

Quartalsbericht

Januar - März 2009

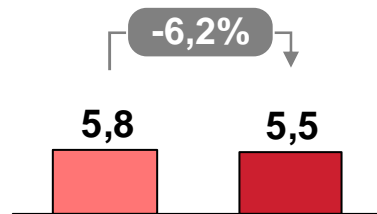


Berlin, 27. Mai 2009

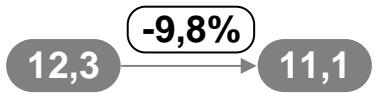
Nachfragerückgang konnte durch Kapazitätsanpassungen und korrespondierende Erlöse aufgefangen werden

PERFORMANCE

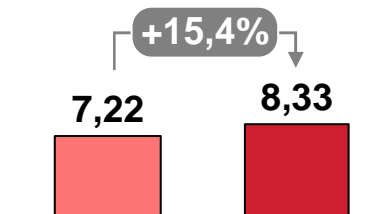
Passagiere [Mio.]



ASK²⁾ [Mrd.]



RRPK¹⁾ [EUR Ct]



Q1 2008 Q1 2009

NACHFRAGE

Wirkung des allgemeinen **Nachfragerückgangs** und Ostereffekt belasten Passagiervolumen

KAPAZITÄTEN

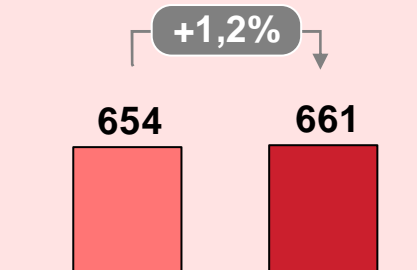
Kapazitätsanpassungen vor allem im Europa- und Interkontinentalgeschäft eingeleitet

YIELDS

Verbesserter **Yieldmix** sichert Umsätze im ersten Quartal

ERGEBNIS

Umsatz 1. Quartal



EBIT-Marge



-68,6 -87,3

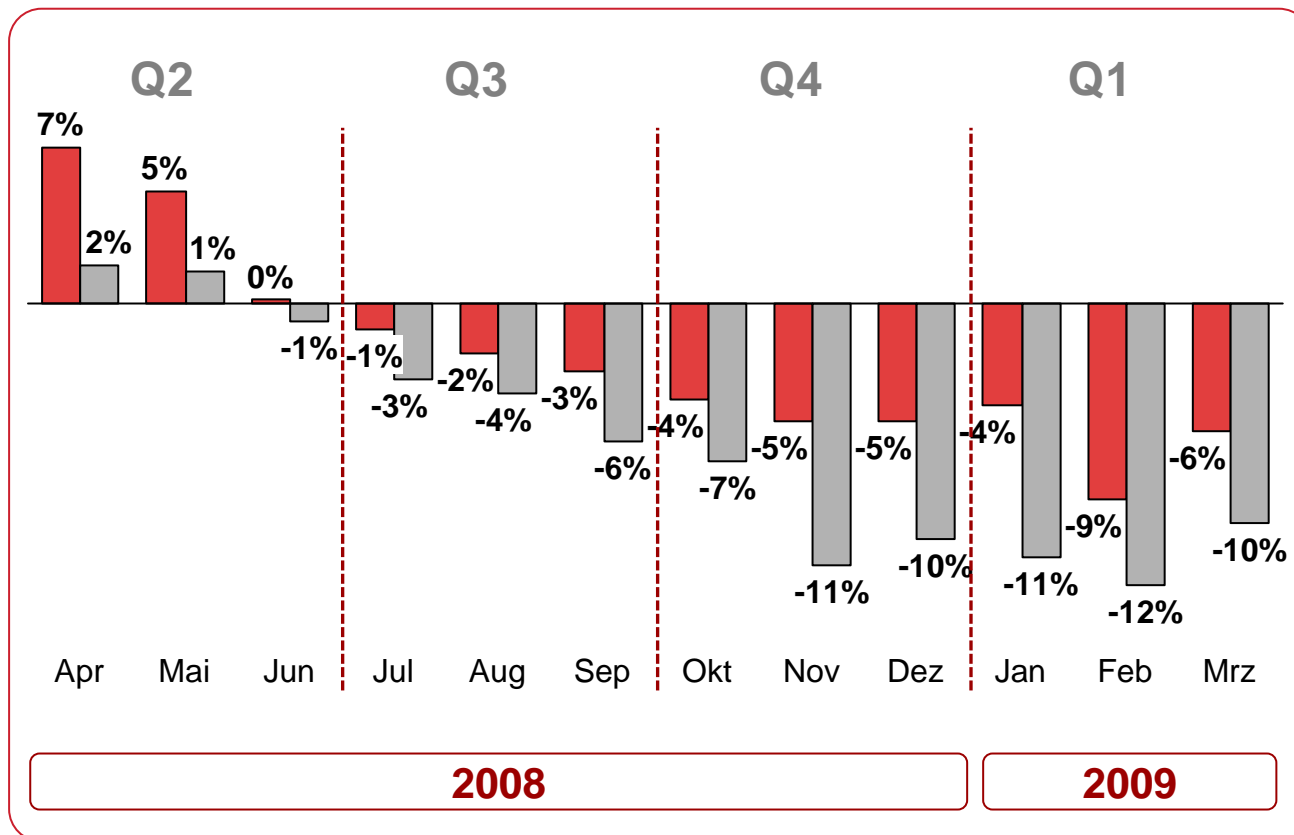
Q1 2008 Q1 2009

EBIT 1. Quartal

1) Umsatz pro Passagierkilometer (RPK)
2) in Mrd.

