

Quartalsbericht

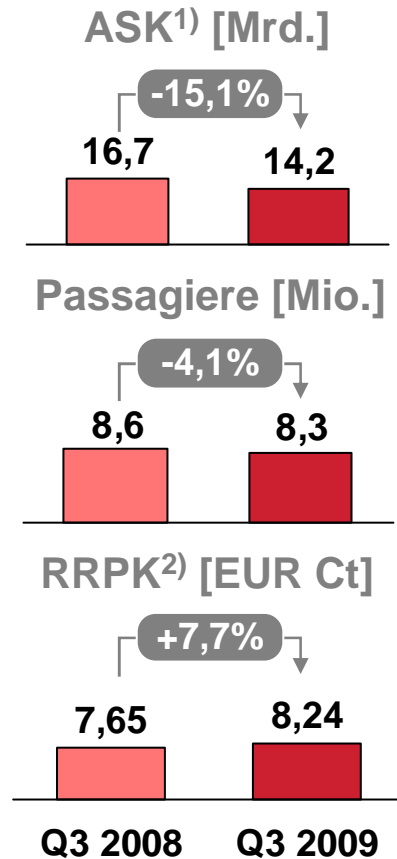
Juli - September 2009



Berlin, 19. November 2009

Erfolgreiches drittes Quartal – Anpassung der Kapazitäten mit positivem Effekt auf den Umsatz pro Pax-Kilometer

Performance Q3



KAPAZITÄTEN

Fortsetzung der selektiven **Kapazitätsanpassungsmaßnahmen** im **Interkontinental-** und **Euro Linie-Geschäft**

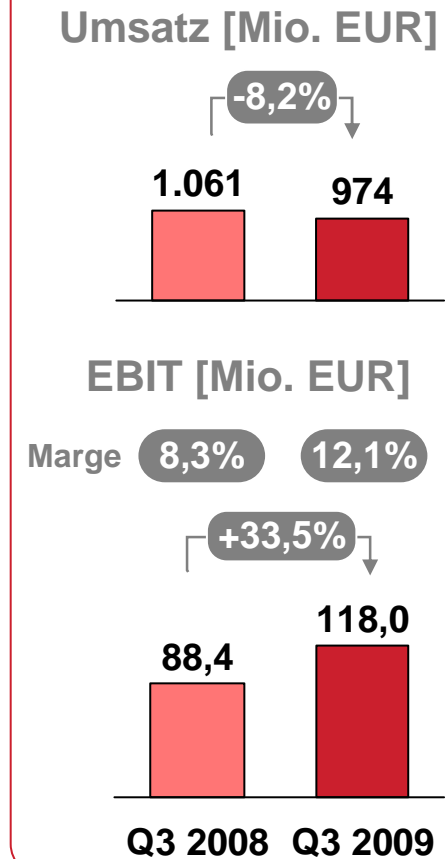
NACHFRAGE

Kapazitätsmaßnahmen wirken sich auf **Paxvolumen** aus und resultieren in leicht gestiegenem Sitzladefaktor

YIELD

Kapazitätsreduzierung und **Anstieg des Ladefaktors** wirken positiv auf **Umsatz pro Passagierkilometer**

