregelungen und personellen Kernprozesse kontinuierlich auf mögliche Diskriminierungen hin überprüft und die Führungskräfte über die diesbezüglichen gesetzlichen Anforderungen informiert.

BRÜCKEN BAUEN: AIRBERLIN BESCHÄFTIGT MENSCHEN AUS 68 NATIONEN

Gegenseitiger Respekt und gelebte Vielfalt gehen bei airberlin Hand in Hand. Als international agierendes Unternehmen schafft airberlin nicht nur Mobilität über Grenzen hinweg. Vielmehr verbindet die airberlin group Menschen und Kulturen auf der ganzen Welt. Auch intern leben wir diese Vielfalt. Im Geschäftsjahr 2012 beschäftigte airberlin Mitarbeiter mit 68 verschiedenen Nationalitäten.

ARBEITEN BEI AIRBERLIN

Mitarbeiter

ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN 2012: 9.284

Nach 9.113 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Vorjahr beschäftigte die airberlin group zum 31.12.2012 insgesamt 9.284 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dabei stellten die 4.767 Frauen gegenüber den 4.517 Männern die Mehrheit von 51,3 Prozent. Im Durchschnitt sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit 8,2 Jahren bei der airberlin group beschäftigt und 37,1 Jahre alt. airberlin beschäftigt insgesamt 771 Menschen im Ausland, davon 183 in Spanien, 353 in der Schweiz und 99 in Österreich.

In der airberlin group arbeiteten Ende des Berichtsjahres 2.541 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Teilzeit. Davon nutzen 574 Mitarbeiter aus dem Bereich Cockpit/Cabin ein *Arbeitszeitmodell* mit entsprechend angepasstem Gehalt, das sich „Freimonat" nennt. Die *Teilzeitquote* liegt damit bei 27,4 Prozent (Vorjahr: 24,6 Prozent).

Mitarbeiterstruktur airberlin

	31.12.2012	31.12.2011
Piloten	**1.362**	1.385
Kabinenpersonal	**3.431**	3.412
Technisches Personal	**1.286**	1.521
Verwaltung/Service/Sonstige	**3.206**	2.795
Summe	**9.284**	9.113

Zahlreiche Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten

ZAHLREICHE KAUFMÄNNISCHE UND TECHNISCHE AUSBILDUNGS-WEGE

Bei airberlin steht Jugendlichen ein breites Spektrum von klassischen und technisch orientierten Ausbildungsberufen zur Verfügung. Wir bieten *sieben Ausbildungsberufe* und einen dualen Ausbildungsstudiengang an. Wir bilden u. a. Büro-, Tourismus- und Luftverkehrskaufleute aus sowie Kaufleute für Bürokommunikation sowie Fluggerätemechaniker und Elektroniker.

Technisch Interessierte können sich zudem zum Fluggerätemechaniker bzw. zur Fluggerätemechanikerin (Fachrichtung Instandhaltung) ausbilden lassen oder den Weg zum Elektroniker für luftfahrttechnische Systeme wählen. Allein im September 2012 starteten 17 neue Auszubildende in ihr erstes Lehrjahr bei der *airberlin technik GmbH* in Düsseldorf. Die Gesellschaft ist mit rund 90 Auszubildenden *einer der größten Ausbildungsbetriebe* in der Region Düsseldorf.

DUALES STUDIUM DER BETRIEBS-WIRTSCHAFTS-LEHRE

Darüber hinaus bietet airberlin in Zusammenarbeit mit der Internationalen Berufsakademie Berlin (IBA) ein duales Studium der Betriebswirtschaftslehre an mit der Fachrichtung Hotel- und Tourismusmanagement.

2012 starteten bei airberlin 25 junge Frauen und Männer im kaufmännischen und technischen Bereich in ihr Berufsleben. Verteilt über alle Ausbildungsjahrgänge hinweg waren Ende des Berichtsjahres 123 Auszubildende in der airberlin group beschäftigt. 30 Auszubildende haben im Kalenderjahr 2012 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und wurden in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Weiterhin stellen wir auch ein *breites Angebot an Praktikumsplätzen* zur Verfügung. Zum 31.12.2012 wurden insgesamt 42 Praktikanten in verschiedenen Fachbereichen eingesetzt. In allen Berufen erzielen die Auszubildenden sehr gute Prüfungsergebnisse, wofür airberlin bereits mehrfach ausgezeichnet wurde.

ENGE KOOPE-RATIONEN MIT FACH- UND HOCHSCHULEN

Für airberlin ist die Ausbildung nicht nur eine gesellschaftliche Verpflichtung, sondern auch ein Anliegen im eigenen Interesse. Die bisher *vollständige Übernahme der Auszubildenden* hat positive Auswirkungen auf die Entwicklung des Unternehmens. Durch die frühe Bindung entsteht eine starke Identifikation mit dem Arbeitgeber. Im Rahmen von engen

Kooperationen mit Fach- und Hochschulen stehen das Nachwuchsförderprogramm und das Talent-Management unserer Mitarbeiter ebenfalls im Fokus. Spezielle Traineeprogramme werden über einen Zeitraum von 18 Monaten angeboten und können durch Austauschprogramme mit unseren strategischen Partnern international ausgerichtet werden. Es gibt zudem ein hausinternes Trainingszentrum in Düsseldorf.

AIRBERLIN BILDET IHRE FLUGBEGLEITER SELBST AUS

Im Geschäftsjahr 2012 wurden 279 Flugbegleiter ausgebildet. Im Vorjahr waren es 402 und im Jahr davor 665. In den speziellen Fachlehrgängen werden Sicherheits- und Notfallschulung, On-Board-Service, Erste Hilfe, Kommunikations- und Ansagetraining sowie Trainingsflüge und diverse praktische Übungen angeboten. Die Schulungsdauer beträgt sechs Wochen.

Die airberlin flightschool bildet seit 2007 zum Verkehrsflugzeugführer aus. Wer sich für einen Cockpit-Arbeitsplatz bei airberlin entscheidet, erhält eine, den *höchsten internationalen Standards* entsprechende, zweijährige Ausbildung in Theorie und Praxis.

Gesundheit geht vor

AIRBERLIN BIETET UMFASSENDEN ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Gesunde, engagierte und leistungsstarke Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind grundlegende Voraussetzung für ein erfolgreiches Unternehmen. Daher wird den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein *umfassender Arbeits- und Gesundheitsschutz* geboten. Präventiv erstellen wir für alle Bereiche Gefährdungsbeurteilungen, um Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten und frühzeitig Maßnahmen ergreifen zu können. Zusätzlich bieten wir eine Vielzahl an Maßnahmen und Aktionen, um den Arbeits- und Gesundheitsschutz sicherzustellen.

Dabei bekommt das Unternehmen an großen Standorten Unterstützung durch fünf Betriebsärzte und eine externe Sicherheitsfachkraft. airberlin bietet ebenfalls *Gesundheitstage* an, bei denen Themen wie Ernährung, Bewegung und Entspannung angesprochen werden.

Für Mitarbeiter, die innerhalb eines Jahres länger als 42 Tage krank waren, bietet airberlin ein betriebliches *Wiedereingliederungsmanagement* an. So können Mitarbeiter die Rückkehr an den Arbeitsplatz optimal gestalten und eine dauerhafte Gesundung erreichen.

SOZIALES ENGAGEMENT

Schwerpunkt Kinderhilfe

airberlin ist sich ihrer sozialen Verantwortung bewusst und beteiligt sich an vielen gesellschaftlichen Projekten. Einen Schwerpunkt unseres Engagements setzen wir bei der Kinderhilfe. So unterstützen wir schon seit vielen Jahren die *Christiane-Herzog-Stiftung*. Diese Einrichtung betreut seit 1997 junge Menschen, die an Mukoviszidose erkrankt sind, einer der

häufigsten schwerwiegenden erblichen Stoffwechselstörungen. airberlin fliegt jedes Jahr an Mukoviszidose erkrankte Kinder zu Klimakuren auf die Insel Gran Canaria, initiiert Spendenaktionen und hilft, Veranstaltungen der Stiftung zu finanzieren.

AIRBERLIN FÖRDERT MUKOVISZIDOSE-THERAPIE UND FINANZIERT ALS-FORSCHUNG

Im Jahr 2008 hatten wir am *Berliner Charité Krankenhaus* einen airberlin Fonds für die ALS-Therapieforschung gegründet. ALS (amyotrophe Lateralsklerose) ist eine schwere Degenerationserkrankung des motorischen Nervensystems. Die Charité ALS-Klinik erhielt bis 2012 jedes Jahr 100.000 Euro von der Stiftung. Die intensive Therapieforschung dient der längerfristigen Ursachenaufklärung und fördert die Entwicklung wirksamer Medikamente. Durch klinische Studien mit ALS-Patienten sollen Medikamente identifiziert werden, die eine Verlangsamung der ALS erreichen oder zur Linderung von ALS-Symptomen beitragen können.

Durch die hohen Anforderungen an die Qualität und Sicherheit von Therapiestudien ist die Untersuchung von neuen ALS-Medikamenten aufwendig und kostenintensiv. Die unterstützten Pilotprojekte dienen dazu, die Machbarkeit und Vorteile telemedizinischer Lösungen aufzuzeigen, um in der Zukunft die Überführung in eine Regelversorgung zu ermöglichen. Die ALS-Stiftung wird auch von der Allianz für chronische seltene Erkrankungen „Achse" und deren Schirmherrin Eva Luise Köhler, Gattin des Bundespräsidenten a. D., unterstützt.

Seit über 15 Jahren organisiert airberlin jährlich die Benefizaktion „Help & Fly". Mit dem Erlös wurde die *„AIDS-Hilfe Düsseldorf e. V."* unterstützt. In den vergangenen Jahren konnten über 500.000 Euro für Projekte gesammelt werden. Die direkt involvierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterstützen dieses Projekt in ihrer Freizeit. Im Jahr 2012 konnte airberlin einen Scheck über 35.000 EUR auf der Showbühne an die AIDS-Hilfe Düsseldorf e. V. übergeben.

DAS AIRBERLIN UMWELTENGAGEMENT

Die strategische und operative Steuerung der airberlin group und ihrer Einzelgesellschaften unterliegt über die finanziellen und organisatorischen Kriterien hinaus dem Nachhaltigkeitsprinzip. Daher nehmen wir jede Anstrengung auf uns, unseren *ökologischen Fußabdruck möglichst klein zu halten*. Die Verbesserung der Öko-Bilanz stellt ein die gesamte airberlin group übergreifendes permanentes Querschnittsziel dar. Alle Beschäftigten sind aufgerufen, dieses Ziel zu verfolgen. Dabei werden auch kleinste Beiträge mit größter Sorgfalt behandelt, da sie in der Summe viel bewirken können.

Your Airline.
Our World.
Das airberlin Umweltengagement

Im Vordergrund steht der möglichst schonende Einsatz nicht erneuerbarer Ressourcen. Als Luftfahrtunternehmen stellt der Treibstoff bei airberlin die mit großem Abstand wichtigste Ressource dieser Art dar. Dessen Verbrauch und damit gleichzeitig den *Ausstoß von CO_2 zu minimieren*, betrachten wir als zentrale Herausforderung innerhalb unseres umfassenden Umweltengagements. Diese Aufgabe ist fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie.

Das gruppenweite Programm *„Ökoeffizientes Fliegen"* entwickelt und setzt permanent Maßnahmen um in den Bereichen Technik, Flugbetrieb, Operations und Controlling, mit denen Kraftstoff gespart und Emissionen reduziert werden.

Wesentliches Qualitätsmerkmal: minimierter Treibstoffverbrauch

Gleichzeitig stellt die Minimierung des Treibstoffverbrauchs auch ein *herausragendes Qualitätsmerkmal von airberlin* dar, das für Passagiere wie Investoren zunehmend an Bedeutung gewinnt. Zum einen erkennen wir das insbesondere bei unseren Unternehmenskunden, die sich bei Dienstreisen für uns entscheiden. Zum anderen wurde airberlin schon 2009 von „oekom research", einer Rating-Agentur für nachhaltiges Investment, mit einem *„Prime Rating"* bewertet, die Auszeichnung für die jeweils Besten ihrer Branche. 2011 konnten wir das Rating nicht nur bestätigen, wir sind in einigen Bereichen sogar noch besser geworden.

DAS AIRBERLIN UMWELTENGAGEMENT WURDE SCHON MEHRFACH AUSGEZEICHNET

Darüber hinaus hat airberlin als erste Fluggesellschaft überhaupt den *ÖkoGlobe 2011* der Universität Duisburg-Essen gewonnen. Die Auszeichnung für wegweisende Innovationen zur nachhaltigen Mobilität erhielten wir für das Unternehmens-Programm „Ökoeffizientes Fliegen".

Im sogenannten Atmosfair Airline Index (AAI), der im September 2012 auf der Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung ILA in Berlin präsentiert wurde, rangiert airberlin als *Europas klimafreundlichster Linien-Carrier* *.

Von Anfang an Umweltpionier

AIRBERLIN FLIEGT SCHON SEIT 2001 MIT WINGLETS

Bei *zahlreichen technischen Innovationen* zur Verbesserung der Umweltbilanz in Flugzeugbau und Flugbetrieb hat airberlin frühzeitig die Rolle des Pioniers übernommen. So setzten wir als erste europäische Airline mit dem Einsatz von Winglets schon 2001 einen Standard in der Luftfahrt. Sie verbessern die Aerodynamik und senken den Kerosinverbrauch um rund drei Prozent. Ein mit Blended Winglets ausgestatteter Jet hat zudem eine kürzere Abflugphase und einen steileren Abflugwinkel, was den Lärmpegel für die Anwohner in Flughafennähe verringert. Dies gilt insbesondere für den geräuschintensiven Start.

Die 14 bis zum Jahr 2015 noch auszuliefernden Airbus A320/A321 werden mit weiterentwickelten treibstoffsparenden Flügelspitzen ausgestattet. Als eine der ersten Fluggesellschaften weltweit nimmt die airberlin group bereits im Frühjahr 2013 die *erste Auslieferung mit Sharklets* in Empfang. Das erste Flugzeug mit Sharklets wird ein Airbus A320 der zur

* Im atmosfair Airline Index 2012 ist airberlin mit 74 Punkten von 100 möglichen Punkten der beste Netzwerk-Carrier Europas. 100 Punkte entsprechen dem Optimum, das laut atmosfair mit heutiger Technologie erreichbar ist.

nachdenken • klimabewusst reisen
atmosfair

airberlin group gehörenden Airline NIKI sein. Sharklets sind zweieinhalb Meter große, nach oben gerichtete Verlängerungen an den Flügelspitzen und *reduzieren die Luftwirbelbildung* an den Flügeln. Resultat: eine Treibstoffersparnis bis zu 3,5 Prozent. Ein solchermaßen ausgerüstetes Flugzeug vermindert seine jährlichen CO_2-Emissionen um zusätzlich bis zu 1.000 Tonnen. Das entspricht pro Flugzeug und Jahr 55 Flügen von Berlin nach Palma de Mallorca. Zudem kann der mit Sharklets ausgestattete Airbus durch die verbesserte Auftriebswirkung schneller steigen. Auch dies reduziert den Lärm am Boden.

Als erste deutsche Fluggesellschaft führt airberlin *satellitengestützte Präzisionsanflüge* nach dem RNP-AR-Verfahren (Required Navigation Performance – Authorization Required) in Innsbruck und in Salzburg durch. Beim Anflug an diese Flughäfen, die sich durch ihre besondere Lage mitten in einer gebirgigen Landschaft befinden, können airberlin Piloten auch im Endanflug Kurven fliegen und sind nicht an einen linearen Flugweg gebunden. Das Anflugverfahren nutzt darüber hinaus den Luftraum effizienter und spart damit auch Treibstoff. Durch *gekurvte Anflüge* können zudem auch dicht besiedelte Wohngebiete umflogen und somit die Lärmbelastung reduziert werden.

Bei technischen Innovationen, wie dem *satellitengestützten Anflugnavigationssystem GLS (Global Positioning and Landig System)*, war airberlin in Europa ebenfalls Vorreiter. Mit GLS können Anflug- und Landephasen optimiert und dadurch die Lärmbelastung von Anwohnern vermindert werden. Hierdurch werden Wartefelder oder eine Umleitung zu nahe liegenden Flughäfen unnötig. GLS erlaubt dem Flugzeug, Wohngebiete zu umfliegen und steilere Anflüge durchzuführen. Navigation mit GLS verringert damit den Geräuschpegel in Wohngebieten und entlastet die Umwelt durch einen verkürzten Anflug sowie geringeren Schadstoffausstoß. Alle seit 2007 an airberlin gelieferten Boeing 737-700 und -800 sind mit dem GLS ausgestattet.

WIR VERMEIDEN WARTESCHLEIFEN

Als erste Airline weltweit setzten wir bereits ab 2005 auf digitale Flugkarten und seit 2011 wird auf die Verwendung von Papier im Flugbetrieb völlig verzichtet. Inzwischen ist der Einsatz von Tablet PCs weit vorangeschritten.

Die Innovation GBAS wird mit der Boeing 737 Next Generation (NG) Einzug bei airberlin halten. Das bodengestützte Satellitenlandesystem erlaubt *vom Autopiloten gesteuerte Landungen* mit einer Genauigkeit von bis zu unter einem Meter. Anders als das Instrument Landing System (ILS) kann das GBAS-System bis zu 49 parallele Anflüge steuern. Diese Technologie erlaubt eine bessere Ausnutzung des Luftraums über den Flughäfen, hilft, Verzögerungen zu vermeiden, und spart dadurch Kraftstoff. airberlin leistet bei beiden Technologien in Europa erneut Pionierarbeit.

On-Bord-Umweltschutz

Alle Reinigungsartikel an Bord wie Falthandtücher, Kosmetiktücher und Toilettenpapier sind bei airberlin recyclingfähig. Die Küchenrolle trägt das FSC-Mix-Siegel, das Papierprodukte kennzeichnet, deren Fasern zu mindestens 50 Prozent *aus nachhaltiger Waldwirtschaft* stammen. Alle Müllbeutel bestehen aus stärkereduzierter LDPE-Folie. Die Duftstoffe der Kernseife belasten die Umwelt nicht. Seit Herbst 2012 verwenden wir neue besonders leichte Polypropylen-Becher. Allein hierdurch werden jährlich 200 Tonnen Gewicht und bei der Entsorgung mehr als eine Tonne CO_2 eingespart.

Es gibt überall Einsparmöglichkeiten

WIR SORGEN FÜR MEHR PÜNKTLICHKEIT UND STABILEREN FLUGBETRIEB

Einsparpotenziale werden über die *gesamte Wertschöpfungskette* hinweg wahrgenommen. Vor jedem Flug optimiert modernste Software („Actual Filing") je nach Wetter, Zuladung, Luftraumsituation und anderen Faktoren Strecke und Flughöhe. Zwischenzeitliche Änderungen der Wetter- und Winddaten stehen während des Flugs online mit dem „Wind Uplink"-Tool zur Verfügung. Um starken Gegenwindfeldern auszuweichen, werden Flughöhe und Route variiert, um Zeit und Treibstoff zu sparen. Positive Nebeneffekte: Die Crew wird nicht mit manueller Dateneingabe belastet, *mehr Pünktlichkeit* bei den Abflügen, *stabilerer Flugbetrieb* an den Drehkreuzen.

airberlin hat eine eigene Methodik zur Berechnung *spritsparender optimierter Flugzeiten* entwickelt. Denn wenn die Flugzeit zu knapp kalkuliert ist, muss schneller geflogen werden und das verbraucht mehr Treibstoff. Durch die Optimierung von Blockzeiten wurden allein im Jahr 2012 ca. 13.000 Tonnen CO_2 weniger ausgestoßen.

Erneuter Rekord beim niedrigsten Verbrauch

DIE AIRBERLIN SCHADSTOFFREDUKTION 2012 ENTSPRICHT 415 INTERKONTINENTALFLÜGEN

Zusammengefasst führen alle diese Schritte zu erheblichen Erfolgen. 1994 hatte eine airberlin Maschine noch durchschnittlich knapp 4,4 Liter Treibstoff verbraucht, um einen Fluggast hundert Kilometer weit zu befördern (100 PKM; Berechnungsgrundlage ist die DIN-Norm EN 16258). Bis 2011 konnten wir diesen Wert um 20 Prozent auf 3,5 Liter reduzieren und im Geschäftsjahr 2012 ist uns eine weitere Verbrauchsabsenkung um mehr als 2 Prozent auf nur noch 3,39 Liter gelungen. Insgesamt hat airberlin allein im Jahr *2012 knapp 32.000 Tonnen Treibstoff eingespart* und den CO_2-Ausstoß um 2,5 Prozent oder 100.000 Tonnen gesenkt. Das entspricht dem Schadstoffausstoß eines Airbus A330 auf 620 Flügen von Düsseldorf nach New York! Im Vergleich zu 1994 beträgt auch der CO_2-Rückgang 20 Prozent.

Die IATA Linienfluggesellschaften weisen im Durchschnitt einen um 35 Prozent höheren spezifischen Verbrauchswert von etwa 4,7 Litern pro 100 PKM auf, ein Pkw liegt auslastungsbereinigt sogar bei über 5 Litern. Da wir unsere Treibstoffeffizienz jährlich um ca. 2 Prozent verbessern, *übererfüllen wir die ACARE-Reduktionsziele* der Branche.

Treibstoffeinsparung und CO_2-Reduktionen 2008 bis 2012 und aktuelle Annahmen für 2013

in Prozent	2008	2009	2010	2011	**2012**	2013e
Treibstoff in Tsd. Tonnen	7,9	10,9	14,5	19,8	**31,7**	29,4
In Prozent des Gesamtverbrauchs	0,6	0,9	1,1	1,5	**2,2**	2,2
CO_2 in Tsd. Tonnen	24,9	34,3	45,7	62,4	**100,2**	92,6
Verbrauch pro 100 RPK in Liter	3,70	3,64	3,60	3,50	**3,39**	3,32

Naturgemäß trägt Gewichtseinsparung wesentlich zur Verbrauchsverringerung bei. So sorgen an Bord der airberlin Flugzeuge unter anderem *extrem leichte Service-Trolleys* für geringeres Gewicht. In einem Flugzeug des Typs A330 werden 24 Fullsize-Trolleys und 14 Halfsize-Trolleys für den Service benötigt. Zusammen ergeben sich damit mehr als 255 Kilogramm Gewichtsersparnis. Zusätzlich führt der Austausch von älteren und schwereren durch moderne und leichte Sitze zu deutlicher Gewichtsersparnis. Damit reduzierte airberlin den CO_2-Ausstoß im Jahr 2012 um weitere 3.020 Tonnen.

Weniger LÄRM = mehr Akzeptanz

Alle airberlin Flugzeuge mit der Ausnahme von vier Maschinen erfüllen den modernsten ICAO Chapter IV Standard, der um mindestens 10 dB(A) leiser ist als die Vorgängerklassifizierung ICAO Chapter III.

FÜHREND IN DER FORSCHUNG ZUR LÄRMVERMEIDUNG

Als Teil eines *gemeinsamen Forschungsprojekts* mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und der Fraport AG entwickelt airberlin neue Verfahren zur Lärmreduktion. Eine airberlin Boeing 737-700 hat insgesamt 13 dieser Verfahren auf dem DLR-Forschungsflughafen in Braunschweig-Wolfsburg validiert, während am Boden die Lärmmessung betrieben wurde. airberlin validiert gekrümmte Anflugverfahren, um das Fliegen über Wohngebieten möglichst zu vermeiden. Die Forschungsflüge in Braunschweig simulieren Anflüge auf den Flughafen Frankfurt am Main. Zudem ist airberlin kompetenter Dialogpartner in zahlreichen Fluglärmkommissionen, die u. a. den gesetzlichen Auftrag haben, die Flugsicherung bei der Festlegung von Flugrouten zu beraten.

WESENTLICHE RISIKEN UND UNWÄGBARKEITEN

Risiken frühzeitig erkennen und beherrschen, Chancen konsequent nutzen: Das airberlin Risikomanagement dient dem Unternehmen UND den Menschen. Es ist zentraler Bestandteil unserer nachhaltigen Unternehmensführung.

RISIKOMANAGEMENT-SYSTEM

Als *international ausgerichtetes Luftfahrtunternehmen* ist airberlin in einem von vielfältigen Risiken geprägten Umfeld tätig. Das frühzeitige Erkennen und Beherrschen dieser Risiken stellen einen zentralen Bestandteil der Unternehmensführung dar. Sie werden bei airberlin durch ein *umfassendes Risikomanagementsystem* unterstützt. Als integraler Bestandteil des Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses werden hier Chancen und Risiken systematisch erfasst und bewertet.

RISIKEN FRÜHZEITIG ERKENNEN UND WIRKSAM STEUERN

Regelmäßige Reviews in Zusammenarbeit mit den Risikoträgern stellen die *Früherkennung von Potenzialen und Gefahren* sicher und ermöglichen eine wirksame Steuerung. Ein wesentlicher Bestandteil der monatlichen Management Board Meetings ist die Diskussion von Chancen und Risiken. Falls Mitglieder des Management Board besondere Maßnahmen für erforderlich halten, können diese zeitnah eingeleitet werden.

Das derzeit bestehende Risikomanagementsystem ist ein integraler Bestandteil des gesamten Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Die erfassten Risiken werden regelmäßig über einen IT-gestützten Prozess aktualisiert.

Die Risikoberichterstattung beinhaltet die *Durchsicht und Bewertung aller Risiken* der einzelnen Fachbereiche und Tochtergesellschaften. Bei Bedarf werden neu erkannte Risiken hinzugefügt. Bereits bestehende Risiken werden hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer möglichen Schadenshöhe überprüft beziehungsweise letztlich als nicht mehr bestehende Risiken erfasst. Generell wird hierbei eine quantitative, das heißt *monetäre Bewertung der Risiken* durchgeführt, eine qualitative Bewertung ist nur in Ausnahmefällen zulässig.

Die Risikoverantwortlichkeiten liegen dabei sowohl bei einzelnen Fachbereichen als auch beim Risk Management Board. Das Risk Management Board setzt sich aus Mitgliedern zusammen, die vom Management Board nominiert wurden. Als abteilungsübergreifendes Gremium hält das Risk Management Board regelmäßige Meetings ab, um die bestehenden Risiken zu plausibilisieren und um Informationen auszutauschen.

UNTERNEHMENSWEITES COMPLIANCE-PROGRAMM

Von großer Bedeutung für die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft ist auch die Umsetzung von Regelungen der nationalen und internationalen Behörden und Institutionen, insbesondere in Bezug auf *Sicherheitsfragen*. Ein unternehmensweites Compliance-Programm stellt die

Erfassung von Regelungen und Richtlinien sicher, deren Änderungen sowie die Einhaltung und Anpassung aller Prozesse durch die Gesellschaft an die aktuellen Regelwerke.

Im Folgenden hat die Gesellschaft bestimmte wesentliche Risiken zusammengefasst, die nachteilige Auswirkungen auf die Reputation sowie die operative und finanzielle Performance der airberlin group haben könnten. Die Liste der im Folgenden angeführten Risiken beabsichtigt nicht, erschöpfend zu sein, und die Reihenfolge, in der die Risiken dargestellt werden, entspricht nicht deren Eintrittswahrscheinlichkeit, Ausmaß oder Bedeutung.

BRANCHENRISIKEN

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die Umsatzerlöse der airberlin group reagieren sehr sensibel auf Änderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den Märkten, in denen die airberlin group tätig ist. Eine Verschlechterung sowohl der deutschen Binnenkonjunktur als auch der Weltkonjunktur können einen erheblichen negativen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage und die Geschäftstätigkeit der airberlin group haben. Zudem könnte die Insolvenz von airberlin Kunden oder Vertragsparteien einschließlich der von Finanzinstituten, die als Gegenseite bei Sicherungsgeschäften agieren, zu Verlusten für airberlin führen.

Das allgemeine wirtschaftliche Umfeld bleibt für die *konjunktursensible Luftfahrtindustrie* mit Risiken behaftet. Hiervon ist – wie schon im Vorjahr – insbesondere Europa betroffen. So wurden die konjunkturellen Aussichten für das Jahr 2013 zuletzt wieder pessimistischer beurteilt, obwohl der IWF weiterhin eine leichte Erholung der Weltkonjunktur erwartet. Hierzu soll zwar im Wesentlichen Europa aufgrund einer nicht mehr ganz so negativen Entwicklung wie im Vorjahr und kräftiges Wachstum in den Emerging Markets beitragen. Allerdings wird beim BIP der EU27 nach der Rezession in 2012 im laufenden Jahr nur mit einer sehr schwachen Erholung (+0,2 Prozent) gerechnet. Dies resultiert im Wesentlichen aus der *anhaltenden Schwäche in der Eurozone*. Hier wird auch für 2013 noch eine rezessive Entwicklung erwartet. Auch die 2012 noch vergleichsweise gute Entwicklung in Deutschland soll sich 2013 mit einem Anstieg des BIP um 0,6 Prozent nur abgeschwächt fortsetzen.

DIE KONJUNKTURELLEN RISIKEN BLEIBEN FÜR DIE FLUGGESELLSCHAFTEN HOCH

Die Luftfahrtindustrie ist generell von hohen Fixkosten gekennzeichnet sowie von Erlösen, die grundsätzlich eine erheblich größere Elastizität aufweisen als die Kosten. Jeder Flug hat bestimmte Fixkosten, einschließlich der Kosten für die Nutzung der Infrastruktur und der Dienstleistungen des Flughafens: Abflug-, Lande- und Luftverkehrsgebühren, Wartungs-, Finanzierungs-, Leasing- und Treibstoffkosten, Abschreibungsaufwendungen sowie allgemeine Personalkosten. Im Gegensatz dazu sind die Umsätze, die durch den Flug erzielt werden, variabel und stehen in direktem Zusammenhang mit der Anzahl der beförderten Passagiere

und der Tarifstruktur des Flugs. Eine Veränderung der Anzahl der Passagiere oder des durchschnittlichen Flugpreises kann entsprechend einen negativen Effekt auf airberlins Finanz- und Ertragslage haben.

Markt- und Wettbewerbsrisiken

Die Luftfahrtbranche zeichnet sich durch eine sich *weiter verschärfende Wettbewerbsintensität* aus und die Märkte, in denen airberlin tätig ist, sind sehr wettbewerbsintensiv. Die wesentlichen Wettbewerbsfaktoren, denen airberlin ausgesetzt ist, umfassen Preise, Streckennetz, Flugpläne, Reputation, Sicherheitsstatistik, Umfang des Serviceangebots für die Passagiere sowie Flugzeugtyp und Alter des Flugzeugs. Dieser hohe Wettbewerbsdruck führt zu einer anhaltenden Marktdynamik, die sich unter anderem in der fortlaufenden Konsolidierung und in einer Weiterentwicklung des Kooperationsgefüges der Fluggesellschaften in *globalen Allianzen und Partnerschaften* widerspiegelt. Unternehmensübernahmen und -zusammenschlüsse von airberlins Wettbewerbern könnten airberlins Marktposition und Umsatzerlöse nachteilig beeinflussen. Die Aufrechterhaltung ihrer strategischen Allianzen und Partnerschaften und das Heben der sich daraus ergebenden Synergien sind entscheidend für die Sicherung des Netzwerks von airberlin und der finanziellen Performance. Darüber hinaus steht airberlin in Deutschland nicht nur in Konkurrenz mit anderen Charter- und Linienfluggesellschaften, sondern auch mit den Verkehrsträgern am Boden, deren Märkte weiter liberalisiert werden.

Einige Wettbewerber der airberlin group haben eventuell günstigere Kostenstrukturen als die airberlin group oder könnten von anderen Wettbewerbsvorteilen profitieren wie zum Beispiel Hilfen durch staatliche Eingriffe oder verschiedenartigen Insolvenzschutz. Sollten Wettbewerber ihren Marktanteil zu lasten airberlins erhöhen, könnte dies die Geschäftsaussichten und die Gewinne der airberlin group erheblich negativ beeinflussen.

DER KONZENTRATIONSPROZESS IN DER LUFTFAHRTBRANCHE SETZT SICH FORT

Zudem ist airberlin in besonderem Maße vom deutschen Markt abhängig. Passagiere, die ihren Flug auf airberlins Strecken in Deutschland antraten (im Verhältnis zum Einzelsitzverkauf, d.h. des Verkaufs von einzelnen Sitzplätzen im Gegensatz zu dem Verkauf von Gruppentickets oder Chartergeschäft), hatten einen Anteil von 64,6 Prozent am gesamten Passagieraufkommen von airberlin in 2012. Es ist wahrscheinlich, dass airberlins Geschäft von jeglichen Umständen beeinträchtigt würde, die eine Verringerung der Nachfrage oder eine Änderung des Wettbewerbsverhaltens hinsichtlich der Luftverkehrsdienste, die deutsche Destinationen umfasst, verursacht, einschließlich, aber ohne Beschränkung auf negative Veränderungen der regionalen wirtschaftlichen Bedingungen.

Regulatorische Risiken

DIE REGULIERUNG DER LUFTFAHRT-INDUSTRIE NIMMT ZU

Die Regulierung der Luftfahrtindustrie nimmt zu und deckt viele Tätigkeiten der airberlin group ab einschließlich Sicherheit, Umfang des Flugzeuglärms und des Schadstoffausstoßes, Datenerhebung und -verwaltung, Luftverkehrsrechte, Slots an den Flughäfen, Betriebsgenehmigungen und Umweltkontrollen. Gesetzgeber bzw. Regulierungsbehörden könnten *zusätzliche operative oder sonstige Einschränkungen* an Flughäfen oder anderweitig verhängen wie zum Beispiel Nachtflugverbote, die Begrenzung des Flugzeuglärms und des Schadstoffausstoßes, vorgeschriebene Flugrouten, Landebahnrestriktionen und eine Begrenzung der Anzahl der durchschnittlichen täglichen Abflüge. Diese Einschränkungen könnten airberlins Möglichkeiten, ein Serviceangebot an diesen Flughäfen anzubieten oder zu erhöhen, begrenzen und könnten zu zusätzlichen Kosten für airberlin führen. Dies könnte einen erheblichen negativen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage von airberlin haben.

Zudem steht airberlins Geschäft unter dem Vorbehalt von airberlins fortgesetzter Einhaltung der geltenden EU-Gesetze und internationalen Gesetze, bilateraler und multilateraler Verträge und der die Luftfahrtindustrie betreffenden Regeln und Vorschriften. airberlin kann nicht vorhersagen, welche Änderungen an den Luftverkehrsregeln und Verträgen in Deutschland, in der Europäischen Union und auf internationaler Ebene in Zukunft vorgenommen werden oder welchen Einfluss solche Änderungen auf die Luftfahrtindustrie oder auf airberlins Geschäftstätigkeit und Kosten haben werden. Änderungen der regulatorischen Rahmenbedingungen, unter denen airberlin tätig ist, könnten erheblich höhere Kosten der Geschäftstätigkeit airberlins mit sich bringen und könnten erhebliche nachteilige Auswirkungen für die Luftfahrtindustrie im Allgemeinen und die airberlin group haben.

Regelung über Entschädigungen für Flugpassagiere

Die Europäische Union hat eine Regelung über die Entschädigungen für Flugpassagiere für den Fall von Flugannullierungen oder der Nichtbeförderung bei einem Flug, für den sie ein gültiges Ticket hatten (Verordnung (EG) Nr. 261/2004), verabschiedet. Diese Regelung führt eine *festgeschriebene Höhe an Entschädigungen* ein, die an Passagiere für annullierte Flüge zu zahlen ist, es sei denn, die Fluggesellschaft kann beweisen, dass die Annullierung durch außerordentliche Umstände verursacht wurde, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen getroffen worden wären. Der Europäische Gerichtshof hat die Ausweitung des Anspruchs auf finanzielle Entschädigung auf solche Fälle bestätigt, in denen Passagiere ihren Zielort mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr gegenüber der geplanten Ankunftszeit erreichen. Abhängig von dem Umfang der Verspätung *haben Passagiere Anrecht auf Betreuung* einschließlich der Bereitstellung von Mahlzeiten, Getränken, Telefonanrufen, Hotelunterkünften, Erstattung der Ticketkosten bzw. den Rückflug an den ursprünglichen Abflugort. Die Europäische Kommission ist derzeit dabei, einen Vorschlag für eine geänderte Verordnung über Fluggastrechte auszuarbeiten, der dem

Europäischen Parlament und dem Europäischen Rat zur Beratung vorgelegt werden soll. Es gibt daher keine Gewissheit, dass airberlin in Zukunft keine deutlich erhöhten Kosten im Zusammenhang mit annullierten oder verspäteten Flügen entstehen, die einen erheblichen nachteiligen Effekt auf airberlins operative Kosten haben könnten und in der Folge zu einer Verringerung der Profitabilität führen würden.

UNEINHEITLICHE FLUGSICHERUNG IN EUROPA VERURSACHT HOHE KOSTEN

Ein Problem für die Luftfahrtbranche sind zudem die Restriktionen der *europaweit uneinheitlichen Flugsicherung*. Diese Engpässe führen immer noch zu Umwegen, Verspätungen, einem erhöhten Kerosin- und Emissionsausstoß sowie zu erheblichen Wartezeiten. Dies führt nicht nur zu einer Belastung der Ergebnisse der in Europa operierenden Fluggesellschaften, sondern auch zur Belastung der Umwelt.

Dies könnte eine Gefährdung des gesamten Wachstums des europäischen Luftverkehrs zur Folge haben. Ziel muss es daher sein, eine einheitliche Flugsicherung für ganz Europa zu schaffen. Die *Europäische Kommission* hat die unzureichenden Fortschritte einzelner Staaten, darunter auch Deutschland, bei der Schaffung von funktionalen Luftraumblöcken in Europa gerügt. Darüber hinaus sind deutliche Kostensteigerungen durch die nationale Flugsicherung aufgrund von stark steigenden Personalkosten sowie auch höhere Luftsicherheitskosten absehbar.

Ein ernst zu nehmendes Problem ist auch weiterhin die seit dem 1. Januar 2011 erhobene *Luftverkehrsteuer für Starts von deutschen Flughäfen*. airberlin, die zu einem überwiegenden Teil deutsche Passagiere befördert, ist stärker von der Luftverkehrsabgabe betroffen als andere Wettbewerber, denn im Fracht- und Umsteigegeschäft wird diese Abgabe nicht erhoben. Andere Fluggesellschaften könnten sich dazu entscheiden, die zusätzlichen Kosten vollständig oder teilweise zu übernehmen oder diese in der Form höherer Ticketpreise an die Kunden weiterzugeben. airberlin könnte dies nicht tun, ohne einen erheblichen nachteiligen Effekt auf seine Umsatzerlöse und Ertragslage in Kauf zu nehmen.

Die Einführung des *europäischen Emissionshandels*, die auf EU-Ebene am 1. Januar 2012 in Kraft trat, hat einen Einfluss auf den Luftverkehrsmarkt und die Wettbewerbssituation. Seit dem 1. Januar 2012 werden alle Flüge, die von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats der EU starten oder landen, in das europäische Emissionshandelssystem einbezogen. Das System ist ein Quotensystem mit handelbaren Zertifikaten für Kohlenstoffdioxid-Emissionen mit dem Ziel, die Industrie zu ermutigen, ihre CO_2-Emissionen zu verringern. Auf der Grundlage der einschlägigen Rechtsvorschriften erhalten Fluggesellschaften kostenlos eine bestimmte Anzahl an Verschmutzungsrechten auf Grundlage historischer Emissionen und ihres Anteils am Gesamtluftverkehrsmarkt. Zusätzliche Verschmutzungsrechte werden durch die Mitgliedstaaten versteigert. Es gibt keine Gewissheit, dass airberlin in Zukunft

in ausreichendem Umfang Verschmutzungsrechte erhält. Zudem stellt das System einen Wettbewerbsnachteil für Gesellschaften dar, die innerhalb der EU tätig sind im Vergleich zu Wettbewerbern außerhalb der EU. Die Einbeziehung der Luftfahrtindustrie in das System könnte die Kosten für airberlin erhöhen. Verschiedene Staaten (wie zum Beispiel China, Indien und die USA) könnten die Einbeziehung der Luftfahrtindustrie in das System ablehnen und Sanktionen gegen die EU und Luftfahrtgesellschaften der EU verhängen.

Am 13. November 2012 kündigte die Europäische Kommission an, dass sie beabsichtigt „die Uhr anzuhalten" und die *speziellen EU-Aspekte des europäischen Emissionshandelssystem nicht sofort umzusetzen*. Stattdessen schlug die Europäische Kommission vor, die Verpflichtung zu Meldung und Abtretung von Verschmutzungsrechten aus dem Luftverkehr in die und aus der EU heraus um ein Jahr zu verschieben. Wie in dem Vorschlag ausgeführt, bedeutet dies, dass keine Strafverfolgungsmaßnahmen gegen Luftfahrzeugbetreiber unternommen werden, die für die Jahre 2010 bis 2012 keine Emissionen hinsichtlich des Luftverkehrs in die und aus der EU heraus melden oder abtreten. Die Voraussetzung für die Nutzung dieser Ausnahmeregelung ist, dass für 2012 kostenlos an Luftfahrzeugbetreiber zugeteilte Verschmutzungsrechte hinsichtlich eines bestimmten – wie im Vorschlag ausgeführten – Luftverkehrs entweder nicht ausgegeben werden oder an die entsprechenden nationalen Regulierungsbehörden zurückgegeben werden. Die Verpflichtung zur Meldung und Abtretung von Emissionen in Bezug auf sämtliche Aktivitäten der Fluggesellschaften innerhalb der EU bleibt jedoch bestehen und die Einhaltung der EU-Gesetze wird in diesem Zusammenhang überwacht und durchgesetzt.

Laut Europäischer Kommission erfolgt die oben beschriebene vorgeschlagene Verschiebung auf der Grundlage der Annahme, dass eine *globale Lösung* für die schnell wachsenden Emissionen des internationalen Luftverkehrs in Reichweite ist. Es ist derzeit geplant, dass bei der anstehenden ICAO-Vollversammlung im Herbst 2013 eine globale Lösung erörtert werden soll. Die Europäische Kommission betont, dass, sollten diese Bemühungen, globale Emissionshandelsregelungen einzuführen, scheitern, das System wie ursprünglich von der Europäischen Kommission vorgeschlagen ab 2013 wieder in vollem Umfang angewandt würde.

Der oben beschriebene Vorschlag der Europäischen Kommission für die Verschiebung steht unter dem *Vorbehalt der Prüfung und Bestätigung durch das Europa-Parlament und den Europäischen Rat* und befindet sich derzeit in der legislativen Überprüfung.

Es ist daher derzeit unklar, wie das europäische Emissionshandelssystem in der Zukunft weiterentwickelt wird. airberlin wird sich deshalb im Rahmen entsprechender Projekte umfassend auf die derzeit erwarteten Neuerungen und alle möglichen Weiterentwicklungen des Systems vorbereiten.

FINANZRISIKEN

ANWENDUNG VON AUSSCHLIESSLICH MARKTÜBLICHEN ABSICHERUNGS-GESCHÄFTEN

airberlin ist als international agierendes Luftfahrtunternehmen den *Schwankungen der Treibstoffpreise, Zinsen und Wechselkurse* – hier insbesondere der Kursentwicklung des US-Dollars – ausgesetzt. Eine erhebliche oder nachhaltige Aufwertung des US Dollars, die nicht oder nicht vollständig abgesichert werden könnte, hätte nachteilige Auswirkungen auf die finanzielle Performance der airberlin group. Vor allem mögliche Anstiege des Treibstoffpreises oder eine Verringerung in der Verfügbarkeit von Treibstoff können ebenfalls zu erhöhten Aufwandspositionen führen und könnten einen nachteiligen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit sowie die operative und finanzielle Performance der airberlin group haben. Deshalb werden diese Fluktuationen durch ein permanentes Hedging umfassend abgesichert. Über eine revolvierende Sicherung für die entsprechend definierten Zeiträume werden vorab eventuelle Risiken reduziert. Dazu werden mit namhaften Finanzdienstleistern ausschließlich international marktübliche Absicherungsgeschäfte abgeschlossen. Es kann jedoch keine Garantie dafür geben, dass airberlins Absicherungsstrategie erfolgreich sein wird oder dass die Gegenseite eines Absicherungsgeschäfts nicht in die Insolvenz gerät und ihre Verpflichtungen erfüllt.