Im schwierigen wirtschaftlichen Umfeld entwickelt sich AB derzeit besser als der Markt

Pax-Entwicklung im Branchenvergleich ggü. Vorjahresmonat [%]

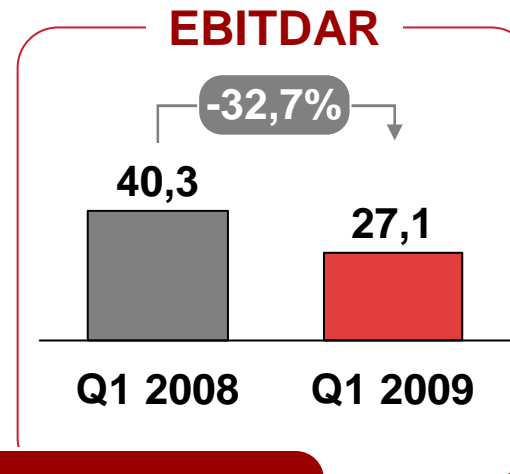
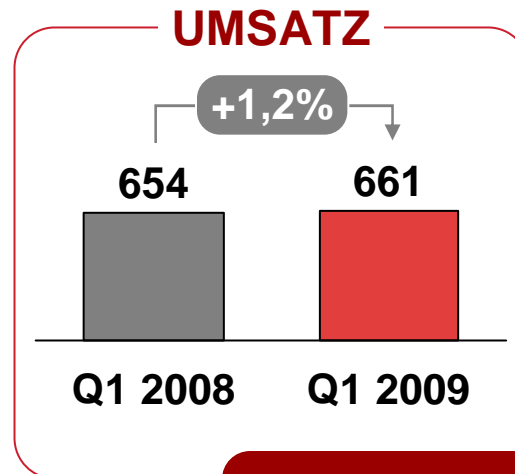


- Allgemeiner Nachfragerückgang im europäischen Verkehr setzt sich auch im Q1 fort
- In einem rückläufigen Markt schneidet Air Berlin besser als der Branchenschnitt ab und verbessert seine relative Marktposition

■ Air Berlin
■ AEA (Region Geographical Europe and Domestic)

Vorjahresergebnis wurde auf Grund des "Ostereffekts" nicht erzielt

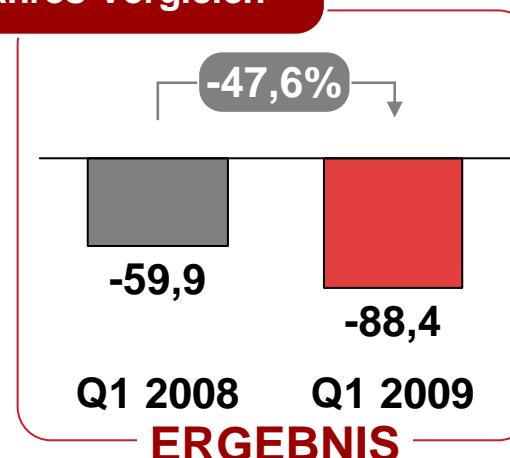
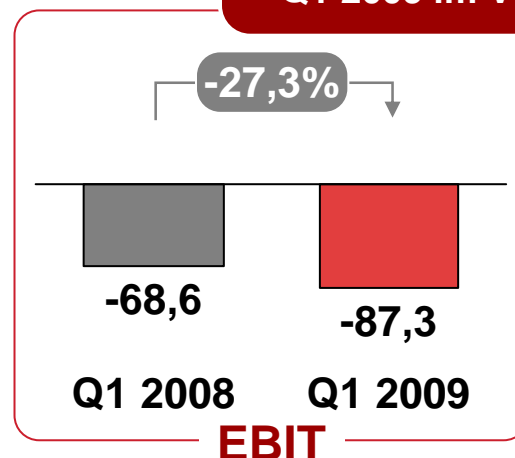
→ Trotz sinkender Auslastung auf Grund von Ostern im Q2 wird im Vergleich zum Vorjahr eine leichte Steigerung des Umsatzes erreicht