Ergebnis Q3

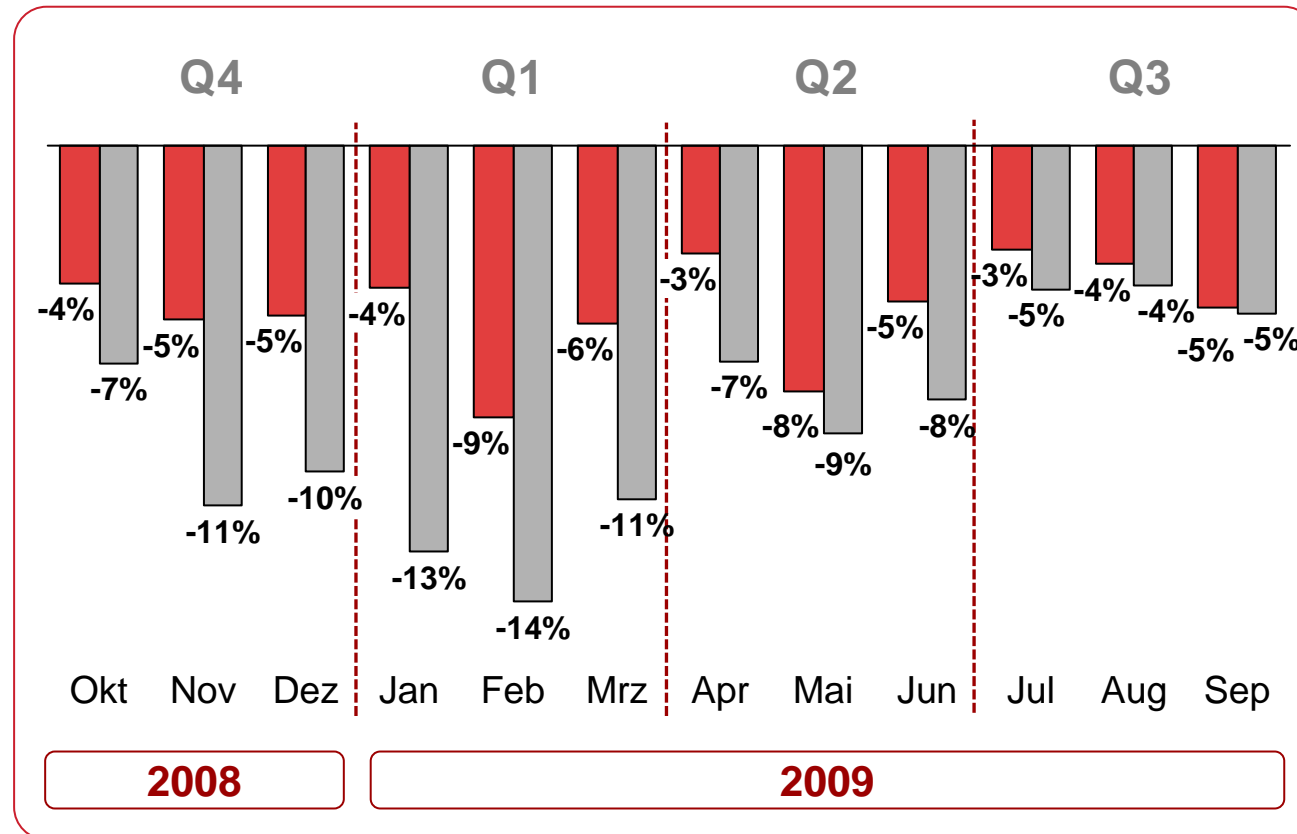


1) ASK: Angebotene Sitzkilometer
2) RRPK: Umsatz pro verkauftem Sitzkilometer (Passagierkilometer)

ÜBERBLICK

Die negative Marktentwicklung verlangsamt sich – Air Berlin insgesamt mit besserer Performance als der Markt

Pax-Entwicklung im Branchenvergleich ggü. Vorjahresmonat [%]

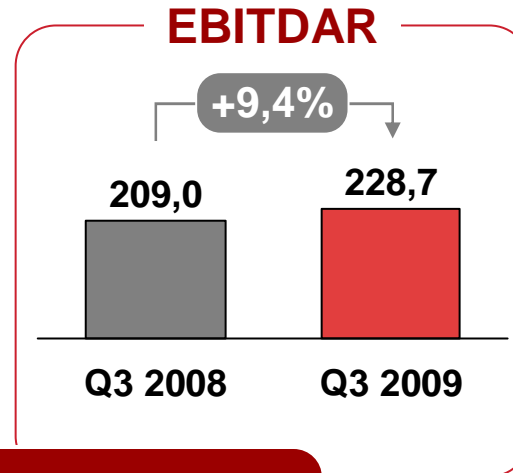
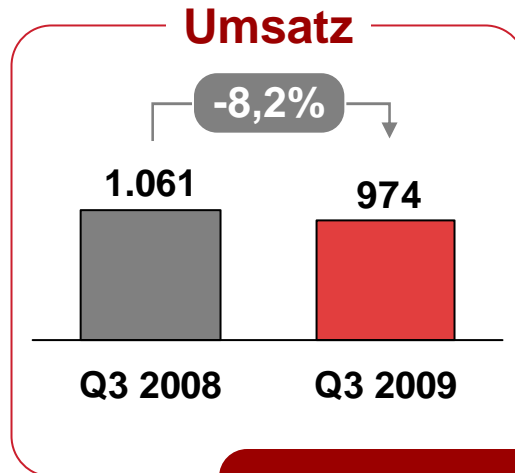


- ➔ Weiterhin rückläufige Nachfrage im europäischen Branchenvergleich, jedoch nachlassende Dynamik
- ➔ Air Berlin, mit im Marktvergleich niedrigerem Pax-rückgang, gewinnt Marktanteile