In Vorbereitung auf das europäische *Emissionshandelssystem für Fluggesellschaften*, das die EU Behörden im Jahr 2012 einzuführen geplant hatten, hat airberlin erste Sicherungsgeschäfte getätigt. airberlins Absicherungsinstrumente schützen die Gesellschaft jedoch nicht vollständig gegen den nachteiligen Effekt eines Preisanstiegs für Luftverkehrsverschmutzungsrechte im Rahmen des Systems.

Sämtliche von allen Fluggesellschaften für den Emissionshandel geforderten Daten wurden für das Berichterstattungsjahr 2010 entsprechend den Vorgaben der EU-Richtlinien im März 2011 der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) übermittelt. Wie oben ausgeführt, hat die Europäische Kommission im November 2012 – durch die Veröffentlichung eines formellen Vorschlags zur Verschiebung der außerhalb des EU-Raums gültigen Bestimmungen des EU Emissionshandelssystems um ein Jahr – ein *einjähriges Moratorium* für das europäische Emissionshandelssystem vorgeschlagen. Ungeachtet dieses vorgeschlagenen Moratoriums erfüllt airberlin die Pflichten zu Überwachung, Berichterstattung und Abgabe für das Berichterstattungsjahr 2012. Die Emissionsdaten für das Berichterstattungsjahre 2012 werden, analog zu 2010 und 2011, durch einen unabhängigen Dritten verifiziert und nach attestierter EU-Richtlinien-Konformität bis 31. März 2013 an die DEHSt berichtet.

AIRBERLIN BETREIBT EIN GRUPPENWEITES TREASURY MANAGEMENT SYSTEM

Zur systematischen *Steuerung der Zins- und Währungsrisiken* wird ein gruppenweites Treasury Management System innerhalb des bestehenden Risikomanagementsystems eingesetzt. Dabei erfolgt neben der Darstellung aller Grundgeschäfte und der entsprechend revolvierend abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte eine umfassende Kalkulation der marktgerechten Bewertung und Effektivität der eingegangenen Sicherungsbeziehungen.

Zur Steuerung der finanzwirtschaftlichen Risiken werden interne Richtlinien zur Anwendung gebracht, die einen operativen Handlungsrahmen definieren und unterstützen. Kernelement ist hierbei insbesondere ein *solides Liquiditätsmanagement*, das durch eine umfassende Finanz- und Liquiditätsplanung gewährleistet werden soll.

Zukünftige Finanzierung

airberlin ist von seiner Fähigkeit abhängig, sich Kapital zu beschaffen, um zusätzliche Flugzeuge zu erwerben, um dem Kapazitätsbedarf zu entsprechen, zur Finanzierung des laufenden Geschäfts, zum Ersatz von bestehenden Flugzeugen mit zunehmendem Alter und zur Refinanzierung der bestehenden Verpflichtungen bei Fälligkeit. Diese Fähigkeit ist von einer Reihe von Faktoren abhängig einschließlich der Lage an den Finanzmärkten, der generellen Verfügbarkeit von Krediten und den aktuellen Zinssätzen. Um dieses Risiko zu minimieren, *sichert sich airberlin die Finanzierung weit im Voraus* der Auslieferungstermine unter Berücksichtigung der individuellen Marktgegebenheiten. Es kann aber keine Gewissheit dafür geben, dass sich airberlin eine solche Finanzierung zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen oder überhaupt sichern kann.

airberlin hat zudem erhebliche Finanzierungskosten für die bestehenden Finanzierungen für Fluggerät und Zinszahlungen im Rahmen von ausstehenden Anleihen. Wenn airberlin nicht in der Lage ist, ausreichende Umsatzerlöse zur Deckung der Verpflichtungen der Fixkosten zu generieren, hätte dies einen erheblichen nachteiligen Effekt auf airberlins Finanzlage.

Die Programme Shape & Size und Turbine

airberlin hat sein bestehendes Effizienzsteigerungsprogramm Shape & Size (das aus rund 450 Einzelmaßnahmen besteht) um *weitere Restrukturierungsmaßnahmen* erweitert und im Januar 2013 das zusätzliche Turnaround-Programm Turbine aufgelegt mit dem Ziel, die operative Performance der airberlin group zu verbessern und um nachhaltige Profitabilität zu erlangen. Sollte airberlin nicht in der Lage sein, diese Programme vollständig umzusetzen oder die Vorteile zu realisieren, oder sollten diese Programme airberlins Erwartungen nicht erfüllen, könnte dies erheblichen negativen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage haben.

Saisonale Schwankungen

Die Nachfrage nach airberlins Dienstleistungen schwankt im Jahresverlauf, was zu *schwankenden Quartalsergebnissen* führt. In der Vergangenheit war die Nachfrage in der Sommersaison von Mai bis Oktober am höchsten und in der Wintersaison von November bis April am niedrigsten (mit Ausnahme der Tage um Weihnachten, Neujahr und Ostern). Daher *schwanken die Auslastung der airberlin Flugzeuge und die Profitabilität* im Jahresverlauf, wobei ein Großteil der Gewinne in der Sommersaison erwirtschaftet wird. Wenn Flugannullierungen oder andere Faktoren auftreten, die die Auslastung der Flugzeuge nachteilig beeinflussen, speziell in der Sommersaison, können diese einen besonders negativen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage von airberlin haben.

OPERATIONALE RISIKEN

Im Rahmen des Risikomanagementsystems werden auch die bei airberlin, wie bei jeder Fluggesellschaft, vorliegenden *operationalen und technischen Risiken des Flugbetriebs* abgedeckt. Diese werden systematisch erkannt, bewertet und durch entsprechende Maßnahmen gesteuert.

BER-VERZÖGERUNG VERURSACHT ERHEBLICHE SCHÄDEN UND MEHRAUFWAND

airberlin plante das Flugangebot für Berlin auf der Basis der Infrastruktur des neuen Flughafens Berlin Brandenburg und des ursprünglich geplanten Eröffnungstermins 3. Juni 2012. Zum Sommer 2012 erhöhte airberlin in der Hauptstadt daher sein *Berlin-Angebot* um über 230 zusätzliche Flüge pro Woche, um sein internationales Drehkreuz auszubauen. Nach der Ankündigung des Flughafens, dass sich die Eröffnung verzögern wird, müssen nun diese Flüge komplett über den Flughafen Berlin-Tegel abgewickelt werden, dessen Infrastruktur für diese Aufgaben nicht ausgelegt ist und airberlin zu erheblichem Mehraufwand zwingt. Tegel ist bereits heute an seiner Belastungsgrenze und bietet selbst bei höchstem Einsatz der Flughafenmitarbeiter nicht die Kapazität und Qualität, die der neue Flughafen bieten würde.

Aus der verzögerten Inbetriebnahme des neuen Flughafens entstehen airberlin erhebliche Schäden, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vollständig beziffert werden können. Der sich aus einer Vielzahl von Faktoren zusammensetzende Gesamtschaden hängt unter anderem vom Verlauf des operativen Betriebs des weiter genutzten Flughafens Berlin-Tegel ab, insbesondere während des Winters. Bis heute sind bereits geschätzte Mehrkosten und sonstige *Schäden in zweistelliger Millionenhöhe* entstanden.

airberlin ist es trotz intensiver Gespräche mit den Vertretern des Flughafens nicht gelungen, zu einer für beide Seiten akzeptablen Lösung zu kommen. Daher hat sich airberlin entschieden, *Klage auf Schadensersatz* zu erheben. Am 6. November 2012 wurde deshalb beim zuständigen Landgericht eine Klage gegen die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH eingereicht, um die Interessen der Gesellschaft zu wahren. Eine weitere Verzögerung der Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg oder Schwierigkeiten beim Betrieb des Flughafens könnten einen zusätzlichen, erheblich nachteiligen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die operative Performance der airberlin group haben.

Sicherheit und Unfallverhütung

airberlins Reputation und Geschäftstätigkeit sind von der Fähigkeit abhängig, erhebliche Sicherheitsversäumnisse und Zwischenfälle zu vermeiden bzw. effektiv mit ihnen umzugehen. Ein Flugunfall oder eine Störung könnte nicht nur die Reparatur oder den Ersatz des beschädigten Flugzeugs und die damit verbundene Außerbetriebnahme beinhalten, sondern auch Ansprüche von verletzten Passagieren und von Angehörigen von verunglückten Passagieren. Sollte ein erhebliches Sicherheitsversäumnis oder Zwischenfall auftreten oder sollte airberlin nicht in der Lage sein, mit einem Flugunfall oder einer Störung effektiv umzugehen, könnte dies einen erheblichen nachteiligen Effekt auf airberlins Reputation, Geschäftstätigkeit und die operative bzw. finanzielle Performance haben. Um dieses Risiko zu minimieren, hat airberlin Krisenpläne entwickelt und schult die Mitarbeiter im Umgang mit Krisensituationen. Darüber hinaus hat *airberlin eine Versicherung für solche Sicherheitsversäumnisse* und Zwischenfälle, von der sie annimmt, dass sie den Marktstandards in der europäischen Luftfahrtindustrie entspricht. Es kann jedoch keine Garantie dafür geben, dass airberlins Versicherungsschutz ausreichend ist, um sämtliche erlittene Schäden eines Flugunfall oder einer Störung abzudecken.

Sicherheit und Terrorismus

AIRBERLIN HAT EINE VIELZAHL VON MASSNAHMEN ERGRIFFEN, UM DIE SICHERHEIT ZU GEWÄHRLEISTEN

Wie bei allen Linienfluggesellschaften ist airberlins Geschäftstätigkeit den *Gefahren durch Terrorismus* bzw. Bedrohungen und Angriffen seiner Sicherheit ausgesetzt. Wenn es nicht gelingt, eine erhebliche Sicherheits- oder Terrorismusbedrohung bzw. einen Angriff zu verhindern oder zu vereiteln bzw. effektiv damit umzugehen, könnte dies einen nachteiligen Effekt auf airberlins Reputation, Geschäftstätigkeit und finanzielle Performance haben. Darüber hinaus könnten zukünftige Terrorangriffe oder andere Konflikte zu erhöhten Sicherheitsbestimmungen für den Luftverkehr führen, wodurch airberlins operative Kosten ansteigen würden. Die Sicherheit von airberlins Passagieren und Mitarbeitern genießt höchste Priorität und airberlin hat eine *Vielzahl von Maßnahmen* ergriffen, um die Sicherheit zu gewährleisten. Dies umfasst interne Sicherheitskontrollsysteme, Notfallsysteme und Schulung für Krisenmanagement.

Streckenplanung

Wenn airberlin eine neue Streckenverbindung aufnimmt, ist anfangs der Sitzladefaktor in der Regel niedriger als auf etablierten Routen und die Kosten für Werbung und andere verkaufsfördernde Maßnahmen neigen dazu, höher zu sein. Daher können neue Streckenverbindungen einen erheblichen finanziellen Mittelbedarf und anfangs Verluste verursachen. Zudem können Kunden neue Streckenverbindungen bzw. erhöhte Kapazität auf bestehenden Strecken weniger stark nachfragen als von airberlin erwartet. Darüber hinaus kann es auf neuen Strecken einen größeren Wettbewerb als auf bestehenden Strecken geben bzw. der Wettbewerb könnte airberlins Erwartungen anderweitig übersteigen. Investitionen in neue Strecken könnten nicht erfolgreich sein und das Streckennetz könnte restrukturiert werden müssen. Sollte airberlin nicht in der Lage sein, die Nachfrage, Kapazität und Preise auf Strecken korrekt einzuschätzen, könnte dies einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage haben.

Zugang zu Flughäfen und andere operationale Beschränkungen

Der Luftverkehr ist begrenzt durch die Infrastruktur der Flughäfen und die Anzahl an verfügbaren Slots für An- und Abflüge. Ein Slot stellt die Berechtigung dar, während eines festgelegten Zeitraums zu einer bestimmten Uhrzeit zu starten und zu landen. Slots werden an Fluggesellschaften anhand bestimmter Verfahren zugeteilt, die von Flughafen zu Flughafen variieren und die sich in der Zukunft ändern können. An bestimmten Flughäfen wurden etablierten Fluggesellschaften bei der Vergabe von Slots Vorzugsrechte gewährt. Zudem operiert eine Reihe großer europäischer und anderer *wichtiger internationaler Flughäfen nahe an seinen Kapazitätsgrenzen*, sodass eine Ausweitung an Slots an diesen Flughäfen begrenzt ist. Sollten die für die Verteilung von Slots Verantwortlichen airberlin nicht eine ausreichende Anzahl an Slots zu den benötigten Zeiten oder zu akzeptablen Konditionen zur Verfügung stellen, würde airberlin nicht in der Lage sein zu wachsen und wäre zu einer Einschränkung der Nutzung ihrer Flugzeuge gezwungen. Die Vorgaben zur Nutzung von Slots schreiben in der Regel vor, dass Nutzungsrechte verfallen können, wenn die Slots vorübergehend oder langfristig nicht genutzt werden. Sollte airberlin nicht in der Lage sein, seine Slots zu nutzen, könnte dies zum Verlust von Nutzungsrechten führen.

Flughafen-, Transit- und Landegebühren sowie Sicherheitsentgelte

Flughafen-, Transit- und Landegebühren sowie Sicherheitsentgelte und -kosten stellen einen *wesentlichen Anteil an airberlins operativen Kosten* dar und beeinflussen unmittelbar die Preise, die airberlin seinen Kunden in Rechnung stellen muss, um kosteneffektiv zu operieren. Es kann keine Gewissheit dafür geben, dass diese Kosten nicht ansteigen oder dass airberlin keine zusätzlichen neuen Kosten entstehen. Jede dieser Entwicklungen könnte zu einer Erhöhung von airberlins operativen Kosten führen. Sollte airberlin nicht in der Lage sein, eine Erhöhung der Gebühren, Abgaben und Kosten an ihre Kunden weiterzugeben, hätten diese Erhöhungen einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Geschäftstätigkeit sowie die Finanz- und Ertragslage.

Zivile und politische Konflikte

Die *politischen Umwälzungen in Nordafrika* seit Januar 2011 haben die Flugbuchungen nach Nordafrika und speziell nach Ägypten beeinträchtigt. Weitere zivile, politische oder militärische Konflikte, Aufstände oder sonstige Auseinandersetzungen oder die Ausweitung bzw. Fortsetzung bestehender Konflikte oder ähnlicher Zustände, insbesondere wenn diese sich gegen den Luftverkehr richten oder für airberlin wichtige Märkte betreffen, könnten erhebliche nachteilige Effekte auf die Luftfahrtindustrie im Allgemeinen und airberlin haben.

Beziehung zu den Mitarbeitern

airberlins Mitarbeiter sind *zum Teil gewerkschaftlich organisiert* und über etliche Tarifverträge abgedeckt, die die Arbeitsbedingungen und Vergütung regeln. Diese Verträge werden mit den Gewerkschaften in regelmäßigen Abständen neu verhandelt. airberlin könnte auch einem Streik ihrer Mitarbeiter ausgesetzt sein oder einem Streik oder Arbeitskämpfen der gesamten Luftfahrtindustrie. Solche Ereignisse könnten erhebliche nachteilige Effekte auf airberlins Fähigkeit haben, die Profitabilität zu bewahren bzw. zu erreichen, sowie auf airberlins Geschäftstätigkeit sowie die Finanz- und Ertragslage.

airberlins Erfolg hängt von der Leistung der Mitglieder des Boards, der leitenden Angestellten und der Manager in Schlüsselpositionen ab. Der Abgang oder eine erhebliche Veränderung in der Geschäftsleitung von airberlin könnte zu einem großen Verlust an Expertise führen und zu einem Vertrauensverlust in airberlin seitens der Investoren und könnte einen erheblichen nachteiligen Effekt auf airberlins Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage haben.

BESCHAFFUNGSRISIKEN

Ein wesentlicher Faktor zur *Sicherstellung eines reibungslosen Geschäftsbetriebs* der airberlin group besteht in einer zuverlässigen Versorgung mit Waren und Dienstleistungen, wie beispielsweise Treibstoff, Catering, Zugang zu attraktiven Zielflughäfen, Ersatzteilen, Wartungs-, Reparatur- und Instandsetzungsleistungen sowie zahlreichen anderen Warengruppen. Die Effizienz, Pünktlichkeit und Qualität der vertraglichen Leistungen von Drittanbietern sind größtenteils außerhalb airberlins direkter Kontrolle. Sollte es nicht gelingen, diese Waren und Dienstleistungen zu beziehen bzw. zu wirtschaftlich tragbaren Preisen zu beziehen, oder sollte es nicht gelingen, günstige Anschlussaufträge zu erneuern oder neu auszuhandeln, könnte dies einen erheblichen nachteiligen Effekt auf airberlins Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage haben. Zur langfristigen Minimierung der Abhängigkeiten von einzelnen Lieferanten strebt airberlin eine Vermeidung von Monopolsituationen am Lieferantenmarkt an und überwacht laufend die Performance der Dienstleistungen von Drittanbietern.

Eine moderne Flotte verringert entscheidend die Kosten für Wartung und Reparatur. airberlin pflegt daher *langfristig angelegte Kundenbeziehungen* zu den Flugzeugherstellern Airbus, Boeing, Bombardier und Embraer und sichert sich damit den Zugang zum jeweils modernsten Fluggerät. Neben bestehenden Lieferverträgen mit den Herstellern verfügt airberlin auch über Optionen zum Kauf von weiteren Flugzeugen zu fest vereinbarten Preisen. Neben eigenen Maschinen setzt airberlin eine Flotte von geleasten Flugzeugen ein.

TREIBSTOFF IST DER GRÖSSTE KOSTENBLOCK IN DER BESCHAFFUNG

Den *größten beschaffungsseitigen Kostenblock* stellt für jede Fluglinie und damit auch für airberlin zweifellos der Treibstoff dar. Neben der Auswahl der Treibstofflieferanten nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterzieht airberlin bei der Beschaffung von Treibstoff sämtliche an einem Flughafen vertretenen Treibstofflieferanten einer Überprüfung hinsichtlich ihrer Versorgungsstabilität. Zudem kontrolliert airberlin die Einhaltung der Qualitätsstandards bei der Lagerung sowie der Into-Plane-Betankung von Treibstoff gemäß den Vorgaben des IATA Fuel Quality Pools. Zu großen Mineralöllieferanten unterhält airberlin langfristige Beziehungen, um die *Versorgungssicherheit* jederzeit gewährleisten zu können.

Ein weiterer großer Kostenblock liegt im Catering; auch hier arbeitet airberlin mit festen Lieferverträgen, deren Servicelevel laufend überwacht werden. Im Bereich Ground & Air Services optimiert airberlin laufend die bestehenden Beziehungen zu den Flughäfen und Behörden. Für alle weiteren Waren und Dienstleistungen wird ein *Mix an kurz-, mittel- und langfristigen Verträgen* angestrebt, die es airberlin ermöglichen, Schwankungen des Markts und des Wettbewerbs optimal auszunutzen. Ein institutionalisiertes Lieferantenmanagement rundet das Risikomanagement in der Beschaffung ab.

UMWELT- UND GESUNDHEITSRISIKEN

Wiederkehrende oder lang anhaltende Zeiträume von *extrem ungünstigen Wetterverhältnissen* wie zum Beispiel Schnee und Nebel sowie Naturgewalten wie Erdbeben, Vulkanausbrüche oder andere Naturkatastrophen, speziell wenn diese in der Europäischen Union auftreten, könnten zu einer erheblichen Störung des Strecken- und Flugnetzes von airberlin führen. Diese extremen Wetterverhältnisse und Naturgewalten könnten zudem zu zusätzlichen Kosten unter anderem aufgrund von Flugausfällen, der Enteisung von Flugzeugen oder erhöhtem Treibstoffverbrauch führen. Solche Störungen, insbesondere wenn diese zu den Hauptflugreisezeiten eintreten, können zu Umsatzeinbußen führen und haben einen erheblichen nachteiligen Effekt auf airberlins Finanz- und Ertragslage.

Darüber hinaus kann auch der *Ausbruch einer Pandemie* wie der Schweinegrippe, des Schweren Akuten Respiratorischen Syndroms (SARS) oder anderer Infektionskrankheiten eine erhebliche Störung des Netzwerks verursachen. Solche Störungen, insbesondere wenn diese zu den Hauptflugreisezeiten eintreten, können zu einem Rückgang der Reisehäufigkeit, erhöhter Mitarbeiterabwesenheit und Umsatzeinbußen führen und haben einen erheblichen nachteiligen Effekt auf airberlins Geschäftstätigkeit sowie auf die Finanz- und Ertragslage.

IT-RISIKEN

Die zentralen Geschäftsprozesse von airberlin sind ohne *angemessene und unterbrechungsfreie interne und externe Computersysteme*, Kommunikationssysteme und IT-Unterstützung sowie IT-Systeme nicht darstellbar. Diese zentralen Geschäftsprozesse umfassen den Ticketverkauf, die Reservierungsprozesse, das Luftverkehrsmanagement und den Flugbetrieb. Da Computer- und Kommunikationssysteme anfällig für Störungen, Schäden, Stromausfälle, Terrorakte, Sabotage, Computerviren, Brände und andere Vorfälle sind und Programmierfehler nie vollständig vermieden werden können, kann es keine Gewissheit für einen effizienten und unterbrechungsfreien Betrieb der Systeme geben, die von airberlin oder Dritten genutzt werden, einschließlich der Systeme, die von airberlins Vertriebspartnern genutzt werden wie zum Beispiel Reservierungssysteme in Reisebüros. Ein Verlust, Ausfall oder eine Unterbrechung dieser Unterstützung und Systeme oder ein Verlust des Zugangs zu den entsprechenden Anlagen, in denen diese Systeme untergebracht sind, oder eine Verletzung der Sicherheitsmaßnahmen, die diese IT-Systeme und die darin enthaltenen Informationen schützen, können airberlins Geschäftsbetrieb erheblich stören und einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Reputation, die Geschäftstätigkeit und die operative bzw. finanzielle Performance haben. Auf dem Erkennen und Steuern von IT-Risiken liegt daher auch ein besonderer Schwerpunkt des Risikomanagementsystems von airberlin. Dabei werden sowohl von außen als auch von innen kommende Gefahren berücksichtigt. Die Grundlage für den Umgang mit IT-Risiken bilden *unternehmensweite interne Sicherheitsrichtlinien*.

BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGEN AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Unsere Langfrist-Strategie Lean & Smart setzt klare Ziele: die richtigen Dinge tun und die Dinge richtig tun.

ENTWICKLUNG DER GESAMTWIRTSCHAFT UND DER LUFTFAHRTBRANCHE

Die Aussichten für die Weltwirtschaft

Die Prognosen für das laufende Geschäftsjahr 2013 wurden zuletzt generell zurückgenommen. Allgemein wird auf große Unsicherheiten verwiesen. Der IWF erwartet für das Jahr 2013 eine insgesamt leichte Erholung der Weltkonjunktur. Das globale Wachstum sollte sich nach 3,2 Prozent im Vorjahr auf 3,6 Prozent verbessern. Hierzu sollen im Wesentlichen eine nicht mehr ganz so ungünstige Entwicklung in Europa und ein Wachstumsschub in den Emerging Markets beitragen. In den USA wird ein leicht schwächeres Wachstum von zwei Prozent, in Japan mit 1,2 Prozent hingegen ein deutlich geringerer Zuwachs erwartet.

Für die EU27 erwartet der IWF nach dem rezessiven Rückgang um 0,2 Prozent im Vorjahr im laufenden Jahr eine leichte Erholung um 0,2 Prozent. Die Eurozone wird, trotz nicht mehr ganz so schwerer rezessiver Rückgänge in wichtigen Ländern wie Italien sowie einer leichten Belebung in Frankreich, nach dem Rückgang um 0,4 Prozent im Vorjahr hingegen auch 2013 *noch in der Rezession verharren*. Allerdings soll sie mit –0,2 Prozent schwächer ausfallen. Die vergleichsweise gute Entwicklung in Deutschland soll sich 2013 mit einem Anstieg des BIP um 0,6 Prozent ebenfalls nur abgeschwächt fortsetzen.

Die internationale Luftfahrt im Jahr 2013

IATA VERHALTEN OPTIMISTISCH FÜR 2013

Die IATA schaut mit *verhaltenem Optimismus* auf das Jahr 2013. Der Verband begründet dies mit einem insgesamt günstigeren Wirtschaftsklima und einer gegenüber dem Vorjahr stabileren Situation in Europa. Dennoch *bleiben signifikante Risiken* wie der hohe Ölpreis und das weiterhin nur verhaltene Weltwirtschaftswachstum. Insgesamt wird für 2013 eine Zunahme der Nachfrage um bis zu 5 Prozent und damit entlang des langfristigen Wachstumstrends erwartet. Auch bei den Gewinnen der Fluggesellschaften rechnet die IATA mit einer gegenüber 2012 leicht besseren Entwicklung. Die Nettomargen sollen von 1,0 Prozent im Vorjahr auf 1,3 Prozent steigen.

Für Deutschland schaut die *ADV hingegen mit Sorgen* in die Zukunft. Der Flughafenverband rechnet für die 22 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen im laufenden Jahr 2013 nur noch mit einem Passagierwachstum von 0,4 Prozent. Dies wäre der *schlechteste Wert seit dem Einbruch 2009* im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise. Die deutschen Flughäfen spüren weiterhin deutlich die Folgen der umfassenden Konsolidierungsmaßnahmen bei den Fluggesellschaften, so die ADV. Der intensive Wettbewerb im globalen und preissensiblen

Luftverkehrsmarkt führe zu breiten Streichungen von Flugzielen und einer deutlichen Frequenzreduzierung. Bei der aktuellen Winter-Flugplanperiode in Deutschland geht die ADV von einem Rückgang der Flüge um 6,2 Prozent aus. Dieser Abwärtstrend soll sich auch über den Sommerflugplan 2013 hinaus fortsetzen.

PROGNOSEBERICHT

Ausrichtung der airberlin group in den folgenden beiden Geschäftsjahren

Die Geschäftsjahre 2013 und 2014 werden *voll im Zeichen der Umsetzung des Turnaround-Programms Turbine* stehen. Darin sind die kurz- und mittelfristigen Aktionsparameter zusammengefasst, die innerhalb der auch längerfristig ausgerichteten Strategie Lean & Smart, intern auf eine wesentlich effizientere Organisation und extern auf einen weiter deutlich verbesserten Marktauftritt insbesondere rund um die Themen Service und Convenience abzielen. airberlin positioniert sich damit im Markt als full service airline mit überdurchschnittlichem Leistungsangebot auf allen Strecken.

LEITMOTTO LEAN & SMART BEGLEITET AIRBERLIN AUCH IN DER WEITEREN ZUKUNFT

Gleichzeitig wird mit Lean & Smart das Leitmotto formuliert, das airberlin auch in der weiteren Zukunft begleiten wird. Es geht darum, in der gesamten airberlin group die „richtigen Dinge zu tun" („smart") und diese „Dinge richtig zu tun", das heißt möglichst schlank zu agieren („lean"). Arbeitsabläufe sollen *einfach, kosteneffizient und mit schlanken Prozessen organisiert* werden.

Nach der erfolgreichen und vollständigen Umsetzung, die derzeit bis zum Ende 2014 geplant ist, wird mit Turbine von dem Ziel ausgegangen, einen positiven Ergebniseffekt von ca. 400 Mio. EUR zu erreichen. Die zahlreichen Einzelmaßnahmen von Turbine zielen auf Kostensenkungen und Effizienzverbesserungen sowohl in der Organisation als auch im prozessualen Bereich, auf Verbesserungen im Produktangebot und auf die Erhöhung der Attraktivität von airberlin im Wettbewerb.

Chancen und Risiken der Prognose

DER ÖLPREIS BLEIBT EIN GROSSER UNSICHERHEITS-FAKTOR

Generell gelten die im Risikobericht genannten Risiken und Chancen auch im Geschäftsjahr 2013. Dies gilt wesentlich für die weitere Entwicklung der Rohstoffpreise, insbesondere des Ölpreises, dessen Entwicklung nicht ausschließlich ökonomischen, sondern auch nicht vorhersehbaren *spekulativen Einflüssen* von seiten der Finanzmärkte ausgesetzt ist. Die weiterhin anhaltenden und in ihrem Ausgang nicht prognostizierbaren politischen Unsicherheiten in mehreren arabischen Ländern tragen einen weiteren Unsicherheitsfaktor bei.

DER EURO DÜRFTE GEGENÜBER DEM US-DOLLAR VOLATIL BLEIBEN, DIE ZINSEN NUR WENIG VERÄNDERT

Eine Prognose für die weitere Entwicklung des Euro gegenüber dem US-Dollar bleibt angesichts der bisher kaum gelösten *Verschuldungsproblematik* sowohl in Europa als auch in den USA und anhaltender Rezessionsbefürchtungen im Euroraum mit sehr hohen Unwägbarkeiten verbunden. Andererseits sprechen die inzwischen zwar leicht verbesserten, insgesamt aber weiterhin verhaltenen konjunkturellen Perspektiven für die Welt und insbesondere für Europa auch im laufenden Geschäftsjahr nicht für einen bevorstehenden kräftigen und nachhaltigen Zinsanstieg.

MIT TURBINE 2013 WIRD DAS ZIEL VERFOLGT, AIRBERLINS FINANZKRAFT NACHHALTIG ZU STÄRKEN

Die *Refinanzierungskosten für die airberlin group* dürften sich vor diesem gesamtwirtschaftlichen Hintergrund auf mittlere Sicht nur wenig verändern. Auch hat die airberlin group mit dem Anstoß des Turnaround-Programms Turbine 2013 umfassende Anstrengungen unternommen, um die Ertrags- und damit auch die Finanzkraft des Unternehmens schon im laufenden Geschäftsjahr nachhaltig zu stärken.

Unverändert stellt der *Preiswettbewerb* am europäischen Himmel auch im laufenden Geschäftsjahr ein wesentliches Risiko für die geschäftliche Entwicklung dar. Die Einführung einer Luftverkehrsteuer in Deutschland hat darüber hinaus das innerdeutsche Passagieraufkommen und damit die Geschäftsperspektiven auf diesem Feld nachhaltig und deutlich negativ beeinflusst. airberlin ist dem im letzten Geschäftsjahr entgegengetreten mit einer entsprechenden Anpassung des innerdeutschen und sonstigen Kurzstreckenangebots. airberlin wird die weitere Entwicklung dessen ungeachtet aber auch weiterhin sehr genau beobachten und flexibel auf die generelle Marktentwicklung bzw. auf die Entwicklung der Preise für die individuellen Destinationen reagieren.

Geschäftsjahr 2013

IM VORDERGRUND STEHT DAS ZIEL, NACHHALTIGE PROFITABILITÄT ZU ERHALTEN

Im Geschäftsjahr 2013 steht die konsequente Umsetzung der für das laufende Jahr geplanten Elemente des auf zwei Jahre ausgelegten Turnaround-Programms Turbine im Vordergrund. Turbine verschärft mit zahlreichen zusätzlichen, die gesamte airberlin group erfassenden Einzelmaßnahmen noch einmal die Zieldefinitionen des im Geschäftsjahr 2012 umgesetzten Programms Shape & Size, das auf der operativen Ebene zu Ergebnisverbesserungen von über 250 Mio. EUR geführt hat. Klar im Vordergrund steht das Ziel, nachhaltige Profitabilität zu sichern.

Das Geschäftsjahr 2013 wird zu einem *Jahr des „Umbaus“* und der Verwirklichung wesentlicher Zwischenschritte. Der Umsetzungserfolg von Turbine hängt von den in der Luftfahrtbranche üblichen Marktverhältnissen, also ohne zusätzliche Belastungen, wie sie im Vorjahr eingetreten waren, ab sowie von den airberlin Geschäftspartnern (Flughäfen, Lieferanten, Leasinggebern, Reiseveranstaltern), mit denen die Gesellschaft derzeit in Verhandlungen steht. Sollten diese nicht mit den angestrebten Ergebnissen enden, können sich Ausmaß und Geschwindigkeit der Programmumsetzung ändern und die Zwischenziele für das laufende Geschäftsjahr gefährdet werden.

Operativ wurde bereits eine *Optimierung für den Sommerflugplan 2013* eingeleitet, die ab Winter 2013/14 weiter vorangetrieben wird. Das strategische Kerngebiet von airberlin liegt unverändert in Europa und hier insbesondere in der DACH-Region (Deutschland, Österreich, Schweiz). Darüber hinaus liegt der Fokus auf Berlin und Düsseldorf als Langstrecken-Hubs sowie den Schlüsselstationen in Palma de Mallorca, Wien, Hamburg, München, Zürich und Stuttgart. Analog wird die Flotte weiter reduziert und harmonisiert. Entsprechend der aktuellen Streckennetzplanung wird die airberlin group im kommenden Sommer 142 Flugzeuge benötigen, davon sechs in der operativen Reserve.

DIE UMSETZUNG VON TURBINE MUSS SCHNELL UND EFFEKTIV ERFOLGEN

Um den Turnaround zu schaffen, muss die Umsetzung von Turbine *schnell und effektiv* erfolgen. Intern sind strukturelle Anpassungen in nahezu allen Bereichen adressiert, die auch Auswirkungen auf die Belegschaft haben werden. Dabei ist unumgänglich, dass bis zu 15 Prozent des Gesamteinsparziels durch *Maßnahmen im Personalbereich* beigetragen werden. Das Management Board hat die eigenen Bezüge bereits um 10 Prozent gekürzt. Mehr als 90 Prozent der Führungskräfte haben bereits zugestimmt, ebenfalls auf 5 Prozent ihres Gehalts zu verzichten. Für die weiteren Mitarbeiter ist ein mögliches, temporäres Aussetzen des 13. Monatsgehalts wesentlicher Teil der *Verhandlungen mit den Gewerkschaften* zu einem Turnaround-Tarifvertrag. Zudem haben die Gespräche mit den Interessenvertretungen über notwendige Optimierungen bei den Crew- und Technikstationen sowie bei der Organisation und den Prozessabläufen in der Technik, der Verwaltung und den Servicebereichen begonnen. Insgesamt geht es darum, die Personalkapazität der airberlin group an den optimierten Flugplan auszurichten und die Beschäftigungsbedingungen zu flexibilisieren. Ziel ist es, alle Abläufe innerhalb der airberlin group konsequent zu verschlanken und dadurch bei gleichem Geschäftsvolumen die notwendige Personalkapazität um rd. 900 Arbeitsplätze zu reduzieren.

Crew- und Wartungsstandorte sollen konsolidiert werden – um die Produktivität weiter zu erhöhen, Komplexität und Kosten zu senken und vor allem bei unvorhergesehenen Änderungen schneller reagieren zu können. Ziel ist es, den Flugplan so aufzustellen, dass Crews und Flugzeuge möglichst abends wieder zu ihrer Base zurückkehren. Gleichzeitig wird eine *effektivere Einsatzplanung* für die Crews angestrebt.

Im Technik-Bereich werden das Wartungsprogramm und das Line-Maintenance-Netzwerk weiter optimiert. Zur bestmöglichen Ausnutzung aller Potenziale soll die Heavy Maintenance künftig am Standort München konzentriert werden und in Düsseldorf der Schwerpunkt auf Line Maintenance liegen.

Im Sinne einer „smarten" Aufstellung des Gesamtunternehmens wird der Produktstandard innerhalb der airberlin group weiter vereinheitlicht, der Service am Boden optimiert und in eine Hand gelegt. Dadurch sollen auch Verspätungen weiter minimiert werden. Die künftige Bündelung aller Kundenkontakte in einem Customer-Care-Bereich und Prozess-Automatisierungen im Back Office sollen nicht nur den Aufwand für die manuelle Steuerung reduzieren, sondern durch die Zusammenlegung auch den Service für die Gäste verbessern.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns

Aus Sicht des Board of Directors hat die airberlin group mit der erfolgreichen Umsetzung des Effizienzsteigerungsprogramms Shape & Size im Geschäftsjahr 2012 zwar an Stärke gewonnen, die zusätzlich eingetretenen Herausforderungen haben aber gezeigt, dass der Weg zur Erlangung nachhaltiger Profitabilität länger als erwartet ist. Aus diesem Grund hat das Board of Directors eine Schärfung der Unternehmensstrategie vorgenommen, die langfristig angelegt ist. Die Gesellschaft geht derzeit davon aus, dass das Turbine Turnaround-Programm zu positiven Ergebniseffekten führen sollte, wenn alle Einzelmaßnahmen des Programms wie geplant vollumfänglich und pünktlich umgesetzt werden können. Die finanzielle Ausstattung der Gesellschaft und ihre Aktionsspielräume sollen damit aus eigener Kraft verbessert werden. Darüber hinaus sieht das Board in der strategischen Zusammenarbeit mit Etihad Airways und der Mitgliedschaft in der international führenden Luftfahrtallianz **one**world die airberlin group im internationalen Wettbewerb auch weiterhin gut aufgestellt.

NACHTRAGSBERICHT

3. Januar 2013: Austin Reid wurde zum Non-Executive Director berufen.

7. Januar 2013: Hartmut Mehdorn ist von seinem Amt als Chief Executive Officer zurückgetreten und wurde mit Wirkung vom 7. Januar 2013 zum Non-Executive Director der Air Berlin PLC berufen. Am 12. März ist Herr Mehdorn aus dem Board of Directors ausgetreten. Wolfgang Prock-Schauer hat am 7. Januar 2013 zusätzlich zu seinem bisherigen Verantwortungsbereich als CSPO das Amt des Chief Executive Officer übernommen.

27. Februar 2013: Die Air Berlin PLC hat unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre Wandelschuldverschreibungen mit einer Laufzeit von sechs Jahren im Gesamtnennbetrag von ca. 140 Mio. EUR mit einer Stückelung von 100.000 EUR angeboten und zu 100 Prozent des Nennwertes platziert. Die Schuldverschreibungen wurden mit einem quartalsweise fälligen Kupon von 6,0 Prozent p. a. begeben. Der anfängliche Wandlungspreis beträgt 2,82 EUR.

Die von der Air Berlin PLC garantierten Schuldverschreibungen wurden von der Air Berlin Finance B.V. emittiert und sind in auf den Namen lautende Stammaktien der Air Berlin PLC wandelbar. Die Air Berlin Finance B.V. ist berechtigt, die Schuldverschreibungen nach Ablauf von zwei Jahren vorzeitig zu kündigen, falls der XETRA-Kurs der Aktien den Wandlungspreis während eines in den Schuldverschreibungsbedingungen näher bestimmten Zeitraums um mehr als 200 Prozent überschreitet. Weiterhin ist die Air Berlin Finance B.V. berechtigt, die Schuldverschreibungen nach Ablauf von vier Jahren vorzeitig zu kündigen, falls der XETRA-Kurs der Aktien während eines in den Schuldverschreibungsbedingungen näher bestimmten Zeitraums den Wandlungspreis um mehr als 150 Prozent überschreitet. Die Inhaber der Schuldverschreibungen sind berechtigt, diese zum vierten Jahrestag des Ausgabetages vorzeitig zum Nennwert zuzüglich aufgelaufener Zinsen fällig zu stellen.

Die Schuldverschreibungen wurden von internationalen institutionellen Investoren außerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika im Zuge eines beschleunigten Bookbuilding-Verfahrens gezeichnet. Etihad Airways PJSC, die eine Beteiligung in Höhe von 29,2 Prozent an der Air Berlin PLC hält, hat im Verhältnis ihrer Beteiligung gezeichnet.

12. März 2013: Hartmut Mehdorn ist von seinem Amt als Non-Executive Director aus dem Board of Directors der Air Berlin PLC zurückgetreten.

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Die Gesellschaft hat sich zu verantwortungsvoller Unternehmensführung, effektiver und transparenter Corporate Governance, geschäftlicher Integrität, Nachhaltigkeit und der Einhaltung ethischer Werte verpflichtet. Die Gesellschaft führt ihre Geschäfte in Übereinstimmung mit diesen Prinzipien. Dieser Corporate Governance Bericht legt die verschiedenen Art und Weisen dar, wie die Gesellschaft die Corporate Governance Standards gemäß den Vorschriften des UK Corporate Governance Code (der „Code") einhält, sowie eine Erläuterung der Fälle, in denen sich die Gesellschaft dazu entschieden hat, den Code nicht einzuhalten.

ZUSAMMENSETZUNG DES BOARDS

Am 31. Dezember 2012 bestand das Board der Gesellschaft aus den folgenden acht Non-Executive Directors: Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman of the Board), James Hogan (Vice Chairman of the Board), Joachim Hunold, James Rigney, Ali Sabanci, Heinz-Peter Schlüter, Nicholas Teller und Johannes Zurnieden sowie aus einem Executive Director, Hartmut Mehdorn. In 2012 hat das Board 9 Sitzungen abgehalten.

Am 3. Januar 2013 trat Austin Reid dem Board als Non-Executive Director bei und zum 7. Januar 2013 übernahm Wolfgang Prock-Schauer das Amt des alleinigen Executive Directors von Hartmut Mehdorn. Im Anschluss daran blieb Hartmut Mehdorn dem Board als Non-Executive Director bis zum 12. März 2013, als er von dem Board austrat, erhalten.

Unter Einhaltung der ethischen Werte der airberlin group und mit dem Ziel der Optimierung des Shareholder Values ist das Board für die Festlegung des Risikoprofils und der Risikolimits sowie der langfristigen Strategie der airberlin group verantwortlich. Das Board erwägt und trifft alle wesentlichen Entscheidungen, die Auswirkungen auf die Risikozusammensetzung und das -profil der airberlin group haben, einschließlich der Ziele für das Jahresbudget und der Performanceziele, der Jahresabschlüsse, der strategischen Planung und der wesentlichen Investitionen. Das Board überprüft zudem in regelmäßigen Zeitabständen die Zusammensetzung des Management Boards und bestimmt bei Bedarf in Abstimmung mit dem Ernennungsausschuss zusätzliche Kandidaten für das Management Board. Der Chairman ist für die Leitung des Boards verantwortlich und sorgt dafür, dass das Board seine Aufgaben insgesamt erfolgreich durchführt, einschließlich der Kommunikation mit den Aktionären, Festlegung der Strategie des Boards und der Aufforderung an alle Boardmitglieder, in umfassender Art und Weise an den Aktivitäten und Entscheidungsprozessen des Boards mitzuwirken.

Non-Executive Directors und Unabhängigkeit

Die Non-Executive Directors verfügen über enorme Erfahrung und Kompetenz und sind von zentraler Bedeutung für die Ausarbeitung und Weiterentwicklung der

Unternehmensstrategie. Die Verantwortlichkeiten der Non-Executive Directors beinhalten unter anderem die folgenden Punkte:

- Konstruktives Hinterfragen und Beitrag zu der Entwicklung der Strategien
- Eingehende Prüfung der Leistung des Managements im Hinblick auf die Erreichung von vereinbarten Zielen und Vorhaben sowie die Überwachung des Reportings der Leistung
- Überprüfung, dass Finanzinformationen korrekt sind und dass das Finanzcontrolling und die Risikomanagementsysteme stabil und vertretbar sind
- Festlegung einer angemessenen Vergütung der Executive Directors in Abstimmung mit dem Vergütungsausschuss
- In gutem Glauben so zu handeln, wie davon auszugehen ist, dass dies dem Erfolg der Gesellschaft am ehesten dient zum Wohl der Gesamtheit seiner Stakeholder

Das Board ist davon überzeugt, dass der Chairman und alle Non-Executive Directors im Jahr 2012 in ausreichendem Maße Zeit investiert haben, um ihre Aufgaben als Boardmitglieder zu erfüllen, und dass ihre Beiträge und Leistungen weiterhin aufschlussreich, zeitgemäß und von Bedeutung waren. Die wichtigsten externen Verpflichtungen des Chairman des Boards, Dr. Hans-Joachim Körber, haben sich im Laufe des Jahres mit Ausnahme seines Rücktritts vom Amt des Chairman des Boards of Directors von Esprit nicht geändert.