→ EBITDAR v.a. reduziert durch steigende Fuel-, Personal- und Technikkosten

Q1 2009 im Vorjahres-Vergleich

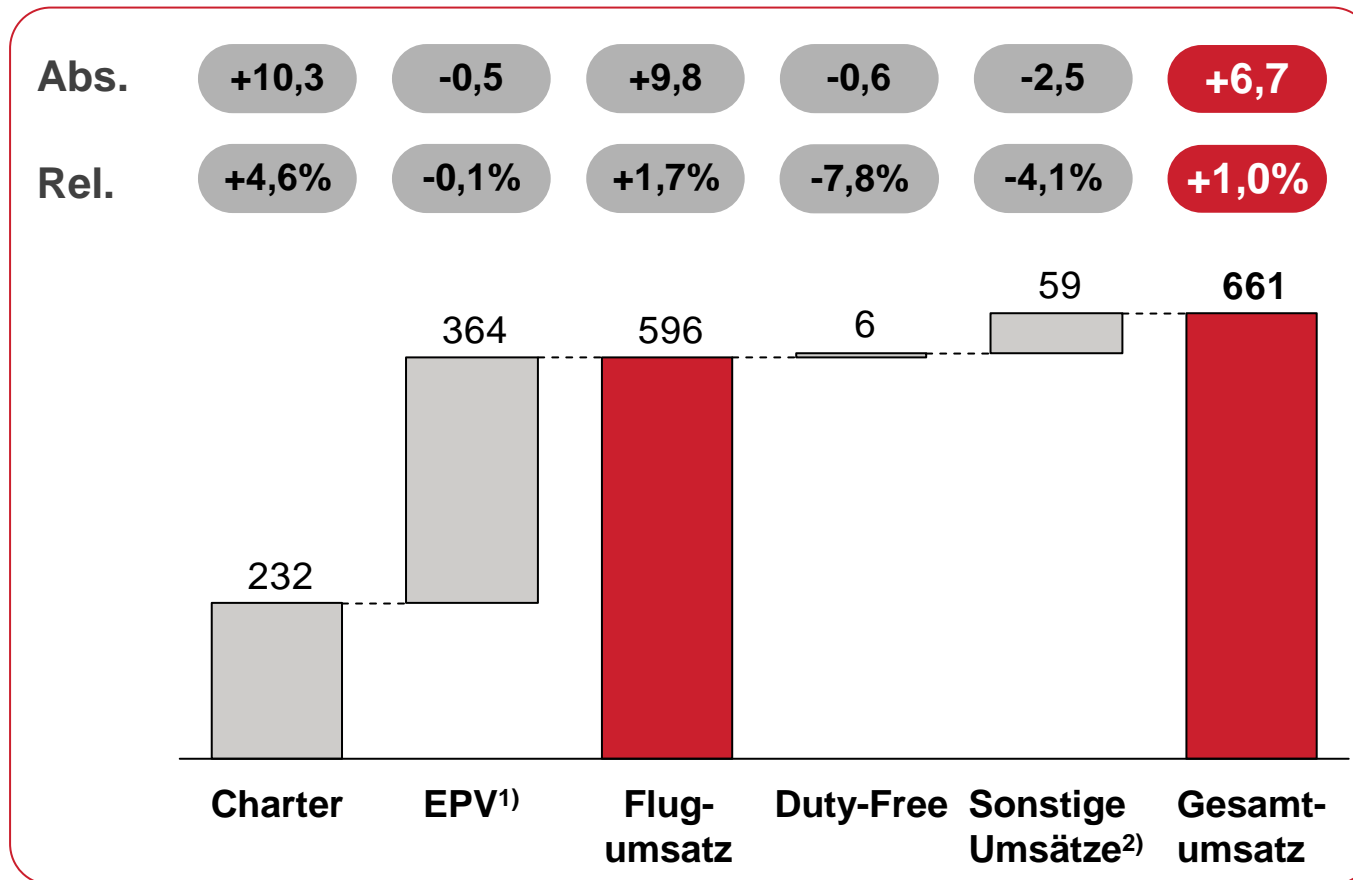
→ Moderate Steigerung bei Abschreibungen und Leasingaufwendungen lassen EBIT sinken



→ Finanzergebnis durch latente Steuern kompensiert

Umsatz Einzelplatzverkauf stabil, Charter deutlich über Vorjahr

Zusammensetzung Q1 2009 sowie Delta zu Q1 2008 [Mio. EUR]



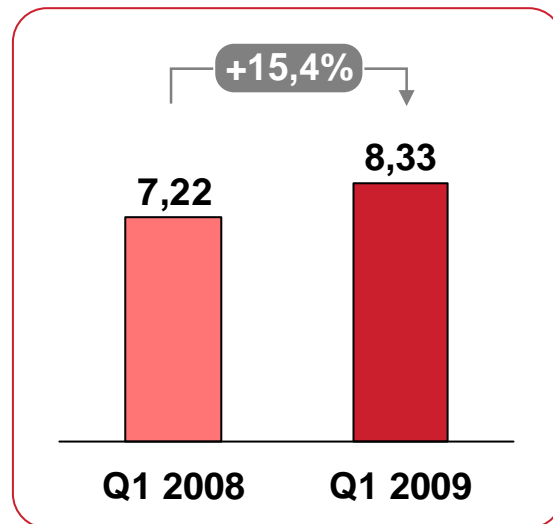
- Umsätze im Chartergeschäft vor allem auf Grund verbesserter Kapazitätssteuerung für Langstrecke gesteigert
- In einem schrumpfenden Marktumfeld Einzelplatzverkaufsumsätze weitgehend stabil gehalten

1) EPV: Einzelplatzverkauf 2) Ancillary Revenue, Cargo

Verbesserung des Umsatzes pro ASK getragen von höheren Yields bei leicht rückläufigem Sitzladefaktor