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

EBIT und Ergebnis verbessert – Kapazitätsanpassungen führen zu geringerem Umsatz

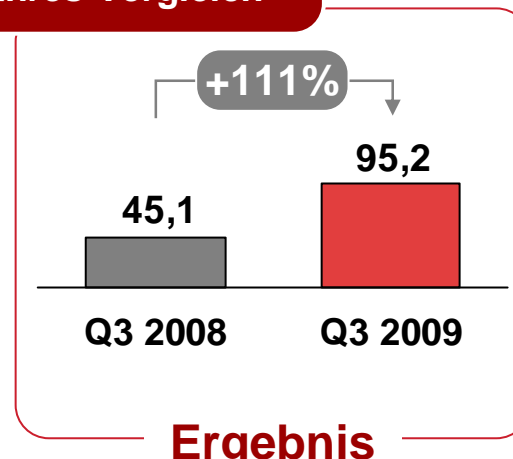
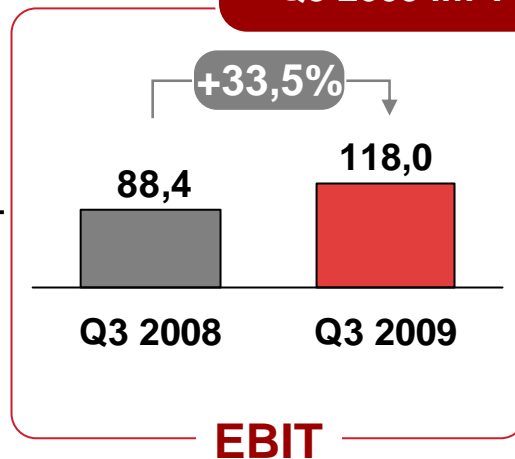
→ Umsatz in Q3 rückläufig durch kapazitätsbedingten Paxrückgang



→ EBITDAR steigt durch Senkung operativer Kosten, v.a. Fuel und Catering

Q3 2009 im Vorjahres-Vergleich

→ Kosteneffekt sowie niedrigerer Leasingaufwand bei leicht steigenden Abschreibungen bewirken EBIT-Anstieg

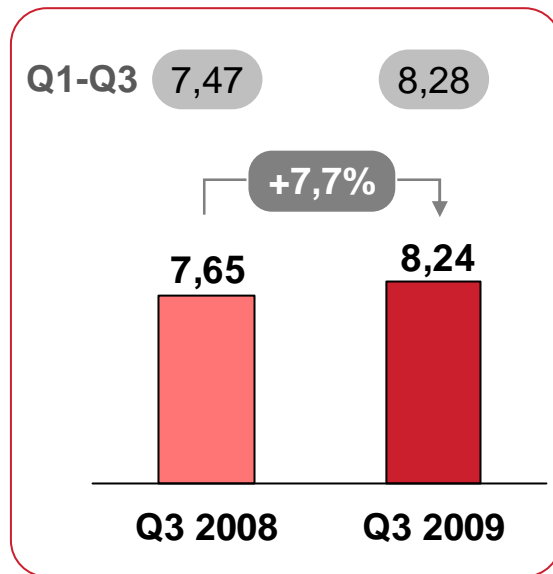


→ Ergebnis durch Reduzierung Kosten und positivem Effekt aus Bondeinzug gesteigert

Sitzladefaktor steigt leicht – Kapazitätsreduzierung lässt Umsatz pro Passagier- und Sitzkilometer steigen

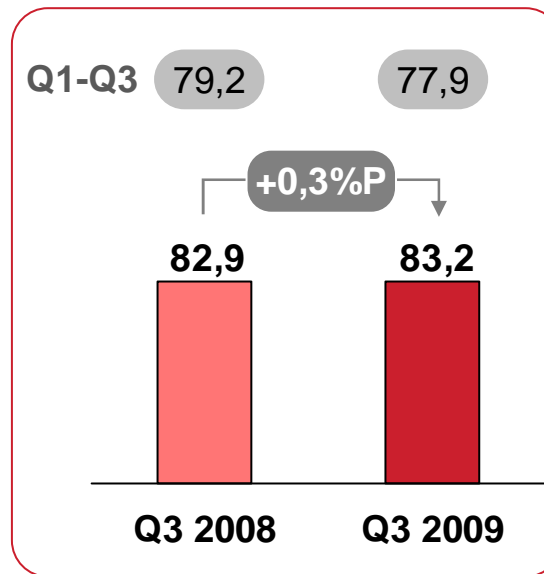
Entwicklung operativer Kennzahlen

Umsatz pro Passagierkilometer – RRPK¹⁾ [EUR ct]



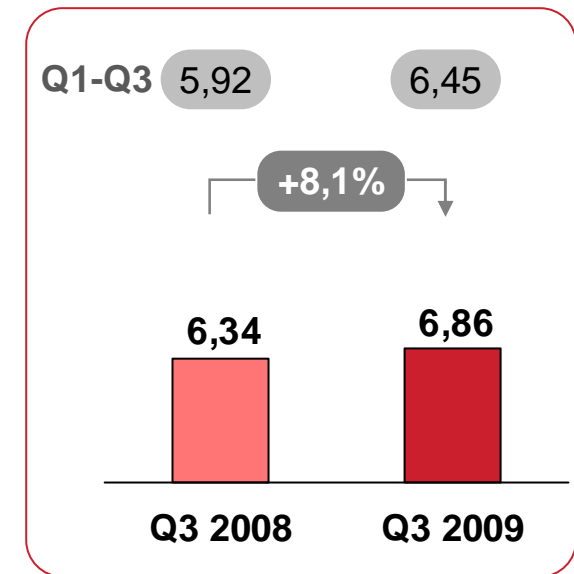
→ Kapazitätsreduzierung ggü. Vorjahr mit positivem Effekt auf Umsatz pro Passagierkilometer