Das Board überprüft jährlich die Unabhängigkeit jedes Non-Executive Directors, um unter anderem ein Höchstmaß an Einhaltung der Anforderungen des Codes sicherzustellen, und dass kein Director bzw. keine Gruppe von Directors andere Directors in unzulässiger Weise beeinflussen. Das Board wendet strenge Regeln an, um sich zu vergewissern, dass die Unabhängigkeit ihrer Non-Executive Directors erhalten bleibt.

Nach eingehenden Beratungen hat das Board entschieden, dass die Herren Schlüter, Lauda (der im Dezember 2012 aus dem Board ausschied), Teller und Zurnieden unabhängige Non-Executive Directors sind. Ferner hat das Board entschieden, dass Herr Austin Reid, der dem Board als Non-Executive Director zum 3. Januar 2013 beigetreten ist, ein unabhängiger Non-Executive Director ist. Entsprechend den Vorgaben des Codes hat das Board bei diesen Entscheidungen die relevanten externen Verpflichtungen dieser Non-Executive Directors während des Berichtszeitraums berücksichtigt, und zwar im Hinblick darauf, ob sie in ihren Entscheidungen und ihrem Wesen nach dennoch unabhängig sind und keine Umstände bzw. Beziehungen vorliegen, die ihre Entscheidungen beeinflussen oder beeinflussen könnten.

Das Board hat festgestellt, dass jeder einzelne Non-Executive Director das Board durch sein hohes Maß an Fachkompetenz und seine langjährige Erfahrung, die er in seinem jeweiligen Berufs- und Geschäftsfeld erworben hat, verstärkt. Das Board hat dabei gegebenenfalls auch den Anteilsbesitz der oben genannten Non-Executive Directors an der Gesellschaft und deren finanzielle Interessen an der Gesellschaft in Relation zu der Gesamtheit an ausstehenden

Aktien der Gesellschaft berücksichtigt (siehe Seite 26). Das Board kam zu dem Ergebnis, dass der jeweilige Anteilsbesitz und die finanziellen Interessen hinreichend gering sind, so dass die Anforderungen des Codes bezüglich der Unabhängigkeit erfüllt sind.

DIE ARBEIT DES BOARDS IN 2012

Im Berichtsjahr hat das Board unter anderem die folgenden Themen erörtert:

- Flottenmanagement und Optimierung
- Netzwerkplanung
- Umfassende Kostensenkungsprogramme: Shape & Size und Turbine 2013
- Straffung des Boards und Schaffung des Management Boards
- Der Einfluss der europäischen Staatsschuldenkrise und die allgemeine wirtschaftliche Lage in den europäischen Mitgliedstaaten, in denen airberlin tätig ist, sowie
- Die verspätete Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg, die Auswirkungen für airberlin und die Notwendigkeit der Klageeinreichung.

Darüber hinaus haben im Berichtszeitraum die Führungskräfte und der damalige CEO und Chairman des Management Board, Hartmut Mehdorn, das Board regelmäßig über finanzielle, geschäftliche, strategische und operative Angelegenheiten informiert. Das Board hatte in dem Umfang uneingeschränkten Zugang zu den Führungskräften und dem Management Board, wie es in Bezug auf etwaige Fragen, die das Board hinsichtlich der Gesellschaft bzw. der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft haben könnte, erforderlich ist.

MANAGEMENT BOARD

Im Rahmen einer umfassenden Neuordnung der Managementstruktur der Gesellschaft und mit dem Ziel einer weiteren Verbesserung der Gesamtleistung und Effektivität des Boards, wurde das Board von 15 auf 10 Mitglieder gestrafft. Namentlich sind die Herren Hüttmeyer, Himmelreich, Gregorowitsch, Oberegger und Hamaad aus dem Board ausgeschieden.

Im Zusammenhang damit wurde – wie im Weiteren beschrieben – zudem eine neues Management Board geschaffen. All diese Maßnahmen traten zum 1. Oktober 2012 in Kraft. Innerhalb der neuen Managementstruktur ist das Board für die strategische Ausrichtung der Gesellschaft verantwortlich und beaufsichtigt das Management der Gesellschaft einschließlich des Management Boards. Das Management Board verantwortet das Tagesgeschäft der Gesellschaft und die Umsetzung der vom Board festgelegten Unternehmensstrategie. Das Management Board berichtet dem Board regelmäßig über alle wesentlichen Angelegenheiten bezüglich der Geschäftsplanung und des Geschäftsverlaufs, einschließlich des Risikostatus und des Risikomanagements.

Vom 1. Oktober 2012 bis einschließlich zum 31. Dezember 2012 bestand das Management Board aus den folgenden sechs Mitgliedern: Chief Executive Officer Hartmut Mehdorn, Chief Financial Officer Ulf Hüttmeyer, Chief Commercial Officer Paul Gregorowitsch, Chief Operating Officer Helmut Himmelreich, Chief Strategy and Planning Officer Wolfgang Prock-Schauer und Chief Human Resources Officer Dr. Martina Niemann. Herr Hartmut Mehdorn war der Chairman des Management Boards bis er mit Wirkung vom 7. Januar 2013 von seiner Position des CEO und des Chairman des Management Boards zurücktrat und in beiden Funktionen von Herrn Prock-Schauer abgelöst wurde. Als Chairman des Management Boards und CEO ist Herr Prock-Schauer – im Rahmen der Vorgaben des Boards – für die Führung, die operative Steuerung und das Performancemanagement der airberlin group verantwortlich. Das Management Board tagt wöchentlich bzw. häufiger, wenn es die Umstände erfordern. Der Chairman des Management Boards kann Personen, die nicht Mitglieder des Management Boards sind, wie zum Beispiel entsprechende Mitarbeiter oder externe Berater, zur Teilnahme an den Sitzungen einladen. Der Company Secretary, Michelle Johnson, unterstützt das Management Board.

Die Aufgabe des Management Boards sind die Überwachung der Entwicklung der airberlin group und die Verantwortung für alle wesentlichen Managementfragen, die sich aus der Geschäftstätigkeit der airberlin group ergeben, einschließlich aller Aspekte in Bezug auf Risiken und Sicherheit. Das Management Board überwacht darüber hinaus die operative und finanzielle Entwicklung der airberlin group sowie die Umsetzung der Strategie der airberlin group, der Planungen, der Richtlinien, der Verfahren und der Budgets im Rahmen der Vorgaben des Boards. Zudem beobachtet das Management Board die Wettbewerbssituation in all den für die airberlin group relevanten Bereichen. Die Aufgabenverteilung zwischen dem Board und dem Management Board ist in den Richtlinien („terms of reference“) des Management Boards geregelt, die vom Board geprüft und genehmigt wurden.

Das Board hat die Verantwortung für die Entwicklung und Empfehlung der strategischen Planung dem Management Board übertragen, die die vom Board bereits festgelegten längerfristigen Zielsetzungen und Prioritäten wiedergeben, die Entwicklung und die Umsetzung der vom Board festgelegten Strategien und Richtlinien der Gesellschaft, Überwachung des Betriebs- und Finanzergebnisses der Gesellschaft im Vergleich zur Planung des Boards, Priorisierung, Optimierung und Einteilung von Ressourcen sowie Sicherstellung der Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Regularien.

AUSSCHÜSSE DES BOARD

Die Gesellschaft hat den Prüfungs-, Ernennungs-, Vergütungs- und Finanzausschuss geschaffen, die jeweils im Rahmen eigener Richtlinien („terms of reference") regelmäßig Sitzungen abhalten. Die Verantwortung, die Arbeit und die Mitglieder der jeweiligen Ausschüsse sind nachfolgend in diesem Corporate Governance Bericht beschrieben.

Prüfungsausschuss

Im Zeitraum vom 1. Januar 2012 bis 1. Oktober 2012 bestand der Prüfungsausschuss gemäß den Vorgaben des Codes aus den folgenden drei unabhängigen Non-Executive Directors: Heinz-Peter Schlüter (als Chairman des Ausschusses), Peter Oberegger und Nicholas Teller. Vom 1. Oktober 2012 bis einschließlich zum 31. Dezember 2012 bestand der Prüfungsausschuss aus zwei unabhängigen Non-Executive Directors: Heinz-Peter Schlüter (als Chairman des Ausschusses) und Nicholas Teller. Mit Wirkung zum 3. Januar 2013 wurde Herr Austin Reid zum Mitglied des Boards und zum Mitglied des Prüfungsausschusses ernannt. Die Qualifikationen der jeweiligen Mitglieder des Prüfungsausschusses sind auf Seite 14 ff. dieses Geschäftsberichts dargestellt.

Der Prüfungsausschuss hat 2012 fünf Sitzungen abgehalten. Grundsätzlich tagt der Ausschuss mindestens dreimal im Jahr bzw. häufiger, falls es die Umstände erfordern, und wie es mit den wesentlichen Terminen der Finanzberichterstattung der Gesellschaft angemessen im Einklang steht. Ein Vertreter der Abschlussprüfer der Gesellschaft und der Chief Financial Officer nehmen an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil. Mitglieder des Boards und Führungskräfte können an den Sitzungen auf Einladung des Ausschusses hin teilnehmen. Zudem können die Abschlussprüfer der Gesellschaft, der Leiter der Innenrevision oder Führungskräfte, die für die Risikobeurteilung verantwortlich sind, ein Treffen mit dem Ausschuss verlangen, falls sie es als notwendig erachten. Der Chairman des Ausschusses nimmt an der Hauptversammlung der Gesellschaft teil, um eventuelle Fragen hinsichtlich der Tätigkeit und der Verantwortlichkeiten des Ausschusses zu beantworten.

Die Hauptaufgabe des Prüfungsausschusses besteht darin, das Board bei seinen Kontrollaufgaben in Bezug auf interne und externe Rechnungsprüfungen und Kontrollen zu unterstützen. Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses gehört die Überprüfung des Konzernjahresabschlusses der Gesellschaft und sonstiger Finanzinformationen vor der Veröffentlichung einschließlich der Trading Statements und offiziellen Veröffentlichungen in Bezug auf die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft, Festlegung des Umfangs der jährlichen Rechnungsprüfung und Beratung hinsichtlich der Ernennung der Abschlussprüfer durch die Aktionäre. Der Ausschuss überwacht zudem das grundsätzliche Verhältnis zu KPMG, dem Abschlussprüfer der Gesellschaft. Außerdem ist der Prüfungsausschuss für die Überwachung der Effektivität

des Risikomanagements der airberlin group sowie der externen und internen Kontrollsysteme, einschließlich der Tätigkeiten der Innenrevision, verantwortlich. Der Ausschuss wird regelmäßig über wesentliche Ergebnisse und den Fortschritt der Abschlussprüfung auf dem Laufenden gehalten und hat uneingeschränkten Zugang zum Management der Gesellschaft und zur airberlin group sowie zu den Geschäftsbüchern und Akten.

Der Ausschuss ist dazu berechtigt, sich mindestens einmal im Jahr mit den Abschlussprüfern unter Ausschluss der Geschäftsleitung und der Innenrevision zu treffen.

BEZIEHUNG ZU ABSCHLUSSPRÜFERN

Die Abschlussprüfer erbringen von Zeit zu Zeit prüfungsfremde Leistungen für die Gesellschaft oder für Gesellschaften der airberlin group. Der Ausschuss überwacht den Umfang dieser prüfungsfremden Leistungen der Abschlussprüfer und die damit verbundenen Honorare, um sicherzustellen, dass die Objektivität der Abschlussprüfer nicht beeinträchtigt ist oder beeinträchtigt wird. Der Ausschuss hat diese Aufgabe durch Überwachung der folgenden Vorgehensweisen wahrgenommen:

- Genehmigung der Vergütung der Abschlussprüfer und Sicherstellung, dass die Höhe des Honorars für die Durchführung einer adäquaten Prüfung angemessen ist
- Genehmigung der Auftragsbedingungen und des Prüfungsumfangs der Abschlussprüfer einschließlich aller – falls vorhanden – Mandatierungsschreiben zu Beginn jeder Prüfung
- Jährliche Bewertung der Unabhängigkeit und Objektivität der Abschlussprüfer unter Berücksichtigung der relevanten beruflichen und regulatorischen Anforderungen und der Beziehung zu dem Abschlussprüfer insgesamt, einschließlich des Honorars für prüfungsfremde Leistungen
- Anfrage an den Abschlussprüfer über die von ihm getroffenen Maßnahmen Auskunft zu geben, mit denen die Unabhängigkeit und Objektivität gewährleistet werden sollen
- Überprüfung, dass es zwischen dem Abschlussprüfer und der Gesellschaft außer den im Geschäftsverlauf üblichen keinerlei Beziehungen gibt (wie z. B. Familie, Beschäftigung, finanzielle oder geschäftliche Beteiligung)
- Überwachung der Einhaltung der relevanten ethischen und fachlichen Leitlinien seitens des Abschlussprüfers, und der Höhe des Honorars, das die Gesellschaft bezahlt, im Verhältnis zu dem Gesamteinkommen der Prüfungsgesellschaft, der Niederlassung und des Partners sowie andere damit verbundene relevante Anforderungen, und
- Jährliche Bewertung der Qualifizierung, Kompetenz und Mittel des Abschlussprüfers und der Effektivität des Prüfungsprozesses einschließlich eines Berichts des Abschlussprüfers bezüglich seiner internen Qualitätsstandards

Der Prüfungsausschuss verfolgt gegenüber Abschlussprüfern das Prinzip, dass Abschlussprüfer auch prüfungsfremde Leistungen erbringen können, wenn es sich um Tätigkeiten handelt, für die die Abschlussprüfer am besten geeignet erscheinen, und wenn deren Beauftragung im besten Interesse der Gesellschaft ist. Prüfungsfremde Leistungen können folgendes umfassen: Formsachen bezüglich Krediten, Tätigkeiten bezüglich Fusionen, Akquisitionen und Desinvestments, verschiedene regulatorische Berichte und Risikomanagement. Die Abschlussprüfer werden ebenso für Tätigkeiten in Bezug auf Steuern und Buchführung sowie Fusionen und Übernahmen beauftragt, wenn sie dafür am besten geeignet erscheinen und wenn deren Beauftragung im besten Interesse der Gesellschaft ist. Die Gesellschaft hat bestimmte Abschlussprüfer für prüfungsfremde Leistungen weder im Voraus bewilligt noch ausgeschlossen. Die Beauftragung und Überprüfung eines Abschlussprüfers für prüfungsfremde Leistungen erfolgen vielmehr von Fall zu Fall auf Grundlage der oben dargestellten Grundsätze.

Der Ausschuss stellt sicher, dass die Bereitstellung prüfungsfremder Leistungen die Unabhängigkeit und Objektivität der Abschlussprüfer nicht beeinträchtigt. Der Ausschuss bewertet die Leistung und Effektivität der Abschlussprüfer in Abstimmung mit den Mitgliedern des Ausschusses und gegebenenfalls mit anderen Mitgliedern des Boards und anderen Führungskräften. Die Auswahl der Abschlussprüfer durch den Ausschuss ist durch keine vertraglichen Verpflichtungen eingeschränkt.

Im Geschäftsjahr 2012 hat die airberlin group die folgenden Beträge an KPMG gezahlt: 1,4 Mio. EUR für Prüfungsleistungen, 0,2 Mio. EUR für Leistungen im Zusammenhang mit prüfungsrelevanten Leistungen und 1,1 Mio. EUR für nicht prüfungsrelevante Leistungen. Nach Prüfung von Leistung, Effektivität, Unabhängigkeit und Objektivität sowie der relevanten Beziehungen zu der Gesellschaft und der prüfungsfremden Leistungen, einschließlich der jeweiligen Vergütung, wie jeweils oben dargestellt, haben der Ausschuss und das Board die Wiederwahl des derzeitigen Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2013 empfohlen. Dementsprechend wird auf der nächsten Jahreshauptversammlung („**HV**") vorgeschlagen, die Wiederwahl von KPMG als Abschlussprüfer der Gesellschaft sowie die Ermächtigung der Directors zur Festlegung der entsprechenden Vergütung des Abschlussprüfers zu beschließen.

DIE ARBEIT DES PRÜFUNGSAUSSCHUSSES IN 2012

Der Ausschuss hat seine Aufgaben in 2012 unter anderem durch folgende Prüfungen wahrgenommen:

- Form, Inhalt und Wahrhaftigkeit des Geschäftsberichts der Gesellschaft, der Jahresabschlüsse der Gesellschaft und des Konzernabschlusses der airberlin group, der Veröffentlichung des Halbjahresergebnisses und der Zwischenmitteilungen
- Der von den Führungskräften, internen Prüfern und KPMG erstellten Berichte
- Die Einheitlichkeit der Bilanzierungsgrundsätze und -verfahren innerhalb der airberlin group
- Der wesentlichen Bilanzierungsgrundsätze und -verfahren der airberlin group einschließlich aller Änderungen
- KPMGs Objektivität, Unabhängigkeit, prüfungsrelevante und prüfungsfremde Honorare und Wiederwahl und in diesem Zusammenhang die Vorschläge an das Board
- Die Einhaltung angemessener Bilanzierungsstandards und die Vornahme von angemessenen Schätzungen und Ermessensentscheidungen unter Berücksichtigung der Sichtweise des Abschlussprüfers
- Die Vorkehrungen der airberlin group zur Gewährleistung der Einhaltung geeigneter Standards der Unternehmensführung und -ethik um sicherzustellen, dass die airberlin group die relevanten regulatorischen und gesetzlichen Anforderungen einhält, sowie
- Aller wesentlichen Informationen, die mit den Jahresabschlüssen vorgelegt werden wie zum Beispiel der Finanz- und Lagebericht

Ernennungsausschuss

Am 31. Dezember 2012 bestand der Ernennungsausschuss aus zwei Non-Executive Directors: Dr. Hans-Joachim Körber (als Chairman des Ausschusses) und James Hogan sowie drei unabhängigen Non-Executive Directors: Nicholas Teller, Heinz-Peter Schlüter und Johannes Zurnieden. Herr Oberegger ist von seinen Ämtern als unabhängiger Non-Executive Director im Ernennungsausschuss und dem Board am 1. Oktober zurückgetreten.

Der Ausschuss hat 2012 eine Sitzung abgehalten. Die Hauptaufgabe des Ausschusses besteht darin, das Board hinsichtlich der Zusammensetzung des Boards, der Festlegung der Auswahlkriterien und der Ausgewogenheit der Besetzung zu unterstützen. Dabei berücksichtigt der Ausschuss die für das Board erforderlichen Kenntnisse, Qualifizierung, Unabhängigkeit, Erfahrung, Geschlecht und Vielfalt. Die Gesellschaft ist davon überzeugt, dass Führungsgremien bessere Leistungen erbringen, wenn sie sich aus den qualifiziertesten Personen zusammensetzen, die ein breites Spektrum an Sichtweisen und Hintergründen mitbringen. Die Gesellschaft sieht sich weiterhin in der Verpflichtung, eine vielfältige Belegschaft zu entwickeln und ein Arbeitgeber zu sein, der Chancengleichheit fördert. Daher strebt der Ernennungsausschuss Ausgewogenheit darin an, kompetente und hochkarätige Personen als Boardmitglieder zu bestellen, die zusammen eine geeignete Vielfalt an Fähigkeiten, Erfahrungen und

Hintergründen einbringen, und gleichzeitig sicherzustellen, dass dennoch die qualifizierteste Person die Position erhält. Der Ernennungsausschuss plant die Sondierung von Möglichkeiten, um in der Zukunft die Vielfalt des Boards im weitesten Sinne zu erhöhen.

Der Ausschuss überprüft zudem in regelmäßigen Zeitabständen die Zusammensetzung des Boards einschließlich der Unabhängigkeit seiner jeweiligen Mitglieder und bestimmt bei Bedarf zusätzliche Kandidaten für die Position eines Directors. Um ihre Aufgaben zu erfüllen, müssen die Kandidaten für die Position eines Directors über die geforderte Qualifikation und Erfahrung verfügen, wie sie vom Ausschuss festgelegt wurden.

Darüber hinaus werden vom Ausschuss die Nachfolgepläne für die Position des Chairmans des Boards und des Chief Executive Officers (CEO) festgelegt. Der Ausschuss hält so viele Sitzungen ab wie notwendig, jedoch mindestens eine Sitzung pro Jahr. Die Ernennungen von Directors werden generell auf Basis eines vom Board und/oder von einer unabhängigen professionellen Beratungsgesellschaft durchgeführten Suchprozesses vorgenommen. Im Zusammenhang mit dem Investment von Etihad Airways in die Gesellschaft wurden James Hogan und James Rigney zu Non-Executive Directors ernannt. Der Ausschuss und das Board sind aber der Meinung, dass deren Bestellung im besten Interesse der Gesellschaft ist, da sie über eine Fülle an einschlägiger Geschäftserfahrung verfügen. Da außer den Herren Hogan und Rigney keine weiteren neuen Non-Executive Directors in 2012 in das Board bestellt wurden, hat die Gesellschaft keine Dienste einer unabhängigen professionellen Beratungsgesellschaft für Bestellungen zum Board in Anspruch genommen.

In der Vergangenheit hat die Gesellschaft die Dienste von Egon Zehnder International GmbH, einer unabhängigen Beratungsgesellschaft, in Anspruch genommen, die darüber hinaus keine Verbindungen zu Mitgliedern der airberlin group hat.

DIE ARBEIT DES ERNENNUNGSAUSSCHUSSES IN 2012

Der Ausschuss hat seine Aufgaben in 2012 unter anderem wie folgt wahrgenommen:

- Sicherstellung, dass die Gesellschaft hinsichtlich der Ernennung von Führungskräften ausreichenden Kontakt zu den wesentlichen Aktionären hielt
- Überprüfung der Struktur, Größe und Zusammensetzung des Boards (einschließlich der Qualifikation, Kenntnisse und Erfahrung der Boardmitglieder) und Empfehlungen an das Board hinsichtlich Anpassungen
- Bestimmung und Nominierung von zukünftigen Kandidaten zur Zustimmung durch das Board im Anschluss an die umfassende Neuordnung des Boards
- Sicherstellung, dass die Non-Executive Directors bei Bestellung zum Board ein formales Ernennungsschreiben erhielten, in dem klar geregelt ist, welcher Umfang an zeitlichem Engagement, Mitarbeit in Ausschüssen und Einbindung außerhalb von Boardmeetings von ihnen erwartet wird

- Erörterung von Nachfolgeplanungen für Directors und andere Führungskräfte, insbesondere des Chief Executive Officers unter Berücksichtigung der Herausforderungen und der Chancen, denen sich die Gesellschaft gegenübersieht, und die Qualifikation und Erfahrung, die die Gesellschaft in der Zukunft benötigt
- Durchführung einer jährlichen Performancebewertung, um sicherzustellen, dass alle Mitglieder des Boards der Erfüllung ihrer Aufgaben ein ausreichendes Maß an Zeit gewidmet haben
- Sicherstellung, dass die vorgeschlagenen Non-Executive Directors vor ihrer Ernennung sämtliche Geschäftsinteressen offenlegen, die zu einem Interessenkonflikt führen können und Sicherstellung, dass sie dazu verpflichtet werden, sämtliche zukünftige Geschäftsinteressen offenlegen, die zu einem Interessenkonflikt führen könnten, sowie die
- Festlegung der Erklärung der Pflichten des Chairman des Boards und des Chief Executive Officers und Sicherstellung, dass der Company Secretary im Namen des Boards allen Ernannten formell schriftlich ihre jeweiligen Aufgaben und zeitliches Engagement erläutert hat und, soweit erforderlich, einschließlich einer Erklärung ihrer Pflichten

Vergütungsausschuss

Am 31. Dezember 2012 bestand der Vergütungsausschuss aus drei unabhängigen Non-Executive Directors: Heinz-Peter Schlüter (als Chairman des Ausschusses), Johannes Zurnieden und Nicholas Teller sowie einem Non-Executive Director: Dr. Hans-Joachim Körber. Herr Oberegger ist von seinen Ämtern als unabhängiger Non-Executive Director im Vergütungsausschuss und dem Board am 1. Oktober zurückgetreten. Der Ausschuss hält nach Bedarf Sitzungen ab, jedoch mindestens einmal pro Jahr. In 2012 hat der Vergütungsausschuss zwei Sitzungen abgehalten. Der Vergütungsausschuss spricht gegenüber dem Board Empfehlungen bezüglich der Vergütung des Executive Directors und des Management Boards aus, und zwar einschließlich Bonuszahlungen, Pensionsansprüchen (falls zutreffend) und Vergütungen in Form von Aktien. Der Vergütungsausschuss überwacht und überprüft die Vergütungsrichtlinien der airberlin group. Er informiert das Board über seine Entscheidungen und hält das Board über die Vergütungsrichtlinien der airberlin group insgesamt auf dem Laufenden. Der Ausschuss überprüft regelmäßig sowohl die Effektivität der Vergütungsrichtlinien der airberlin group hinsichtlich der Anreizmechanismen für Führungskräfte, den Shareholder Values zu steigern, als auch die Wettbewerbsfähigkeit der Vergütungsrichtlinien. Der Vergütungsbericht auf den Seiten 93 ff. enthält weitere Details über die Vergütungsrichtlinien der Gesellschaft und die Arbeit des Ausschusses.

Finanzausschuss

Am 31. Dezember 2012 bestand der Finanzausschuss aus vier Non-Executive Directors: Nicholas Teller (als Chairman des Ausschusses), Hans-Joachim Körber, Ali Sabanci und James Rigney. Der Ausschuss hält nach Bedarf Sitzungen ab, jedoch mindestens zweimal pro Jahr. In 2012 hat der Ausschuss zwei Sitzungen abgehalten. Der Ausschuss überwacht

und überprüft die Finanzplanung und die Finanzierungsrichtlinien der airberlin group und deren Umsetzung. Darüber hinaus unterstützt der Finanzausschuss das Board in verschiedenen Tätigkeiten (wie Beteiligungen, Veräußerung von Vermögenswerten oder Investitionen), die einen erheblichen finanziellen Einfluss auf die Gesellschaft haben könnten. Er ist für die Überwachung der Hedgingstrategie und der Hedgingaktivitäten sowie des Finanzierungsbudgets verantwortlich und berät im Hinblick auf Finanzierungsmöglichkeiten. Bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben arbeitet der Finanzausschuss eng mit dem Management Board und dem Chief Financial Officer zusammen.

DIE ARBEIT DES FINANZAUSSCHUSSES IN 2012

Der Finanzausschuss hat seine Aufgaben in 2012 unter anderem wie folgt wahrgenommen:

- Überwachung des Finanzierungsbudgets im Zusammenhang mit den erwarteten Cashflows
- Beurteilung von signifikanten Abweichungen vom Budget bzw. von den Cashflows
- Unterstützung bei der Formulierung und Implementierung der Hedgingstrategie hinsichtlich der Treibstoffkosten sowie der Währungs- und Zinsrisiken sowie die
- Überwachung der Hedgingstrategie im Hinblick auf ihren Einklang mit den Treasury-Richtlinien, die von Zeit zu Zeit angepasst werden kann

SITZUNGEN DES BOARDS UND DER AUSSCHÜSSE

Soweit möglich, wird von den Directors erwartet, dass sie an allen Boardsitzungen, wichtigen Sitzungen der Ausschüsse und an der HV teilnehmen. Die entsprechenden Informationen über die bei der HV zur Diskussion anstehenden Angelegenheiten werden allen Boardmitgliedern im Voraus zugesandt.

Nachstehend folgt eine Übersichtstabelle, die detailliert die Teilnahme der Directors an den jeweiligen Sitzungen des Boards und der Ausschüsse in 2012 darstellt:

	Board	Prüfungs-ausschuss	Ernennungs-ausschuss	Vergütungs-ausschuss	Finanz-ausschuss
Gesamtanzahl der Sitzungen	9	5	1	2	2
Teilnahme an den Sitzungen					
Dr. Hans Joachim Körber CHAIRMAN OF THE BOARD	9	NZ	1	2	2
Hartmut Mehdorn[1] EHEMALIGER CHIEF EXECUTIVE OFFICER, EHEMALIGER CHAIRMAN DES MANAGEMENT BOARDS	9	NZ	NZ	NZ	NZ

Ulf Hüttmeyer* CHIEF FINANCIAL OFFICER	5	NZ	NZ	NZ	NZ
Paul Gregorowitsch* CHIEF COMMERCIAL OFFICER	5	NZ	NZ	NZ	NZ
Helmut Himmelreich* CHIEF OPERATING OFFICER	5	NZ	NZ	NZ	NZ
Barbara Cassani*** UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	0	NZ	NZ	NZ	NZ
Saad Hammad* UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	5	NZ	NZ	NZ	2**
Joachim Hunold NON-EXECUTIVE DIRECTOR	9	NZ	NZ	NZ	NZ
Andreas Nikolaus Lauda***** UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	5	NZ	NZ	NZ	NZ
Peter Oberegger* UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	5	2**	1**	2**	NZ
James Hogan**** NON-EXECUTIVE DIRECTOR, VICE-CHAIRMAN DES BOARDS	8	NZ	NZ	NZ	NZ
James Rigney**** NON-EXECUTIVE DIRECTOR	8	NZ	NZ	NZ	1
Ali I. Sabanci NON-EXECUTIVE DIRECTOR	8	NZ	NZ	NZ	2
Heinz-Peter Schlüter UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	8	5	NZ	2	NZ
Nicholas Teller Unabhängiger NON-EXECUTIVE DIRECTOR	8	5	NZ	NZ	2
Johannes Zurnieden UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	9	NZ	NZ	2	NZ

Die oben stehende Tabelle reflektiert nicht die Teilnahme von Gästen an Sitzungen und umfasst die Mitglieder der Geschäftsführung, die in 2012 die Position eines Executive Directors innehatten.
„NZ" steht für nicht zutreffend, da die entsprechende Person nicht Mitglied des jeweiligen Ausschusses ist.
1 CEO, alleiniger Executive Director und Chairman of the Management Board, bis er am 7. Januar 2013 in diesen Funktionen von Herrn Prock-Schauer abgelöst wurde. Vom 7. Januar 2013 bis zum 12. März 2013 war er Non-Executive Director des Boards.
* Mitglied des Boards bis zum 1. Oktober 2012 im Anschluss an die umfassende Neuordnung der Managementstruktur der Gesellschaft.
** Mitglied des Ausschusses bis zum 1. Oktober 2012 im Anschluss an die umfassende Neuordnung der Managementstruktur der Gesellschaft.
*** Barbara Cassani hat ihr Amt im Board am 6. März 2012 niedergelegt.
**** Trat am 24. Januar 2012 im Anschluss an das Investment von Etihad Airways in airberlin in das Board ein.
***** Herr Lauda schied am 21. Dezember 2012 aus dem Board aus und wurde durch Herrn Reid am 3. Januar 2013 ersetzt.

COMPANY SECRETARY

Alle Directors profitieren von der Beratung und Unterstützung durch den Company Secretary, der an den Chairman des Boards berichtet und dafür verantwortlich ist, dass die vom Board festgelegten Verfahren eingehalten werden und dass gültige Regeln und Vorschriften befolgt werden.

Die Funktion des Company Secretary wird von Michelle Johnson ausgeübt. Die Ernennung erfolgte am 21. Februar 2007.

Der Company Secretary ist verantwortlich für die Beratung und Unterstützung des Chairman und des Boards in Bezug auf Angelegenheiten der Corporate Governance und neuen Entwicklungen in der Gesetzgebung sowie neuen Vorschriften. Der Company Secretary sorgt dafür, dass neue Boardmitglieder mit allen wichtigen geschäftlichen Aspekten der Gesellschaft vertraut gemacht werden und ein detailliertes Informationspaket erhalten. Neue Non-Executive Directors werden zudem gebeten, sich mit dem Executive Director und den Führungskräften für eine Unterrichtung über die Entwicklung und den Geschäftsbetrieb der Gesellschaft – wie vom Board festgelegt – zu treffen.

Der Company Secretary stellt den Mitgliedern des Boards umfangreiche Unterlagen und Informationen bezüglich wichtiger Geschäftsangelegenheiten vor Sitzungen des Boards zur Verfügung. Außerdem haben die Directors Zugang zu entsprechenden unabhängigen Beratungsleistungen, die sie gegebenenfalls zur Erfüllung ihrer Aufgaben – auf Kosten der Gesellschaft – in Anspruch nehmen können. Die Gesellschaft hat eine Haftpflichtversicherung mit ausreichender Deckung für ihre Directors und Führungskräfte abgeschlossen, die sämtliche Klagen gegen Directors und Führungskräfte in Ausübung ihrer entsprechenden Aufgaben abdeckt.

SPENDEN AN POLITISCHE PARTEIEN

Gemäß der auf der HV 2012 erteilten Ermächtigung hat die airberlin group im Einklang mit ihren bestehenden Grundsätzen keine Spenden an politische Parteien getätigt. Obwohl die Gesellschaft keine Spenden an politische Parteien – im Rahmen der diesem Begriff normalerweise zukommenden Bedeutung – tätigt und auch nicht beabsichtigt zu tätigen, ist die Definition des Companies Act 2006 in Bezug auf Spenden an politische Parteien sehr weit gefasst und beinhaltet rechtmäßig entstandene Kosten im Rahmen von Gesprächen mit Regierungsmitgliedern und Meinungsbildnern, um sicherzustellen, dass die Belange und Anliegen der airberlin group erörtert und berücksichtigt werden. Diese Tätigkeiten beabsichtigen nicht, irgendeine politische Partei zu unterstützen, und es ist ein Grundsatz der airberlin group, keine Spenden für politische Zwecke im üblichen Verständnis zu tätigen. Der HV 2013 wird daher der Beschluss vorgeschlagen, dass die Aktionäre ihre Zustimmung für die Ermächtigung der Directors erteilen, Spenden zu tätigen und Ausgaben zu bestreiten, die anderenfalls die Bedingungen des Companies Act 2006 erfüllen. Die ersuchte Ermächtigung wird auf einen Höchstbetrag von 100.000 GBP für jede Gesellschaft der airberlin group begrenzt sein bzw. für die gesamte airberlin group in Summe den Betrag von 100.000 GBP nicht übersteigen.

GRUNDSÄTZE UND PRAKTIKEN BEZÜGLICH DER ZAHLUNGEN AN GLÄUBIGER

airberlin strebt strategische Vereinbarungen mit seinen Zulieferern an, die die Wichtigkeit von starken Zulieferern für airberlins geschäftlichen Erfolg betonen. Viele unserer Lieferverträge sind einzigartig und auf airberlins geschäftliche Bedürfnisse zugeschnitten, um eine angemessene Entlohnung der Zulieferer für die Bereitstellung ihrer Leistungen sicherzustellen, die vorab vereinbarte Leistungsvorgaben zu erfüllen und die airberlins eigenen, internen Leistungsvorgaben entsprechen.

Wir verfolgen die folgenden Praktiken bei Abschluss solcher Vereinbarungen:

- Vereinbarung der Zahlungsbedingungen zu Beginn der Geschäftsbeziehung mit unseren Zulieferern
- Sicherstellung, dass die Zulieferer über diese Zahlungsbedingungen Kenntnis haben, und
- Zahlung gemäß den vertraglichen und sonstigen gesetzlichen Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2012 betrug die Ausstandsdauer der Verbindlichkeiten der airberlin group 9 Tage (2011: 11 Tage) und die der Gesellschaft 0 Tage (2011: 0 Tage).

Change of Control

Es gibt ausgewählte Verträge und Vereinbarungen, die es der Gegenseite erlauben, für den Fall einer Change of Control der Gesellschaft diese Vereinbarungen zu kündigen oder abzuändern. Diese Vereinbarungen sind vertraulicher Art und deren Offenlegung könnte einen erheblichen Nachteil für die Gesellschaft darstellen.

Zum 31. Dezember 2012 enthielten sämtliche Dienstverträge der Mitglieder des Management Boards – mit Ausnahme von einem Dienstvertrag – sogenannte Kontrollwechselklauseln. Aufgrund dieser Klauseln können die Mitglieder des Management Boards den Dienstvertrag u. a. wegen eines Pflichtübernahmeangebots kündigen und haben dabei Anspruch auf Zahlung einer Entschädigungssumme und des maximalen Bonus in bar, berechnet in der Regel über zwei Jahre. Im Falle eines Kontrollwechsels entfällt auch die generelle Haltefrist von drei Jahren für aufgrund eines Bonus gewährte Aktien. Zusätzlich haben die Dienstverträge eine Laufzeit von mehr als einem Jahr.

KOMMUNIKATION MIT DEN AKTIONÄREN

Die Gesellschaft ist davon überzeugt, dass eine offene Kommunikation mit ihren Aktionären extrem wichtig ist. Im Rahmen der HV haben alle Aktionäre die Möglichkeit, direkt mit dem Board zu kommunizieren, einschließlich der Vorsitzenden der jeweiligen Ausschüsse. Im Einklang mit geltendem Recht setzt die Gesellschaft alle Aktionäre über die HV rechtzeitig in Kenntnis, bei der der Chief Executive Officer den Geschäftsverlauf der airberlin group im Geschäftsjahr darlegt und erläutert und Fragen der Aktionäre beantwortet. Bei der HV wird die Anzahl der von Stimmrechtsbevollmächtigten abgegebenen Stimmen zu jedem Beschlusspunkt sowohl in der Sitzung als auch anschließend auf der Internetseite der Gesellschaft bekannt gegeben. Jedes im Wesentlichen eigenständige Thema wird als getrennter Beschlusspunkt vorgetragen. Die Gesellschaft hat zudem die Teilnahme von Aktionären an der HV 2012 durch die Einführung eines Online-Abstimmungssystems für Aktionäre und Stimmrechtsbevollmächtigte über die Website der Gesellschaft weiter erleichtert.

Heinz-Peter Schlüter ist unabhängiger Senior Non-Executive Director und steht den Aktionären als Ansprechpartner zur Verfügung, wenn der Kontakt über die normalen Kommunikationswege mit dem Chairman, dem Chief Executive Officer oder dem Chief Financial Officer nicht angemessen war oder nicht erfolgreich war.

Die Gesellschaft unterhält außerdem regelmäßigen Kontakt mit den wichtigsten institutionellen Aktionären sowohl über die Abteilung für Investor Relations als auch in Form von Meetings mit dem Chief Executive Officer, dem Chief Financial Officer und dem Chairman sowie durch spezielle Veranstaltungen für institutionelle Investoren.

Außerdem wird durch die Gesellschaft sichergestellt, dass alle Directors über die Auffassungen und Bedenken der wichtigsten Aktionäre informiert sind. Eine separate Abteilung für Investor Relations ermöglicht die Sicherstellung dieser Verpflichtung.

INTERNE KONTROLLMECHANISMEN UND PERFORMANCE DES BOARDS

Die Directors sind für die Umsetzung und Überprüfung der Effektivität des Risikomanagements und der internen Kontrollsysteme der Gesellschaft, einschließlich, aber ohne Einschränkung, des internen Prozesses der Finanzberichterstattung („financial reporting process“) und der Vorbereitung und Aufstellung des konsolidierten Jahresabschlusses der airberlin group, verantwortlich. Die internen Kontrollverfahren dienen lediglich dazu, in angemessener – aber nicht uneingeschränkter – Art und Weise sicherzustellen, dass die Vermögensgegenstände der Gesellschaft gegen Missbrauch oder unberechtigte Verfügung sowie in Bezug auf das Risiko wesentlicher falscher Darstellungen oder Verluste oder Nichterreichung von geschäftlichen Zielen abgesichert sind.

Obwohl der Chief Executive Officer die Gesamtverantwortung für die Umsetzung der Kontrollverfahren und die Leitung des Tagesgeschäfts trägt, wurden bestimmte Befugnisse den jeweiligen verantwortlichen Abteilungsleiter übertragen. Die eingeräumten Befugnisse unterliegen jedoch bestimmten Einschränkungen; außerdem müssen bestimmte Anforderungen hinsichtlich des Reportings erfüllt werden.

Mit Unterstützung des Prüfungsausschusses hat das Board im Berichtsjahr die Effektivität des internen Kontrollsystems geprüft. Die Prüfung umfasste auch die Systeme und Kontrollen im Hinblick auf die Finanzberichterstattung sowie die Erstellung der Abschlüsse.

Im Hinblick auf die Finanzberichterstattung verfügt die airberlin group über ein umfassendes Budgetierungssystem sowie hat das Board das Jahresbudget der airberlin group zu genehmigen. Revidierte Erwartungen („forecasts") für das Jahr sind quartalsmäßig, bei Bedarf auch öfter, zu berichten. Die tatsächliche Ertragslage auf Betriebs- und auf Konzernebene wird berichtet und auftretende Schwankungen werden geprüft.

Die Gesellschaft hat einen kontinuierlichen Prozess zur wirksamen Bestimmung und Handhabung von Risiken erarbeitet, wobei potenzielle Risiken erkannt, überwacht und – untergliedert nach den Hauptgeschäftsfeldern der Gesellschaft – in Form von Berichten mitgeteilt werden. Das Management Board erhält detaillierte Risikomanagementberichte, in denen die identifizierten Risiken innerhalb der Gesellschaft dargestellt werden. Erhebliche Risiken werden vom gesamten Board erörtert.

Die Richtlinien und Verfahren werden laufend überprüft und gegebenenfalls aktualisiert, um sicherzustellen, dass sie in Bezug auf erhebliche Risiken, Investitionsentscheidungen und Kernpunkte der Geschäftsleitung ordnungsgemäß und kontinuierlich angewandt werden.

Die Innenrevision, die die internen Kontrollmechanismen der Gesellschaft überwacht, verbessert diese Systeme und insbesondere die Bereiche, die vom Management als besonders gefahranfällig eingestuft werden. Die Innenrevision wird in Abstimmung mit dem genehmigten jährlichen Prüfungsplan durchgeführt, der, sofern erforderlich, in bestimmten Abständen unterjährig angepasst wird.

Der Chairman des Boards trifft regelmäßig mit den Mitgliedern des Boards und des Management Boards zusammen, um deren Performance, die Performance des gesamten Boards und die Performance der Ausschüsse des Boards, die Performance des Management Boards sowie sonstige Angelegenheiten zu besprechen, die die Directors gegebenenfalls diskutieren möchten.

EINHALTUNG DES UNITED KINGDOM CORPORATE GOVERNANCE CODE

Da die Gesellschaft nicht in Großbritannien börsennotiert ist, besteht keine Verpflichtung zur Einhaltung der Vorschriften der UK Listing Rules, den Umfang der Einhaltung der Corporate-Governance-Standards gemäß den Vorschriften des Codes im testierten Jahresabschluss der Gesellschaft zu veröffentlichen. Die Einhaltung der in Deutschland geltenden Corporate-Governance-Standards ist ebenfalls nicht erforderlich. Die Gesellschaft erfüllt freiwillig die meisten Vorschriften des Codes; eine Kopie ist über die Website des UK Financial Reporting Council erhältlich (www.frc.org.uk). Bestimmte Vorschriften des Codes, von denen einige nach den in Deutschland geltenden Corporate Governance-Standards nicht verpflichtend sind und die auf dem deutschen Markt nicht üblich sind, erfüllt die Gesellschaft jedoch nicht. Insbesondere waren im Berichtsjahr mehr nicht unabhängige Directors Mitglied des Boards als unabhängige Directors. Die Zusammensetzung des Boards reflektiert jedoch nur eine vorübergehende Übergangsphase, in der sich das gesamte Board auf die Verbesserung seiner Leistung und Effektivität konzentriert. Die Gesellschaft erwartet gegenwärtig, dass in 2013 die Zusammensetzung des Boards wieder die Vorgaben zu diesem Punkt des Codes erfüllen wird.