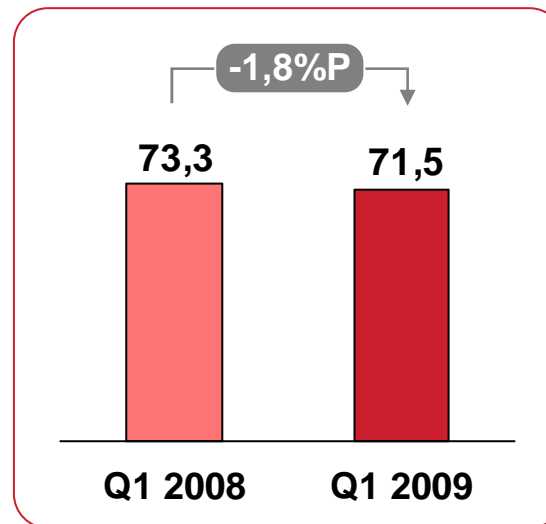
Entwicklung operativer Kennzahlen

Umsatz pro Passagierkilometer – RRPK [EUR ct]



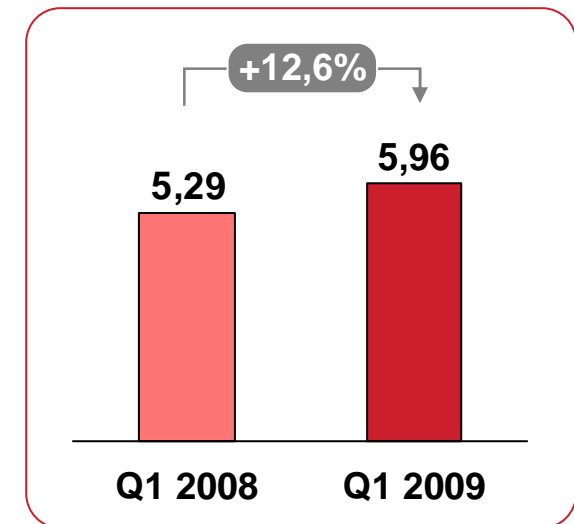
➔ Umsatz pro Passagierkilometer steigt auf Grund verbesserter Steuerung und Kundenmix

Sitzladefaktor¹⁾ [%]



➔ Sitzladefaktor sinkt auf Grund des Nachfrage-rückgangs und nachlaufender Kapazitätsanpassung

Umsatz pro Sitzkilometer – RASK [EUR ct]



➔ Steigerung des Umsatzes pro angebotenem Sitzkilometer trotz schwierigen wirtschaftlichen Umfelds

1) Seat load factor
RRPK: Revenue per Revenue Pax Kilometer

Wirtschaftliche Lage belastet alle Geschäftsfelder – Nachfragerückgang weitestgehend im Rahmen der Erwartung

Operative Performance nach Geschäftsfeldern (GF) Q1 2009 vs. Q1 2008

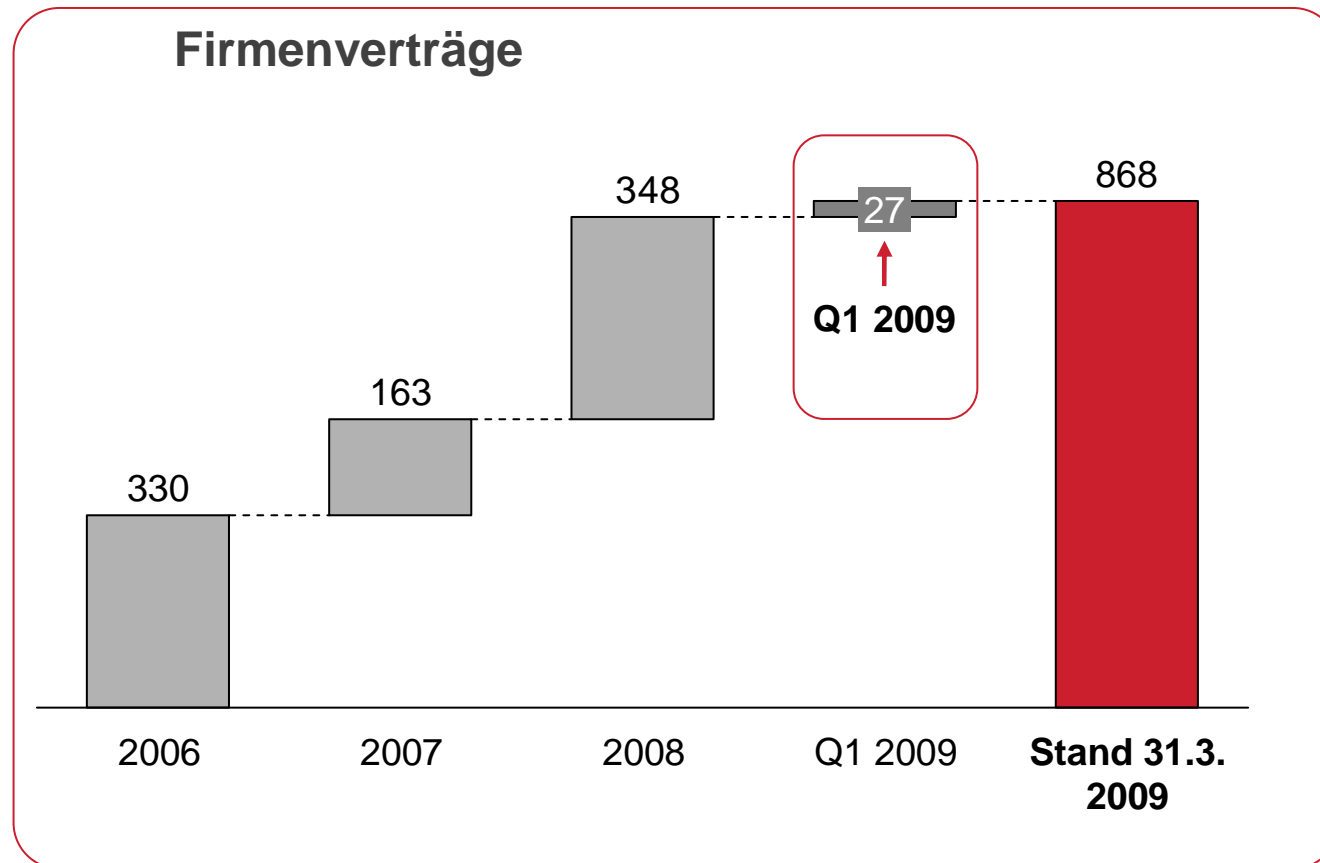
	INNERDEUTSCH	EURO LINIE	EURO CHARTER	INTERKONT	
	Q1/08 Q1/09	Q1/08 Q1/09	Q1/08 Q1/09	Q1/08 Q1/09	
Absatz	PAX¹⁾	1,69 1,67 ↘	2,66 2,41 ↘	1,01 0,99 ↘	0,46 0,38 ↘
	SLF²⁾	67,1 61,9 ↘	69,3 69,5 ↗	94,5 95,1 ↗	87,8 90,9 ↗
Angebot	Sitze³⁾	2,52 2,70 ↗	3,84 3,47 ↘	1,07 1,05 ↘	0,53 0,42 ↘
	ASK⁴⁾	1,15 1,24 ↗	3,89 3,43 ↘	3,07 3,07 ↗	4,21 3,28 ↘

= ≥ +5%
 = > +1%
 = ≤ +1%, ≥ -1%
 = < -1%
 = ≤ -5%

1) in Mio. 2) in % 3) in Mio. 4) in Mrd.

Fokus auf Business Segment wird fortgesetzt – aktuell zahlreiche neue Firmenverträge in Verhandlungen

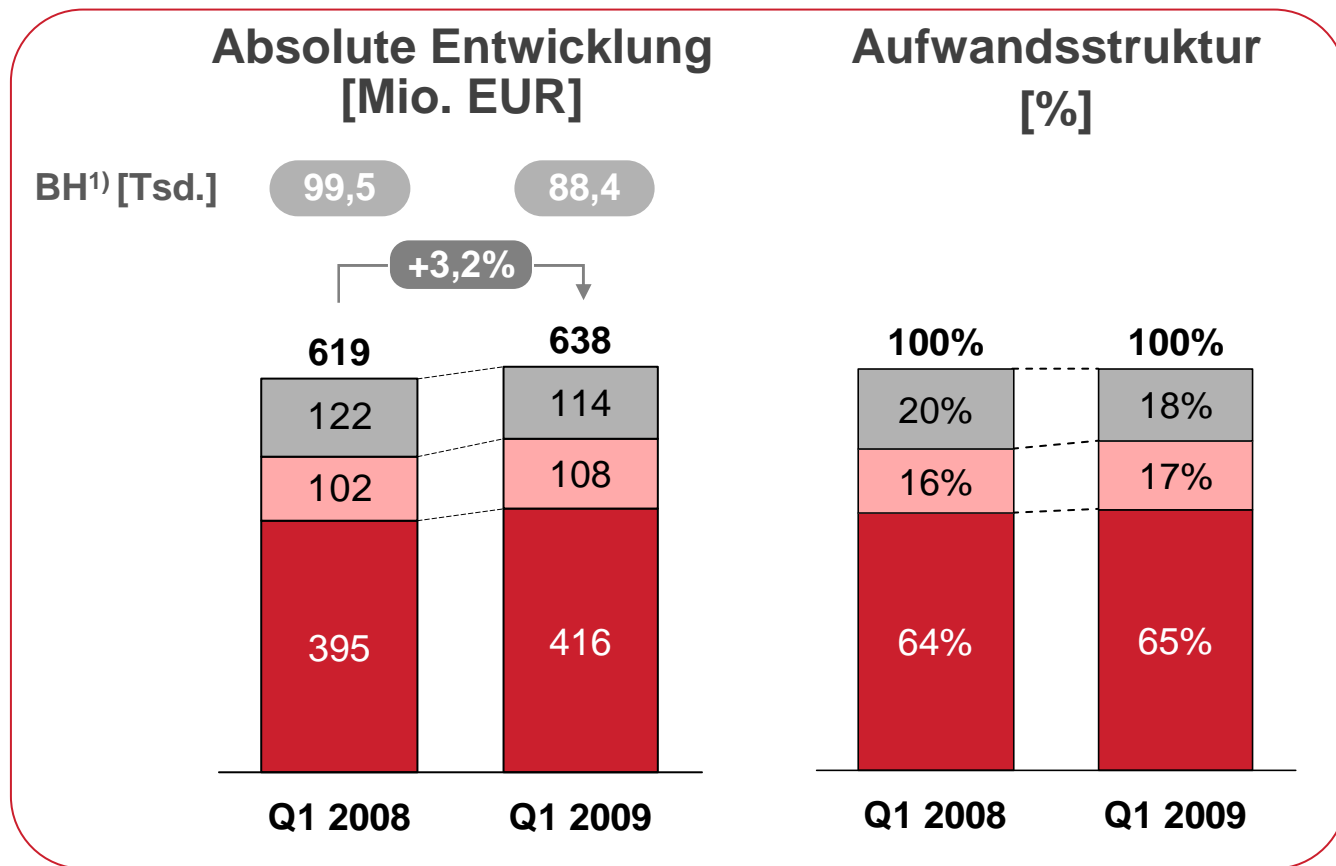
Entwicklung Firmenverträge und Umsatz Geschäftsreisende