Darüber hinaus haben in Abweichung vom Code die Dienstverträge der Executive Directors, die in 2012 im Amt waren, Laufzeiten von mehr als einem Jahr. Die Gesellschaft ist nach wie vor davon überzeugt, dass diese Bedingungen in ihren Dienstverträgen notwendig sind, um einen Nachteil für die Gesellschaft bei der Rekrutierung und Bindung von Führungskräften zu vermeiden.

Die Directors können für Zeiträume wiedergewählt werden, die auf dem deutschen Markt üblich sind, die allerdings nicht im Einklang mit dem Code stehen. Die Gesellschaft ist nach wie vor davon überzeugt, dass strengere Vorschriften dazu führen würden, dass die Gesellschaft hinsichtlich der Rekrutierung und Bindung von Führungskräften im Nachteil wäre.

BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS

Der Bericht über die Vergütung der Directors erläutert detailliert die Vergütungsrichtlinien der Gesellschaft für Directors, beschreibt deren Umsetzung und die Höhe der Vergütung der Directors im Geschäftsjahr 2012.

Der vorliegende Bericht über die Vergütung der Directors wurde gemäß den Vorschriften des Companies Act 2006 erstellt. Die prüfungspflichtigen Abschnitte des Berichts wurden im Sinne der Anforderungen des Codes entsprechend gekennzeichnet.

NICHT PRÜFUNGSPFLICHTIGE INFORMATIONEN

Mitgliedschaft und Aufgaben des Vergütungsausschusses

Am 31. Dezember 2012 bestand der Vergütungsausschuss aus drei unabhängigen Non-Executive Directors: Heinz-Peter Schlüter (als Chairman des Ausschusses), Johannes Zurnieden und Nicholas Teller sowie einem Non-Executive Director: Dr. Hans-Joachim Körber.

Der Ausschuss setzt – im Namen des Boards und laut den Vergütungsrichtlinien der Gesellschaft – die Gesamtvergütungspakete für den Executive Director und andere Mitglieder des Management Boards, den Chairman der Gesellschaft und für den Company Secretary fest, einschließlich Bonuszahlungen, Pensionsansprüchen (falls zutreffend) und Vergütungszahlungen in Form von Aktien, wie nachstehend beschrieben. Alle Mitglieder des Ausschusses haben Zugang zu dem Chief Executive Officer und können auf Kosten der Gesellschaft unabhängige Beratungsleistungen zur Erfüllung ihrer Aufgaben in Anspruch nehmen.

Der Ausschuss nimmt seine Aufgaben unter anderem wie folgt wahr:

- Festlegung und regelmäßige Überprüfung der Angemessenheit und Bedeutung der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft
- Zusammenarbeit mit dem Ernennungsauschuss um sicherzustellen, dass die Vergütung von neu berufenen Führungskräften im Einklang mit der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft steht
- Festsetzung und Überwachung von Performance-Kriterien für Bonusregelungen und leistungsbezogenen Vergütungen durch die Gesellschaft und die airberlin group und Sicherstellung, dass diese erreichbare und motivierende Vergütungen für ein angemessenes Leistungsniveau darstellen, und dass diese unter Berücksichtigung der Entwicklung der Gesellschaft und der airberlin group und der entsprechenden Rendite für die Aktionäre im gleichen Zeitraum gegebenenfalls vertretbar sind
- Sicherstellung, dass das Board Kontakt zu den wesentlichen Aktionären hinsichtlich seiner Vergütungsrichtlinien hält

- Genehmigung aller Zahlungen und/oder Gewährung geldwerter Vorteile an oder zugunsten des Executive Directors oder anderer Mitglieder der Geschäftsleitung sowie alle anderen Vertragsbedingungen, die bei der Beendigung des Arbeitsverhältnisses dieser Personen zum Tragen kommen, und
- Kenntnis über sowie Beratung hinsichtlich aller wesentlichen Änderungen der Vergütungsstrukturen der Mitarbeiter innerhalb der Gesellschaft und der airberlin group

Während der Berichtsperiode hat der Ausschuss keine Beratung von externen Beratern in Anspruch genommen. Der Ausschuss hat vom Board die umfassende Befugnis, Berichte oder Gutachten in Auftrag zu geben, die er für die Erledigung seiner Aufgaben als notwendig erachtet.

Die Arbeit des Ernennungsausschusses in 2012

Während des zum 31. Dezember 2012 endenden Geschäftsjahrs hat der Ausschuss die folgenden Themen erörtert:

- Vergütung des Executive Directors und des Management Boards
- Die Auswirkungen der marktüblichen Standards in Deutschland und des Codes auf die Vergütungsrichtlinie sowie
- Seiner Vergütungsrichtlinie im Allgemeinen, einschließlich einer Überprüfung seiner Angemessenheit und Bedeutung

Vergütungsrichtlinie

Die airberlin group bleibt dem Erzielen nachhaltiger Leistungsverbesserungen verpflichtet. Solche Verbesserungen sind entscheidend von den individuellen Beiträgen der gesamten Belegschaft der airberlin group abhängig. Das Board ist daher der Meinung, dass eine effektive Gehaltspolitik eine wesentliche Rolle für den zukünftigen Erfolg der airberlin group spielt.

Die Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft besteht aus den folgenden übergreifenden Prinzipien:

- Das Gewähren von Vergütungspaketen in marktüblicher Höhe, die erfolgreiche Leistung fördert und belohnt
- Die Empfehlung von Belohnungen und Vorteilen sowie langfristigen, performanceabhängigen Anreizen unter Berücksichtigung aller wesentlichen rechtlichen Anforderungen und den Vorschriften und Empfehlungen des Codes
- Sicherstellung, dass die Mitglieder der Geschäftsleitung der Gesellschaft geeignete Anreize erhalten, die eine verbesserte Performance fördern, und dass sie in fairer und verantwortlicher Weise für ihre individuellen Beiträge zum langfristigen Erfolg der Gesellschaft belohnt werden

- Empfehlung an das Board aussprechen bezüglich der Richtlinie für Pensionszusagen an die Executive Directors und andere Führungskräfte und dessen Umfang unter Berücksichtigung der zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Empfehlungen und detaillierte Darstellung, welche Elemente der Vergütungspakete pensionsfähig sind, sowie
- Formulieren von geeigneten performance basierten Kriterien und Überwachung ihrer Funktion bezüglich sämtlicher Vergütungselemente der Geschäftsführung, die performance basiert sind.

Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Vergütungsrichtlinie ihrer Art nach flexibel ist und der Vergütungsausschuss die Vergütungsrichtlinie regelmäßig überprüft und – wenn nötig – an Änderungen im Markt, der Performance der Gesellschaft, des Wettbewerbsumfeld und der allgemeinen Beschäftigungs- und Gehaltsbedingungen innerhalb der airberlin group anpasst.

Vergütung des Executive Directors

Im Einklang mit der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft bietet die Gesellschaft ein Vergütungspaket an, das dem Umfang der Verantwortung und dem Beitrag zum Unternehmenserfolg der Executive Directors entspricht. Die Gesellschaft berücksichtigt gegebenenfalls auch einen Vergleich der Bezahlung und Vergütung von Führungskräften und Änderungen im Gehaltslevel innerhalb der airberlin group. Der Vergütungsausschuss überprüft regelmäßig seine Vergütungsrichtlinie und seinen Ansatz bei der Festsetzung von Zielen auf Angemessenheit.

Das Vergütungspaket für die Executive Directors, die im Jahr 2012 im Amt waren, bestand aus einer Kombination von Grundgehalt, einem variablen Bonusprogramm und Sachleistungen. Die Grundgehälter werden jährlich überprüft und basieren unter anderem auf den folgenden Faktoren:

a) Einer Bewertung der entsprechenden Führungskraft und seines oder ihres Geschäftsbeitrags
b) Der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft und
c) Dem Wettbewerbsumfeld und dem Markt für Unternehmen ähnlicher Komplexität, Größe und globaler Reichweite

Die Bruttogrundgehälter der Executive Directors, die im Jahr 2012 im Amt waren, ergeben sich aus der folgenden Tabelle.

Name	Bruttogrundgehalt in 2012 (EUR)
Hartmut Mehdorn *	1.000.000
Paul Gregorowitsch **	375.000 ***
Helmut Himmelreich **	375.000 ***
Ulf Hüttmeyer **	375.000 ***

* Herr Hartmut Mehdorn war alleiniger Executive Director vom 1. Oktober 2012 bis zum 7. Januar 2013, ihm folgte als alleiniger Executive Director unmittelbar Herr Wolfgang Prock-Schauer. Vom 7. Januar 2013 bis 12. März 2013 war Hartmut Mehdorn Non-Executive Director des Boards.
** Fixum bis zum 1. Oktober 2012, er legte sein Mandat im Rahmen der Neuordnung der Managementstruktur der Gesellschaft nieder und wurde unmittelbar im Anschluss daran Mitglied des Management Boards.
*** Bis einschließlich 30. September 2012.

Sofern die festgelegten Benchmarks erreicht werden, können die Executive Directors, die im Jahr 2012 im Amt waren, einen Jahresbonus erhalten, der vom Vergütungsausschuss festgelegt wird. Ein solcher Bonus ist der Höhe nach auf einen vom Ausschuss festgelegten Höchstbetrag begrenzt. Der Bonus verfolgt die Absicht, diesen Personen Anreize zu setzen, gewisse jährliche Geschäfts- und Finanzziele zu erreichen, wodurch die Interessen der jeweiligen Führungskraft mit denen der Aktionäre der Gesellschaft in Einklang gebracht werden. Der Vergütungsausschuss legt jährlich die Zahlung solcher Bonuszahlungen fest und berücksichtigt bei der Entscheidung über die Gewährung solcher Bonuszahlungen eine Reihe von gewichteten Faktoren.

In 2012 beinhalteten diese die Effekte des Shape & Size Programms im Sinne der Einsparungen in Millionen Euro, die Höhe des EBIT in Millionen Euro, der Kundenzufriedenheitsindex (Customer Satisfaction Index, CSI) und individuelle Leistungsbedingungen der jeweiligen Führungskraft.

Von Ausnahmen abgesehen, wird jegliche variable Vergütung nach Zielerreichungsvereinbarungen durch den Vergütungsausschuss an die Executive Directors zu gleichen Teilen in bar und in Form von Aktien gezahlt. Die Aktien unterliegen einer generellen Haltefrist von drei Jahren.

Dienstverträge

Das Verhältnis der Gesellschaft mit seinem Executive Director und den Mitgliedern der Geschäftsführung ist durch Dienstverträge geregelt. Das Verhältnis zu den Non-Executive Directors ist durch Ernennungsschreiben geregelt. Keines der Ernennungsschreiben berechtigt die Non-Executive Directors zum Bezug jeglicher Art von Vergütung bei Kündigung ihrer

entsprechenden Ernennung oder bei ihrem Ausscheiden. Sie haben ebenfalls keinen Anspruch auf Bonuszahlungen, Pensionszusagen und Teilnahme an Aktienprogrammen.

Zum 31. Dezember 2012 enthielten sämtliche Dienstverträge der Mitglieder des Management Boards – mit Ausnahme von einem Dienstvertrag – sogenannte Kontrollwechselklauseln. Aufgrund dieser Klauseln können die Mitglieder der Geschäftsführung den Dienstvertrag u. a. wegen eines Pflichtübernahmeangebots kündigen und haben dabei Anspruch auf Zahlung einer Entschädigungssumme und des maximalen Bonus in bar, berechnet in der Regel über zwei Jahre. Im Falle eines Kontrollwechsels entfällt auch die generelle Haltefrist von drei Jahren für aufgrund eines Bonus gewährte Aktien. Zusätzlich haben die Dienstverträge eine Laufzeit von mehr als einem Jahr.

Die Executive Directors, die in das Management Board wechselten, erhielten bei Ausscheiden aus dem Board of Directors keine Vergütung in Bar oder Aktien. Mit dem Ausscheiden blieben ihre Dienstverträge in Kraft und wurden im Zusammenhang mit der umfassenden Neuordnung des Boards abgeändert.

Die Dienstverträge der Executive Directors, die 2012 aus dem Board ausschieden, sind auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und enden automatisch, wenn die Executive Directors ein bestimmtes Alter in einer Spanne von 60 bis 63 Jahren erreichen. Die Dienstverträge der Executive Directors datieren wie folgt: Herr Hüttmeyer (23. März 2010, geändert am 20. September 2012), Herr Gregorowitsch (9. Juni 2011, geändert am 20. September 2012) und Herr Himmelreich (14. Dezember 2011, geändert am 23. Oktober 2012). Diese Dienstverträge sehen in der Regel vor, dass beide Seiten den Vertrag mit einer Kündigungsfrist von 2 Jahren kündigen können. Die Dienstverträge sehen zudem generell vor, dass bei Kündigung seitens der Gesellschaft der betreffende Executive Director Anspruch auf Zahlung seines Gehalts und Bonus für 2 Jahre hat, vorbehaltlich einer möglichen Minderung. Der betreffende Executive Director kann den Dienstvertrag im Fall eines (i) Change of Control der Gesellschaft oder (ii) des Verlusts seiner leitenden Position bzw. bei Veränderung seiner Kernaufgaben in der Regel mit sofortiger Wirkung beenden. In einem solchen Fall hat er generell Anspruch auf die Zahlung seines Gehalts und des maximalen Bonus in bar, die er während seiner zweijährigen Kündigungsfrist bezogen hätte.

Die Dienstverträge einiger der Mitglieder des Management Boards beinhalten eine Verpflichtung zur Einhaltung eines Wettbewerbsverbots bis zum Ablauf von einem Jahr nach Beendigung oder Auslaufen des jeweiligen Dienstvertrags. Unter Berücksichtigung dieser Verpflichtung hat jedes Mitglied des Management Boards Anspruch auf 50 Prozent seines bzw. ihres Grundgehalts für dieses Jahr.

Es ist das Ziel der Gesellschaft, auch in Zukunft Dienstverträge mit den Executive Directors und den Mitgliedern der Geschäftsführung zu unterhalten, die der oben dargestellten Vergütungsrichtlinie entsprechen. Gleichermaßen will die Gesellschaft weiterhin qualifiziertes Personal für die Geschäftsführung gewinnen und halten können. Die Ausgestaltung künftiger Dienstverträge hängt von zahlreichen Faktoren ab, einschließlich, aber ohne Einschränkung, von dem jeweils gegenwärtigen wirtschaftlichen Umfeld und den vorherrschenden Marktkonditionen sowie von den jeweiligen Qualifikationen des Kandidaten.

Zusätzliche Leistungen

Im Jahr 2007 hat die Gesellschaft einen spezifischen Pensionsplan für die damals tätigen Executive Directors festgelegt. Dieser Pensionsplan ist für bestimmte Mitglieder des Management Boards, die als Executive Directors tätig waren, weiterhin in Kraft. Mit Erreichen des 65. Lebensjahres oder bei dauerhafter Erwerbsunfähigkeit besteht Anspruch auf Pensionsleistungen in Höhe von mindestens 4 Prozent des jeweiligen im Jahr 2011 gezahlten Grundgehalts pro Jahr der Betriebszugehörigkeit (im Fall von Herrn Gregorowitsch und Herrn Himmelreich) bzw. im Fall von Herrn Hüttmeyer von 4 Prozent seines im Jahr 2009 gezahlten Grundgehalts. Der Anspruch ist auf 50 Prozent des jeweils gezahlten Grundgehalts begrenzt. Die erworbenen Pensionsansprüche per 31. Dezember 2012 sind auf Seite 102 angegeben.

Die Executive Directors erhalten von der Gesellschaft ein Telefon, einen Pkw und Telekommunikationsgeräte. Außerdem haben die Executive Directors Anspruch auf ermäßigte – oder kostenfreie – Flugtickets bei Flügen, die von der Gesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften durchgeführt werden. Die Executive Directors genießen Versicherungsschutz im Rahmen einer Versicherungspolice für Directors und Führungskräfte, die sämtliche etwaige Klagen in Ausübung ihrer entsprechenden Aufgaben mit angemessenen Deckungssummen abdeckt, sowie einer Unfallversicherung.

Vergütungsrichtlinie für 2013 und darüber hinaus

Das Board geht gegenwärtig davon aus, dass die oben beschriebene Richtlinie in Bezug auf die Festlegung der Grundgehälter, Bonuszahlungen, Pensionen und aller weiteren Leistungen in 2013 und in darauffolgenden Jahren weiterhin Anwendung findet. Das Board erwartet gegenwärtig, dass der Vergütungsausschuss nach freiem Ermessen bei der Festlegung der Höhe eines zu gewährenden Jahresbonus die finanzielle und operationelle Performance der airberlin group berücksichtigt. Diese bemisst sich anhand von Faktoren wie den

Auswirkungen der Kostensenkungs- und Turnaround-Programme im Sinne der Einsparungen in Millionen Euro, der Höhe des EBIT in Millionen Euro, dem Kundenzufriedenheitsindex (Customer Satisfaction Index, CSI) und anderen individuellen Leistungsbedingungen der jeweiligen Führungskraft. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Vergütungsrichtlinie ihrer Art nach flexibel ist und der Vergütungsausschuss die Vergütungsrichtlinie regelmäßig überprüft und – wenn nötig – an Änderungen im Markt, der Performance der Gesellschaft, des Wettbewerbsumfeld und der allgemeinen Beschäftigungs- und Gehaltsbedingungen innerhalb der airberlin group anpasst.

Die Directors haben hinsichtlich der Zielvorgaben für 2012 keinen Bonus erhalten. Auf der Grundlage individueller Vereinbarungen haben zwei Directors eine Sonderzahlung im Zusammenhang mit aus dem Jahr 2011 stammenden vertraglichen Verpflichtungen erhalten. Herr Gregorowitsch hat seinem Dienstvertrag entsprechend einen Eintrittsbonus von 250.000 EUR erhalten, der 12 Monate nach seinem Dienstantritt ausgezahlt wurde. Nach dem Closing des Investments von Etihad Airways Anfang 2012 hat der Vergütungsausschuss beschlossen, Herrn Hüttmeyer einen Bonus von 500.000 EUR zu gewähren.

Vergütung der Non-Executive Directors

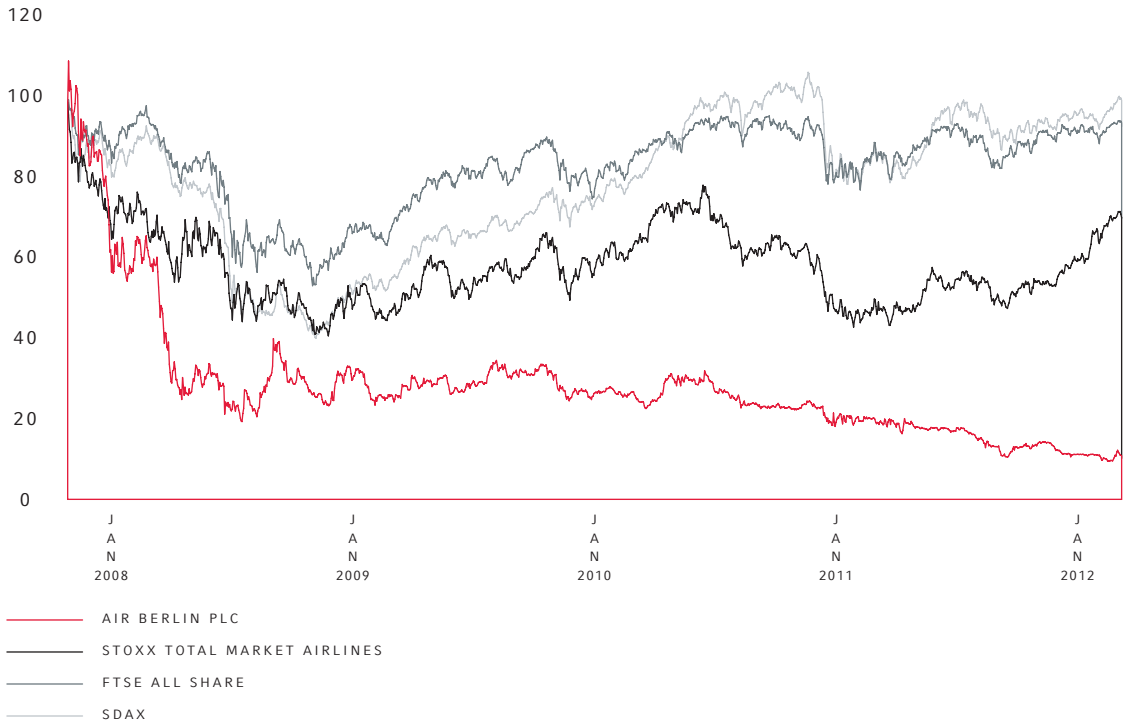
Der Chairman und der Executive Director legen die Vergütung der Non-Executive Directors fest. Bei der Festlegung berücksichtigen sie die Vergütungspraktiken der Wettbewerber von airberlin, den Beitrag und den Vorsitz in Ausschüssen des Boards des jeweiligen Non-Executive Directors und das erwartete zeitliche Engagement. Kein Director kann die Höhe seiner eigenen Vergütung mitbestimmen. Laut Satzung der Gesellschaft darf die Vergütung für Non-Executive Directors in der Summe den Betrag von 750.000 EUR nicht übersteigen.

Die Gesellschaft schließt mit den Non-Executive Directors keine Dienstverträge ab, sondern sie erhalten eine Vergütung für die Erbringung ihrer Dienste gemäß ihren Ernennungsschreiben. Namentlich erhält jeder Non-Executive Director einen Betrag von 50.000 EUR pro Jahr und 25.000 EUR pro Jahr für jeden Ausschuss, in dem der jeweilige Non-Executive Director den Vorsitz innehat. Die Herren Rigney und Hogan haben entschieden, dass sie für 2012 auf diese Vergütung verzichten. Non-Executive Directors haben keinen Anspruch auf Aktienoptionen oder Pensionsansprüche.

Grafik der Aktienkursentwicklung

In der nachstehenden Grafik wird die Entwicklung der Aktienrendite („total shareholder return“) der Gesellschaft im Vergleich zum SDAX Index, STOXX-Total Market Airlines Index und FTSE All Share Index dargestellt. Der SDAX wurde zu Vergleichszwecken ausgewählt, weil dieser Index ein Aktienindex ist, in dem auch die Aktien der Gesellschaft enthalten sind. Der STOXX Total Market Airlines Index wurde deshalb ausgewählt, weil in diesem Index Gesellschaften der zivilen Luftfahrtbranche aufgelistet sind. Der FTSE All Share Index wurde ausgewählt, weil dieser ein breiter Aktienindex ist.

AKTIENRENDITE (TOTAL SHAREHOLDER RETURN) DER AIRBERLIN AKTIE VS. SDAX, STOXX TOTAL MARKET AIRLINES UND FTSE ALL SHARE INDIZES



QUELLE: INVESTIS

PRÜFUNGSPFLICHTIGE ANGABEN

Vergütung der Directors

Im Jahr 2012 erhielten die Directors folgende Vergütungen:

in T €	Grundgehalt und bezahlte oder ausstehende Honorare	Steuerpflichtige Leistungen[1]	Abfindungszahlungen[2]	Gesamter bezahlter oder ausstehender Bonus	Zusätzliche Leistungen[3]	**Gesamt 2012**	Gesamt 2011
Executive Directors:							
Hartmut Mehdorn*	1.000	0	0	0	9	**1.009**	395
Paul Gregorowitsch**	375	0	0	250	12	**637**	170
Helmut Himmelreich**	375	0	0	0	185***	**560**	121
Ulf Hüttmeyer**	375	0	0	500	15	**890**	534
Non-Executive Directors:							
Dr. Hans-Joachim Körber	178	0	0	0	2	**180**	180
Joachim Hunold	0	0	0	0	0	**0**	4.805
Peter R. Oberegger[4, 5]	67	0	0	0	3	**70**	69
Ali Sabanci	50	0	0	0	0	**50**	50
Heinz-Peter Schlüter[4]	89	0	0	0	3	**92**	90
Nicholas Teller[4]	89	0	0	0	2	**91**	91
Johannes Zurnieden[4]	60	0	0	0	0	**60**	60
James Hogan[7]	0	0	0	0	0	**0**	0
James Rigney[7]	0	0	0	0	0	**0**	0
Saad H. Hammad[4, 5]	38	0	0	0	0	**38**	33
Niki Lauda[4, 8]	50	0	0	0	0	**50**	4
Barbara Cassani[6]	9	0	0	0	0	**9**	33
Bezüge insgesamt:	630	0	0	0	10	**640**	5.415

1 Gesamtbetrag an bezahlten oder ausstehenden Aufwandspauschalen, die von der britischen Einkommensteuer abzugsfähig sind und als solche anerkannt sind.
2 Gesamtbetrag an bezahlten oder ausstehenden Abfindungsansprüchen und alle sonstigen Abgangsentschädigungen.
3 Geschätzter Gesamtwert an erhaltenen geldwerten Leistungen, die Bezüge darstellen.
* Hartmut Mehdorn war Chairman des Management Boards, alleiniger Executive Director des Board, und Chief Executive Officer, bis er am 7. Januar 2013 in diesen Funktionen von Herrn Prock-Schauer abgelöst wurde. Vom 7. Januar 2013 bis 12. März 2012 verblieb Herr Mehdorn im Board als Non-Executive Director. Herr Mehdorn erhielt keine Entschädigungszahlung nach seinem Rücktritt von der Position des CEO und alleinigen Executive Directors. Gemäß einer im Januar 2013 abgeschlossenen Ausscheidungsvereinbarung hat Herr Mehdorn Anspruch auf die fortgesetzte Zahlung seines Grundgehalts bis Ende März 2013 und verzichtet auf die Zahlung seines Grundgehalts für den Zeitraum von April 2013 bis einschließlich Dezember 2013. Herr Mehdorn hat zudem auf sämtliche Bonusansprüche für die Geschäftsjahre 2012 und 2013 verzichtet.
** Vergütung bis zum 1. Oktober 2012, dem Zeitpunkt seines Ausscheidens aus dem Board und Eintritt als Mitglied in das Management Board im Zusammenhang mit der umfassenden Neuordnung der Managementstruktur der Gesellschaft. Dem entsprechenden Executive wurde keine weitere Vergütung für das Ausscheiden aus dem Management Boards gezahlt.
*** Dies beinhaltet eine Zahlung anstelle von Einzahlungen in eine Altervorsorge.
4 Unabhängiger Non-Executive Director.
5 Schied zum 1. Oktober 2012 aus dem Board aus.
6 Schied zum 6. März 2012 aus dem Board aus.
7 Trat zum 24. Januar 2012 in das Board ein im Anschluss an das Investment von Etihad Airways in airberlin.
8 Schied zum 21. Dezember 2012 aus dem Board aus und wurde im Januar 2013 durch Herrn Austin Reid ersetzt.

Joachim Hunold war bis zum 31. August 2011 Executive Director und CEO. Mit der Entbindung von seinen Pflichten als Executive Director und CEO wurde er mit Wirkung zum 1. September 2011 zum Non-Executive Director ernannt. Am 1. Oktober 2011 wurden ihm als Entschädigung für den Verlust seiner Position ein Betrag von mindestens 4.098.000 EUR gewährt. Die Abfindung setzt sich aus Gehalt, Bonuszahlungen und vielfältigen anderen geldwerten Leistungen zusammen. Die gewährten Leistungen werden bis zum 30. September 2014 fällig. Darüber hinaus wurden ihm zusätzliche Pensionsansprüche eingeräumt, die zum 31. Dezember 2011 vollständig bilanziert wurden. Seine Pensionsansprüche und die der anderen Directors sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

in T €	Akkumulierte jährlich erworbene Leistungen per 31. Dezember 2012/ 1. Oktober 2012	Akkumulierte jährlich erworbene Leistungen per 31. Dezember 2011	Erhöhung der akkumulierten jährlichen Leistungen im Jahr 2012
Joachim Hunold	438	438	0
Ulf Hüttmeyer	108	86	22
Paul Gregorowitsch	20	7	13
Hartmut Mehdorn	0	0	0
Helmut Himmelreich	0	0	0

Der Übertragungswert der von den Directors erworbenen Leistungen, der eine Verpflichtung der Gesellschaft und keinen bereits an den betreffenden Director gezahlten oder noch zu zahlenden Betrag darstellt, lautet wie folgt:

in T €	Übertragungswert per 31. Dezember 2012	Übertragungswert per 31. Dezember 2011	Beitrag der Directors in 2012	Entwicklung in 2012, abzüglich Beiträge der Directors in 2012
Joachim Hunold	6.148	5.754	1.207	(813)
Ulf Hüttmeyer	569	334	1.125	(890)
Paul Gregorowitsch	474	115	491	(132)
Hartmut Mehdorn	0	0	0	0
Helmut Himmelreich	0	0	0	0
Summe	**7.191**	**6.203**	**2.823**	**(1.835)**

Dieser Bericht über die Vergütung der Directors legt die Richtlinien und Angabepflichten für die Vergütung der Directors gemäß den Vorschriften des Large and Medium-sized Companies and Groups (Accounts and Reports) Regulations 2008 aufgrund des Companies Act 2006 (der „**Act**“) dar. Gemäß dem Act wird der kommenden HV der Gesellschaft eine Beschlussvorlage zur Genehmigung dieses Berichts vorgeschlagen. Die Abstimmung hat eine beratende Funktion in Bezug auf die Vergütungsregelung und die Gesamtvergütungspakete und bezieht sich nicht auf die individuelle Höhe der Vergütung.

15. März 2013

Im Auftrag des Board

HEINZ-PETER SCHLÜTER
CHAIRMAN DES VERGÜTUNGSAUSSCHUSSES

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

Die Directors sind für die Erstellung dieses Geschäftsberichts, des Corporate Governance Berichts, des Konzernabschlusses der airberlin group und des Einzelabschlusses der Gesellschaft in Übereinstimmung mit dem anwendbaren Recht und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich.

Das Gesellschaftsrecht verpflichtet die Directors, für jedes Geschäftsjahr den Konzernabschluss der airberlin group und den Einzelabschluss der Gesellschaft aufzustellen. Gemäß diesem Gesetz sind die Directors dazu verpflichtet, den Konzernabschluss der airberlin group in Übereinstimmung mit den von der Europäischen Union angenommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und dem anwendbaren Gesetz aufzustellen. Die Directors haben sich dazu entschieden, den Einzelabschluss der Gesellschaft auf der gleichen Basis aufzustellen.

Gemäß Gesellschaftsrecht dürfen die Directors den Einzel- und Konzernabschluss der airberlin group nur dann genehmigen, wenn sie sich davon überzeugt haben, dass die Abschlüsse ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der airberlin group und der Gesellschaft für die Berichtsperiode vermitteln. Bei der Erstellung des Einzel- und Konzernabschlusses sind die Directors zu Folgendem verpflichtet:

- Sie müssen geeignete Bilanzierungsrichtlinien auswählen und diese dann einheitlich anwenden.
- Sie müssen angemessenen und umsichtige Einschätzungen und Beurteilungen hinsichtlich der Bilanzierung treffen.
- Sie müssen angeben, ob die anzuwendenden IFRS-Vorschriften – wie sie von der Europäischen Union angenommenen wurden – eingehalten wurden und
- Sie müssen die Abschlüsse nach dem Grundsatz der Fortführung des Unternehmens („going concern basis“) erstellen, es sei denn, es kann nicht von der Annahme ausgegangen werden, dass die airberlin group und die Gesellschaft ihre Geschäftstätigkeit weiter betreiben.

Die Directors sind auch dafür verantwortlich, eine ordentliche Buchhaltung zu gewährleisten, die stets die Geschäfte der Gesellschaft ausreichend erläutern und die stets die Finanzlage der Gesellschaft mit angemessener Genauigkeit widerspiegelt und die es ihnen ermöglicht sicherzustellen, dass der Konzernabschlusses der airberlin group und des Einzelabschlusses der Gesellschaft die Bestimmungen des Companies Act 2006 erfüllt und dass der Konzernabschluss der airberlin group die Bestimmungen des Artikels 4 der IAS-Verordnung erfüllt. Sie tragen auch die Verantwortung dafür, die Vermögensgegenstände der Gesellschaft und der airberlin group zu schützen sowie Betrug und andere Unregelmäßigkeiten aufzudecken.

Unter anwendbarem Gesetz und Regularien sind die Directors für deren Einhaltung bei der Erstellung des Directors' Report und Lageberichts sowie für den Bericht über die Vergütung der Directors verantwortlich.

Die Directors sind darüber hinaus dafür verantwortlich, dass die Geschäfts- und Finanzinformationen auf der Unternehmenswebsite gepflegt werden und vollständig sind. Die gesetzlichen Bestimmungen in Großbritannien über die Erstellung und Veröffentlichung von Jahresabschlüssen können von der Gesetzgebung anderer Gerichtsbarkeiten abweichen.

GOING CONCERN

Nach Durchführung von Anfragen haben die Directors die begründete Annahme, dass die Gesellschaft über entsprechende Ressourcen verfügt, um den Geschäftsbetrieb für die vorhersehbare Zukunft aufrechtzuerhalten, wie in Anmerkung 2 zum Jahresabschluss dargestellt wurde. Aus diesem Grund haben sie die Erstellung des Jahresabschlusses weiterhin auf der Basis des Going Concern vorgenommen.

OFFENLEGUNG VON INFORMATIONEN GEGENÜBER DEM WIRTSCHAFTSPRÜFER

Jeder Director, der zum Zeitpunkt der Genehmigung dieses Directors' Report im Amt ist, bestätigt gemäß Paragraf 418 des Companies Act 2006:

a) Nach Kenntnis des Directors gibt keine relevanten Informationen, von denen der Wirtschaftsprüfer der Gesellschaft keine Kenntnis hat, und
b) dass er unter Anwendung der zu erwartenden Sorgfalt in seiner Funktion als Director sich bemüht hat, Kenntnis über sämtliche prüfungsrelevanten Informationen zu erlangen und diese dem Wirtschaftsprüfer zur Verfügung zu stellen.

Diese Versicherung wird abgegeben und sollte in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Paragrafen 418 des Companies Act 2006 ausgelegt werden.

Der Jahresbericht auf den Seiten 2 bis 105 wurde am 15. März 2013 durch das Board of Directors genehmigt und zur Veröffentlichung freigegeben und wurde in Vertretung des Boards of Directors unterzeichnet von:

WOLFGANG PROCK-SCHAUER

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Berlin, 15. März 2013

WOLFGANG PROCK-SCHAUER
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS AN DIE MITGLIEDER DER AIR BERLIN PLC

Wir haben den Konzernabschluss sowie den Jahresabschluss der Air Berlin PLC für das am 31. Dezember 2012 beendete Geschäftsjahr, wiedergegeben auf den Seiten 107 bis 171, geprüft. Die Abschlüsse wurden nach den geltenden rechtlichen Vorschriften und den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, erstellt. Der Jahresabschluss der Muttergesellschaft wurde auch nach den Bestimmungen des Companies Act 2006 erstellt.
Dieser Bestätigungsvermerk ist gemäß Kapitel 3, Teil 16 des Companies Act 2006 ausschließlich für die Gesellschafter bestimmt. Wir haben unsere Prüfung nur durchgeführt, um den Gesellschaftern die vorgeschriebenen Aussagen in Form eines Bestätigungsvermerks zu berichten. Der Bestätigungsvermerk dient keinem anderen Zweck. Soweit gesetzlich zulässig, akzeptieren oder übernehmen wir keine Verantwortung gegenüber jemand anderem als der Gesellschaft oder den Gesellschaftern für unsere Prüfung, den Bestätigungsvermerk oder unsere vorgenommenen Beurteilungen.

Verantwortlichkeiten der Directors und des Abschlussprüfers

Wie auf Seite 103 im Abschnitt Verantwortlichkeiten der Directors im Detail erläutert, liegt die Erstellung der Abschlüsse in der Verantwortung der Directors. Die Directors müssen sicherstellen, dass alle Angaben in den Abschlüssen richtig und angemessen sind und ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vermitteln. Unsere Aufgabe ist es, nach den geltenden rechtlichen Vorschriften und den International Standards on Auditing (UK and Ireland) die Abschlüsse einer Prüfung zu unterziehen und zu beurteilen. Nach diesen Standards sind wir zur Einhaltung der vom Auditing Practices Board (APB) festgelegten ethischen Standards für Abschlussprüfer verpflichtet.

Anforderungen an die Prüfung von Jahresabschlüssen

Eine Beschreibung der Anforderungen an die Prüfung von Jahresabschlüssen ist auf der Webseite des APB unter folgender Internetadresse einsehbar:
www.frc.org.uk/apb/scope/private.cfm

Stellungnahme zu den Abschlüssen

Nach unserer Überzeugung

- vermitteln die Abschlüsse ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Muttergesellschaft zum 31. Dezember 2012 sowie des positiven Konzernergebnisses für das Jahr 2012
- wurde der Konzernabschluss ordnungsgemäß unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, erstellt
- wurde der Jahresabschluss der Muttergesellschaft ordnungsgemäß unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU und gemäß den Vorschriften des Companies Act 2006 anzuwenden sind, erstellt
- wurden die Abschlüsse unter Einhaltung der Anforderungen des Companies Act 2006 und der Konzernabschluss entsprechend Artikel 4 der IAS-Verordnung erstellt

Stellungnahme, die nach den Vorschriften des Companies Act 2006 und im Rahmen unseres Prüfungsauftrags vorgeschrieben ist

Nach unserer Überzeugung

- wurde der prüfungspflichtige Teil des Berichts über die Vergütung der Directors ordnungsgemäß nach den Vorschriften des Companies Act 2006 erstellt und
- stehen die Angaben des Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr im Einklang mit den Angaben in den Abschlüssen

Angelegenheiten, über die wir zu berichten verpflichtet sind, soweit sie zutreffen

In Bezug auf die folgenden Sachverhalte haben wir nichts zu berichten:

Nach dem Companies Act 2006 und gemäß den Bedingungen unseres Prüfungsauftrags sind wir verpflichtet, Ihnen zu berichten, wenn nach unserer Überzeugung:

- die Muttergesellschaft keine ordnungsgemäße Buchführung geführt hat oder wenn die für unsere Abschlussprüfung erforderlichen, angemessenen Nachweise von Zweigniederlassungen, die wir nicht aufgesucht haben, nicht vorliegen oder
- der Jahresabschluss der Muttergesellschaft und der prüfungspflichtige Teil des Berichts über die Vergütung der Directors nicht im Einklang mit den Angaben aus der Buchführung der Muttergesellschaft und Nachweisen der Zweigniederlassungen stehen oder
- bestimmte gesetzlich vorgeschriebene Angaben über die Vergütung der Directors nicht vorliegen oder
- wir nicht alle für die Prüfung erforderlichen Informationen und Erklärungen erhalten haben

Philip Charles (Leitender Wirtschaftsprüfer)
im Auftrag und im Namen von: KPMG Audit Plc, Statutory Auditor

Wirtschaftsprüfer
St. Nicholas House
Park Row
Nottingham
NG 1 6FQ
Großbritannien
15. März 2013

Air Berlin PLC
KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG
für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2012

	Anhang	31.12.2012 € 000	31.12.2011 € 000 (angepasst) *
Umsatzerlöse	21	**4.311.676**	4.227.318
Sonstige betriebliche Erträge (inklusive Nettoertrag aus dem Verkauf topbonus von € 184,400)	6, 22	**264.192**	10.113
Materialaufwand und bezogene Leistungen	23	**(3.288.763)**	(3.304.535)
Personalaufwand	24	**(488.761)**	(475.444)
Abschreibungen	7, 8	**(74.145)**	(85.943)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	25	**(654.046)**	(618.534)
Betriebliche Aufwendungen		**(4.505.715)**	(4.484.456)
Betriebsergebnis		**70.153**	(247.025)
Finanzaufwendungen	26	**(77.217)**	(82.715)
Finanzerträge	26	**1.068**	9.804
Gewinne (Verluste) aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten	26	**2.575**	(39.007)
Finanzergebnis, netto		**(73.574)**	(111.918)
Erträge aus Equity Beteiligungen, nach Steuern	27	**247**	97
Ergebnis vor Ertragsteuern		**(3.174)**	(358.846)
Ertragsteuern	28	**9.987**	(61.550)
Ergebnis nach Ertragsteuern – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		**6.813**	(420.396)
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	14	**0,06**	(4,94)
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	14	**0,06**	(4,94)

GESAMTERGEBNISRECHNUNG

	Anhang	31.12.2012 € 000	31.12.2011 € 000 (angepasst) *
Ergebnis der Periode		**6.813**	(420.396)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen		**490**	1.102
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten		**(18.876)**	64.596
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten		**(54.459)**	(36.453)
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	28	**21.971**	(8.544)
Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern		**(50.874)**	20.701
Gesamtergebnis – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		**(44.061)**	(399.695)

* Details zur Anpassung werden in Abschnitt 2 auf Seite 121 dargestellt

Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ
zum 31. Dezember 2012

	Anhang	31.12.2012 € 000	31.12.2011 € 000 (angepasst) *
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	7	**421.044**	396.008
Sachanlagen	8	**597.890**	818.915
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	11	**79.770**	79.188
Latente Steueransprüche	28	**28.666**	0
Marktwert des Planvermögens, netto	15	**4.015**	2.206
Rechnungsabgrenzungen	12	**47.597**	53.112
Equity Beteiligungen	9	**4.847**	184
Langfristige Vermögenswerte		**1.183.829**	1.349.613
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	10	**49.867**	45.524
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	11	**451.736**	375.122
Positiver Marktwert von Derivaten	30	**12.467**	73.187
Rechnungsabgrenzungen	12	**46.571**	42.598
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	8	**145.206**	0
Bankguthaben und Kassenbestände	29	**327.936**	239.607
Kurzfristige Vermögenswerte		**1.033.783**	776.038
Bilanzsumme		**2.217.612**	2.125.651

* Details zur Anpassung werden in Abschnitt 2 auf Seite 121 dargestellt

Air Berlin PLC
KONZERNBILANZ
zum 31. Dezember 2012

	Anhang	31.12.2012 € 000	31.12.2011 € 000 (angepasst) *
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	13	**29.273**	21.379
Kapitalrücklage	13	**435.085**	373.923
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	17	**597**	1.343
Sonstige Rücklagen	13	**217.056**	217.056
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		**(546.663)**	(554.221)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern		**(8.602)**	42.762
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	13	**3.429**	2.939
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		**130.175**	105.181
Langfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	17	**267.044**	471.775
Finanzschulden	17	**621.066**	470.193
Rückstellungen	16	**9.153**	7.161
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	19	**70.357**	55.922
Latente Steuerverbindlichkeiten	28	**30.786**	39.700
Negativer Marktwert von Derivaten	30	**531**	11.021
Langfristige Verpflichtungen		**998.937**	1.055.772
Kurzfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	17	**158.946**	53.123
Finanzschulden	17	**51.084**	57.504
Ertragsteuerverbindlichkeiten		**4.514**	2.726
Rückstellungen	16	**14.234**	2.525
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	19	**426.778**	423.421
Negativer Marktwert von Derivaten	30	**38.601**	17.521
Rechnungsabgrenzungen		**28.718**	72.619
Erhaltene Anzahlungen	20	**365.625**	335.259
Kurzfristige Verpflichtungen		**1.088.500**	964.698
Bilanzsumme		**2.217.612**	2.125.651

Der Konzernabschluss ist genehmigt durch den Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 15. März 2013; unterzeichnet für den Board of Directors:

WOLFGANG PROCK-SCHAUER
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Air Berlin PLC
KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG
für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2012

	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Eigenkapital-komponente der Wandelanleihe	Sonstige Rücklagen	Gewinnrücklage und Jahres-ergebnis	Marktbe-wertung der Sicherungs-instrumente, nach Steuern	Ausgleichs-posten aus Währungs-differenzen	Eigenkapital – den Eigen-tümern der Gesellschaft zuzurechnen
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Bilanz zum 31. Dezember 2010	**21.379**	**373.923**	**21.220**	**217.056**	**(153.242)**	**23.163**	**1.837**	**505.336**
Einzug von Wandelanleihen			(19.877)		19.417			(460)
Summe Transaktionen mit Eigentümern	**0**	**0**	**(19.877)**	**0**	**19.417**	**0**	**0**	**(460)**
Verlust der Periode wie berichtet					(271.838)			(271.838)
Sonstiges Ergebnis						19.599	1.102	20.701
Summe Gesamtergebnis – wie berichtet	**0**	**0**	**0**	**0**	**(271.838)**	**19.599**	**1.102**	**(251.137)**
Vorjahresanpassungen					(148.558)			(148.558)
Summe Gesamtergebnis – nach Anpassungen	**0**	**0**	**0**	**0**	**(420.396)**	**19.599**	**1.102**	**(399.695)**
Bilanz zum 31. Dezember 2011 (angepasst)	**21.379**	**373.923**	**1.343**	**217.056**	**(554.221)**	**42.762**	**2.939**	**105.181**
Ausgabe von neuen Stammaktien	7.894	65.043						72.937
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien, nach Steuern		(3.881)						(3.881)
Einzug von Wandelanleihen			(746)		746			0
Summe Transaktionen mit Eigentümern	**7.894**	**61.162**	**(746)**	**0**	**746**	**0**	**0**	**69.056**
Verlust der Periode					6.813			6.813
Sonstiges Ergebnis						(51.364)	490	(50.874)
Summe Gesamtergebnis	**0**	**0**	**0**	**0**	**6.813**	**(51.364)**	**490**	**(44.061)**
Bilanz zum 31. Dezember 2012	**29,273**	**435,085**	**597**	**217,056**	**(546,663)**	**(8,602)**	**3,429**	**130,175**

Air Berlin PLC
KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG
für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2012

	Anhang	31.12.2012 € 000	31.12.2011 € 000 (angepasst) *
Ergebnis der Periode		**6.813**	(420.396)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	7, 8	**74.145**	85.943
Erträge aus dem Verkauf topbonus	6	**(184.400)**	0
(Gewinn) Verlust aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	22, 25	**(33.076)**	6.793
Zunahme der Vorräte		**(4.343)**	(2.634)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		**(58.918)**	(28.684)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen		**(33.475)**	(7.491)
Latenter (Steuerertrag) Steueraufwand	28	**(13.944)**	55.706
Zunahme (Abnahme) der Rückstellungen		**11.893**	(3.892)
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		**36.730**	31.406
(Abnahme) Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten		**(30.332)**	33.606
(Gewinne) Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	26	**(2.575)**	39.007
Zinsaufwendungen	26	**75.227**	70.760
Zinserträge	26	**(1.068)**	(9.804)
Aufwand aus dem Rückkauf von Wandelanleihen	26	**0**	5.440
Ertragsteueraufwendungen	26	**3.957**	5.844
Anteil am Gewinn von Equity Beteiligungen	27	**(247)**	(97)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen		**187**	1.102
Operativer Cashflow		**(153.426)**	(137.391)
Gezahlte Zinsen		**(68.716)**	(51.073)
Erhaltene Zinsen		**477**	3.678
Gezahlte Ertragsteuern		**(2.171)**	(11.130)
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		**(223.836)**	(195.916)
Investitionen in langfristige Vermögenswerte		**(30.032)**	(142.933)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	11	**(24.361)**	(32.871)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten		**41.872**	114.262
Einnahmen aus dem Verkauf topbonus	6	**200.000**	0
Erhaltene Dividenden von Equity Beteiligungen		**704**	0
Zugang Tochterunternehmen, abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel		**0**	(969)
Erwerb von Anteilen von Equity Beteiligungen		**(20.186)**	0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		**167.997**	(62.511)
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden		**(180.833)**	(234.124)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden		**265.549**	473.347
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden		**(1.497)**	(10.740)
Ausgabe von neuen Stammaktien		**72.937**	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	13	**(5.546)**	0
Rückkauf von Wandelanleihen	17	**(6.162)**	(140.899)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		**144.448**	87.584
Veränderung von Nettozahlungsmitteln		**88.609**	(170.843)
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode		**238.384**	409.673
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		**828**	(446)
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode	29	**327.821**	238.384
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden		**(115)**	(1.223)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		**327.936**	239.607

Air Berlin PLC
BILANZ DER GESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2012

	Anhang	31.12.2012 € 000	31.12.2011 € 000 (angepasst) *
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Beteiligungen an Tochterunternehmen	35b	**720.924**	720.946
Equity Beteiligungen	35c	**261**	184
Latente Steueransprüche	35d	**15.034**	0
Darlehen an Tochterunternehmen	35e	**140.000**	140.000
Marktwert des Planvermögens, netto	35j	**2.862**	723
Langfristige Vermögenswerte		**879.081**	861.853
Kurzfristige Vermögenswerte			
Darlehen an Tochterunternehmen	35e	**58.677**	59.234
Darlehen an Equity Beteiligungen	35f	**0**	25
Forderungen gegenüber Tochterunternehmen	35g	**135.652**	148.714
Forderungen gegenüber Equity Beteiligungen	35h	**149**	149
Positiver Marktwert von Derivaten		**696**	2.497
Sonstige Forderungen		**464**	493
Rechnungsabgrenzungen		**337**	1.077
Bankguthaben und Kassenbestände		**118.067**	61.798
Kurzfristige Vermögenswerte		**314.042**	273.987
Bilanzsumme		**1.193.123**	1.135.840

* Details zur Anpassung werden in Abschnitt 35a) auf Seite 165 dargestellt.