- ➔ Zahl der Firmenverträge moderat gestiegen – Fokus auf Vertragsverlängerungen im Q1
- ➔ Ausblick: Geschäfts- und Firmenkunden verstärkt preissensitiv – zunehmende Nachfrage nach Air Berlin Flügen

Faktorkosten-Steigerungen sowie nachlaufende Anpassung der Kapazitätskosten treiben den operativen Aufwand

Entwicklung operativer Aufwandsposten



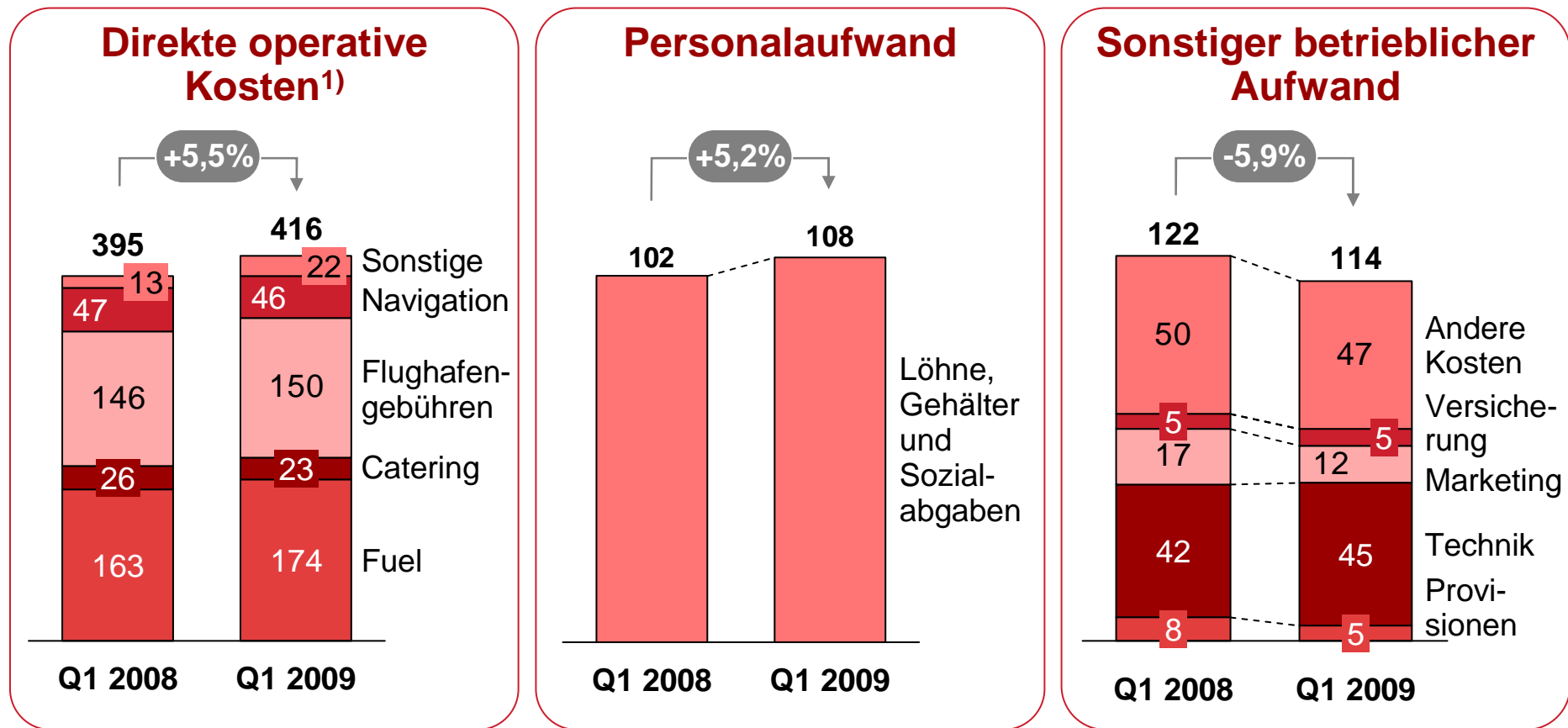
- Produktionsgerüst an die erwartete verringerte Nachfrage angepasst
- Kostenentwicklung resultiert größtenteils aus Nachhalleffekten 2008, bspw. aus Sicherungsgeschäften Fuel und Tariferhöhung Gehälter, sowie der nachlaufenden Anpassung der Kapazitätskosten

Sonst. betr. Aufwand
 Personalaufwand
 Direkte operative Kosten

1) BH: Blockstunden

Vor allem Fuel- und Personalaufwand steigen überproportional – Deutliche Einsparungen beim sonst. betr. Aufwand