Air Berlin PLC
BILANZ DER GESELLSCHAFT
zum 31. Dezember 2012

	Anhang	31.12.2012 € 000	31.12.2011 € 000 (angepasst) *
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	35i	**29.273**	21.379
Kapitalrücklage	35i	**435.085**	373.923
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe		**597**	1.343
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		**(58.960)**	(45.307)
Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen		**405.995**	351.338
Langfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden		**487.362**	434.226
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	35k	**2.000**	2.000
Negativer Marktwert von Derivaten		**0**	0
Langfristige Verpflichtungen		**489.362**	436.226
Kurzfristige Verpflichtungen			
Finanzschulden		**7.716**	6.702
Ertragsteuerverbindlichkeiten		**1.681**	375
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		**8.617**	12.434
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	35k, m	**277.535**	328.114
Negativer Marktwert von Derivaten		**2.217**	651
Kurzfristige Verpflichtungen		**297.766**	348.276
Bilanzsumme		**1.193.123**	1.135.840

Der Jahresabschluss der Gesellschaft ist genehmigt durch den Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 15. März 2013; unterzeichnet für den Board of Directors:

WOLFGANG PROCK-SCHAUER
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Air Berlin PLC
EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT
für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2012

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Eigenkapital-komponente der Wandelanleihe	Gewinnrücklage und Jahresergebnis	Gesamt Eigenkapital
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
Bilanz zum 31. Dezember 2010	**21.379**	**373.923**	**21.220**	**48.228**	**464.750**
Einzug von Wandelanleihen			(19.877)	19.417	(460)
Summe Transaktionen mit Eigentümern	**0**	**0**	**(19.877)**	**19.417**	**(460)**
Verlust der Periode – wie berichtet				(61.166)	(61.166)
Summe Gesamtergebnis – wie berichtet	**0**	**0**	**0**	**(61.166)**	**(61.166)**
Vorjahresanpassungen				(51.786)	(51.786)
Summe Gesamtergebnis – nach Anpassungen	**0**	**0**	**0**	**(112.952)**	**(112.952)**
Bilanz zum 31. Dezember 2011 (angepasst)	**21.379**	**373.923**	**1.343**	**(45.307)**	**351.338**
Ausgabe von neuen Stammaktien	7.894	65.043			72.937
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien, nach Steuern		(3.881)			(3.881)
Einzug von Wandelanleihen			(746)	746	0
Summe Transaktionen mit Eigentümern	**7.894**	**61.162**	**(746)**	**746**	**69.056**
Verlust der Periode				(14.399)	(14.399)
Summe Gesamtergebnis	**0**	**0**	**0**	**(14.399)**	**(14.399)**
Bilanz zum 31. Dezember 2012	**29.273**	**435.085**	**597**	**(58.960)**	**405.995**

Air Berlin PLC
KAPITALFLUSSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT
für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2012

	Anhang	31.12.2012 € 000	31.12.2011 € 000 (angepasst) *
Ergebnis der Periode		**(14.399)**	(112.952)
Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:			
Abnahme (Zunahme) von Forderungen an Tochterunternehmen		**13.335**	(8.510)
Abnahme der sonstigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		**2.905**	4.498
Latenter Steuerertrag (Steueraufwand)	35d	**(13.369)**	41.707
(Abnahme) Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten		**(3.820)**	10.222
Zunahme Marktwert des Planvermögens, netto		**(2.139)**	(723)
Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	35g	**(44.622)**	118.440
Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto		**3.376**	6.116
Zinsaufwendungen		**46.309**	39.522
Zinserträge		**(2.471)**	(4.315)
Aufwand aus dem Rückkauf von Wandelanleihen		**0**	5.440
Aufwendungen aus Ertragsteuern		**1.307**	534
Anteil am Gewinn von equity Beteiligungen		**(7.055)**	(553)
Operativer Cashflow		**(20.643)**	99.426
Gezahlte Zinsen		**(40.957)**	(26.585)
Erhaltene Zinsen		**62**	511
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit		**(61.538)**	73.352
Abgang von Anteilen an Tochterunternehmen		**22**	0
Kapitalerhöhungen bei Tochterunternehmen	35b	**0**	(249.982)
Rückzahlung von Darlehen an Tochterunternehmen	35e	**557**	568
Rückzahlung von Darlehen an Equity Beteiligungen	35f	**50**	500
Dividenden von Tochterunternehmen		**6.249**	0
Dividenden von Equity Beteiligungen		**704**	0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		**7.582**	(248.914)
Ausgabe von neuen Stammaktien		**72.937**	0
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	13	**(5.546)**	0
Rückkauf von Wandelanleihen	17	**(6.162)**	(140.899)
Ausgabe von Anleihen	17	**50.500**	250.000
Transaktionskosten aus der Ausgabe von Anleihen	17	**(1.497)**	(10.740)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		**110.232**	98.361
Veränderung von Nettozahlungsmitteln		**56.276**	(77.201)
Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode		**61.798**	138.956
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		**(7)**	43
Nettozahlungsmittel am Ende der Periode		**118.067**	61.798
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		**118.067**	61.798

KONZERNANHANG UND ANHANG DER GESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2012

1. EINLEITUNG

Der Konzernabschluss der „Air Berlin PLC" (die „Gesellschaft") zum 31. Dezember 2012 beinhaltet die Air Berlin PLC und ihre Tochterunternehmen (im folgenden „airberlin" oder „Gruppe") sowie die Equity Beteiligungen. Air Berlin PLC ist eine in England und Wales gegründete „public Ltd company" mit eingetragener Hauptniederlassung in London. Der Sitz der Geschäftsleitung der airberlin ist Berlin. Die Aktien der Gesellschaft werden an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

2. BEWERTUNGSGRUNDLAGEN UND AUFSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

Der Konzernabschluss und Einzelabschluss der Gesellschaft, die vom Management erstellt und genehmigt wurden, sind nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Hinsichtlich der Veröffentlichung des Einzelunternehmens zusammen mit dem Konzernabschluss wird in Anwendung der Section 408 des Companies Act 2006 auf die Präsentation der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Einzelunternehmens verzichtet. Die betreffenden Anhangsangaben werden als Teil dieses Konzernanhangs dargestellt. Hinsichtlich der Präsentation des Jahresabschlusses der Gesellschaft wird auf die Seiten 116 bis 119 verwiesen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden in allen im Konzernabschluss präsentierten Berichtsperioden unverändert angewendet. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden von allen konsolidierten Unternehmen einheitlich angewendet. Der Konzernabschluss wurde unter Anwendung des Anschaffungskostenprinzips aufgestellt mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente, die mit ihren Marktwerten bilanziert sind.

Der Konzernabschluss wurde in Euro aufgestellt. Der EZB-Euro-Wechselkurs zum britischen Pfund hat am Bilanzstichtag 0,8161 GBP zum Euro betragen. Alle Finanzzahlen wurden unter Anwendung von Rundungen zum nächsten Tausender der Währungseinheit ausgewiesen, außer Angaben zu Aktien und Angaben zu nachträglichen Ereignissen. Der Konzernabschluss wurde vom Board of Directors genehmigt und am 15. März 2013 zur Veröffentlichung freigegeben.

Fortführungsprinzip

Die Geschäftstätigkeit der Gruppe, zusammen mit den Faktoren, die wahrscheinlich einen Einfluss auf die zukünftige Entwicklung, Durchführung und Stellung haben, sind im Bericht zu Prognosen und sonstigen Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 70 bis 74 dargestellt.

Die wirtschaftliche Situation der Gruppe, die Zahlungsströme und die Liquiditätslage sind in der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage auf den Seiten 42 bis 47 beschrieben. Einzelheiten zur Finanzierung sind in den Abschnitten 17 und 31 des Jahresabschlusses dargestellt. Des Weiteren enthalten die Abschnitte 4t und 31 des Jahresabschlusses die Zielsetzungen, Richtlinien und Prozesse zum Kapitalmanagement, zum Finanzrisikomanagement, Einzelheiten zu den Finanzinstrumenten und Hedging-Aktivitäten, und die Positionen zu Kredit- und Liquiditätsrisiken.

Die Gruppe erfüllt ihren täglichen Bedarf an Betriebskapital durch Bargeldbestände. Wie bereits im Bericht zu Prognosen und sonstigen Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 70 bis 74 dargestellt, ergeben die derzeitigen wirtschaftlichen Einflüsse eine partielle Ungewissheit bezüglich der Währungsfluktuationen, Fluktuationen bei den Kerosinpreisen, der Kundennachfrage sowie dem Yield. Für die Flugzeugauslieferungen in den nächsten zwölf Monaten sind Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Die Prognosen und Berechnungen der Gruppe – unter Berücksichtigung von bedeutenden Abweichungen der geplanten Fremdwährungskurse, des Kerosinpreises, der Kundennachfrage und des Yield – zeigt, dass die Gruppe über ausreichende Geldmittel verfügt, die sowohl aus der Mittelaufnahme, als auch aus dem operativen Cashflow resultieren, um ihren Verpflichtungen in absehbarer Zeit zu genügen. Das Erreichen der Prognosen und Berechnungen ist auch abhängig vom Erfolg des Programms Turbine 2013 (Abschnitt 34). Weiterhin hat die Air Berlin PLC eine Wandelanleihe in Höhe von € 140.000 im Februar 2013 ausgegeben, um die Liquiditätslage weiter zu stärken (Abschnitt 34).

Die Directors sind zu dem Schluss gekommen, dass sie basierend auf fundierten Erwartungen davon ausgehen können, dass die Gruppe über ausreichende Mittel verfügt, um das Fortführungsprinzip für die absehbare Zukunft aufrecht zu erhalten. Der Abschluss wurde unter der Prämisse der Unternehmensfortführung erstellt.

Schätzungen

Die Aufstellung des Jahresabschlusses nach IFRS, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, 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 auf verschiedenen unter den gegebenen Umständen als kaufmännisch vernünftig angesehenen Faktoren, die als Ergebnis den Beurteilungen hinsichtlich der Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden zugrunde liegen, deren Werte sich nicht aus anderen Quellen offensichtlich erschließen lassen. Tatsächlich eintretende Werte können von diesen Einschätzungen abweichen.
Die Schätzungen und zugrundeliegenden Annahmen werden fortlaufend überprüft. Änderungen von Schätzungen werden in der Berichtsperiode realisiert, in der die Beurteilung überarbeitet wird, und in allen davon betroffenen zukünftigen Berichtsperioden.
Beurteilungen der Geschäftsleitung bezüglich der Anwendung der in der Europäischen Union geltenden IFRS, die eine signifikante Auswirkung auf den Konzernabschluss haben, und Schätzungen, die ein signifikantes Risiko auf sich im nächsten Jahr materiell auswirkende Anpassungen beinhalten, beziehen sich hauptsächlich auf die Schätzung der Restwerte der Sachanlagen, die Wertminderung des Firmenwertes und anderer immaterieller Vermögenswerte mit unbefristeter Nutzungsdauer sowie die erwartete Nutzung der latenten Steueransprüche. Sie sind im Anhang unter 4b, 4d und 4j dargestellt.

Vorjahresanpassungen

IAS 12 ermöglicht den Ansatz von latenten Steueransprüchen bei einer Verlusthistorie bis zu dem Umfang, soweit überzeugende substanzielle Hinweise dafür vorliegen, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das die ungenutzten steuerlichen Verluste oder ungenutzten Steuergutschriften vom Unternehmen verwendet werden können. Der Standard gibt keine Vorgaben, welche Tatbestände überzeugende substanzielle Hinweise darstellen, somit sind Schätzungen notwendig. Die Direktoren sind davon ausgegangen, dass überzeugende substanzielle Hinweise in 2010 vorlagen. Die Diskussionen in 2012 mit der Deutschen Prüfungsstelle für Rechnungslegung e.V. (DPR) und in Anbetracht der signifikanten operativen Verluste im Jahr 2011, welche eine wesentliche Abweichung vom im Dezember 2010 für 2011 erstellten Budget aufgewiesen haben, führten dazu, dass die Direktoren entschieden haben, dass überzeugende substanzielle Hinweise zum 31. Dezember 2011 nicht ausreichend vorlagen. Als Ergebnis dessen wurden latente Steueransprüche bis zu einem Umfang der latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt. Die Gruppe hat die Vergleichszahlen 2011 entsprechend angepasst. Die nachfolgende Tabelle stellt die Auswirkungen der Anpassung auf die Konzern-Gesamtergebnisrechnung sowie auf die Konzernbilanz dar:

In T €	31.12.2011 Berichtet	31.12.2011 Anpassung	31.12.2011 Angepasst
Eigenkapital	253.739	(148.558)	105.181
Gewinnrücklage und Jahresergebnis	(405.663)	(148.558)	(554.221)
Latente Steueransprüche	138.306	(138.306)	0
Latente Steuerverbindlichkeiten	29.448	10.252	39.700
Ertragsteuern	87.008	(148.558)	(61.550)
Ergebnis nach Ertragsteuern	(271.838)	(148.558)	(420.396)
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	(3,20)	(1,74)	(4,94)
Verwässertes Ergebnis je Aktie in €	(3,20)	(1,74)	(4,94)

Die Anpassung hat keine Auswirkung auf das Ergebnis vor Ertragsteuern für 2011 oder die Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2011. Die Quartalsberichte des Jahres 2012 werden in den Vergleichszahlen der Quartalsberichte des Jahres 2013 entsprechend angepasst.

3. KONSOLIDIERUNGSKREIS

a) Tochtergesellschaften

Der Konzernabschluss beinhaltet alle Tochtergesellschaften, die unter Beherrschung der airberlin stehen. Eine Gesellschaft steht unter Beherrschung der airberlin, wenn airberlin das Recht hat, direkt oder indirekt Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu nehmen, um aus dessen Geschäftstätigkeit Nutzen zu ziehen. Bei der Feststellung, ob eine Beherrschung vorliegt, werden auch potentielle Stimmrechte berücksichtigt, die ausgeübt werden könnten. Die Jahresabschlüsse der Tochterunternehmen sind vom Zeitpunkt der erstmaligen Beherrschung bis zur Aufgabe der Beherrschung in den Konzernabschluss einbezogen.
Unternehmenszusammenschlüsse werden basierend auf der Erwerbsmethode zum Erwerbszeitpunkt abgebildet. Der Erwerbszeitpunkt ist der Tag, an dem die Gruppe die Kontrolle erlangt.

Für Unternehmenszusammenschlüsse, die am oder nach dem 1. Januar 2010 stattfinden, wird der Firmenwert wie folgt ermittelt:

- Beizulegender Zeitwert des Kaufpreises; plus
- Angesetzter Wert der Minderheitenanteile am erworbenen Unternehmen; plus
- Bei einem sukzessiven Unternehmenszusammenschluss, der beizulegende Zeitwert des bestehenden Anteils am zu erwerbenden Unternehmen; abzüglich
- Nettobuchwert (normalerweise der beizulegende Zeitwert) der erworbenen identifizierten Vermögenswerte und übernommenen Verbindlichkeiten.

Alle Tochtergesellschaften, welche in Abschnitt 36 aufgelistet sind, werden in den Konzernabschluss einbezogen.
Die Jahresabschlüsse von einigen Konzerngesellschaften werden in einer anderen Währung als Euro (CHF und USD) erstellt. Die Vermögenswerte und Schulden dieser Tochterunternehmen werden in Euro mit den Umrechnungskursen am Bilanzstichtag umgerechnet. Die Erträge und Aufwendungen dieser Tochtergesellschaften werden mit dem Durchschnittskurs der Periode in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Wechselkursdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst. Seit dem 1. Januar 2003 (Datum, an dem die Gruppe auf IFRS umgestellt hat) werden solche Währungsdifferenzen unter dem Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen erfasst.
Von den in Abschnitt 36 aufgeführten deutschen Tochtergesellschaften werden die nachfolgend genannten Gesellschaften gemäß § 264b HGB von ihrer Pflicht, einen Jahresabschluss nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellen, befreit:

- Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG
- Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG
- Air Berlin PLC & Co. Verwaltungs KG
- Air Berlin PLC & Co. Service Center KG

b) Zweckgesellschaft

In 2006 hat die Gruppe eine Zweckgesellschaft (im Zusammenhang mit dem Mitarbeiteraktienplan) zum Rückkauf und zur Verwaltung von Aktien errichtet, welche in den Konzernabschluss einbezogen ist. 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 der Gruppe, wenn sie unter Bedingungen errichtet wurde, die dem Management der Zweckgesellschaft einen eingeschränkten Entscheidungsspielraum einräumen, was dazu führt, dass die Gruppe den Großteil aller Risiken und Nutzen aus der Geschäftstätigkeit der Zweckgesellschaft und ihrem Reinvermögen zieht.

c) Assoziierte Unternehmen und gemeinschaftlich geführte Unternehmen (Equity Beteiligungen)

Assoziierte Unternehmen sind solche Gesellschaften, auf die die Gruppe maßgeblichen Einfluss, aber nicht die Beherrschung über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt. Das gemeinschaftlich geführte Unternehmen wird zusammen mit einem anderen Unternehmen geführt. Der Konzernabschluss beinhaltet den Anteil der Gruppe am Erfolg des assoziierten Unternehmens bzw. gemeinschaftlich geführten Unternehmen 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 bzw. gemeinschaftlich geführten Unternehmens den Wert ihres Beteiligungsanteils, wird der Buchwert auf null reduziert. Weitere Verluste des assoziierten Unternehmens bzw gemeinschaftlich geführten Unternehmens werden nicht mehr erfasst, es sei denn, die Gruppe hat rechtliche oder tatsächliche Verpflichtungen übernommen oder Zahlungen für das assoziierte Unternehmen bzw. gemeinschaftlich geführte Unternehmen geleistet.

d) Bei der Konsolidierung eliminierte Transaktionen

Konzernforderungen und -verbindlichkeiten innerhalb der Gruppe, Konzerntransaktionen und nicht realisierte Gewinne aus Konzerntransaktionen werden bei der Aufstellung des Konzernabschlusses eliminiert. Nicht realisierte Gewinne aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen bzw. gemeinschaftlich geführten Unternehmen werden in Höhe des Anteils der Gruppe am assoziierten Unternehmen bzw. gemeinschaftlich geführten 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

a) Immaterielle Vermögenswerte

Ein Geschäfts- oder Firmenwert wird erfasst, wenn die Kosten des Unternehmenszusammenschlusses die vom Erwerber angesetzten beizulegenden Nettozeitwerte der identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverpflichtungen übersteigen. Andere erworbene identifizierbare immaterielle Vermögenswerte werden mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt und nachfolgend zu Anschaffungskosten abzüglich von kumulierten Abschreibungen und Wertminderungen bewertet. 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 basiert auf den Konzernrichtlinien und erfolgt linear über die jeweilige Nutzungsdauer (falls anwendbar).

Die Nutzungsdauer der immateriellen Vermögenswerte beträgt wie folgt:

Software, Lizenzen	3–5 Jahre
Markenrechte	unbegrenzt
Kundenbeziehungen	4 Jahre
Landerechte (Slots)	unbegrenzt

Landerechte haben eine unbegrenzte Nutzungsdauer, da sie weder zeitlich begrenzt sind noch einer regelmäßigen Abnutzung unterliegen. airberlin beabsichtigt das Markenrecht NIKI auf unabsehbare Zeit zu nutzen. Auf Grund dessen wurde eine unbegrenzte Nutzungsdauer unterstellt.

b) Sachanlagen

Sachanlagen werden mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierten Abschreibungen und aufgelaufenen Wertminderungen bewertet. Die Abschreibung erfolgt gemäß den Konzernrichtlinien linear über die jeweilige Nutzungsdauer der Sachanlagen. Beurteilungen hinsichtlich der Schätzung von Restwerten und Nutzungsdauern von Sachanlagen

werden vorgenommen. Unsicherheiten bestehen in den Nutzungsdauern der Flugzeuge sowie in den Beträgen, die durch zukünftige Abgänge realisiert werden können.

— FLUGZEUGE

Die Gruppe ist Eigentümerin von Flugzeugen vom Typ Boeing 737-700 und 800, Airbus A319, A320 und A321, Bombardier Q400 sowie Embraer E190. Diese werden unter Berücksichtigung von geschätzten Restwerten über zehn Jahre abgeschrieben. Restwerte und Nutzungsdauern werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft.
Ein Teil der Anschaffungskosten der Flugzeuge wird größeren Wartungen und Überholungen der Triebwerke und der Flugzeughülle zugeordnet und separat über eine Nutzungsdauer von fünf bis sieben Jahren abgeschrieben. Am Ende dieser Nutzungsdauer werden die neuen Überholungsaufwendungen aktiviert und über ihre jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben.
Der Kauf von Flugzeugen erfolgt in Etappen, mit anfänglichen und nachfolgenden Anzahlungen.

— ÜBRIGE SACHANLAGEN

Die Nutzungsdauern der übrigen Sachanlagen betragen wie folgt:

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

c) Nachträglicher Aufwand

Der aus dem Ersatz von Flugzeugkomponenten, Triebwerken oder anderen Ausstattungen resultierende Aufwand, zuzüglich großer Wartungen und Generalüberholungen, wird getrennt erfasst und aktiviert. Andere nachträgliche Aufwendungen werden lediglich aktiviert, wenn sie den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen des Vermögenswertes erhöhen. Alle übrigen Aufwendungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung als Aufwand berücksichtigt.

d) Wertminderungen („Impairment“)

— NICHT FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die Buchwerte der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte der Gruppe werden zu jedem Bilanzstichtag auf Anhaltspunkte von Wertminderungen überprüft. Bei Anzeichen einer Wertminderung wird der erzielbare Betrag des Vermögenswertes geschätzt. Für den Firmenwert und immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzten Nutzungsdauern wird der erzielbare Betrag zu jedem Bilanzstichtag geschätzt. Eine Wertminderung wird erfasst, sobald der Buchwert eines Vermögenswertes oder seiner zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag übersteigt. Ein eventueller Wertminderungsaufwand wird in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung 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 zukünftigen Cashflows unter Anwendung eines Diskontierungssatzes berechnet, der die gegenwärtigen Markteinschätzungen des Zinseffektes und die speziellen Risiken des Vermögenswertes berücksichtigt. Wenn ein Vermögenswert keinen nennenswerten eigenen Zahlungsmittelzufluss erwirtschaftet, wird der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt, der er zuzuordnen ist. Wertminderungen werden zuerst dem Firmenwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit und dann pro rata den Buchwerten der anderen Vermögenswerte zugeordnet. Im Bereich der Sachanlagen wird eine Wertaufholung vorgenommen, wenn Anhaltspunkte bestehen, dass die Wertminderung nicht mehr besteht, sowie bei Änderung von Schätzungen, die der Bestimmung des erzielbaren Betrages zugrunde liegt. Eine Wertaufholung wird lediglich bis zum fortgeschriebenen Buchwert ohne Berücksichtigung der eingetretenen Wertminderung (unter Berücksichtigung der Abschreibungen) vorgenommen.
Ermessensausübungen sind notwendig hinsichtlich der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit sowie bei der Ermittlung des Nutzungswerts. Die operativen Margen zur Berechnung des Nutzungswertes basieren auf geplantem und operativem Wachstum. Das Handelsumfeld unterliegt sowohl regulatorischen als auch wettbewerbsbedingten Spannungen, die einen wesentlichen Einfluss auf das operative Ergebnis haben können. Der Diskontierungssatz entspricht den Einschätzungen

des Managements bezüglich der peergroupbasierenden langfristigen Kosten der Kapitalbeschaffung für die zahlungsmittelgenerierende Einheit. Wesentliche Annahmen bei der Ermittlung des Nutzungswert sind der Sitzladefaktor, der Yield, der Treibstoffpreis und der USD Wechselkurs.

— FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

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

e) Vorräte

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

f) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert und nachfolgend mit dem Restbuchwert, welcher den beizulegenden Zeitwert darstellt, unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode und Wertminderungen bilanziert. Die Wertminderungen betreffen den Unterschied zwischen dem Buchwert und dem Wert, der sich aus den zukünftigen, mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz diskontierten Zahlungsströmen ergibt. Zweifelhafte Forderungen werden auf ihren realisierbaren Wert abgeschrieben und auf einem separaten Konto ausgewiesen. Nähere Informationen zu den Wertminderungen sind in Abschnitt 31b dargestellt. Die Wertminderungen werden so lange beibehalten, bis airberlin über die Uneinbringlichkeit der Forderung entscheidet. Forderungen werden direkt abgeschrieben, wenn erwartet wird, dass die Forderung uneinbringlich sein wird.
Erwartete zukünftige Zahlungsströme basieren auf Einschätzungen und Beurteilungen, die auf der Kreditwürdigkeit des einzelnen Kunden, der aktuellen Kundenstruktur und der Analyse historischer Forderungsausfälle beruhen.

g) Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden für Sicherungen des Kerosinpreises, der Zinssätze und zur Absicherung des Währungsrisikos aus operativen und Finanzierungsaktivitäten genutzt. Sicherungstransaktionen werden abgeschlossen, um Unsicherheiten bezüglich zukünftiger Zahlungsströme zu eliminieren. Derivate werden beim Erstansatz mit ihren Marktwerten berücksichtigt. Sämtliche Derivate, die nicht die Kriterien des Hedge Accounting erfüllen, werden als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert. Hedge Accounting wird eingestellt, wenn das Sicherungsgeschäft abläuft, verkauft, storniert oder ausgeübt wird, wenn die Gruppe die Klassifizierung als Hedge Accounting zurückzieht oder wenn die Kriterien für Hedge Accounting nicht länger erfüllt werden. Dem ursprünglichen Ansatz nachfolgende Bewertungen der derivativen Finanzinstrumente erfolgen zum Marktwert. In der Berechnung der Marktwerte von Derivaten werden kontrahenten-spezifische sowie eigene Ausfallrisiken gemäß der Vorgabe des IAS 39 einbezogen.
Daraus resultierende Gewinne oder Verluste werden erfolgswirksam in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung berücksichtigt, es sei denn, das Derivat dient der Absicherung eines mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden zukünftigen Cashflows. Der effektive Anteil der Gewinne und Verluste aus der Veränderung des Marktwertes der Cashflow-Sicherungsgeschäfte wird gemäß IAS 39 in der Bilanz im Eigenkapital bilanziert und erfolgswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft Auswirkungen auf die Ergebnisse des Unternehmens hat oder zukünftige Cashflows aus dem Grundgeschäft nicht mehr als wahrscheinlich erachtet werden. Der ineffektive Anteil eines Cashflow-Sicherungsgeschäftes wird unmittelbar erfolgswirksam erfasst.
Um Wechselkursrisiken zu minimieren, werden Devisentermingeschäfte und -optionen abgeschlossen. Zur Begrenzung des Kerosinpreisrisikos werden Kerosin-Swaps und -Optionen genutzt. Die Gruppe nutzt kombinierte Zins- und Währungs-Swaps, um variabel verzinsliche Fremdwährungsverbindlichkeiten in Festwertpositionen der funktionalen Währung zu konvertieren. Weitere Informationen finden sich in Abschnitt 31e.

h) Bankguthaben und Kassenbestände

Bankguthaben und Kassenbestände umfassen Barguthaben und kurzfristige Geldanlagen mit einer Fälligkeit von bis zu drei Monaten. Die Bankguthaben und Kassenbestände werden zu Anschaffungskosten bewertet. Überziehungskredite, die auf Grund von Cash-Managementzwecken genutzt werden, sind in die Kassen- und Bankbestände für die Darstellung in der Kapitalflussrechnung einbezogen. Bankguthaben und Kassenbestände beinhalten gesperrte Bankbestände, die in Abschnitt 29 dargestellt sind.

i) Gezeichnetes Kapital

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

— STAMMAKTIEN

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

— EINZIEHBARE „CLASS A"-VORZUGSAKTIEN

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

— EIGENE AKTIEN

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

j) Ertragsteuern

Ertragsteuern in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie als Positionen im Eigenkapital beinhalten Steuern der Berichtsperiode und latente Steuern. Ertragsteuern werden erfolgswirksam ausgewiesen, 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.
Steuern des laufenden Geschäftsjahres beinhalten die auf das zu versteuernde Einkommen der Periode zu erwartende Steuer, berechnet unter Berücksichtigung der zum Stichtag geltenden oder zukünftig geltenden Steuersätze, die sich am Ende des Gesetzgebungsverfahrens befinden, und eventuell bestehenden 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. Auf den erstmaligen Ansatz eines Firmenwerts, der aus einem Unternehmenszusammenschluss resultiert, wird keine latente Steuer gebildet. Latente Steueransprüche aufgrund von Verlustvorträgen und anderen temporären Differenzen, die zu einem zukünftigen Steuervorteil führen können, werden in dem Umfang bilanziert, in dem es wahrscheinlich erscheint, dass zukünftig zu versteuerndes Einkommen zur Verfügung stehen wird, das zur Realisierung der Verlustvorträge benötigt wird. Die Bewertung der latenten Steuern basiert auf 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, sowie aus gesetzlich geltenden Steuersätzen oder mit bereits zum Bilanzstichtag im Wesentlichen gesetzlich verabschiedeten Steuersätzen. Ermessensausübungen hinsichtlich der Schätzung der Wahrscheinlichkeit der Realisierung der latenten Steueransprüche werden vorgenommen; Unsicherheiten bestehen hinsichtlich des Betrags und des Zeitpunkts von zukünftigen zu versteuernden Einkommen.

k) Rückstellungen

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

l) Verzinsliche Finanzschulden

Verzinsliche Finanzschulden werden beim Erstansatz mit ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich zuordenbaren Transaktionskosten angesetzt. In der Folgebewertung werden sie zum Restbuchwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode bilanziert. Die Option, Finanzschulden zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, wurde nicht ausgeübt.

m) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

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

n) Fremdwährungen

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurs in die funktionale Währung der Konzernunternehmen umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Verpflichtungen in Fremdwährungen werden zum Kurswert am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Währungsdifferenzen werden erfolgswirksam in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Weitere Informationen zu den Währungsrisiken werden in Abschnitt 31d dargestellt.
Bewertungsunterschiede aus Wechselkursdifferenzen von verzinslichen Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten – sowie unrealisierte Wechselkursdifferenzen, die aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente resultieren und sonstige unrealisierte Fremdwährungsgewinne und -verluste – werden als Teil der Finanzierungskosten ausgewiesen. Sämtliche anderen Wechselkursdifferenzen werden den einzelnen Erträgen und Aufwendungen aus dem operativen Geschäft zugerechnet, aus denen sie resultieren.

o) Realisation von Erträgen und Aufwendungen

Umsätze resultieren hauptsächlich aus erbrachten Flugleistungen und Bordverkäufen. Flugumsätze werden zum Zeitpunkt der Durchführung des Fluges realisiert, wohingegen Rückflüge abgegrenzt werden, bis der Rückflug durchgeführt wurde. Umsätze auf nicht geltend gemachte Tickets werden realisiert, wenn die Gültigkeit des Tickets abgelaufen ist. Alle weiteren Umsätze und anderen Erträge aus der operativen Geschäftstätigkeit werden mit Leistungserbringung realisiert oder mit Nutzen- und Lastenübergang im Rahmen des Eigentumswechsels (zum Beispiel Bordverkäufe). Umsätze werden bewertet mit dem Marktwert der Gegenleistung unter Berücksichtigung sämtlicher Preisreduzierungen (z. B. Passagierabgaben, Umsatzsteuer und Rabatte). Rabatte und andere Preisnachlässe werden den zugehörigen Umsätzen zugeordnet und zu dem Zeitpunkt der Durchführung des Fluges erfasst.

Die Gruppe weist die Erlöse aus Flughafengebühren zum 31. Dezember 2012 in der Position „Flugumsatz" anstatt in der Position „Groundservices und sonstige Leistungen" aus. Diese Umgliederung dient dem besseren Verständnis der Veränderungen im Flugumsatz und der aus dem Flugumsatz errechneten Kennzahlen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst:

In T €	2011 Berichtet	2011 Anpassung	**2011 Anpassung**
Flugumsatz	3.857.022	77.729	3.934.751
Groundservices und sonstige Leistungen	331.704	(77.729)	253.975
Bordverkauf	38.592		38.592
	4.227.318		4.227.318

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung beziehungsweise zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam erfasst.

p) Rechnungsabgrenzungen

Die aktiven Rechnungsabgrenzungen beziehen sich überwiegend auf Vorauszahlungen. Sie beinhalten Flugzeugleasingraten, Versicherungen und sonstige Vorauszahlungen sowie abgegrenzte Verluste aus Flugzeug-sale-and-leaseback-Transaktionen.
Die passiven Rechnungsabgrenzungen resultieren hauptsächlich aus dem Ticketverkauf und in 2011 aus airberlins Vielfliegerprogramm. airberlin realisiert Umsätze aus dem Ticketverkauf im Zeitpunkt der Erbringung der Transportleistung. Wird der Ticketpreis jedoch für Hin- und Rückflug entrichtet und findet der Rückflug erst nach dem Bilanzstichtag statt, wird der auf den Rückflug entfallende Umsatz in der Bilanz unter den Rechnungsabgrenzungen bis zur Leistungserbringung abgegrenzt.

— VIELFLIEGERPROGRAMM (TOPBONUS)

Die Gruppe verfügt über ein Vielfliegerprogramm (topbonus), das den Kunden ermöglicht, durch Flüge, Geschäftsbeziehungen mit -airberlins Partnern (Hotels, Mietwagenfirmen, Versicherungen und Finanzdienstleistern) oder durch Einkäufe Bonusmeilen zu sammeln.
Bis zum Dezember 2012 wurden die im Rahmen des Vielfliegerprogramms ausgegebenen Meilen gemäß IFRIC 13 nach der Deferred-Income-Methode zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Mit dem Verkauf des Vielfliegerprogramms (siehe Abschnitt 6) liegt die Verpflichtung für das Einlösen der Bonusmeilen bei topbonus Ltd, welche für die Verpflichtung von airberlin vergütet wird. Der Flugumsatz wird um die Vergütung an topbonus Ltd reduziert.

q) Leasing

Die Gruppe least Flugzeuge als Operating-Leases, die airberlin zur Wartung verpflichten. Die Leasingraten enthalten keine Wartungs- und Überholungsaufwendungen. Für die Mehrzahl der geleasten Flugzeuge werden Zahlungen an den Leasinggeber für zukünftige Wartungen geleistet und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Diese basieren auf den geschätzten Kosten der Flugzeug- und Triebwerkschecks und werden anhand der tatsächlichen Flugstunden oder Flugzyklen berechnet. Die Gruppe erhält nach der Durchführung der Wartungen die bereits bezahlten Beträge erstattet.
Zahlungen aufgrund eines Operating-Leases werden als Aufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses vereinnahmt.
Gemäß IAS 17 aktiviert die Gruppe Sachanlagevermögen aus Finanzierungsleasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum verbunden sind, auf die Gruppe übergehen. Im Zeitpunkt der Anschaffung wird das geleaste Sachanlagevermögen mit dem niedrigeren Wert aus beizulegendem Zeitwert oder dem Barwert der Mindestleasingraten bewertet. Die Vermögenswerte werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Die entsprechenden Verpflichtungen werden unter der Position Finanzschulden in Höhe der abgezinsten Mindestleasingraten abzüglich der bereits gezahlten Raten ausgewiesen.
Leasingerträge aus Operating-Lease-Verhältnissen werden über die Dauer des Leasingverhältnisses in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung realisiert.

Die Gruppe tätigt Sale-and-leaseback-Transaktionen. Gemäß IAS 17 wird bei Sale-and-leaseback-Transaktionen, die zu Operating-Lease-Verhältnissen führen und bei denen der Verkauf unter dem beizulegenden Zeitwert getätigt wird, der Gewinn oder Verlust sofort in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Wenn der Verlust durch künftige, unter dem Marktpreis liegende Leasingzahlungen ausgeglichen wird, wird dieser Verlust abgegrenzt und im Verhältnis der Leasingzahlungen zur Leasingdauer des Vermögenswertes erfolgswirksam verteilt (siehe Abschnitt 4p).

r) Pensionen

Leistungsorientierte Pensionspläne sind Verpflichtungen für Pensionen und Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses, die nicht als beitragsorientiert klassifiziert wurden. Beitragsorientierte Pensionspläne sind Verpflichtungen für Pensionen und Leistungen, bei denen gleichbleibende Beiträge in einen separaten Pensionsplan bei einer eigenständigen Gesellschaft eingezahlt werden, der keine rechtlichen oder vertraglichen Verpflichtungen für spätere Auszahlungen begründet.
Die Nettoverpflichtungen oder -ansprüche von airberlin im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Versorgungsplänen werden für jeden Vorsorgungsplan separat ermittelt. Der Betrag der zukünftigen Versorgungsleistungen, die die Mitarbeiter als Gegenleistung für ihre Dienste in aktuellen und früheren Perioden erworben haben, wird geschätzt und auf den Barwert abgezinst. Der Abzinsungssatz basiert auf AA-Kredit-Anleihen mit einer Laufzeit, die den Laufzeiten der Pensionspläne und den sich daraus ergebenden Verpflichtungen entspricht. Die Berechnung erfolgt durch einen qualifizierten Versicherungsmathematiker mit Hilfe der Projected-Unit-Credit-Methode. Der Marktwert des Planvermögens zum Stichtag wird mit der Verpflichtung verrechnet.
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden sofort in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in der Periode erfolgswirksam erfasst, in welcher sie anfallen.
Verpflichtungen aus Beiträgen an beitragsorientierten Pensionsplänen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in der Periode aufwandswirksam erfasst, in der sie fällig sind.

s) Neue nicht angewandte Rechnungslegungsstandards und Interpretationen

Einige neue Standards, Anpassungen von Standards und Interpretationen sind für Geschäftsjahre die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen verabschiedet und von der EU übernommen worden, wurden jedoch von der Gruppe in diesem Konzernabschluss nicht angewendet. Keine davon werden signifikante Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Gruppe haben, mit Ausnahme von IFRS 9, Finanzinstrumente, der verpflichtend anzuwenden ist für den Konzernabschluss des Jahres 2015.

t) Finanzrisikomanagement

Die Gruppe ist den folgenden Risiken ausgesetzt:

- Kreditrisiko
- Liquiditätsrisiko
- Marktrisiko

An dieser Stelle werden sowohl die Konzernbelastung durch jedes der oben genannten Risiken als auch die Konzernziele, Richtlinien und Prozesse der Risikomessung und -steuerung sowie das Kapitalmanagement dargestellt. Weitere quantitative Angaben befinden sich an den entsprechenden Stellen des Jahresabschlusses.
Der Board of Directors zeichnet verantwortlich für den Aufbau und die Kontrolle des Konzernrisikomanagements. Es existiert ein etabliertes Risikomanagementsystem, welches die Richtlinien des Risikomanagements überwacht und wodurch alle signifikanten Risiken an den Board kommuniziert werden.
Das Risikoberichtswesen enthält die Darstellung und Bewertung aller Risiken der einzelnen Abteilungen. Dies beinhaltet die Erfassung neuer Risiken ebenso wie die Neubewertung existenter Risiken bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und des potenziellen Ergebniseffekts. Hierbei wird ein quantitativer Ansatz zur Risikobewertung vorgenommen. Die erfassten Risiken werden fortlaufend mithilfe von geeigneten IT-Tools aktualisiert.