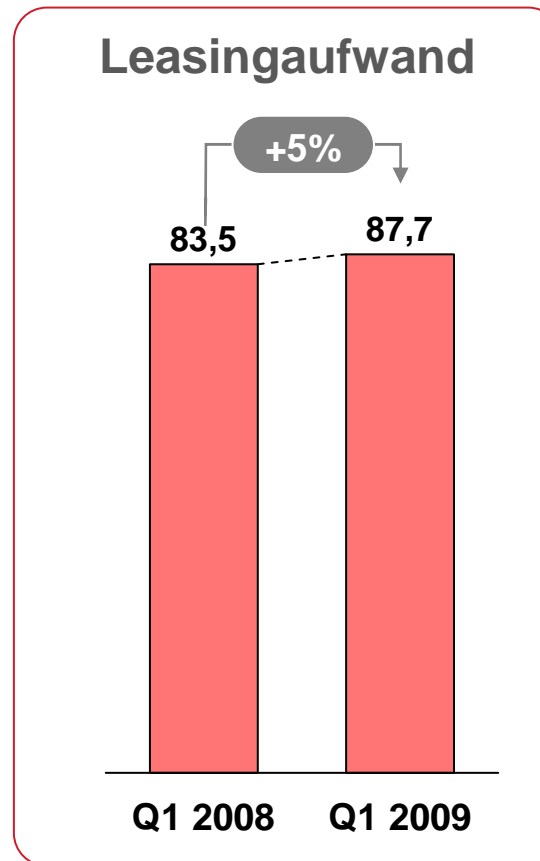
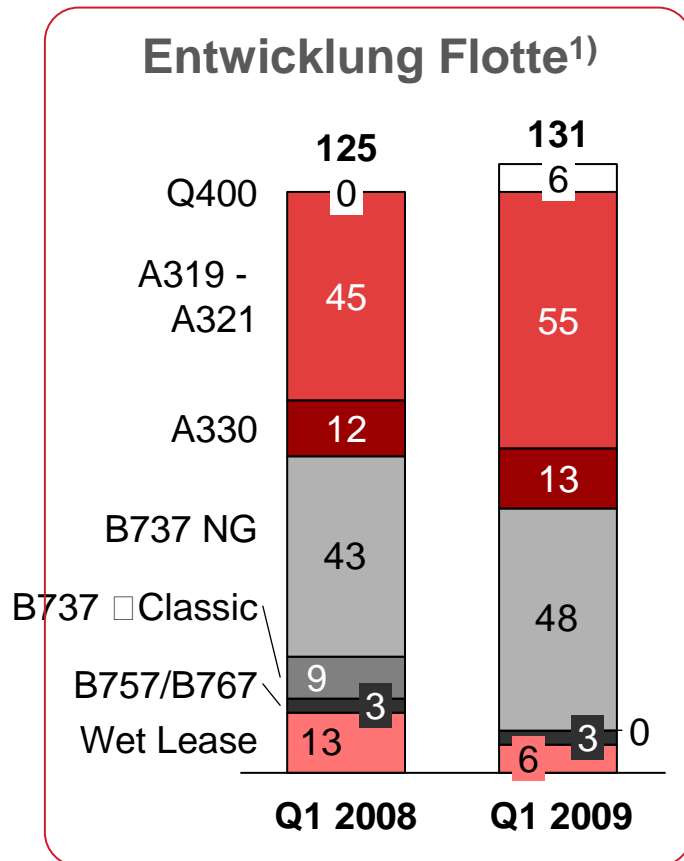
Entwicklung Aufwandsposten Ist vs. Vorjahr [Mio. EUR]



1) Ohne Leasing und Abschreibungen

Air Berlin Flotte moderat ausgebaut – Phase-out älterer, verbrauchsintensiver Flugzeuge abgeschlossen

Entwicklung Flotte [Anzahl] und Leasingaufwand [Mio. EUR]