Ein umfangreiches Risikoberichtswesen, welches Informationen zu derzeitigen Risiken und Bewertungen, zu Bewertungsanpassungen und adäquaten Einschätzungen enthält, wird quartalsweise an den Board kommuniziert.
Seit der letzten Berichtsperiode sind keine Änderungen bezüglich der Risikobelastung des Konzerns oder der Ziele, Richtlinien und Prozesse zur Risikoidentifizierung, -messung und -management eingetreten.

Kreditrisiko

Einzelplatztickets werden mittels Vorkasse verkauft. Das Kreditrisiko ist als sehr gering einzustufen und begrenzt auf Zahlungen aus überzogenen Bankkonten kurz vor Flugbeginn. Das Kreditrisiko beim Verkauf von Gruppentickets an Charter- und Pauschalreiseveranstalter ist ebenfalls begrenzt, da die Reiseveranstalter im laufenden Reisemonat auf Basis der erwarteten monatlichen Umsätze regelmäßige Vorauszahlungen leisten.
Der Verkauf von Passagierbeförderungs- und Frachtpapieren wird über Veranstalter und über Internet innerhalb der Richtlinien der Internationalen Flug-Transport-Vereinigung (IATA) durchgeführt. Die Agenturen sind mit länderspezifischen Abrechnungsstellen für die Verrechnung von Passagierbeförderungs- oder Frachtverkäufen verbunden. Einzelne Agenten werden durch die jeweiligen Abrechnungsstellen geprüft. Das Kreditrisiko im Fall eines einzelnen Verkaufsagenten ist aufgrund der weltweiten Verteilung verhältnismäßig gering. Soweit in der zugrunde liegenden Vereinbarung nicht ausdrücklich anders geregelt, werden Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Fluggesellschaften grundsätzlich auf bilateraler Ebene oder über die Verrechnungsstelle der IATA beglichen. Die Verrechnung findet durch die Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in monatlichen Intervallen statt, was auch zu einer erheblichen Verringerung des Ausfallrisikos führt. Bei anderen Transaktionen kann eine separate Sicherheitenstellung in den einzelnen Zahlungsvereinbarungen gefordert sein.
Für alle anderen Zahlungsbeziehungen werden in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Zahlung Sicherheiten vereinbart oder eine Bonitätsauskunft/Kreditreferenz eingeholt. Historische Daten aus der Geschäftsbeziehung, speziell in Bezug auf das Zahlungsverhalten, können genutzt werden, um ein Ausfallrisiko zu vermeiden. Erkennbaren Risiken wird durch Wertberichtigungen auf Forderungen Rechnung getragen.
Das Kreditrisiko aus Anlagen und derivativen Finanzinstrumenten besteht auf Grund des Ausfallrisikos des Vertragspartners. Da die Transaktionen mit Vertragspartnern höchstmöglicher Bonität abgeschlossen werden, stellt sich das Ausfallrisiko als außerordentlich gering dar. Bankguthaben werden ausschließlich bei Banken mit höchstmöglicher Bonität gehalten. Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsparteien mit höchstem Credit-Grade oder bei einer nachgewiesenen guten historischen Verlässlichkeit gehalten. Die Gruppe überprüft ihre Nettopositionen basierend auf dem Ausfallrisiko bei Bankguthaben und positiven Marktwerten von derivativen Finanzinstrumenten.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko für die Gruppe besteht darin, finanziellen Verpflichtungen bei Fälligkeiten nicht nachkommen zu können. Die Liquidität der airberlin ist sowohl durch eine entsprechende Liquiditätsplanung als auch durch Etablierung einer adäquaten Finanzierungsstruktur gesichert.
Das Ziel der Steuerung des Liquiditätsrisikos ist die Sicherstellung einer ausreichenden Liquidität, um die Zahlungsfähigkeit der Gruppe jederzeit zu gewährleisten, sowohl unter regulären als auch unter angespannten Bedingungen, ohne dass nicht akzeptable Verluste oder eine Schädigung der Reputation von airberlin eintreten.
Ein konzernweites Treasury-Management-System ist implementiert. Dieses System bildet sämtliche zins- und devisenrelevanten Parameter ab. Alle wesentlichen airberlin Gesellschaften sind vollständig in das Treasury-Management-System der Gruppe eingebunden. Des Weiteren hat die Gruppe ihr Liquiditätsmanagement durch den Aufbau eines Liquiditäts-Management-Tools erweitert, in welches die operativen, finanziellen und investiven Zahlungsströme auf Wochenbasis einfließen. Der Fokus liegt hierbei auf der ausreichenden Liquidität, basierend auf der umfangreichen Finanz- und Liquiditätsplanung.

Im Treasury-Management-System werden die gemäß IAS 39 für das Hedge-Accounting notwendigen Hedge-Relationen und die jeweiligen Effektivitätsberechnungen ausgewiesen. Dabei werden alle Grundgeschäfte und die entsprechend abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte berücksichtigt. Alle eingegangenen Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich ihrer Effektivität permanent überwacht und bei Notwendigkeit angepasst.

Marktrisiko

Das Marktrisiko besteht aus Marktpreisveränderungen, beispielsweise Änderungen von Wechselkursen, Zinssätzen oder Rohstoffpreisen. Marktpreisänderungen können das Konzernergebnis und auch den Wert der im Besitz von airberlin befindlichen Finanzinstrumente beeinträchtigen.
Im Rahmen der Geschäftstätigkeit als Fluggesellschaft ist airberlin einerseits Wechselkurs-, Zinsänderungs- und Treibstoffrisiken und andererseits Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Um diese Risiken zu begrenzen, setzt airberlin derivative Finanzinstrumente ein. Eine detaillierte Darstellung der Abhängigkeit des Konzerns vom Marktrisiko und der Hedge-Accounting Aktivitäten zur Begrenzung der Risiken ist im Abschnitt 31 beschrieben.

Kapitaldienst

Kapital wird als Anleihen, Eigenkapital (ohne Marktbewertung der Sicherungsinstrumente und Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen), klassische Bankfinanzierungen sowie Finanzierungsleasing von der Gruppe definiert.
Der Board beabsichtigt die Aufrechterhaltung einer starken Kapitalbasis, um das Vertrauen von Anlegern, Gläubigern und anderen Marktteilnehmern in die künftige Entwicklung des Unternehmens zu sichern. Der Board of Directors überwacht die Rendite auf das eingesetzte Kapital, die sich ermittelt aus dem Netto-Betriebsergebnis dividiert durch das gesamte Eigenkapital. Vom Board wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Erhöhung der Rendite, die möglicherweise mit höheren Kreditaufnahmen zusammenhängt, und den Vorteilen und Sicherheiten für eine solide Kapitalbasis angestrebt. Insbesondere in Bezug auf die Unternehmensfinanzierung werden vom Board, mit Blick auf die Eigenkapitalrendite, eine Vielzahl von Finanzierungsoptionen einschließlich der Ausgabe von Aktien, der Ausgabe von Anleihen und traditionellen Bankfinanzierungen abgewogen.
Die Gruppe hat keine von den Kapitalmärkten auferlegten Anforderungen zu erfüllen.

u) Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind alle Verträge, die dazu führen, einen finanziellen Vermögenswert, eine finanzielle Verbindlichkeit oder ein Eigenkapitalinstrument darzustellen. Die finanziellen Vermögenswerte der Gruppe beinhalten im Wesentlichen Bankguthaben und Kassenbestände, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Darlehensforderungen und derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert. Die finanziellen Verbindlichkeiten umfassen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert. Finanzinstrumente werden in der Bilanz erfasst, sobald airberlin einen Vertrag bezüglich eines Finanzinstruments abschließt.

Folgende Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden bei airberlin dargestellt:

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

Die Kategorien der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 31g dargestellt.

airberlin hat folgende Klassen von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten definiert:

- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen,
- derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden,
- derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden,
- finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden (eingeschlossen verzinsliche Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten).

5. UNTERNEHMENSERWERB ATMS

Am 31. Dezember 2011 hat die Gruppe 100,0 % der Anteile an der Air Travel Marketing Services Inc., Aventura, Florida, USA, (ATMS) erworben. Infolge dessen sind die Nettovermögenswerte und Ergebnisse der ATMS zu konsolidieren. Aus der Transaktion ergibt sich ein Firmenwert in Höhe von € 975. Da die Transaktion für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der airberlin von untergeordneter Bedeutung ist, wird sie nicht ausführlicher dargestellt.
In der Berichtsperiode wurde die ATMS umfirmiert in Air Berlin Americas Inc.

6. TOPBONUS TRANSAKTION

Am 17. Dezember 2012 hat airberlin einen Anteil von 30 % an der topbonus Ltd, einer, unter englischem Recht neu gegründeten Gesellschaft, für € 15.600 erworben. Der Mehrheitsanteil der topbonus Ltd liegt bei Etihad Airways PJSC, einem wesentlichen Aktionär der airberlin.
Die Gruppe hat ihr Vielfliegerprogramm topbonus (siehe Abschnitt 4p) an die topbonus Ltd für € 200.000 verkauft. Da keine Vermögenswerte oder Verpflichtungen der Gruppe übertragen wurden, ist aus dem Verkauf ein Ertrag von € 200.000 generiert worden. Durch den Anteil der Gruppe in Höhe von 30 % an der topbonus Ltd wurden unrealisierte Erträge bis zum Wert der Anteile der Gruppe eliminiert. Dies hat zu einem Ertrag von € 184.400 geführt, welche in den sonstigen betrieblichen Erträgen in der Gewinn-und-Verlust-Rechung ausgewiesen werden (Abschnitt 22).
Die Verbindlichkeit der ausgegeben Bonusmeilen wurden neu bewertet und der vorher abgegrenzte Umsatz in der Höhe von € 29.029 nun im Geschäftsjahr 2012 vollständig als Flugumsatz vereinnahmt. Die Einlösung von bis zum Verkaufszeitpunkt gesammelten Bonusmeilen bei der Gruppe ist für die topbonus Ltd unentgeltlich, dafür wurde bei der Gruppe aufwandswirksam eine Rückstellung zum 31. Dezember 2012 in Höhe von € 7.878 erfasst. Die Aufwendungen wurden im Posten Materialaufwand und bezogene Leistungen gezeigt.
Die topbonus Ltd soll das Vielflieger Programm weiterführen und ausbauen auf der Basis eines Geschäftsvertrages mit airberlin. Unter diesem Vertrag hat airberlin der topbonus Ltd eine Mindestvergütung für ausgegebene Meilen für die Jahre 2013 – 2017 von ca. € 31.000 pro Jahr zugesagt. Die Mindestvergütung der topbonus Ltd gegenüber der airberlin für das Einlösen von Meilen gegen Flüge beträgt für den Gesamtzeitraum 2013-2017 insgesamt ca. € 69.900.
Weiterhin hat die Gruppe eine einjährige Garantie für ein Darlehen der topbonus Ltd in Höhe von € 45.000 ausgegeben. Diese Garantie wurde mit einem geschätzten beizulegendem Zeitwert von € 1.125 in den Finanzaufwendungen erfasst. Die Anteile der Gruppe an der topbonus Ltd sind verpfändet für den Fall, dass die Garantie des Darlehens nicht bedient werden kann.
Es sind Transaktionskosten in Höhe von € 4.324 bei der Gruppe entstanden, welche in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst wurden.

7. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

In T €	Software, Lizenzen	Firmenwert	Landerechte	Markenrechte	Kunden-beziehungen	**Gesamt**
Anschaffungskosten						
Bestand 1. Januar 2011	33.533	195.485	176.249	8.500	3.036	**416.803**
Zugänge	12.427	0	0	0	0	**12.427**
Zugänge durch Erstkonsolidierung	0	975	0	0	0	**975**
Abgänge	(3.338)	0	0	0	(3.036)	**(6.374)**
Bestand 31. Dezember 2011	42.622	196.460	176.249	8.500	0	**423.831**
Zugänge	33.449	0	0	0	0	**33.449**
Fremdwährungsbewertung	0	303	0	0	0	**303**
Abgänge	(660)	0	0	0	0	**(660)**
Bestand 31. Dezember 2012	75.411	196.763	176.249	8.500	0	**456.923**
Abschreibung						
Bestand 1. Januar 2011	26.790	0	0	0	2.593	**29.383**
Abschreibungen des Jahres	4.370	0	0	0	443	**4.813**
Abgänge	(3.337)	0	0	0	(3.036)	**(6.373)**
Bestand 31. Dezember 2011	27.823	0	0	0	0	**27.823**
Abschreibungen des Jahres	8.715	0	0	0	0	**8.715**
Abgänge	(659)	0	0	0	0	**(659)**
Bestand 31. Dezember 2012	35.879	0	0	0	0	**35.879**
Buchwert						
1. Januar 2011	6.743	195.485	176.249	8.500	443	**387.420**
31. Dezember 2011	14.799	196.460	176.249	8.500	0	**396.008**
31. Dezember 2012	39.532	196.763	176.249	8.500	0	**421.044**

Die Gruppe hat im vierten Quartal 2012 eine Werthaltigkeitsprüfung basierend auf diversen Annahmen für die Landerechte, den Firmenwert und die Markenrechte vorgenommen mit dem Ergebnis, dass, weil die Schätzung des erzielbaren Betrags den Buchwert der entsprechenden Vermögenswerte übersteigt, keine Notwendigkeit zu einer Wertminderung vorliegt. Der erzielbare Betrag wurde in Bezug auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelt, die die Landerechte, den Firmenwert und die Markenrechte nutzt.

Die Gruppe hat drei zahlungsmittelgenerierende Einheiten zum Zwecke des Werthaltigkeitstests und zu verteilenden Firmenwerts wie folgt ermittelt:

In T €	Fracht	Technik	Flugbetrieb	**Gesamt**
Firmenwert	31.000	0	165.763	**196.763**
Landerechte	0	0	176.249	**176.249**
Markenrechte	0	0	8.500	**8.500**

Flugbetrieb ist die wichtigste zahlungsmittelgenerierende Einheit, der die wichtigsten immateriellen Vermögenswerte zugeordnet sind. Zur Ermittlung des Nutzungswertes des Flugbetriebs wurden die zukünftigen Zahlungsströme aus der aktuellen, vom Management erstellten, 5-Jahresplanung, für die bestehende Flugzeugflotte, extrapoliert mit einer Wachstumsrate von 0,5 % p. a. (2011: identisch), abgezinst. Der auf einer Peergroup basierende Kapitalkostenzinssatz vor Steuern beträgt 9,01 % (2011: 9,51 %). Der Diskontierungssatz entspricht nach Einschätzung des Managements dem peergroupbasierenden langfristigen Zinssatz für die Kapitalbeschaffung für die zahlungsmittelgenerierende Einheit. Die der Planung zu Grunde liegenden Zahlungsströme sind wesentlich abhängig von den Kernannahmen Sitzladefaktor, Yield, Treibstoffpreis und USD Wechselkurs. Die zu Grunde liegenden sensitivierten Zahlungsströme liegen unterhalb der Markterwartung von dritten Marktteilnehmern. Die Gruppe ist überzeugt, dass es keine möglichen Änderungen in den Kernannahmen gibt, die dazu führen, dass der Buchwert den erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierende Einheit übersteigt.

8. SACHANLAGEN

In T €	Grundstücke und Gebäude	Flugzeuge und Triebwerke	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	**Gesamt**
Anschaffungskosten					
Bestand 1. Januar 2011	40.415	1.027.405	110.504	14.964	**1.193.288**
Zugänge	963	138.540	11.340	4.294	**155.137**
Zugänge durch Erstkonsolidierung	9	0	0	73	**82**
Abgänge	(6.518)	(172.348)	(16.038)	(5.183)	**(200.087)**
Bestand 31. Dezember 2011	34.869	993.597	105.806	14.148	**1.148.420**
Zugänge	1.526	2.030	30.429	3.353	**37.338**
Abgänge	(22.803)	(30.322)	(13.823)	(2.128)	**(69.076)**
Umgliederung Held for Sale	0	(172.454)	0	0	**(172.454)**
Bestand 31. Dezember 2012	13.592	792.851	122.412	15.373	**944.228**
Abschreibung					
Bestand 1. Januar 2011	19.113	253.108	26.535	6.868	**305.624**
Abschreibungen des Jahres	3.544	62.867	9.758	4.961	**81.130**
Abgänge	(6.485)	(42.090)	(3.933)	(4.741)	**(57.249)**
Bestand 31. Dezember 2011	16.172	273.885	32.360	7.088	**329.505**
Abschreibungen des Jahres	1.193	49.003	11.678	3.556	**65.430**
Abgänge	(7.405)	(3.117)	(6.837)	(3.990)	**(21.349)**
Umgliederung Held for Sale	0	(27.248)	0	0	**(27.248)**
Bestand 31. Dezember 2012	9.960	292.523	37.201	6.654	**346.338**
Buchwert					
1. Januar 2011	21.302	774.297	83.969	8.096	**887.664**
31. Dezember 2011	18.697	719.712	73.446	7.060	**818.915**
31. Dezember 2012	3.632	500.328	85.211	8.719	**597.890**

Die Flugzeuge sind als Sicherheiten für Kreditgeber im Zusammenhang mit den Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen eingestuft.

Das Bestellobligo für Sachanlagen beträgt 3,8 Mrd. USD (2011: 5,2 Mrd. USD).

Die Sachanlagen beinhalten Flugzeuge sowie technische Ausstattung und Maschinen, die aufgrund von Finanzierungsleasing aktiviert wurden (im Vorjahr auch Grundstücke und Gebäude).

Der Buchwert von Sachanlagen, die aufgrund von Finanzierungsleasing aktiviert wurden, beträgt:

In T €	2012	2011
Grundstücke und Gebäude	**0**	15.707
Flugzeuge	**40.481**	42.926
Technische Ausstattung und Maschinen	**1.828**	1.796
	42.669	60.429

Weitere Details zum Finanzierungsleasing sind in Abschnitt 18 zu finden.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

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

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

9. EQUITY BETEILIGUNGEN

In T €	2012	2011
Anschaffungskosten		
Bestand 1. Januar	**184**	405
Erwerb	**20.186**	0
Eliminierung von unrealisierten Erträgen aus dem Verkauf des Vielfliegerprogramms	**(15.600)**	0
Umgliederung von sonstige Forderungen zu Equity Beteiligungen	**534**	0
Veräußerungen	**0**	(392)
Gewinnanteile	**247**	171
Dividenden	**(704)**	0
Bestand 31. Dezember	**4.847**	184

Die Eliminierung von unrealisierten Erträgen aus dem Verkauf des Vielfliegerprogramms steht im Zusammenhang mit dem Verkauf des Vielfliegerprogramms und ist näher ausgeführt in den Abschnitten 6 und 3d.

Am 4. September 2012 hat airberlin einen Anteil von 46,82 % der IHY IZMIR HAVAYOLLARY A.S. für € 4.586 erworben. Am 17. Dezember 2012 hat airberlin einen Anteil von 30 % an der topbonus Ltd für € 15.600 erworben (Abschnitt 6).

Die Bilanzposition „Equity Beteiligungen“ fasst alle assoziierte Unternehmen und gemeinschaftlich geführte Unternehmen zusammen, die nach der Equity-Methode bewertet werden.

10. VORRÄTE

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

In T €	2012	2011
Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile	**48.733**	44.356
Bezogene Waren	**1.134**	1.168
	49.867	45.524

Die Vorräte werden nach dem Niederstwertprinzip und zum Restbuchwert bewertet. In 2012 wurde die Wertberichtigung auf Vorräte um € 6.826 reduziert (2011: € 5.715). Der zu den Vorräten gehörende Aufwand des Berichtsjahres ist in Abschnitt 23 dargestellt (Treibstoff, Catering).

11. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

	2012			2011		
In T €	kurzfristig	langfristig	**Gesamt**	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	184.193	0	**184.193**	125.197	0	125.197
Forderungen gegen nahestehende Personen	21.564	1.607	**23.171**	6.653	2.076	8.729
Abgegrenzte Forderungen	2.721	0	**2.721**	394	0	394
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten	14.033	29.700	**43.733**	22.994	32.769	55.763
Forderungen aus Boni und Rückerstattungen	47.624	0	**47.624**	39.267	0	39.267
Sonstige Forderungen	38.296	1.071	**39.367**	23.769	76	23.845
Darlehen und Forderungen	308.431	32.378	**340.809**	218.274	34.921	253.195
Forderungen an Steuerbehörden	10.723	0	**10.723**	7.156	0	7.156
Geleistete Anzahlungen	94.344	47.392	**141.736**	113.618	44.267	157.885
Sonstige Vermögenswerte	38.238	0	**38.238**	36.074	0	36.074
	451.736	79.770	**531.506**	375.122	79.188	454.310

Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten beziehen sich im Wesentlichen auf Beträge, die auf Vertragsvereinbarungen mit Lieferanten zurückzuführen sind und die nach Erfüllung aller Auflagen zurückgezahlt werden. Die Beträge werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.
Sonstige Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen debitorische Kreditoren (2012: € 20.756 und 2011: € 30.627).
Geleistete Anzahlungen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen, Leistungen und Bereitstellungsprovisionen, die bei Vertragsabschluss der airberlin Gruppe bei Flugzeugkäufen vereinbart wurden. Im Berichtsjahr wurden Nettoanzahlungen in Höhe von € 24.361 (2011: € 32.871) geleistet, € 41.156 wurden aktiviert (2011: € 23.084). Die geleisteten Anzahlungen sind als Sicherheiten hinterlegt im Zusammenhang mit dem Darlehen der Etihad Airways PJSC (siehe Abschnitt 32).
Belastungen der Gruppe aus Krediten, Währungsrisiken und Wertberichtigungen, die die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen betreffen, werden in Abschnitt 31 erläutert.

12. AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGEN

	2012			2011		
In T €	kurzfristig	langfristig	**Gesamt**	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Vorauszahlungen Leasingraten	18.527	683	**19.210**	17.878	1.127	19.005
Verlustabgrenzungen aus Sale-and-Leaseback und Glättung Leasingraten	8.535	36.692	**45.227**	10.634	40.755	51.389
Übrige	19.509	10.222	**29.731**	14.086	11.230	25.316
	46.571	47.597	**94.168**	42.598	53.112	95.710

In der Position Übrige sind Vorauszahlungen der laufenden Geschäftstätigkeit enthalten sowie eine Teilnahmegebühr an einem Umlaufteilepool für Flugzeugersatzteile.

13. GEZEICHNETES KAPITAL UND RÜCKLAGEN

Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital ist in Bezug auf die 116.800.508 Stammaktien (vor Kapitalerhöhung: 85.226.196 Stammaktien) im Nominalwert von je € 0,25 und die 50.000 A Shares im Nominalwert von je £ 1,00 gezeichnet und voll eingezahlt. Darin enthalten sind 177.600 Eigenaktien, die von der Gesellschaft (über den Air Berlin Employee Share Trust) im Zusammenhang mit einem ausgelaufenen Mitarbeiterbeteiligungsplan gehalten werden. Die Stammaktien berechtigen zum Dividendenbezug, soweit eine Gewinnausschüttung beschlossen wird, und sind mit einem Stimmrecht pro Aktie in Gesellschafterversammlungen ausgestattet. Hinsichtlich der A-Shares hat airberlin das Recht auf Einzug der Aktien. Die A-Shares sind Vorzugsaktien ohne Berechtigung zur Partizipation am Gewinn und Verlust der Gesellschaft. Bei Auflösung oder einer sonstigen Kapitalrückzahlung erhalten die -Inhaber der A-Shares bevorzugt vor den Inhabern der Stammaktien den jeder Aktie (A-Share) entsprechenden Teil des eingezahlten Kapitals oder des Kapitals, der als eingezahlt gilt.
Am 24. Januar 2012 hat die Gesellschaft 31.574.312 neue Stammaktien zu einem Aktienpreis von € 2,31 ausgegeben. Die Bruttoerlöse aus der Ausgabe der neuen Aktien belaufen sich auf € 72.936.661. In diesem Zusammenhang sind Transaktionskosten in Höhe von € 5.545.694 angefallen. Am 17. Dezember 2012 wurden 8.522.618 Aktien zum Handel an der Deutschen Börse zugelassen. Die Zustimmung zum Handel für 23.051.694 Aktien an der deutschen Börse steht noch aus.

Sonstige Kapitalrücklagen

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

Eigenanteile

Im Zusammenhang mit einem ausgelaufenen 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.

Rücklage für die Marktbewertung von Sicherungsinstrumenten

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

Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen

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

Dividenden

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

14. ERGEBNIS JE AKTIE

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

in T € und T Aktien, außer EPS	2012	2011*
Ergebnis der Periode	**6.813**	(420.396)
Auf Class A-Vorzugs-Aktien beschlossene Dividende	**0**	0
Auf die Stammaktien entfallendes Ergebnis (verwässert und unverwässert)	**6.813**	(420.396)
Ausgegebene Stammaktien am 1. Januar	**85.226**	85.226
Effekt der in 2012 ausgegebenen Aktien	**31.574**	0
Effekt der gehaltenen Eigenaktien	**(178)**	(178)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (unverwässert)	**114.552**	85.048
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	**114.552**	85.048
Unverwässertes Ergebnis je Aktie	**0,06**	(4,94)
Verwässertes Ergebnis je Aktie	**0,06**	(4,94)

* angepasst

Die 50.000 Class-A-Aktien berechtigen nicht dazu, am Gewinn oder Verlust der airberlin beteiligt zu werden. Dividenden stehen im Ermessen der airberlin. Diese Aktien sind deshalb nicht in der Berechnung der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der Aktien berücksichtigt worden.
Der Effekt aus der Umwandlung der Wandelanleihen wurde in die Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie einbezogen, da dies zu einer Erhöhung des Ergebnisses je Aktie geführt hätte („dilutive"). Auf Grund des Wandelpreises und der geringen ausstehenden Summe ist die Verwässerung jedoch nicht wesentlich.

15. PENSIONSVERPFLICHTUNGEN/LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

Die Gruppe hat Rückstellungen für folgende Leistungen an Arbeitnehmer bilanziert:

In T €	2012	2011
Jubiläumsrückstellungen	**8.514**	7.247
Altersteilzeitrückstellungen	**0**	425
Pensionsrückstellungen	**1.239**	90
Gesamt Leistungen an Arbeitnehmer	**9.753**	7.762

Die Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen werden unter Abschnitt 16 beschrieben.

Leistungsorientierte Pensionspläne

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan für die Executive Directors abgeschlossen. Zudem gewährt die Gruppe einen leistungsorientierten Pensionsplan für bestimmte AB Finance II GmbH (früher dba) Mitarbeiter. Beide Pensionspläne werden durch Beiträge bei qualifizierenden Pensionsversicherungen finanziert.

Die Verpflichtung aus leistungsorientierten Pensionsplänen der Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

In T €	2012	2011
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	**20.542**	16.437
Marktwert des Planvermögens	**(23.318)**	(18.553)
Finanzierungsstatus	**(2.776)**	(2.116)
Pensionsrückstellung	**1.239**	90
Marktwert des Planvermögens, netto	**(4.015)**	(2.206)

Der Barwert der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen entwickelte sich während der Periode wie folgt:

In T €	2012	2011
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	**16.437**	14.378
Dienstzeitaufwand der Periode	**692**	386
Ausgezahlte Leistungen	**(334)**	(671)
Verzinsung der Verpflichtung	**755**	702
Versicherungsmathematische Verluste	**2.992**	1.642
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	**20.542**	16.437

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

In T €	2012	2011
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	**18.553**	16.591
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	**4.122**	2.578
Ausgezahlte Leistungen	**(334)**	(671)
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	**832**	771
Versicherungsmathematische Gewinne	**145**	(716)
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	**23.318**	18.553

Das Planvermögen beinhaltet ausschließlich externe Verträge mit Versicherungsgesellschaften in Deutschland. Diese können gegebenenfalls Aktien der Air Berlin PLC enthalten. Allerdings wären die an airberlin gehaltenen Aktien – aufgrund der strengen Vorschriften, denen Versicherungsgesellschaften in Deutschland unterliegen – unwesentlich.
Im Berichtsjahr wurde ein Ertrag aus Planvermögen in Höhe von € 2.243 realisiert (2011: Aufwand € 55). Es wurden keine Anpassungen auf Erfahrungswerte während der Periode vorgenommen.

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

In T €	2012	2011
Dienstzeitaufwand der Periode	**692**	386
Verzinsung der Verpflichtung	**755**	702
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	**(832)**	(771)
Versicherungsmathematische Verluste	**2.847**	2.507
Effekt aus der Beschränkung gemäß IAS 19.58 b)	**0**	(17)
Pensionsaufwand	**3.462**	2.807

In 2013 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne (Beiträge) in Höhe von € 3.253 geleistet.

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

in %	2012	2011
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	**3,57–3,93**	4,63
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen am 1. Januar	**4,00–4,30**	4,00–4,30
Zukünftige Gehaltssteigerungen	**0,00–2,00**	0,00–2,00
Zukünftige Pensionssteigerungen	**1,00**	1,00

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

Beitragsorientierte Pensionspläne

Seit Beginn der Berichtsperiode bestehen beitragsorientierte Pensionspläne für alle Mitarbeiter der airberlin. In 2012 betrug der in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesene Nettoaufwand für die beitragsorientierten Pensionspläne € 11.705 (2011: € 6.578).
Die Gruppe leistete in 2012 Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von € 29.679 (2011: € 29.541).

16. RÜCKSTELLUNGEN

In T €	Bestand am 1.1.2012	Zuführung	Verbrauch	Verrechnung	**Bestand am 31.12.2012**
Rückstellung für Rechtsstreitigkeit	0	9.003	0	0	**9.003**
Drohverlustrückstellung	0	2.500	0	0	**2.500**
Rückstellung für eine Finanzgarantie	0	1.125	0	0	**1.125**
Jubiläumsrückstellungen	7.247	1.590	(323)	0	**8.514**
Altersteilzeitrückstellungen	425	917	(648)	(694)	**0**
Rückstellungen für Abfindungen	1.924	1.918	(2.836)	0	**1.006**
Pensionsrückstellungen	90	4.439	(334)	(2.956)	**1.239**
	9.686	21.492	(4.141)	(3.650)	**23.387**

Davon wurden zum 31. Dezember 2012 € 9.153 bezogen auf die Pensions-, Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen als langfristig ausgewiesen (2011: € 7.162).
Die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten beziehen sich auf einen Rechtstreit gegen einen Flughafen aus einer früheren, nicht mehr aktiven Geschäftsverbindung.
Die Drohverlustrückstellung wurde für einen Vertrag gebildet, dessen Erträge in Zukunft nicht die Aufwendungen decken werden.

Älteren Arbeitnehmern (ab Vollendung des 55. Lebensjahres) bietet airberlin die Möglichkeit, eine Altersteilzeitvereinbarung abzuschließen. Mit dieser Vereinbarung arbeiten die Mitarbeiter in Vollzeit während der ersten Jahre der Vertragslaufzeit und in Teilzeit in den folgenden Jahren der Vertragslaufzeit bis zum offiziellen Erreichen des Renteneintritts. Zum Bilanzstichtag haben 56 (2011: 62) Mitarbeiter eine Altersteilzeitvereinbarung abgeschlossen. Für die Berechnung wurden ein Zinssatz (zur Bewertung der Versorgungsverpflichtungen) von 1,0 % (2011: 3,4 %) und ein Gehaltstrend von 2,0 % (2011: 2,0 %) zugrunde gelegt. Unsicherheiten existieren bezüglich der Lebenserwartung und des zukünftigen Gehalts während der Laufzeit der Altersteilzeitvereinbarung. Die Rückstellung wurde mit einem Sicherungsguthaben in Höhe von € 5.218 (2011: 4.686) verrechnet.
Die Jubiläumsrückstellung wurde mit einem Zinssatz von 2,6 % (2011: 4,8 %) und einem Gehaltstrend von 2,0 % (2011: 2,0 %) ermittelt. Unsicherheiten bestehen in der Wahrscheinlichkeit, dass Mitarbeiter so lange bei der Gruppe bleiben, bis sie einen

Anspruch auf Jubiläumsleistungen erworben haben, und in Bezug auf deren Gehälter zum Anspruchszeitpunkt. Die Rückstellung wurde gemäß IAS 19 ermittelt.
Die Rückstellung für Abfindungen bezieht sich auf Abfindungen aus dem normalen Geschäftsverlauf.

Die Gruppe hat Eventualverbindlichkeiten aus Rechtsstreitigkeiten in Höhe von € 12.315.

17. FINANZSCHULDEN UND FINANZSCHULDEN AUS FLUGZEUGFINANZIERUNGEN

Dieser Abschnitt stellt Informationen bezüglich der Zinssätze und den sonstigen Konditionen der Finanzschulden der Gruppe, bemessen zum Restbuchwert, dar. Umfassende Informationen zum Zins-, Währungs- und Liquiditätsrisiko der Gruppe werden in Abschnitt 31 dargestellt.

Finanzschulden

Die Gruppe ist verschiedene Finanzschulden eingegangen. Die Buchwerte für die Jahre 2012 und 2011 sind wie folgt:

In T €	Gesichert/Ungesichert	Währung	Fälligkeit	**Buchwert 31.12.2012**	Buchwert 31.12.2011
Anleihe I	Ungesichert	EUR	2015	**198.038**	196.518
Anleihe II	Ungesichert	EUR	2018	**148.494**	147.745
Anleihe III	Ungesichert	EUR	2014	**148.546**	96.665
Wandelanleihe I	Ungesichert	EUR	2017*	**4.852**	10.781
Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	Gesichert	EUR	2013–2022	**1.251**	41.307
Darlehen von nahestehenden Personen	Gesichert	USD	2013–2016	**155.696**	0
Sonstige Darlehen	Ungesichert	USD	2013–2014	**15.158**	33.458
Kontokorrent	Ungesichert	EUR		**115**	1.223
				672.150	527.697

* Erstoption zur Einlösung der Wandelanleihe.

In Höhe von € 51.084 (2011: € 57.504) sind die Verbindlichkeiten in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die Kontokorrente sind jeweils im Folgejahr fällig. Die Finanzierungsleasingverbindlichkeiten werden in Abschnitt 18 dargestellt.

Die Fälligkeiten der oben beschriebenen Finanzschulden stellen sich wie folgt dar:

In T €	**2012**	2011
Bis zu einem Jahr	**51.084**	57.504
Zwischen einem und fünf Jahren	**475.013**	306.850
Mehr als fünf Jahre	**146.053**	163.343
	672.150	527.697

ANLEIHE I

Am 10. November 2010 hat die Gruppe € 200.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2015 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 200.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 8,5 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 200.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 7.534 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

ANLEIHE II

Am 19. April 2011 hat die Gruppe € 150.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2018 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 150.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 8,25 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 150.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 5.188 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

ANLEIHE III

Am 1. November 2011 hat die Gruppe € 100.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2014 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 100.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 11,5 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 100.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 5.552 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.
Am 1. November 2012 hat die Gruppe zusätzlich weitere € 50.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 50.500. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 1.497 an.

WANDELANLEIHE I

Am 11. April 2007 hat die Gruppe € 220.000 Wandelanleihen herausgegeben, die 2027 fällig sind. Die Wandelanleihe ist in 2.200 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 100 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 1,5 % eingeteilt. Der Wandlungspreis je Aktie wurde zunächst auf € 22,47 festgelegt, daraus ergibt sich ein Wandlungsverhältnis von 4.450 Stammaktien pro Anleihe. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe belaufen sich auf € 220.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 6.391 an.
Die Wandelanleihe wurde gemäß IAS 32 in Eigenkapital- und Schuldenkomponenten aufgeteilt. Die Eigenkapitalkomponente, abzüglich Transaktionskosten und nach Steuern, wird als eigene Position innerhalb des Eigenkapitals ausgewiesen.
Im 2011 hat die Gruppe 1.252 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt € 125.200 zurückgekauft.
Im zweiten Quartal 2012 haben die Anleihenhalter für 60 Teilschuldverschreibungen ihre "Put-Option" genutzt und diese Teilschuldverschreibungen mit einem Nominalwert von € 6.000 der Gruppe angedient.
Die Ausgaben für den Rückkauf beliefen sich auf € 6.162. Der Eigenkapitalanteil der zurückgekauften Wandelanleihen abzüglich der Transaktionskosten wurde in die Gewinnrücklage umgegliedert. Zum 31. Dezember 2012 standen noch 48 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt € 4.800 aus.
Die in der Bilanz ausgewiesene Eigenkapitalkomponente beträgt € 597 (2011: € 1.343).
Die Anleihen können zu jeder Zeit – beginnend 40 Tage nach deren Ausgabe und endend 14 Tage vor Fälligkeit (vom 21. Mai 2007 bis zum 25. März 2027) – von den Anleiheninhabern in jeweils 4.450 Aktien je Anleihe umgewandelt werden. Zudem wurde den Anleihengläubigern die Option einer vorzeitigen Kündigung der Anleihe zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung jeweils am 11. April 2012, 2017 und 2022 oder bei einem Eigentümerwechsel eingeräumt. Die Gesellschaft hat die Möglichkeit, zu jeder Zeit beginnend ab dem 30. April 2014 die Wandelanleihe in ihrer Gesamtheit zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung zurückzukaufen, sofern der Börsenkurs der airberlin Aktie eine Schwelle von 150 % des Wandlungspreises übersteigt.

WANDELANLEIHE II

Am 20. August 2009 hat die Gruppe € 125.000 Wandelanleihen herausgegeben, die in 2014 fällig sind. Die Anleihe war in 2.500 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 50 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 9 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgten quartalsweise. Der Wandlungspreis je Aktie wurde auf € 4,01 festgelegt. Es ergibt sich ein Wandlungsverhältnis von 12.469 Stammaktien pro Anleihe. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe beliefen sich auf € 125.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 6.338 an.

Im vierten Quartal 2011 hat die Gruppe die restlichen 311 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt € 15.550 zurückgekauft. Die Ausgaben für den Rückkauf beliefen sich auf € 15.838. Aus dem Rückkauf ergab sich insgesamt ein Aufwand von € 5.043, davon wurden € 4.291 unter den Finanzaufwendungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen und € 752 im Eigenkapital innerhalb der Gewinnrücklagen. Der Eigenkapitalanteil der zurückgekauften Wandelanleihen abzüglich der Transaktionskosten wurde in die Gewinnrücklage umgegliedert. Zum 31. Dezember 2011 standen somit keine -Teilschuldverschreibungen dieser Anleihe mehr aus.

DARLEHEN VON NAHESTEHENDEN PERSONEN

Darlehen von nahestehenden Personen werden im Abschnitt 32 erläutert.

Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen

Die Gruppe hat verschiedene Vereinbarungen mit Banken abgeschlossen, die der Finanzierung der Flugzeuge dienen und mit diesen besichert sind. Die Buchwerte für die Jahre 2012 und 2011 sind wie folgt:

In T €	Gesichert/Ungesichert	Währung	Fälligkeit	**Buchwert 31.12.2012**	Buchwert 31.12.2011
Zinssatz					
Variabler Zinssatz	Gesichert	EUR	2013–2023	**68.219**	82.392
Variabler Zinssatz	Gesichert	USD	2013–2021	**239.550**	311.520
Fester Zinssatz	Gesichert	EUR	2013–2021	**21.889**	24.543
Fester Zinssatz	Gesichert	USD	2013–2023	**64.286**	69.694
Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	Gesichert	USD	2013–2018	**32.046**	36.749
				425.990	524.898

Von diesen Verbindlichkeiten wurden € 158.946 (2011: € 53.123) in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die Finanzierungsleasingverbindlichkeiten werden in Abschnitt 18 dargestellt.

Die Fälligkeiten der oben beschriebenen Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen stellen sich wie folgt dar:

In T €	**2012**	2011
Bis zu einem Jahr	**158.946**	53.123
Zwischen einem und fünf Jahren	**138.474**	238.769
Mehr als fünf Jahre	**128.570**	233.006
	425.990	524.898

18. LEASINGVERHÄLTNISSE

Operating-Leases

Die Gruppe least eine Vielzahl an Flugzeugen, Triebwerken, Grundstücken und Gebäuden sowie sonstiges Vermögen. Die Vereinbarungen wurden als Operating-Leases eingestuft. Die Leasingverträge verfügen über eine Laufzeit bis zu 21 Jahren und enden grundsätzlich mit Ablauf der Vertragslaufzeit. Das Ende der Laufzeit dieser Verträge liegt zwischen 2013 und 2034 mit Verlängerungsoption. Aus den Leasingverträgen ergeben sich keine Beschränkungen für den Leasingnehmer.

Aus unkündbaren Leasingverhältnissen ergeben sich die folgenden künftigen Mindestleasingraten:

In T €	2012	2011
Bis zu einem Jahr	**522.321**	446.300
Zwischen einem und fünf Jahren	**1.570.827**	1.162.312
Mehr als fünf Jahre	**790.115**	617.804
	2.883.263	2.226.416

Es sind in der Berichtsperiode keine bedingten Leasingzahlungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden.
Während des Berichtszeitraumes, endend am 31. Dezember 2012, sind Zahlungen aus Operating-Leases in Höhe von € 505.852 (2011: € 497.428) als Aufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden.
Zudem verleast die Gruppe Vermögensgegenstände – überwiegend Flugzeuge – als Leasinggeber unter Vereinbarungen, die als Operating-Lease einzustufen sind. Das Ende der Laufzeit der Verträge liegt in 2014 – 2017.

Die künftigen Mindestleasingeinnahmen ergeben sich wie folgt:

In T €	2012	2011
Bis zu einem Jahr	**24.984**	3.977
Zwischen einem und fünf Jahren	**53.158**	6.845
	78.142	10.822

Finanzierungsleasing

Die Gruppe least bestimmte technische Anlagen und Ausrüstungsgegenstände unter Vereinbarungen, die als Finanzierungsleasing einzustufen sind. Das Finanzierungsleasing betrifft technische Geräte für Flugzeuge. Die Vereinbarungen laufen bis ins Jahr 2015.
Zudem least die Gruppe zwei Flugzeuge unter Vereinbarungen, die als Finanzierungsleasing einzustufen sind. Die Vereinbarungen sind über elf Jahre abgeschlossen und laufen in 2018 aus. Die Vereinbarungen enthalten verschiedene Kauf- und Verkaufsoptionen bezüglich des Rechts des Leasingnehmers, die Flugzeuge zu kaufen bzw. das Recht des Leasinggebers, den Leasingnehmer zum Kauf der Flugzeuge zu verpflichten, jeweils zu festen Terminen und zu den im Vertrag festgelegten Preisen und Konditionen. Zudem darf der Leasinggeber am Ende des Leasingverhältnisses den Leasingnehmer dazu verpflichten, einen Käufer für die Flugzeuge zu fixen Preisen (garantierten Restwerten) zu finden. Die Leasingraten sind in USD und variieren aufgrund von Veränderungen des zugrunde liegenden Zinssatzes. Der Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen wurde daher anhand der erwarteten Leasingzahlungen ermittelt, basierend auf dem im Vertrag genannten vorläufigen Zinssatz.
Im Vorjahr wurde noch ein Flughafengebäude im Rahmen eines Finanzierungsleasings geleast.
Der Restbuchwert der Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing wird in Abschnitt 8 dargestellt.
In 2012 sind keine bedingten Leasingzahlungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden (2011: keine).

Die künftigen Mindestleasingraten aus Finanzierungsleasing ergeben sich wie folgt:

	Zum 31. Dezember 2012		Zum 31. Dezember 2011	
In T €	Zukünftige Mindest-leasingraten	Diskontiert (Barwert)	Zukünftige Mindest-leasingraten	Diskontiert (Barwert)
Bis zu einem Jahr	**3.158**	**3.097**	11.802	11.480
Zwischen einem und fünf Jahren	**31.747**	**26.424**	35.323	29.247
Mehr als fünf Jahre	**0**	**0**	58.774	37.329
	34.905	**29.521**	105.899	78.056

19. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

	2012			2011		
In T €	kurzfristig	langfristig	**Gesamt**	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	94.391	0	**94.391**	118.886	0	118.886
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5.469	0	**5.469**	10.535	0	10.535
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	99.860	0	**99.860**	129.421	0	129.421
Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen	312.320	70.357	**382.677**	265.819	55.922	321.741
Kreditorische Debitoren	776	0	**776**	3.179	0	3.179
Lohnsteuer-Verbindlichkeiten	6.270	0	**6.270**	5.937	0	5.937
Umsatzsteuerverbindlichkeiten	4.131	0	**4.131**	15.231	0	15.231
Sozialversicherungsabgaben	1.046	0	**1.046**	907	0	907
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	2.375	0	**2.375**	2.927	0	2.927
	426.778	70.357	**497.135**	423.421	55.922	479.343

Die Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen beinhalten Aufwendungen für erbrachte Leistungen bzw. erhaltene Waren, die am Bilanzstichtag noch nicht berechnet wurden, Gutschriften und Kommissionen an Reisebüros im Zusammenhang mit dem Ticket-Verkauf, Urlaubsverpflichtungen und Verbindlichkeiten für ausstehende Gehaltsbestandteile sowie Verbindlichkeiten für die Abgrenzung von Wartungskosten und Überholungen von Flugzeugen und Triebwerken.

Informationen über die Währungs- und Liquiditätsrisiken der Gruppe in Bezug auf Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 31 dargestellt.

20. ERHALTENE ANZAHLUNGEN

Die Position betrifft überwiegend erhaltene Anzahlungen im Zusammenhang mit Tickets aus Einzelplatzverkäufen, wobei der gebuchte Flug erst nach dem Bilanzstichtag erfolgt und für die in der Berichtsperiode kein Umsatz realisiert wurde.

21. UMSATZERLÖSE

In T €	2012	2011 *
Flugumsatz	**4.006.684**	3.934.751
Groundservices und sonstige Leistungen	**272.975**	253.975
Bordverkauf	**32.017**	38.592
	4.311.676	4.227.318

* angepasst

Groundservices und sonstige Leistungen beinhalten überwiegend Fracht, technische Dienstleistungen und Zusatzleistungen. Siehe Abschnitt 6 für die Auswirkungen der topbonus Transaktion.

Die Anpassung wird im Abschnitt 4o) näher erläutert.

Segmentberichterstattung

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

22. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In T €	2012	2011
Gewinn aus dem Verkauf des Vielfliegerprogramms (siehe Abschnitt 6)	**184.400**	0
Erträge aus Schadensersatz	**33.200**	0
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	**33.076**	0
Erträge aus Untervermietung	**2.809**	2.386
Erträge aus Versicherungsansprüchen	**1.582**	1.906
Übrige	**9.125**	5.821
	264.192	10.113

Der Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten beinhaltet Gewinne in Höhe von € 24.022 aus der Umklassifizierung von einem Finanzierungsleasings zu einem operativen Leasing. Diese Umklassifizierung bezieht sich auf ein Flughafengebäude.

Erträge aus Schadensersatz beinhalten eine Schadensersatzforderung mit einem Nominalwert in Höhe von € 30.136 mit einer Laufzeit bis zu 8 Jahren. Diese Schadensersatzforderung wurde zu einem Barwert und von € 25.769 an Etihad Airways PJSC verkauft und vollständig beglichen (siehe Abschnitt 32).

23. MATERIALAUFWENDUNGEN UND BEZOGENE LEISTUNGEN

In T €	2012	2011
Treibstoff	**1.128.625**	1.048.134
Flughafengebühren und Handling	**864.547**	916.597
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	**592.164**	587.002
Navigationsaufwand	**260.650**	285.648
Luftverkehrsabgabe	**154.727**	165.639
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	**128.830**	143.326
Übrige	**159.220**	158.189
	3.288.763	3.304.535

Im Aufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von € 120.636 (2011: € 120.771) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.

Die Materialaufwendungen und bezogene Leistungen wurden um € 31.833 reduziert, die airberlin von Etihad Airways PJSC im Rahmen des gemeinsamen strategischen Beschaffungsprogramm erhalten hat (siehe Abschnitt 32).

24. PERSONALAUFWENDUNGEN UND MITARBEITERANZAHL

Die Personalaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

In T €	2012	2011
Löhne und Gehälter	**402.823**	396.899
Aufwand für Altersversorgung	**43.638**	38.926
Sozialversicherungsabgaben	**42.300**	39.619
	488.761	475.444

Der Aufwand für Altersversorgung im Berichtszeitraum steht im Zusammenhang mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der Directors und leitenden Angestellten in Höhe von € 2.074 (2011: € 2.607), mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der AB Finance II GmbH in Höhe von € 168 (2011: € 200), mit Leistungen an beitragsorientierte Pensionspläne in Höhe von € 11.705 (2011: € 6.578) und mit Beitragsleistungen an Sozialversicherungssysteme in Höhe von € 29.691 (2011: € 29.541). Weitere Angaben zu den Pensionsplänen sind in Abschnitt 15 zu finden.

Die Vergütung der Directors setzen sich wie folgt zusammen:

In T €	2012	2011
Jahresgehälter	**2.125**	2.182
Bonus	**924**	0
Sonstiges	**47**	4.303
	3.096	6.485

Die höchste Vergütung eines Directors beträgt in 2012 € 1.009 (2011: € 4.805). Weitere Angaben zur Vergütung der Directors werden im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 93 bis 103 dargestellt.
Seit dem Oktober 2012 liegt die operative Führung des Unternehmens bei einem neugeschaffenen Gremium, dem Management Board. Die gesamte Vergütung für das Management Board betrug in der Berichtsperiode € 848, Pensionszahlungen wurden nicht getätigt.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter der Gruppe in den verschiedenen Bereichen (inklusive Directors) sowie die Anzahl der Mitarbeiter zum Stichtag (auf Vollzeitbasis) ergeben sich wie folgt:

Arbeitnehmer	**Jahresdurchschnitt 2012**	Jahresdurchschnitt 2011	**31. Dezember 2012**	31. Dezember 2011
Flugpersonal	**4.852**	4.808	**4.793**	4.797
Verkauf, Betrieb, Verwaltung	**4.463**	4.256	**4.491**	4.316
	9.315	9.064	**9.284**	9.113

25. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

In T €	**2012**	2011
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	**215.771**	234.106
EDV-Aufwand	**96.925**	71.050
Werbung	**59.423**	67.017
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	**41.221**	36.655
Reisekosten Crew	**33.561**	31.060
Verkaufsprovisionen an Agenturen	**32.290**	24.971
Bankgebühren	**30.168**	29.157
Beratungskosten	**27.466**	20.103
Versicherung	**18.300**	19.833
Training und sonstige Personalaufwendungen	**16.478**	16.616
Verlust aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	**0**	6.574
Telefon und Porto	**5.991**	5.760
Ausbuchungen von Forderungen	**2.822**	1.811
Vergütung des Wirtschaftsprüfers	**2.752**	1.775
Übrige	**70.878**	52.046
	654.046	618.534

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers setzt sich wie folgt zusammen:

In T €	**2012**	2011
Jahresabschlussprüfung	**184**	137
Prüfung der Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften	**1.245**	866
Prüfungsnahe Dienstleistungen	**232**	281
Andere Dienstleistungen aufgrund gesetzlicher Vorschriften	**20**	40
Dienstleistungen betreffend Steuern	**42**	151
Sonstige Dienstleistungen	**1.029**	300
	2.752	1.775

26. FINANZERGEBNIS

In T €	2012	2011
Zinsaufwand für Finanzschulden	**(76.352)**	(65.046)
Bewertung der Verbindlichkeit aus Put-Option zum beizulegenden Zeitwert	**0**	(5.714)
Aufwand aus dem Rückkauf von Wandelanleihen	**0**	(5.440)
Sonstiger Finanzaufwand	**(865)**	(6.515)
Finanzaufwendungen	**(77.217)**	(82.715)
Zinserträge aus Festgeldkonten	**377**	1.967
Zinserträge aus Krediten und Forderungen	**167**	283
Sonstige Zinserträge	**524**	7.554
Finanzerträge	**1.068**	9.804
Gewinne (Verluste) aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	**2.575**	(39.007)
Finanzergebnis	**(73.574)**	(111.918)

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

Das im Finanzergebnis ausgewiesene Währungsergebnis leitet sich aus den gesamten Währungsgewinnen (-verlusten) wie folgt ab:

In T €	2012	2011
Summe Währungsergebnis, ergebniswirksam	**66.619**	(49.387)
davon in den betrieblichen Aufwendungen/Erträgen erfasst	**(63.352)**	38.130
Währungsgewinne (-verluste) im Finanzergebnis	**3.267**	(11.257)

27. ERTRÄGE AUS ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

In T €	2012	2011
E190 Flugzeugvermietung GmbH	**0**	0
Follow Me Entertainment GmbH	**24**	(38)
Binoli GmbH	**782**	591
THBG BBI GmbH	**(559)**	(456)
	247	97

28. ERTRAGSTEUERN UND LATENTE STEUERN

Der Verlust vor Steuern ist im Wesentlichen Deutschland und Österreich zurechenbar.

Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

In T €	2012	2011*
Laufender Ertragsteueraufwand	**(3.957)**	(5.844)
Latenter Ertragsteuerertrag	**13.944**	(55.706)
Ertragsteuerertrag	**9.987**	(61.550)

* angepasst

Die laufenden Ertragsteuern der Gruppe umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer, die Gewerbesteuer sowie ausländische Ertragsteuern. Von dem laufenden Steueraufwand in Höhe von € 3.957 (2011: € 5.844) entfallen € 110 auf Steuerzahlungen für Vorjahre (2011: € 1.799).

Der angewandte Steuersatz der Gruppe beträgt 30,18 % (2011: 30,18 %). Er setzt sich zusammen aus 15,83 % Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag und 14,35 % Gewerbesteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteueraufkommen beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Einige Konzerngesellschaften, insbesondere ausländische, unterliegen Gesamtsteuersätzen, die von dem der airberlin group abweichen. Die Unterschiede zum Gesamtsteuersatz der Gruppe werden in der steuerlichen Überleitungsrechnung als „Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen" in Höhe von € 4.556 (2011: € (6.889)) ausgewiesen.

Die latente Steuerposition zum 31.12.2011 der Gruppe wurde angepasst. Wie in Abschnitt 2 dargestellt, hat die Gruppe eine Verlusthistorie aufzuweisen. Die Voraussetzung für den Ansatz von latenten Steueransprüchen in diesem Fall ist das Vorliegen überzeugender substanzieller Hinweise auf zu versteuernde Einkünfte, die zu einer Nutzung von Verlustvorträgen führen. Es gibt eine Anzahl von positiven Faktoren, die aus Sicht der Direktoren geeignete Hinweise zum 31. Dezember 2012 darstellen, wie:

- Die Auswirkungen des Restrukturierungsprogrammes Turbine 2013
- Der Anstieg der positiven Einflüsse aus der Partnerschaft mit Etihad Airways PJSC
- Das gestiegene Vertrauen externer Marktteilnehmer in airberlin anlässlich verschiedener Kapitalmaßnahmen
- Die Möglichkeit zur Nutzung von Verlustvorträgen durch Anpassung der Steuerstrategie

Bedingt durch die Unsicherheit hinsichtlich des Zeitfaktors und der Gesamtauswirkungen der Faktoren Turbine 2013 und Etihad Airways PJSC sowie unter Berücksichtigung der Risiken, die mit Anpassung der Steuerstrategien zusammenhängen, wurde der Ansatz von latenten Steueransprüchen signifikant begrenzt.

Die Abweichung zwischen dem auf der Basis des Ergebnisses der Periode erwarteten Steuerertrag und dem tatsächlich ausgewiesenen Steuerertrag lässt sich wie folgt darstellen:

In T €	**2012**	2011*
Verlust vor Steuern	**(3.175)**	(358.846)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,18 % (in 2011: 30,18 %)	**958**	108.300
Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen	**4.556**	(6.889)
Veränderungen in latenten Steueransprüchen auf steuerliche Verlustvorträge	**21.879**	(165.620)
Steuerfreie Einnahmen und nichtabziehbare Aufwendungen	**(16.953)**	(14.328)
Latenter Steuerertrag für vorangegangene Geschäftsjahre	**0**	16.197
Laufender Steueraufwand für vorangegangene Geschäftsjahre	**(110)**	(1.799)
Auswirkungen des Rückkaufs von Wandelanleihen	**0**	(381)
Sonstige	**(343)**	2.970
Summe Ertragsteuerertrag (-aufwand)	**9.987**	(61.550)

* angepasst

Durch Veränderungen in der Eigentümerstruktur sind Verlustvorträge in Höhe von € 44.457 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 47.205 für körperschaftsteuerliche Zwecke endgültig entfallen. Für diese Verlustvorträge waren keine latenten Steueransprüche angesetzt.

Durch die im Vorjahr vorgenommene Veränderung der Konzernstruktur sind Verlustvorträge in Höhe von € 489.418 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 819.255 für körperschaftsteuerliche Zwecke endgültig entfallen. Für diese Verlustvorträge waren keine latenten Steueransprüche aktiviert.

Zum 31. Dezember 2012 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von € 198.753 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 221.559 für körperschaftsteuerliche Zwecke (2011 angepasst: € 70.278 und € 90.373). Davon € 103.753 (2011 angepasst: € 70.278) für gewerbesteuerliche Zwecke und € 129.559 (2011 angepasst: € 99.373) für körperschaftsteuerliche Zwecke wurden angesetzt zum Ausgleich der latenten Steuerverpflichtungen. Die Verlustvorträge in Höhe von € 95.000 können im Rahmen geplanter zukünftiger steuerpflichtiger Ergebnisse genutzt werden. Daneben bestehen zum 31. Dezember 2012 weitere Verlustvorträge in Höhe von € 456.966 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 462.654 für körperschaftsteuerliche Zwecke (2011 angepasst: € 482.729 und € 441.245), für die keine latenten Steueransprüche angesetzt werden. Die Verlustvorträge unterliegen keiner zeitlichen Beschränkung.

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

In T €	**2012**	2011*
Latente Steueransprüche:		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und Rechnungsabgrenzung	**0**	15.671
Fremdwährungsforderungen und Derivate	**9.418**	4.861
Immaterielle Vermögensgegenstände	**1.221**	0
Technische Anlagen	**266**	18
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	**38.977**	32,239
Steuerliche Verlustvorträge	**55.957**	20.645
	105.839	73,434
Latente Steuerverpflichtungen:		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und Rechnungsabgrenzung	**(3.224)**	0
Flugzeuge und damit verbundene Verbindlichkeiten	**(44.468)**	(42.176)
Grundstücke und Bauten	**0**	(4.740)
Immaterielle Vermögenswerte	**(45.378)**	(43,568)
Mietereinbauten	**(67)**	(79)
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	**(8.365)**	0
Wandelanleihen, Anleihen	**(3.949)**	(4.779)
Fremdwährungsverbindlichkeiten und Derivate	**(2.508)**	(17.792)
	(107.959)	(113,134)
Verrechnung	**105.839**	60.001
Latente Steueransprüche (Verpflichtungen), netto	**(2.120)**	(39.700)
Latente Steueransprüche (Verpflichtungen), netto zu Beginn des Geschäftsjahres	**(39.700)**	24.550
Veränderung der latenten Steuer	**(37.580)**	(64.250)
Davon aus Cashflow-Sicherungen und Eigenkapitalpositionen	**(23.636)**	8.544
Latenter Steuerertrag (Aufwand)	**13.944**	(55.706)

* angepasst

Der bilanzielle Ausweis stellt sich wie folgt dar:

In T €	2012	2011*
Latente Steueransprüche	**28.666**	0
Latente Steuerverbindlichkeiten	**(30.786)**	(39.700)
	(2.120)	(39,700)

* angepasst

Eine Saldierung ist nicht möglich, da Ansprüche und Verbindlichkeiten nicht derselben Jurisdiktion unterliegen.

Berücksichtigung von Ertragsteuern im Eigenkapital

	2012			2011		
In T €	vor Steuer	Steuerertrag	**Nach Steuer**	vor Steuer	Steuerertrag	**Nach Steuer**
Transaktionskosten auf die Ausgabe neuer Aktien	(5.546)	1.665	**(3.881)**	0	0	0
	(5.546)	1.665	**(3.881)**	0	0	0

Berücksichtigung von Ertragsteuern im sonstigen Ergebnis

	2012			2011		
In T €	vor Steuer	Steuerertrag	**Nach Steuer**	vor Steuer	Steuerertrag	**Nach Steuer**
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	490	0	**490**	1.102	0	1.102
Marktwertveränderung von Sicherungsinstrumenten	(73.335)	21.969	**(51.364)**	28.143	(8.544)	19.559
	(72.798)	21.969	**(50.874)**	29.245	(8.544)	20.661

29. KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Darstellung der Kapitalflussrechnung der airberlin erfolgt nach der indirekten Methode. Bankguthaben und Kassenbestände beinhalten Kassenbestände und Bankkonten sowie Festgelder bei Banken mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

In T €	2012	2011
Kassenbestand	**209**	258
Bankguthaben	**145.540**	104.055
Bankeinlagen mit fester Laufzeit	**182.187**	135.294
Bankguthaben und Kassenbestände	**327.936**	239.607
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	**(115)**	(1.223)
Bankguthaben und Kassenbestände laut Kapitalflussrechnung	**327.831**	238.384

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 31. Dezember 2012 gesperrte Guthaben in Höhe von € 104.034 (2011: € 98.536).

30. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Die derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

	2012			2011		
In T €	kurzfristig	langfristig	**Gesamt**	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:						
Positiver Marktwert	10.830	0	**10.830**	68.041	0	68.041
Negativer Marktwert	(29.859)	0	**(29.859)**	(8.770)	0	(8.770)
	(19.029)	0	**(19.029)**	59.271	0	59.271
zugehörige Bezugsbasis:						
Treibstoffpreis	2.741	0	**2.741**	2.451	0	2.451
Devisenkurs	(21.772)	0	**(21.772)**	56.820	0	56.820
	(19.029)	0	**(19.029)**	59.271	0	59.271
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden:						
Positiver Marktwert	1.637	0	**1.637**	5.146	0	5.146
Negativer Marktwert	(8.743)	(531)	**(9.274)**	(8.751)	(11.021)	(19.772)
	(7.106)	(531)	**(7.637)**	(3.605)	(11.021)	(14.626)
related underlying:						
Treibstoffpreis	0	0	**(0)**	(1.660)	0	(1.660)
Devisenkurs	(1.629)	(531)	**(2.160)**	(1.205)	(485)	(1.690)
Zins und Devisenkurs	(5.477)	0	**(5.477)**	(740)	(10.536)	(11.276)
	(7.106)	(531)	**(7.637)**	(3.605)	(11.021)	(14.626)

Hedge-Accounting

Als Luftfahrtunternehmen ist die airberlin group Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungen sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. airberlin nutzt derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken zu begrenzen.

airberlin wendet Hedge-Accounting in Bezug auf Sicherungen von zukünftigen Cashflows in Fremdwährung und auf zukünftige, auf den Kauf von Treibstoff bezogene Cashflows an, die die Kriterien gemäß IAS 39 erfüllen, womit die Volatilität der Gewinn-und-Verlust-Rechnung reduziert wird.

IAS 39 enthält strenge Anforderungen an die Anwendung von Hedge Accounting. airberlin erfüllt diese Anforderungen durch die Dokumentation zu Beginn eines Sicherungsgeschäfts, sowohl bei der Sicherungsbeziehung zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft, als auch bei den Risikomanagementzielsetzungen und -strategien der Sicherung. Dazu gehören die Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu festen Verpflichtungen und zukünftigen Transaktionen und auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades des angewandten Sicherungsinstruments. Die Effektivität der vorhandenen Sicherungsbeziehungen wird laufend überwacht. Für das Hedge-Accounting werden die Änderungen des Marktwerts des Hedging-Instruments im Eigenkapital in dem Ausmaße, in dem das Sicherungsgeschäft wirksam ist, erfasst. Die kumulierten Marktwertänderungen der Cashflow-Sicherungsgeschäfte werden dem Eigenkapital entnommen und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in dem Berichtszeitraum realisiert, in dem sich der abgesicherte Cashflow auf den Gewinn oder Verlust auswirkt.

airberlin tätigt auch Sicherungsgeschäfte, die nicht die strengen Hedge-Accounting-Kriterien des IAS 39 erfüllen. Für solche Derivate weist airberlin die Marktwertänderungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung aus. Die Marktwerte der Derivate werden gesondert in der Bilanz ausgewiesen.

Sämtliche Fremdwährungsoptionen und Kerosin-Optionen wurden während der Berichtsperiode auf ihre Hedge-Accounting-Qualifikation hin überprüft und sich qualifizierende Derivate als Cashflow-Sicherungsgeschäfte ausgewiesen.

Die kombinierten Zins- und Währungs-Swaps werden als „zu Handelszwecken gehalten" klassifiziert und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

Cashflow-Sicherungsgeschäfte werden sich voraussichtlich auf den Gewinn oder Verlust im gleichen Zeitraum auswirken, in dem die Cashflows voraussichtlich realisiert werden.

31. FINANZIELLES RISIKOMANAGEMENT

a) Ausfallrisiken

Der Buchwert der finanziellen Vermögenswerte stellt das maximale Ausfallrisiko dar.

Das maximale Ausfallrisiko zum Bilanzstichtag stellt sich wie folgt dar:

In T €	Anhang	2012	2011
Darlehen und Forderungen	11	**340.809**	253.195
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	30	**1.637**	5.146
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	30	**10.829**	68.041
Bankguthaben und Kassenbestände	29	**327.936**	239.607
		681.211	565.989

b) Wertberichtigungen

— FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Altersstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum Bilanzstichtag stellt sich wie folgt dar:

	2012		2011	
In T €	Bruttoforderung	Wertberichtigung	Bruttoforderung	Wertberichtigung
Nicht überfällig	**135.067**	**0**	92.489	0
Zwischen 1 und 30 Tage überfällig	**22.979**	**309**	18.306	131
Zwischen 31 und 120 Tage überfällig	**17.616**	**1.262**	12.546	902
Zwischen 121 und 365 Tage überfällig	**3.404**	**387**	3.715	2.240
Mehr als ein Jahr überfällig	**19.192**	**12.101**	12.564	11.150
	198.259	**14.058**	139.620	14.423

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden basierend auf historischen Daten zu Wertminderungsverlusten, wie nachstehend erläutert, auf mögliche Wertverminderungsverluste hin analysiert. Forderungen, die nicht überfällig sind, gelten normalerweise auf Grundlage der Erfahrungen aus der Vergangenheit als nur mit einem geringen Wertminderungsrisiko behaftet, genauso wie Forderungen, die zwischen 1 und 30 Tage überfällig sind.

Die Entwicklung der Wertberichtigungen stellt sich wie folgt dar:

In T €	2012	2011
Bestand 1. Januar	**14.423**	11.352
Zuführung zu Wertberichtigungen	**4.651**	4.882
Auflösung von Wertberichtigungen	**(5.016)**	(1.811)
Bestand 31. Dezember	**14.058**	14.423

Wertberichtigungen dienen dazu, Wertminderungsverluste zu erfassen, bis die Gruppe entscheidet, dass der finanzielle Vermögenswert ausgebucht werden soll.
Wertberichtigungen basieren auf Schätzwerten und Beurteilungen hinsichtlich der Kreditwürdigkeit von einzelnen Forderungen, der tatsächlichen Kundenstruktur und einer Analyse vergangener Wertminderungsverluste. Ein Mahnwesen ist im Unternehmen installiert. Die dritte Mahnung ergeht zusammen mit einem gerichtlichen Mahnbescheid und zeitgleich wird auf die Forderung eine Wertberichtigung in Höhe von 60 % vorgenommen. Dieser Prozentsatz spiegelt die Wahrscheinlichkeit des Wertminderungsverlusts aufgrund von Erfahrungen in der Vergangenheit wider. Zum Bilanzstichtag betragen wie Wertberichtigungen € 14.058 (2011: € 14.423).

— SONSTIGE KREDITE UND FORDERUNGEN

Die sonstigen Kredite und Forderungen waren mit Stand zum 31. Dezember 2012 nicht überfällig (2011: keine), und es erfolgten während des Berichtszeitraums keine Neuverhandlungen von Zahlungsbedingungen, die ansonsten zu überfälligen Forderungen geführt hätten. Es wurden keine Wertminderungsverluste in Bezug auf andere finanzielle Vermögenswerte verzeichnet (2011: keine).
Diese Forderungen beziehen sich hauptsächlich auf fällige Beträge von Lieferanten (Sicherheiten, Boni und Ansprüche). Da die Gruppe nur Verträge mit erstklassigen Lieferanten abschließt, ist das Wertminderungsrisiko bezüglich dieser Beträge unbedeutend.
Forderungen gegen nahestehende Personen resultieren hauptsächlich aus Forderungen im Zusammenhang mit dem gemeinsamen strategischen Beschaffungsprogramm mit Etihad Airways PJSC und aus Verrechnungskonten gegenüber der E190 Flugzeugvermietung GmbH. Da die Forderungen nicht überfällig sind und Zahlungen in der Vergangenheit pünktlich erfolgten, erachtet die Gruppe eine Wertminderung als nicht erforderlich.

— ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE SOWIE POSITIVE MARKTWERTE VON DERIVATEN

Es wurde keine Wertminderung auf Bankguthaben oder positive Marktwerte von Derivaten verzeichnet, da die Transaktionen nur mit Parteien von höchster Bonität oder, im Falle von derivativen Finanzinstrumenten, mit Parteien durchgeführt werden, die auf Grundlage der in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen (vergangenes Kundenverhalten bezüglich der pünktlichen Zahlung von fälligen Beträgen) als zuverlässig bekannt sind. Die Gruppe überprüft ihre Nettopositionen unter der Prämisse von Wertberichtigungsrisiken bei Bankguthaben und positiven Marktwerten von derivativen Finanzinstrumenten.

c) Liquiditätsrisiken

Die vertraglichen, nicht-diskontierten Fälligkeiten der finanziellen Verbindlichkeiten einschließlich der geschätzten Zinszahlungen und ausschließlich der Auswirkung von Netting-Vereinbarungen sowie der derivativen Finanzinstrumente stellen sich zum 31. Dezember 2012 wie folgt dar:

In T €	Anhang	Vertragliche Zahlungsströme	Bis zu einem Jahr	Zwischen einem und fünf Jahren	Mehr als 5 Jahre
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	17	(458.149)	(160.308)	(188.723)	(109.118)
Finanzschulden	17	(833.906)	(99.810)	(577.925)	(156.171)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	19	(99.860)	(99.860)	0	0
Summe nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten		(1.391.915)	(359.978)	(766.648)	(265.289)
Derivative Finanzinstrumente					
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	30				
Zahlungsabfluss		(218.668)	(218.668)	0	0
Zahlungszufluss		229.794	229.794	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	30				
Zahlungsabfluss		(703.474)	(702.663)	(811)	0
Zahlungszufluss		671.888	671.888	0	0
Summe derivative Finanzinstrumente		(20.460)	(19.649)	(811)	0

Zum 31. Dezember 2011 waren die Fälligkeiten wie folgt:

In T €	Anhang	Vertragliche Zahlungsströme	Bis zu einem Jahr	Zwischen einem und fünf Jahren	Mehr als 5 Jahre
Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	17	(602.815)	(68.527)	(278.681)	(255.607)
Finanzschulden	17	(728.331)	(92.640)	(438.040)	(197.651)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	19	(129.421)	(129.421)	0	0
Summe nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten		(1.460.567)	(290.588)	(716.721)	(453.258)
Derivative Finanzinstrumente					
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	30				
Zahlungsabfluss		(906.899)	(906.899)	0	0
Zahlungszufluss		983.740	983.740	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	30				
Zahlungsabfluss		(370.638)	(272.696)	(97.942)	0
Zahlungszufluss		345.060	254.573	90.487	0
Summe derivative Finanzinstrumente		51.263	58.718	(7.455)	0

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

Die Gruppe beabsichtigt, die Verbindlichkeiten hauptsächlich durch bestehende Bankbestände und Mittelzuflüsse aus der operativen Geschäftstätigkeit und, bezogen auf den Kauf von Flugzeugen (oben nicht dargestellt), durch neue Finanzierungen zu bedienen, welche bereits für Flugzeuglieferungen in 2013 und Anfang 2014 abgeschlossen wurden.

d) Währungsrisiken

Die Gruppe wickelt einen erheblichen Teil der Transaktionen in USD und einen kleineren Teil in GBP und CHF ab. airberlin tätigt Devisentermin- und Optionsgeschäfte in USD, um funktionelle Währungsrisiken, die sich aus den laufenden operativen Kosten in USD ergeben (z. B. Zahlungen in Bezug auf Flugzeugfinanzierung und -leasing, Treibstoff, Wartung etc.), zu steuern. airberlin sichert grundsätzlich mindestens 75 % des erwarteten Cashflows auf einer 1 bis 3 Monate revolvierenden Basis und mindestens 35 % des erwarteten Cashflows auf einer 4–12 Monate revolvierenden Basis ab (2011: identisch).

Das Währungsrisiko der Gruppe, basierend auf den Fremdwährungsbeträgen am Jahresende, stellt sich wie folgt dar:

	2012			2011		
In T Währungseinheiten	**USD**	**GBP**	**CHF**	USD	GBP	CHF
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	**73.159**	**142**	**335**	67.178	635	1.283
Bankguthaben und Kassenbestände	**80.230**	**1.177**	**17.929**	66.370	1.735	6.894
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	**(443.161)**	**0**	**0**	(540.802)	0	0
Finanzschulden	**(221.000)**	**0**	**0**	(43.292)	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	**(72.351)**	**(1.697)**	**(693)**	(166.731)	(1.181)	(8.398)
Summe Risiko aus Bilanzpositionen	**(583.123)**	**(378)**	**17.571**	(617.277)	1.189	(221)
Erwartete zukünftige Einkäufe	**(2.056.673)**	**0**	**(62.298)**	(2.111.500)	0	(101.400)
Gesamtrisiko	**(2.639.796)**	**(139)**	**(54.334)**	(2.728.777)	1.189	(101.621)
Nominal Sicherungsgeschäfte	**1.266.587**	**0**	**0**	1.377.090	0	0
Netto Währungsrisiko	**(1.373.209)**	**(139)**	**(54.334)**	(1.351.687)	1.189	(101.621)

Die oben ausgewiesenen geschätzten Käufe beziehen sich auf einen Zeitraum von zwölf Monaten. Das Volumen, welches durch Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen abgesichert ist, bezieht sich auf geschätzte Käufe für bis zu zwei Jahre. Das Volumen, das durch kombinierte Zins- und Währungs-Swaps abgesichert ist, ist der Nennwert der Finanzverbindlichkeiten in USD.

Die folgenden Wechselkurse galten während des Jahres:

	Jahresdurchschnitt		Kurs zum Stichtag	
Währungseinheiten zum €	**2012**	2011	**2012**	2011
USD	**1,2848**	1,3920	**1,3194**	1,2939
GBP	**0,8109**	0,8679	**0,8161**	0,8353
CHF	**1,2053**	1,2326	**1,2072**	1,2156

— SENSITIVITÄTSANALYSE

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

	2012			2011		
Effekt in T €	**USD**	**GBP**	**CHF**	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	**31.683**	**42**	**(1.780)**	30.212	(129)	46
Eigenkapital	**(95.270)**	**0**	**0**	(59.797)	0	0

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

	2012			2011		
Effekt in T €	**USD**	**GBP**	**CHF**	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	**(53.345)**	**(51)**	**1.059**	(39.942)	158	(15)
Eigenkapital	**63.685**	**0**	**0**	74.642	0	0

e) Zinsrisiken

Die verzinslichen Finanzinstrumente der Gruppe setzen sich wie folgt zusammen:

	Buchwert	
In T €	**2012**	2011
Festverzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	**1.607**	2.076
Finanzielle Verbindlichkeiten	**(788.456)**	(624.002)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	**(5.477)**	(11.276)
	(792.326)	(633.202)
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente		
Finanzielle Verbindlichkeiten	**(309.684)**	(428.594)
	(309.684)	(428.594)

Das Zinsrisiko der Gruppe auf Basis der Nominalwerte der Finanzinstrumente setzt sich wie folgt zusammen:

In T €	**2012**	2011
Variabel verzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten abzüglich Nominalwerte der Zins- und Währungs-Swaps	**(251.451)**	(286.255)
	(251.451)	(286.255)

Die variabel verzinslichen Verbindlichkeiten sowie die Verbindlichkeiten aus Flugzeugfinanzierungen, die vornehmlich auf USD lauten, setzten die Gruppe sowohl Zinszahlungsschwankungen, die auf Veränderungen der Zinssätze zurückzuführen sind, als auch Währungsrisiken aus. Das Zinsrisiko ergibt sich aus der Sensitivität der finanziellen Vermögenswerte und -verbindlichkeiten mit variablen Zinssätzen gegenüber Änderungen des Marktzinssatzes. airberlin sichert diese Risiken mit kombinierten Zins- und Währungs-Swaps ab. Die Swaps werden als Cashflow-Sicherungsgeschäft von ihrem Beginn an bis zur Erfassung der entsprechenden Kredite in der Bilanz angesetzt. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt die Klassifizierung der Zins- und Währungs-Swaps als „zu Handelszwecken gehalten", zukünftige Änderungen des Marktwerts werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

— MARKTWERT-SENSITIVITÄTSANALYSE

Die Gruppe weist keine festverzinslichen finanziellen Vermögenswerte oder finanziellen Verbindlichkeiten als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert („fair value option") aus und die Gruppe hat keine ihrer Derivate (der Zins- und Währungs-Swaps) als Fair Value Sicherungsbeziehung designiert. Daher würde eine Veränderung des Zinssatzes nur die Gewinn-und-Verlust-Rechnung beeinflussen und nicht das Eigenkapital und dies in Höhe der Wertveränderung der zu Handelszwecken gehaltenen Zins- und Währungs-Swaps. Eine Änderung von +/– 100 Basispunkten des Zinssatzes hätte das Eigenkapital um € 0 (2011: € 0) erhöht oder vermindert und den Gewinn um € 5.187 (2011: € 1.976) erhöht bzw. um € 5.534 (2011: 408) verringert bezogen auf ein Jahr.

— CASHFLOW-SENSITIVITÄTSANALYSE

Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Devisenkurse, konstant bleiben, hätte – basierend auf den Bilanzbeträgen zum Berichtsdatum und unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Zinsswaps – eine Zinsänderung um 100 Basispunkte den Gewinn oder Verlust (das Finanzergebnis) um € 2.515 (2011: € 2.863) erhöht bzw. vermindert und keine Auswirkung auf das Eigenkapital während des zwölfmonatigen Zeitraums gehabt.

f) Kerosinpreis-Risiken

Der Treibstoffpreis (jet fuel) spielt eine wichtige Rolle für die operativen Ergebnisse der Gruppe. Die Treibstoffaufwendungen von airberlin beliefen sich auf 25,0 % (2011: 23,4 %) der gesamten betrieblichen Aufwendungen. airberlin sichert sich gegen Treibstoffpreiserhöhungen durch Kerosin-Swaps und Kerosin-Optionsgeschäfte ab. Zum Bilanzstichtag 2012 betrug die abgesicherte Menge 547.000 Tonnen für das Geschäftsjahr 2013 (664.500 Tonnen für 2012). Die abgesicherte Menge zu abgesicherten Preisen und dem USD Wechselkurs zum Jahresende führt zu einer Bewertung in Euro in Höhe von € 2.742 (2011: € 792). Die Hedgingquote beträgt 42,3 % für 2013 (2011: 46,1 % für 2012).

— SENSITIVITÄTSANALYSE

Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Fremdwährungskurse, konstant bleiben, hätte ein 10-prozentiger Anstieg bzw. Rückgang des Treibstoffpreises am 31. Dezember das Eigenkapital und den Gewinn oder Verlust um die folgenden Beträge erhöht/(vermindert):

	2012		2011	
Effekt in T €	**+ 10 %**	**– 10 %**	+ 10 %	– 10 %
Gewinn oder Verlust	**4.059**	**(166)**	4.426	(4.497)
Eigenkapital	**29.318**	**(33.068)**	33.661	(36.213)

g) Kategorien und Marktwerte

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember 2012 sind wie folgt:

In T €	Anhang	Darlehen und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Hedging-Instrumente	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	Summe Buchwerte	Marktwert zum 31.12.2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	17	340.809	0	0	0	340.809	340.809
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit positivem Marktwert	30	0	1.637	0	0	1.637	1.637
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit positivem Marktwert	30	0	0	10.830	0	10.830	10.830
Bankguthaben und Kassenbestände	29	327.936	0	0	0	327.936	327.936
		668.745	1.637	10.830	0	681.212	681.212
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit negativem Marktwert	30	0	(9.274)	0	0	(9.274)	(9.274)
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit negativem Marktwert	30	0	0	(29.859)	0	(29.859)	(29.859)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden	17	0	0	0	(1.198.000)	(1.198.000)	(1.135.683)
Finanzierungsleasing	18	0	0	0	(33.298)	(33.298)	(29.520)
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	29	0	0	0	(115)	(115)	(115)
		0	(9.274)	(29.859)	(1.231.413)	(1.270.546)	(1.204.451)

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember 2011 waren wie folgt:

In T €	Anhang	Darlehen und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Hedging-Instrumente	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	Summe Buchwerte	Marktwert zum 31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	17	253.195	0	0	0	253.195	253.195
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit positivem Marktwert	30	0	5.146	0	0	5,146	5.146
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit positivem Marktwert	30	0	0	68.041	0	68.041	68.041
Bankguthaben und Kassenbestände	29	239.607	0	0	0	239.607	239.607
		492.802	5.146	68.041	0	565.989	565.989
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit negativem Marktwert	30	0	(19.772)	0	0	(19.772)	(19.772)
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit negativem Marktwert	30	0	0	(8.770)	0	(8.770)	(8.770)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden	17	0	0	0	(1.102.737)	(1.102.737)	(1.051.600)
Finanzierungsleasing	18	0	0	0	(78.056)	(78.056)	(81.449)
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	29	0	0	0	(1.223)	(1.223)	(1.223)
		0	(19.772)	(8.770)	(1.182.016)	(1.210.558)	(1.162.814)

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

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente sind zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der Faktoren, die sich für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt (als Marktpreis) oder indirekt (in Ableitung von Marktpreisen) beobachten lassen. Somit sind die von airberlin gehaltenen derivativen Finanzinstrumente in ihrer Gesamtheit der Stufe 2 nach der in IFRS 7.27A definierten dreistufigen Hierarchie zuzuordnen.

Verbindlichkeit aus der Put-Option

Die Verbindlichkeit einer Put-Option wurde zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für die Bewertung der Verbindlichkeit fanden Faktoren Berücksichtigung, die sich nicht am Markt beobachten lassen. Somit ist das von airberlin gehaltene derivative Finanzinstrument in seiner Gesamtheit der Stufe 3 nach der in IFRS 7.27A definierten dreistufigen Hierarchie zuzuordnen.

Die Entwicklung des beizulegenden Zeitwertes von Finanzinstrumenten der Stufe 3 war wie folgt:

In T €	2012	2011
Bestand der Verbindlichkeit zum 1. Januar	**0**	43.538
Änderung des beizulegenden Zeitwertes, erfasst in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung	**0**	5.714
Begleichung der Verbindlichkeit durch Übernahme der restlichen NIKI-Anteile	**0**	(49.252)
Bestand der Verbindlichkeit zum 31. Dezember	**0**	0

Verzinsliche Kredite und Verbindlichkeiten

Der Marktwert wird auf der Basis von diskontierten, zukünftig erwarteten Kapital- und Zins-Cashflows mit laufenden Zinssätzen berechnet.

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

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

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aufgrund der kurzfristigen Fälligkeit wird angenommen, dass der Nominalwert den beizulegenden Zeitwert widerspiegelt.

h) Nettogewinne oder -verluste

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

In T €	2012	2011
Darlehen und Forderungen	**(3.977)**	(3.956)
Bankguthaben und Kassenbestände	**828**	(446)
Derivative Finanzinstrumente	**72.391**	50.248
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	**7.863**	(22.923)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	**0**	(5.714)
	77.105	17.209

Dazu gehören Währungsgewinne und -verluste, Verluste aus Wertminderungen und Auflösung von Wertminderungen, erfolgswirksam erfasste Marktwertänderungen und Veräußerungsgewinne oder -verluste.
Es wurden während des Berichtszeitraums keine Zinseinkünfte, Gebühreneinnahmen und -zahlungen auf wertverminderten finanziellen Vermögenswerten zurückgestellt (2011: keine).

32. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

Transaktionen mit den Direktoren der Gruppe

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Directors. Die gesamten Angaben zur Vergütung der Directors befinden sich im Bericht über die Vergütung der Directors auf Seite 93 bis 103 dieses Berichts.

Die Mitglieder des Board of Directors halten 4,42 % der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (2011: 6,05 %).

Darin ist ein Non-Executive Director enthalten, der gleichzeitig Hauptgesellschafter der Phoenix Reisen GmbH ist. Die Gruppe hat im Berichtsjahr Erträge aus Ticketverkäufen in Höhe von € 12.930 (2011: € 15.424) mit der Phoenix Reisen GmbH erwirtschaftet. Am Bilanzstichtag belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in der Konzernbilanz aus diesen Transaktionen auf € 598 (2011: € 892).

Transaktionen mit einem wesentlichen Aktionär

Etihad Airways PJSC und airberlin kooperieren in verschiedenen operativen Projekten, zum Beispiel beim Einkauf, der Flugzeug-Instandhaltung und beim Vielfliegerprogramm. airberlin ist außerdem eine umfangreiche code-share Vereinbarung mit Etihad Airways PJSC eingegangen. Daraus hat die Gruppe Provisionen in der Höhe von € 889 an Etihad Airways PJSC gezahlt sowie von Etihad Airways PJSC Provisionen in Höhe von € 837 erhalten. Weiterhin hat die Gruppe € 31.833 im Rahmen des gemeinsamen strategischen Beschaffungsprogrammes erhalten, die gegen die Materialaufwendungen und sonstige Leistungen aufgerechnet wurden. Von diesen sind zum 31. Dezember 2012 € 16,877 in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen enthalten, der Restbetrag wurde vollständig beglichen. Erträge aus Schadensersatz beinhalten eine Schadensersatzforderung mit einem Nominalwert in Höhe von € 30.136 mit einer Laufzeit bis zu 8 Jahren. Diese Schadensersatzforderung wurde zu einem Barwert von € 25.769 an Etihad Airways PJSC verkauft und vollständig beglichen.