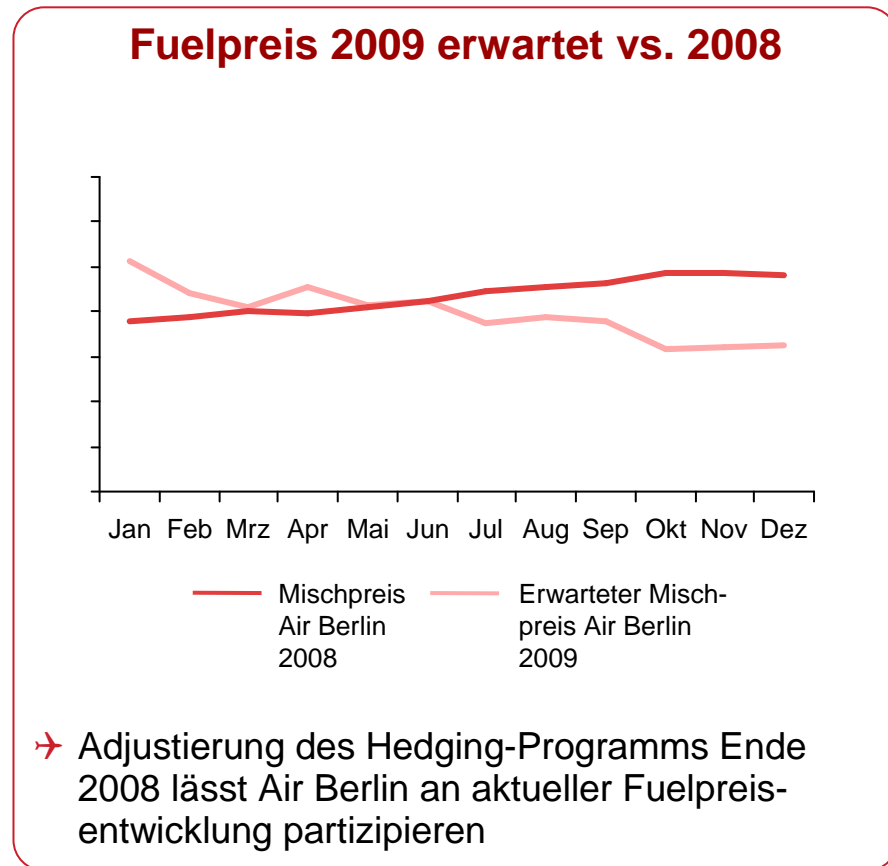
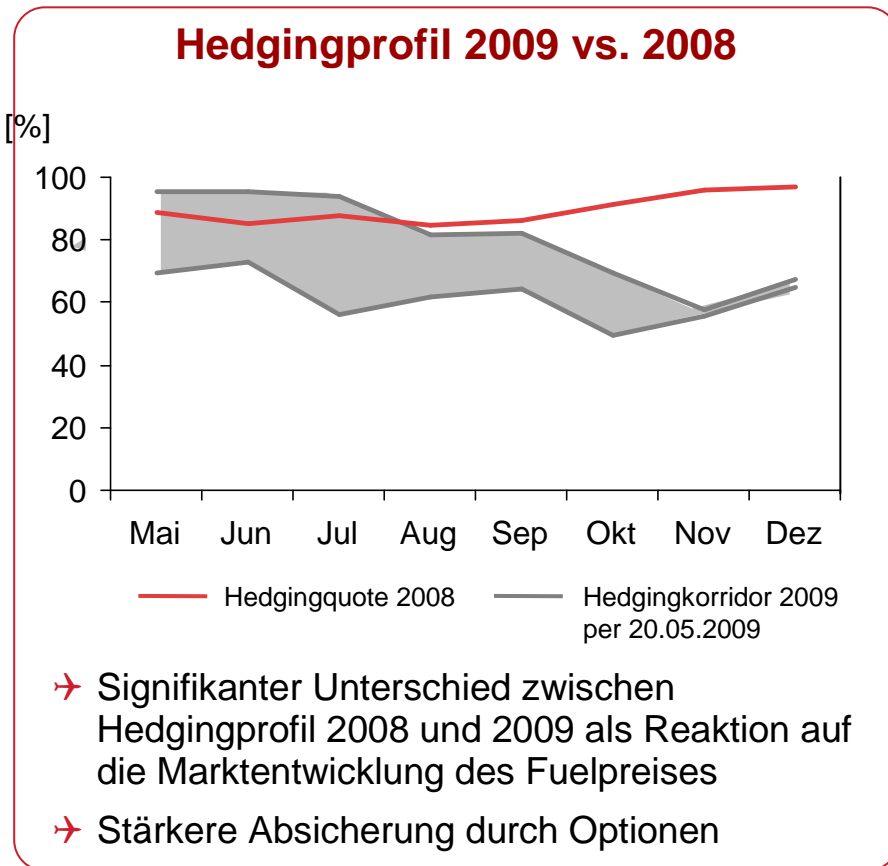


- ➔ Leichter Flottenaufbau um 5% bei gleichzeitigem Abbau "älterer", verbrauchsintensiver Flugzeuge (F100, B737-300)
- ➔ Aufbau der Q400-Flotte zum wirtschaftlichen Betrieb von Sekundärstrecken

1) Stand: jeweils 31.3.; exkl. Lease-Outs

Deutliche Air Berlin Partizipation an fallenden Fuelpreisen erwartet – Ab Mitte Juni Fuelpreis unter Vorjahresniveau

Hedgingprofil und Fuelpreis-Entwicklung



Planung für Gesamtjahr 2009 bestätigt – Weiterhin Verbesserung gegenüber Vorjahr erwartet

Erwartungen Geschäftsjahr 2009 – Operative Performance, Ergebnis und Bilanz

Operative Performance



Kapazitäten

- Im innerdeutschen Markt bleiben Kapazitäten stabil
- Punktuelle Kapazitätsanpassungen abgestimmt mit den jeweiligen Entwicklungen der Geschäftsfelder

Auslastung und Erträge

- Leichter Rückgang der Auslastung bei tendenziell steigenden Yields erwartet

Ergebnis



1. Quartal

- Umsatz und Ergebnis liegen im Plan

2. Quartal

- Umsatz und Ergebnis im Planungskorridor

2. Halbjahr

- Vorausbuchungen zeigen leichten Rückgang auf Grund fallender Nachfrage bei stabilen Yields

Bilanz



Aktiva

- Liquidität wird im Jahresverlauf weiter gesteigert

Passiva

- Eigenkapital wird durch die Integration der TUfly und das Auslaufen von negativen Marktwerten von Sicherungsgeschäften gestärkt
- Gleichzeitig wird die Nettoverschuldung reduziert

Verbesserung gegenüber Vorjahr wird weiterhin erwartet