Im Januar 2012 hat Etihad Airways PJSC der Gruppe ein Darlehen in Höhe von USD 255.000 verbindlich zugesagt. Während des Jahres hat die Gruppe das besicherte Darlehen erhalten und unter den Finanzschulden ausgewiesen. Zum 31. Dezember 2012 waren USD 201.000 noch ausstehend. Der ausstehende Betrag inklusive abgegrenzter Zinsen entspricht € 155,696. Der entsprechende Zinsaufwand 2012 in der Gewinn-und-Verlust erfasst beträgt € 8.625. Das Darlehen ist besichert mit Anzahlungen für Flugzeuge als auch mit den dahinter liegenden Flugzeuglieferungen.

Am 17. Dezember 2012 haben die Gruppe und Etihad Airways PJSC eine Gesellschaftervereinbarung abgeschlossen und in die topbonus Ltd investiert (siehe Abschnitt 6).

Transaktionen mit Equity Beteiligungen

Die Lieferungen und Leistungen mit Equity Beteiligungen zum 31. Dezember 2012 und 2011 stellen sich wie folgt dar:

In T €	2012	2011
THBG BBI GmbH		
Forderungen von nahestehenden Personen	**1.622**	2.051
Zinsertrag	**0**	110
Follow Me Entertainment GmbH		
Forderungen von nahestehenden Personen	**41**	25
Umsatz	**97**	0
BINOLI GmbH		
Forderungen von nahestehenden Personen	**44**	226
Zinsertrag	**15**	15
Umsatz	**745**	407
E190 Flugzeugvermietung GmbH		
Forderungen von nahestehenden Personen	**4.587**	6.427
Aufwendungen für Leasing	**6.235**	5.731
IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S.		
Leasingertrag	**652**	0
Leasingaufwand	**5.783**	0

Transaktionen mit Equity Beteiligungen werden mit zwischen fremden Dritten üblichen Preisen abgerechnet.
In 2012 wurden € 704 Ausschüttungen von Equity Beteiligungen vereinnahmt (2011: keine).

33. EXECUTIVE BOARD OF DIRECTORS

Wolfgang Prock-Schauer	Chief Executive Officer	(seit 7. Januar 2013)
Hartmut Mehdorn	Chief Executive Officer	(bis 7. Januar 2013)
Paul Gregorowitsch	Chief Commercial Officer	(seit 30. September 2012)
Ulf Hüttmeyer	Chief Financial Officer	(seit 30. September 2012)
Helmut Himmelreich	Chief Operating Officer	(seit 30. September 2012)

34. NACHTRÄGLICHE EREIGNISSE

Die Air Berlin PLC hat im Februar 2013 Wandelschuldverschreibungen (die „Schuldverschreibungen") im Gesamtnennbetrag von € 140 Mio. platziert. Die von der Air Berlin PLC garantierten Schuldverschreibungen werden von der Air Berlin Finance B.V. emittiert und sind in auf den Namen lautende Stammaktien der Air Berlin PLC (die „Aktien") wandelbar. Die Schuldverschreibungen haben eine Laufzeit von sechs Jahren und sind mit einem quartalsweise fälligen Kupon von 6 % p. a. ausgestattet. Der anfängliche Wandlungspreis der Schuldverschreibungen beträgt € 2,82. Etihad Airways PJSC, die eine Beteiligung in Höhe von 29,2 % an der Air Berlin PLC hält, hat im Verhältnis ihrer Beteiligung an der Air Berlin PLC Schuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von € 40 Mio. gezeichnet.

Die Gruppe hat das Restrukturierungsprogramm Turbine 2013 im Januar 2013 bekannt gegeben. Weitere Informationen befinden sich im Bericht zu Prognosen und sonstigen Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 70–74.

Am 12. März ist Herr Mehdorn aus dem Board of Directors der Air Berlin PLC ausgetreten.

35. ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS DER GESELLSCHAFT

a) Wesentliche Bewertungsgrundlagen

Die im Konzernanhang in den Abschnitten 3 und 4 beschriebenen Bilanzierungsgrundsätze und wesentlichen Bewertungsgrundlagen finden ebenso Anwendung auf den Jahresabschluss der Gesellschaft. Zusätzlich werden die folgenden Rechnungslegungsgrundsätze angewendet:

Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen werden zu Anschaffungskosten bilanziert und wurden auf Anhaltspunkte für Wertminderungen überprüft.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen und Equity Beteiligungen werden zunächst mit ihrem Marktwert bewertet, nachfolgend werden sie zum Restbuchwert, unter Verwendung der Effektivzinsmethode, bilanziert.

Die Gesellschaft hat finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in ihrer Bilanz dargestellt, die von ihr identifiziert wurden.

Folgende Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten werden bei der Air Berlin PLC dargestellt:

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

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

- Darlehen und Forderungen,
- derivative Finanzinstrumente die zu Handelszwecken gehalten werden,
- finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden (eingeschlossen verzinsliche Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten),
- Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Vorjahresanpassungen

IAS 12 ermöglicht den Ansatz von latenten Steueransprüchen bei einer Verlusthistorie bis zu dem Umfang, soweit überzeugende substanzielle Hinweise dafür vorliegen, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das die ungenutzten steuerlichen Verluste oder ungenutzten Steuergutschriften vom Unternehmen verwendet werden können. Der Standard gibt keine Vorgaben, welche Tatbestände überzeugende substanzielle Hinweise darstellen. Die Direktoren sind davon ausgegangen, dass überzeugende substanzielle Hinweise in 2010 vorlagen. Die Diskussionen in 2012 mit der Deutschen Prüfungsstelle für Rechnungslegung e.V. widerspiegelnd und in Anbetracht der signifikanten operativen Verluste im Jahr 2011, welche eine wesentliche Abweichung vom in 2010 für 2011 erstellten Budget aufgewiesen haben, haben die Direktoren entschieden, dass überzeugende substanzielle Hinweise zum 31. Dezember 2011 nicht ausreichend vorlagen. Als Ergebnis wurden latente Steueransprüche bis zu einem Umfang der latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt. Die Gesellschaft hat die Vergleichszahlen 2011 entsprechend angepasst. Die nachfolgende Tabelle stellt die Auswirkungen der Anpassung auf die Gesamtergebnisrechnung der Gesellschaft sowie auf die Bilanz der Gesellschaft dar:

In T €	31.12.2011 Berichtet	31.12.2011 Anpassung	31.12.2011 Angepasst
Eigenkapital	403.124	(51.786)	351.338
Gewinnrücklage und Jahresergebnis	6.479	(51.786)	(45.307)
Latente Steueransprüche	51.786	(51.786)	0

Die Anpassung hat keine Auswirkung auf das Ergebnis vor Ertragsteuern für 2011 oder die Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2011. Die Quartalsberichte des Jahres 2012 werden in den Vergleichszahlen der Quartalsberichte des Jahres 2013 entsprechend angepasst.

b) Anteile an verbundenen Unternehmen

Die von der Gesellschaft direkt und indirekt gehaltenen Anteile an verbundenen Unternehmen sind in Abschnitt 36 des Konzernanhangs zu finden. Die Gesellschaft ist Komplementärin der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG.

In T €	2012	2011
Anschaffungskosten		
Bestand 1. Januar	**720.946**	470.964
Abgänge	**(22)**	0
Kapitalerhöhungen bei verbundenen Unternehmen	**0**	249.982
Bestand 31. Dezember	**720.924**	720.946

c) Anteile an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht

In 2012 hat die Gesellschaft 50 % der Follow Me Entertainment GmbH, Köln veräußert.

d) Latente Steueransprüche

Die Unternehmenserträge unterliegen ausschließlich der deutschen Besteuerung.
Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

In T €	2012	2011*
Laufender Ertragsteueraufwand	**(1.306)**	(534)
Latenter Ertragsteuerertrag (-aufwand)	**13.369**	(41.707)
Ertragsteuerertrag (-aufwand)	**12.061**	(42.241)

* angepasst

Die laufenden Ertragsteuern der Gesellschaft umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer und die Gewerbesteuer. Vom laufenden Steueraufwand entfallen € 1 auf Steuernachzahlungen für Vorjahre (2011: € 534).

Der angewandte effektive Steuersatz der Gesellschaft beträgt 30,03 % (2011: 30,03 %). Er setzt sich zusammen aus 15,83 % Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag und 14,20 % Gewerbesteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteueraufkommen beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Die latente Steuerposition zum 31.12.2011 der Gesellschaft wurde angepasst. Für weitere Information siehe Abschnitt 2. Wie in Abschnitt 2 dargestellt, hat die Gesellschaft eine Verlusthistorie aufzuweisen. Die Voraussetzung für den Ansatz von latenten Steueransprüchen in diesem Fall ist das Vorliegen überzeugender substanzieller Hinweise auf zu versteuernde Einkünfte, die zu einer Nutzung von Verlustvorträgen führen. Es gibt eine Anzahl von positiven Faktoren, die aus Sicht der Direktoren geeignete Hinweise zum 31. Dezember 2012 darstellen, wie:

- Die Auswirkungen des Restrukturierungsprogrammes Turbine 2013
- Der Anstieg der positiven Einflüsse aus der Partnerschaft mit Etihad Airways PJSC
- Das gestiegene Vertrauen externer Marktteilnehmer in airberlin anlässlich verschiedener Kapitalmaßnahmen
- Die Möglichkeit zur Nutzung von Verlustvorträgen durch Anpassung der Steuerstrategie

Bedingt durch die Unsicherheit hinsichtlich des Zeitfaktors und der Gesamtauswirkungen der Faktoren Turbine 2013 und Etihad Airways PJSC sowie unter Berücksichtigung der Risiken, die mit Anpassung der Steuerstrategien zusammenhängen, wurde der Ansatz von latenten Steueransprüchen signifikant begrenzt.

Die Abweichung zwischen dem auf der Basis des Ergebnisses der Periode erwarteten Steuerertrag und dem tatsächlich ausgewiesenen Steuerertrag lässt sich wie folgt darstellen:

In T €	**2012**	2011*
Verlust vor Steuern	**(26.460)**	(70.710)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,03 % (in 2011: 30,03 %)	**7.946**	21.234
Effekt aus steuerlichen Organschaftsverhältnissen	**262**	44.987
Aktivierung (Abschreibungen) auf latente Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge	**12.985**	(60.694)
Steuerfreie Einnahmen und nichtabziehbare Aufwendungen	**(9.637)**	(19.057)
Latenter Steuer (aufwand)/-ertrag für vorangegangene Geschäftsjahre	**0**	(28.579)
Laufender Steueraufwand für vorangegangene Geschäftsjahre	**(1)**	(534)
Auswirkungen des Rückkaufs von Wandelanleihen	**0**	(381)
Sonstige	**506**	1.053
Summe Ertragsteuerertrag (-aufwand)	**12.061**	(42.241)

* angepasst

Zum 31. Dezember 2012 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von € 0 (2011: € 0) für gewerbesteuerliche Zwecke und € 111.147 (2011 angepasst: € 29.095) für körperschaftsteuerliche Zwecke. Davon € 0 (2011 angepasst: € 0) für gewerbesteuerliche Zwecke und € 16.147 (2011 angepasst: € 29.095) für körperschaftsteuerliche Zwecke wurden angesetzt zum Ausgleich der latenten Steuerverpflichtungen. Die Verlustvorträge in Höhe von € 95.000 für körperschaftsteuerliche Zwecke können im Rahmen geplanter zukünftiger steuerpflichtiger Ergebnisse genutzt werden. Daneben bestehen zum 31. Dezember 2012 weitere Verlustvorträge in Höhe von € 49.991 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 452.127 für körperschaftsteuerliche Zwecke (2011 angepasst: € 58.970 für Gewerbesteuer und € 349.916 für Körperschaftsteuer), für die keine latenten Steueransprüche angesetzt werden. Die Verlustvorträge unterliegen keiner zeitlichen Beschränkung.

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

In T €	2012	2011*
Latente Steueransprüche:		
Forderungen	**0**	7
Rückstellungen	**937**	722
Marktwert von Derivaten	**646**	25
Steuerliche Verlustvorträge	**17.589**	4.604
	19.172	5.358
Latente Steuerverpflichtungen:		
Wandelanleihen, Anleihen	**(3.949)**	(579)
Marktwert von Derivaten	**(189)**	(4.779)
	(4.138)	(5.358)
Verrechnung	**19.172**	(5.358)
Latente Steueransprüche, netto	**15.034**	0
Latente Ansprüche, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	**0**	41.707
Veränderung der latenten Steuer	**15.034**	(41.707)
Davon aus Eigenkapitalpositionen	**1.665**	0
Latenter Steuerertrag (-aufwand)	**13.369**	(41.707)

* angepasst

Die latenten Steueransprüche aus den steuerlichen Verlustvorträgen wurden unter Berücksichtigung der erwarteten zukünftigen steuerlichen Gewinne gebildet.

Berücksichtigung von Ertragsteuern im Eigenkapital

	2012			2011		
	vor Steuer	Steuerertrag	**Nach Steuer**	vor Steuer	Steuerertrag	**Nach Steuer**
Transaktionskosten auf die Ausgabe neuer Aktien	(5.546)	1.665	**(3.881)**	0	0	0
	(5.546)	1.665	**(3.881)**	0	0	0

e) Darlehen an Tochterunternehmen

Mit der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG wurde ein Darlehen in Höhe von € 140.000 mit einem Zinssatz von 1 % abgeschlossen. Das Darlehen wurde bis zum 31.12.2013 verlängert. Mit der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG besteht ein weiteres Darlehen über € 15.200. Das Darlehen hat eine Laufzeit bis 2013 und wird mit 1m EURIBOR + 1 % p. a. verzinst.
Mit der airberlin Technik GmbH wurde ein unbefristetes Darlehen über € 25.130 (2011: € 25.643) abgeschlossen. Das Darlehen wird mit 1 % p. a. verzinst und kann mit einer Frist von einem Monat zum -Monatsende gekündigt werden.

f) Darlehen an Equity Beteiligungen

In 2011 wurde ein Darlehen gegen die Follow Me Entertainment GmbH abgeschrieben um € 25 auf € 25. Dieses Darlehen wurde 2012 vollständig zurückgezahlt (€ 50). Es existieren keine weiteren Darlehen.

g) Forderungen gegenüber Tochterunternehmen

Aus Ergebnisabführungsverträgen ergeben sich mit € 6.571 Forderungen gegen verbundene Unternehmen (2011: € 16.874).

Zur Bündelung der konzerninternen Finanzierungstätigkeiten wurden mit den Tochterunternehmen Cashpool-Vereinbarungen abgeschlossen. Daraus bestehen zum Bilanzstichtag Forderungen gegen verbundene Unternehmen von € 35.256 (2011: € 41.104).
Die restlichen Forderungen resultieren aus Lieferungen und Leistungen, Verrechnungskonten und Zinsen für die bestehenden Darlehen.

h) Forderungen gegenüber Equity Beteiligungen

Forderungen gegenüber Equity Beteiligungen betreffen fast ausschließlich das Verrechnungskonto mit der BINOLI GmbH.

i) Gezeichnetes Kapital und Rücklagen

Die Kapitalstruktur der Air Berlin PLC entspricht der der Gruppe mit Ausnahme verschiedener im Konzernabschluss berichteter Rücklagen, die für die Gesellschaft nicht relevant sind.
Eine weiterführende Erläuterung befindet sich im Konzernanhang im Abschnitt 13.

j) Pensionen

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan für die Executive Directors abgeschlossen. Der Pensionsplan wird durch Beiträge bei qualifizierenden Pensionsversicherungen finanziert.

Die Verpflichtung aus dem leistungsorientierten Pensionsplan setzt sich wie folgt zusammen:

In T €	**2012**	2011
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	**7.776**	6.432
Marktwert des Planvermögens	**(10.638)**	(7.155)
Finanzierungsstatus	**(2.862)**	(723)
Nicht nach IAS 19.58 b) anerkannter Betrag	**0**	0
Marktwert des Planvermögens, netto	**(2.862)**	(723)

Der Barwert der Verpflichtungen aus dem leistungsorientierten Pensionsplan entwickelte sich während der Periode wie folgt:

In T €	**2012**	2011
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	**6.432**	4.482
Dienstzeitaufwand der Periode	**422**	122
Verzinsung der Verpflichtung	**297**	204
Versicherungsmathematische Verluste	**625**	1.624
Transfer an verbundenes Unternehmen	**0**	0
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	**7.776**	6.432

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

In T €	**2012**	2011
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	**7.155**	5.369
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	**3.460**	1.896
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	**347**	285
Versicherungsmathematische Verluste	**(324)**	(395)
Transfer an verbundenes Unternehmen	**0**	0
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	**10.638**	7.155

Das Planvermögen beinhaltet ausschließlich externe Verträge mit Versicherungsgesellschaften in Deutschland. Diese können gegebenenfalls Aktien der Air Berlin PLC enthalten. Allerdings wären die an airberlin gehaltenen Aktien – aufgrund der strengen Vorschriften, denen Versicherungsgesellschaften in Deutschland unterliegen – unwesentlich.
Im Berichtsjahr wurden Aufwendungen aus Planvermögen in Höhe von € 1.505 realisiert (2011: Aufwand € 110). Es wurden keine Anpassungen auf Erfahrungswerte während der Periode vorgenommen.

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

In T €	2012	2011
Dienstzeitaufwand der Periode	**422**	122
Verzinsung der Verpflichtung	**297**	204
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	**(347)**	(285)
Versicherungsmathematische Verluste	**948**	2.019
Effekt aus der Beschränkung gemäß IAS 19.58 b)	**0**	0
Pensionsaufwand	**1.321**	2.060

In 2013 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne (Beiträge) in Höhe von € 2.640 geleistet.

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

in %	2012	2011
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	**3,57**	4,63
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen am 1. Januar	**4,30**	4,30
Zukünftige Gehaltssteigerungen	**0,00**	0,00
Zukünftige Pensionssteigerungen	**1,00**	1,00

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

k) Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen

Die beiden von der Gesellschaft in 2007 und 2009 herausgegebenen Wandelanleihen werden in Abschnitt 17 des Konzernanhangs erläutert und bei der Gesellschaft in Übereinstimmung mit der Konzernbilanz bilanziert.
Die Finanzierung der Wandelanleihen erfolgt durch die AB Finance B.V., und die Erlöse daraus wurden an die Air Berlin PLC in Form eines Darlehens mit den gleichen Konditionen wie die Wandelanleihe weitergegeben.
Die von der in 2009 begebenen Wandelanleihe noch ausstehenden Anleihen wurden im Vorjahr vollständig zurückgekauft und an die AB Finance B.V. weitergereicht. Dadurch wurde das diesbezügliche Darlehen getilgt. Von der in 2007 begebenen Wandelanleihe wurden im Berichtsjahr erneut Anleihen zurückgekauft und an die AB Finance B.V. weitergereicht und dadurch ein weiterer Teil des Darlehens getilgt. Angaben hierzu und weitere Angaben zum Liquiditätsrisiko und zur Fälligkeit der Wandelanleihe sind in den Abschnitten 17 und 31c des Konzernanhangs dargestellt.
Mit der AB Finance B.V. wurde ein weiteres langfristiges Darlehen von € 2.000 mit einem variablen Zinssatz (LIBOR plus 1 %) und einer Fälligkeit zum 11. April 2027 vereinbart.
Insgesamt hat die Gesellschaft drei weitere Anleihen begeben. Diese werden in Abschnitt 17 des Konzernanhangs erläutert und bei der Gesellschaft in Übereinstimmung mit der Konzernbilanz bilanziert.

l) Sonstige Verpflichtungen

Sonstige Verpflichtungen aus abgegrenzten Leistungen betreffen hauptsächlich Aufwendungen für Leistungen, für die am Bilanzstichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

m) Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen

Die Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen betreffen mit € 29 Verbindlichkeiten aus Verlustübernahmen (2011: € 0). Aus den mit den Tochterunternehmen abgeschlossenen Cashpool-Vereinbarungen ergeben sich zum Bilanzstichtag Verbindlichkeiten von € 154.901 (2011: 186.750).

n) Marktwerte und Kategorien

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember sind wie folgt:

		2012		2011	
In T €	Anhang	Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Darlehen an Tochterunternehmen	35e	198.677	198.677	199.234	199.234
Darlehen an Equity Beteiligungen	35f	0	0	25	25
Forderungen gegen Tochterunternehmen	35g	135.652	135.652	148.714	148.714
Forderungen gegen Equity Beteilungen	35h	149	149	149	149
Gesamte Darlehen und Forderungen		334.478	334.478	348.122	348.122
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden mit positiven Martktwerten		696	696	2.497	2.497
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		118.067	118.067	61.798	61.798
Finanzschulden	17	(495.078)	(511.350)	(440.928)	(411.800)
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	35k, m	(279.535)	(279.535)	(330.114)	(329.755)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		(8.617)	(8.617)	(12.434)	(12.434)
Gesamte finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden		(783.230)	(799.502)	(783.476)	(753.989)
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden mit negativen Marktwerten		(2.217)	(2.217)	(651)	(651)
		(332.206)	(348.478)	(371.710)	(342.223)

o) Transaktionen mit nahestehenden Personen

Die Gesellschaft unterhält Transaktionen mit Directors und Tochtergesellschaften (siehe Konzernanhang in Abschnitt 32). Die gesamten Angaben zur Vergütung der Directors befinden sich im Bericht über die Vergütung der Directors auf Seite 93 bis 103 dieses Berichts. Die Mitglieder des Boards of Directors halten 4,42 % der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (2011: 6,05 %).

Die Geschäftsbeziehungen der Gesellschaft mit Konzerngesellschaften jeweils zum 31. Dezember stellen sich wie folgt dar:

In T €	2012	2011
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG		
Umsätze	**10.609**	11.056
Zinserträge	**2.121**	3.479
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**1.171**	519
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**228.991**	227.323
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**102.417**	145.420
Pegasus 1. – 7. Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH		
Umsätze	**20**	24
Zinserträge	**29**	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**182**	179
Alpha Engine Trading		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**50**	55
airberlin technik GmbH		
Umsätze	**138**	
Zinserträge	**255**	231
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**62.569**	81.079
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**1.303**	316
Leisure Cargo GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**5.263**	13.955
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**0**	11.243
Air Berlin 1. – 9. LeaseLux Sàrl		
Umsätze	**27**	3.242
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**3.241**	3.544
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**244**	0
Air Berlin Netherlands B.V.		
Zinserträge	**0**	5
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**55**	59
Air Berlin Finance B.V.		
Aufwendungen aus der Wandelanleihe	**76**	3086
Zinsaufwand	**46**	68
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**0**	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**15.197**	13.197
Air Berlin Technik Ltd.		
Zinserträge	**22**	22
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**2.480**	2.454
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH		
Umsätze	**1**	1
Zinsaufwand	**1**	410
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**10**	10
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**117.225**	119.271

Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH		
Umsätze	**12**	0
Zinsaufwand	**0**	102
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**27.380**	27.388
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH		
Zinserträge	**9**	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**0**	2.166
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**3.003**	5.150
Air Berlin Zwölfte Flugzeug GmbH		
Umsätze	**18**	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**37**	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**1.317**	0
Air Berlin Erste Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**5.300**	5.300
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**806**	807
Air Berlin Dritte Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**4.109**	4.109
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**1.237**	1.253
Air Berlin Vierte Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**3.588**	3.565
Air Berlin Achte Flugzeugvermietungs GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**60**	60
Air Berlin Finance GmbH		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**81**	122
AB Finance II GmbH		
Zinsaufwand	**0**	23
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**2.993**	2.993
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**2.653**	3.995
JFK Stiftung		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	**1.182**	1.182
Belair Airlines AG		
Erhaltene Dividende	**6.249**	0

p) Arbeitnehmer

Für die Gesellschaft sind fünf Directors tätig (2011: fünf Directors). Informationen über die Vergütung der Directors sind im Konzernanhang in Abschnitt 23 sowie im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 93 bis 103 enthalten. Für die Gesellschaft sind zusätzlich die Mitglieder des neu gegründeten Management Boards (Abschnitt 22) tätig. Weiterhin sind für die Gesellschaft 12 Non-Directors tätig.

36. KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der Konsolidierungskreis besteht aus folgenden Gesellschaften:

Tochtergesellschaften	Eingetragen in	2012	2011
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	●	○
AB Luftfahrttechnik Berlin GmbH (2011 fusioniert auf airberlin technik GmbH)	Deutschland	●	○
AB Luftfahrttechnik Köln GmbH (2011 fusioniert auf airberlin technik GmbH)	Deutschland	●	○
AB Luftfahrtbeteiligung GmbH (2011 fusioniert auf NL AB Beteiligungs GmbH)	Österreich	●	○
Air Berlin Beteiligungsgesellschaft mbH (2011 fusioniert auf LTU Beteiligungs- und Holding GmbH)	Deutschland	●	○
Air Berlin Crew Operations GmbH (ehemals: CHS Cabin & Handling Service GmbH)	Deutschland	●	○
Air Berlin Finance B.V.[1]	Niederlande	●	○
Air Berlin Finance GmbH	Deutschland	●	○
Air Berlin Finance II GmbH[1]	Deutschland	●	○
Air Berlin Netherlands B.V.[1]	Niederlande	●	○
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG[1]	Deutschland	●	○
Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG[1]	Deutschland	●	○
Air Berlin PLC & Co. Verwaltungs KG[1]	Deutschland	●	○
Air Berlin PLC & Co. Service Center KG[1]	Deutschland	●	○
airberlin technik GmbH (ehemals: AB Luftfahrttechnik Düsseldorf GmbH)	Deutschland	●	○
Air Berlin Technik Ltd.1	Großbritannien	●	○
Air Berlin 1. LeaseLux Sàrl[1]	Luxemburg	●	○
Air Berlin 2. LeaseLux Sàrl[1]	Luxemburg	●	○
Air Berlin 3. LeaseLux Sàrl[1]	Luxemburg	●	○
Air Berlin 4. LeaseLux Sàrl[1]	Luxemburg	●	○
Air Berlin 5. LeaseLux Sàrl[1]	Luxemburg	●	○
Air Berlin 6. LeaseLux Sàrl[1]	Luxemburg	●	○
Air Berlin 7. LeaseLux Sàrl[1]	Luxemburg	●	○
Air Berlin 8. LeaseLux Sàrl[1]	Luxemburg	●	○
Air Berlin 9. LeaseLux Sàrl[1]	Luxemburg	●	○
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH	Deutschland	●	○
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH	Deutschland	●	○
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH	Deutschland	●	○
Air Berlin Zwölfte Flugzeug GmbH	Deutschland	●	○
Air Berlin Americas Inc. (vormals: Air Travel Marketing Services Inc.)	USA	●	○
Alpha Engine Trading GmbH	Deutschland	●	○
Bairs GmbH (ehemals Air Berlin Switzerland GmbH)[1]	Schweiz	●	○

Belair Airlines AG[1]	Schweiz	●	○
CHS Switzerland AG[1]	Schweiz	●	○
CHS Holding & Services GmbH[1]	Deutschland	●	○
CHAS Italy s.r.l.[1]	Italien		○
Euconus Flugzeugleasinggesellschaft mbH	Deutschland	●	○
Gehuba Beteiligungs-Verwaltungs GmbH	Österreich	●	○
JFK Stiftung	Schweiz	●	○
Leisure Cargo GmbH[1]	Deutschland	●	○
Loma Beteiligungsgesellschaft mbH (2011 fusioniert auf Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	●	○
LTU Beteiligungs- und Holding GmbH (2011 fusioniert auf Air Berlin PLC & Co.Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	●	○
LTU Lufttransport Unternehmen GmbH (2011 fusioniert auf Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	●	○
NIKI Luftfahrt GmbH	Österreich	●	○
NL AB Beteiligungs GmbH	Österreich	●	
Pegasus Erste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH[1]	Deutschland	●	○
Pegasus Zweite Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH[1]	Deutschland	●	○
Pegasus Dritte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH[1]	Deutschland	●	○
Pegasus Vierte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH[1]	Deutschland	●	○
Pegasus Fünfte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH[1]	Deutschland	●	○
Pegasus Sechste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH[1]	Deutschland	●	○
Pegasus Siebte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH[1]	Deutschland	●	○
Air Berlin Employee Share Trust[1, 2]	Großbritannien	●	○

1 Die Anteile werden direkt von der Air Berlin PLC (die übrigen Tochtergesellschaften werden indirekt durch andere Gruppen-Gesellschaften) gehalten.
2 Die Gesellschaft wird als Zweckgesellschaft konsolidiert.

Außer am Air Berlin Employee Share Trust und der NIKI Luftfahrt GmbH hält die Air Berlin PLC (direkt oder indirekt) alle Anteile an sämtlichen Tochtergesellschaften.

GLOSSAR LUFTFAHRT

ANCILLARY REVENUE
Zusatzerlöse, die über den Ticketverkauf hinaus erzielt werden.

APU
Auxiliary Power Unit – ein Hilfskrafterzeuger, der hauptsächlich in Flugzeugen verwendet wird.

ASK
Angebotene Sitzplatzkilometer; Anzahl der verkaufbaren Sitzplätze pro Flug, multipliziert mit den auf einem Flug zurückgelegten Kilometern. 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 so viel 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.

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 der Anzahl der Passagiere und den verfügbaren Sitzplätzen (Kapazität) dar.

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

WET LEASE
Leasing eines Flugzeugs inklusive des Personals.

YIELD
Durchschnittserlöse. Durchschnittlicher Umsatz je gewählte Output-Einheit. Die Einheit können der einzelne Passagier, der einzelne geflogene Kilometer oder die Passagierkilometer sein.

YIELD MANAGEMENT
Preis-Management-System zur Erhöhung der Durchschnittserlöse.

REDAKTIONSSCHLUSS:
15. März 2013

GLOSSAR FINANZMARKT

ABSCHREIBUNGEN
Investitionen sind über ihre volle Nutzungsdauer abzuschreiben, was zur Folge hat, dass der Kaufpreis über mehrere Jahre als Kosten verteilt wird.

ACQUISITION & LEVERAGED FINANCE
Finanzierung von Unternehmenstransaktionen, die zum Wechsel von Eigentumsverhältnissen führen, wobei Eigen- und Fremdmittel eingesetzt werden.

ANCILLARY REVENUE
Zusatzerlöse, die über den Ticketverkauf hinaus erzielt werden.

ANLAGENINTENSITÄT
Kennzahl zur Analyse der Vermögensstruktur, die das Verhältnis von Anlagevermögen zu Gesamtvermögen beschreibt.

ASSOZIIERTES UNTERNEHMEN
Unternehmen, das sich nicht unter einheitlicher Leitung bzw. im Mehrheitsbesitz einer Obergesellschaft befindet, auf das jedoch von der Obergesellschaft ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt wird (Beteiligungshöhe über 20 Prozent).

AT-EQUITY-BEWERTUNG
Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, wobei deren anteiliges Eigenkapital und anteiliges Jahresergebnis berücksichtigt werden.

AUFWANDS- UND ERTRAGSKONSOLIDIERUNG
Prinzipiell können in der Konzern-GuV nur diejenigen Aufwendungen und Erträge berücksichtigt werden, die im Rahmen von Geschäftstätigkeiten mit Konzernfremden entstehen. Aufwendungen und Erträge, die auf interne Leistungsbeziehungen zurückzuführen sind, müssen deshalb im Konzernabschluss eliminiert werden. Darunter fallen Innenumsatzerlöse, Konzernumlagen, aufgrund von Konzernverbindlichkeiten entstehende Zinsaufwendungen und -erträge sowie konzerninterne Ergebnisübernahmen.

CAP
Vertragliche Vereinbarung, bei der ein Käufer gegen Zahlung einer Prämie für eine vereinbarte Laufzeit eine garantierte Zinsobergrenze erwirbt. Übersteigt der Marktzins an den einzelnen Zinsfestlegungszeitpunkten für die nächste Zinsperiode diese Grenze, muss der Cap-Verkäufer den Differenzbetrag ausgleichen.

CASHFLOW
Kennzahl für die Ertrags- und Finanzkraft eines Unternehmens im Rahmen einer Unternehmensanalyse. Sie gibt einen Hinweis darauf, in welchem Maß ein Unternehmen aufgrund seines wirtschaftlichen Umsatzes innerhalb eines Abrechnungszeitraums über flüssige Mittel verfügt.

CORPORATE GOVERNANCE
Verhaltenskodex, der Richtlinien für eine transparente Leitung und Überwachung von Unternehmen definiert. Er schafft Transparenz, stärkt das Vertrauen in die Unternehmensführung und dient insbesondere dem Schutz der Aktionäre.

DERIVATE
Abgeleitete Finanzinstrumente, deren Bewertung von der Preisentwicklung des jeweiligen Basiswertes – zum Beispiel Aktie, Zinssatz, Devisen oder Waren – abhängt. Termingeschäfte und Optionen sind wichtige Formen derivativer Finanzinstrumente.

DESINVESTITIONEN
Abschreibungen, die Ersatzinvestitionen übertreffen und zum Erhalt des Produktionsapparats dienen.

DISAGIO
Unterschiedsbetrag, um den die zurückzuzahlende Summe eines Darlehens höher ist als der ausgezahlte Betrag.

DUE DILIGENCE
Intensive Analyse und Beurteilung der finanziellen, rechtlichen und geschäftlichen Situation eines Unternehmens einschließlich seiner Risiken und Perspektiven durch externe Spezialisten. Due Diligence bildet die Voraussetzung für die Vorbereitung eines Börsengangs, den Kauf oder Verkauf eines Unternehmens bzw. von Unternehmensteilen sowie für Kreditgewährungen oder Kapitalerhöhungen.

DVFA/SG-ERGEBNIS
Standardisierte Ergebnisgröße, die gemeinsam von der Deutschen Vereinigung für Finanzanalyse und Anlagenberatung (DVFA) und der Schmalenbach-Gesellschaft (SG) entwickelt wurde. Dabei wird das ausgewiesene Ergebnis nach Steuern um die Sondereinflüsse bereinigt, die den Vergleich mit anderen Unternehmen erschweren.

EBIT
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit, Ergebnis vor Zinsen und Steuern (Earnings Before Interest and Taxes).

EBITDA
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation).

EBITDAR
Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Leasingaufwänden (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortisation and Rent).

EIGENKAPITAL
Kapital, das die Eigentümer an Werten eingebracht haben und das das Unternehmen über Jahre als Rücklagen angesammelt hat. Es steht dem Unternehmen dauerhaft zur Verfügung.

EIGENKAPITALQUOTE
Kennzahl der Kapitalstrukturanalyse, die den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital beziffert. Berechnungsformel: Eigenkapital dividiert durch Bilanzsumme.

EIGENKAPITALRENDITE
Verhältnis aus Ergebnis nach Steuern und eingesetztem Eigenkapital.

F+E-QUOTE
Kennzahl für den Anteil der F+E-Aufwendungen (Forschung + Entwicklung) am Umsatz, ausgedrückt in Prozent.

FREE FLOAT
Aktienanteil einer AG, der nicht in festem Besitz bestimmter Aktionäre ist, sondern sich in Streubesitz befindet.

GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERT
Unterschied zwischen dem Kaufpreis eines Unternehmens und dessen Reinvermögen (Vermögenswerte abzüglich Schulden).

GEWINNRÜCKLAGEN
Rücklagen, die aus nicht ausgeschütteten Gewinnen angesammelt wurden.

HEDGING
Kurssicherung: Durch den Kauf bzw. Verkauf von Derivaten (Futures, Optionen, Swaps) können Wertpapierpositionen gegen Kursentwicklungen abgesichert werden.

IFRS/IAS
International geltende Rechnungslegungsstandards, welche die Vergleichbarkeit von Konzernabschlüssen weltweit ermöglichen. Dank hoher Transparenz erfüllen sie die Informationserwartungen von Investoren und anderen Adressaten. Die einzelnen Paragrafen der IFRS nennen sich IAS (International Accounting Standards) bzw. die neueren Paragrafen IFRS.

INVESTITIONEN
Auszahlungen für Gegenstände, die länger als lediglich ein Jahr für die Produktion benötigt werden – von Gebäuden über Maschinen bis zu Computerprogrammen. Investitionen tragen zur Zukunftssicherung von Unternehmen bei und müssen über die Nutzungsdauer abgeschrieben werden.

JOINT VENTURE
Wirtschaftliche Zusammenarbeit von Unternehmen, in der Regel zeitlich und sachlich begrenzt. Projekte im Rahmen eines Joint Venturs werden von den beteiligten Partnerunternehmen gemeinsam durchgeführt.

KAPITALKONSOLIDIERUNG
Kapitalverflechtungen, die zwischen den Unternehmen eines Konzerns existieren, müssen im Rahmen des Konzernabschlusses konsolidiert werden. Dabei wird der Beteiligungsbuchwert mit den anteiligen Eigenkapitalbeträgen der Tochterunternehmen verrechnet.

KAUFPREISALLOKATION
Kaufpreisverteilung: Nach einer Unternehmensakquisition wird der Kaufpreis auf die einzelnen Vermögenswerte und Schulden verteilt.

KONSOLIDIERUNG
Addition von Teilrechnungen zu einer Gesamtrechnung – zum Beispiel von Einzelbilanzen der Unternehmen eines Konzerns zur Konzernbilanz.

KONSOLIDIERUNGSKREIS
Kreis der Konzernunternehmen, die in den Konzernabschluss einbezogen werden.

LATENTE STEUERN
Zeitliche Unterschiede beim Steueraufwand in handelsrechtlichen Einzel- und Konzernabschlüssen gegenüber den Steuerrechnungen. Dieser Posten stellt einen sinnvollen Zusammenhang her zwischen dem Unternehmensergebnis und dem damit verbundenen Steueraufwand.

MARKTKAPITALISIERUNG
Ergebnis der Multiplikation von Aktienanzahl und Aktienkurs.

MERGERS & ACQUISITIONS (M & A)
Vermittlung von Zusammenschlüssen und Aufkäufen von Unternehmen bzw. Unternehmensteilen und die damit verbundene Beratung von Käufern und Verkäufern.

OPTION
Berechtigung zum Kauf bzw. Verkauf eines Optionsgegenstandes von bzw. an einen Vertragspartner (Stillhalter) zu einem vorher fest vereinbarten Preis, zu einem bestimmten Zeitpunkt bzw. in einem bestimmten Zeitraum. Kaufoptionen werden als „Call" bezeichnet, Verkaufsoptionen als „Put".

PROJECTED-UNIT-CREDIT-METHODE
Methode zur Bewertung von Pensionsverpflichtungen gemäß IAS 19. Dabei werden – neben den am Stichtag rechtskräftig erworbenen Rentenbeträgen und Anwartschaften – zusätzlich die künftig zu erwartenden Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt.

RATING
Bewertung der Bonität eines Unternehmens. Dabei werden Prognosen getroffen, in welchem Maß ein Unternehmen in der Lage ist, seine Verpflichtungen aus Zins- und Kapitalrückzahlungen zu einem vereinbarten Zeitpunkt zu erfüllen. Die Bewertung berücksichtigt unternehmens- und branchenspezifische Faktoren sowie landesspezifische Risiken. Ratings sorgen für mehr Transparenz und bessere Vergleichbarkeit. Investoren und Gläubiger können dadurch die Risiken einer Finanzanlage realistischer einschätzen.

RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN
Zahlungen, die in der Berichtsperiode bereits im Voraus geleistet bzw. erhalten wurden, aber einen Zeitraum nach dem Bilanzstichtag betreffen.

RÜCKSTELLUNGEN
Passivpositionen des Jahresabschlusses, die Auszahlungen bzw. Wertminderungen späterer Perioden als Aufwand der Abrechnungsperiode erfassen. Die genaue Höhe und/oder der Zeitpunkt dieser Positionen steht am Bilanzstichtag nicht fest, aber ihr Eintreten ist hinreichend sicher.

SCHULDENKONSOLIDIERUNG
Konsolidierungsmaßnahme, die bei der Aufstellung des Konzernabschlusses durchgeführt werden muss. Dabei sind nicht nur die in der Bilanz ausgewiesenen Positionen, sondern alle konzerninternen Forderungen und Verbindlichkeiten zu berücksichtigen.

SWAP
Vereinbarung zwischen zwei Unternehmen, zu einem zukünftigen Zeitpunkt Zahlungsströme auszutauschen. Bei einem Zinsswap werden für einen vereinbarten Nominalbetrag fixe gegen variable Zinszahlungen getauscht.

UMSATZRENDITE
Ergebnis nach Steuern, dividiert durch den Umsatz.

VERBUNDENE UNTERNEHMEN
Der Begriff umfasst die Air Berlin PLC sowie alle Tochterunternehmen, die in den Konzernabschluss eingeflossen sind (siehe Abschnitt 35).

ZWISCHENERGEBNIS-ELIMINIERUNG
Gewinne und Verluste, die durch Lieferungen und Leistungen zwischen den Konzernunternehmen entstehen, sind im Rahmen der Konsolidierung des Konzernabschlusses als nicht realisiert anzusehen, solange sie den Konsolidierungskreis nicht verlassen haben. Die Eliminierung von Zwischenergebnissen erfolgt durch die Bewertung der Lieferungen und Leistungen zu einheitlichen Konzernanschaffungs- bzw. -herstellungskosten.

IMPRESSUM

REGISTRIERTER SITZ DER GESELLSCHAFT

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

INVESTOR RELATIONS-KONTAKT

Dr. Ingolf T. Hegner
Senior Vice President Investor Relations

Saatwinkler Damm 42–43
13627 Berlin, Deutschland
Telefon: +49 30 3434 1532
Telefax: +49 30 3434 1049
E-Mail: ihegner@airberlin.com

EXTERNE BERATER

Registrar

Registrar Services GmbH
Postfach 6 06 30
Frankfurt am Main, Deutschland
Büro: Frankfurter Straße 84–90a
65760 Eschborn, Deutschland

Wirtschaftsprüfer

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

Rechtsvertreter

Freshfields Bruckhaus Deringer
Bockenheimer Anlage 44
60322 Frankfurt am Main, Deutschland

KONZEPTION UND GESTALTUNG

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

TEXT

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

REDAKTIONSSCHLUSS:

15. März 2013

AIR BERLIN PLC

FINANZKALENDER

2013

FINANZKALENDER 2013

09. Januar	Verkehrszahlen Dezember 2012
07. Februar	Verkehrszahlen Januar 2013
06. März	Verkehrszahlen Februar 2013
20. März	Analysten & Investoren Konferenz, Berlin Bilanzpressekonferenz zum Jahresergebnis 2012
05. April	Verkehrszahlen März 2013
07. Mai	Verkehrszahlen April 2013
15. Mai	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 31. März 2013 (Q1) Analysten & Investoren Conference Call
06. Juni	Verkehrszahlen Mai 2013
06. Juni	Hauptversammlung (AGM) Air Berlin PLC, London
05. Juli	Verkehrszahlen Juni 2013
07. August	Verkehrszahlen Juli 2013
15. August	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. Juni 2013 (Q2) Analysten & Investoren Conference Call
06. September	Verkehrszahlen August 2013
07. Oktober	Verkehrszahlen September 2013
06. November	Verkehrszahlen Oktober 2013
14. November	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. September 2013 (Q3) Analysten & Investoren Conference Call
06. Dezember	Verkehrszahlen November 2013