Sitzladefaktor [%]



→ Sitzladefaktor knapp über Vorjahresniveau; negative Entwicklung in Q1 und Q2 gestoppt

Umsatz pro Sitzkilometer – RASK [EUR ct]

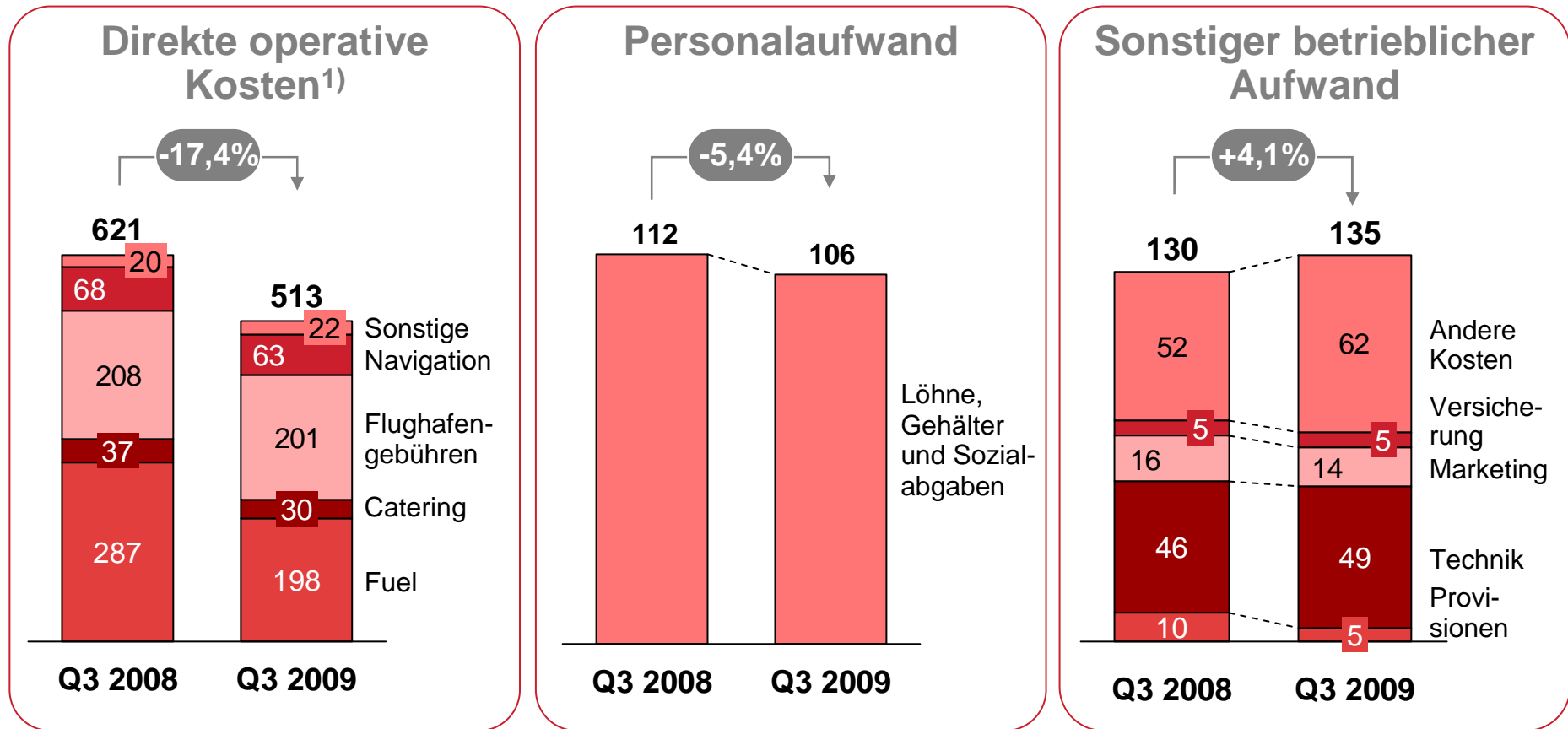


→ Anstieg Umsatz pro Sitzkilometer auf Grund Struktureffekt und Anstieg Sitzladefaktor

1) RRPK: Revenue per Revenue Pax Kilometer

Positive Fuel-, Catering- und Personalaufwandsentwicklung

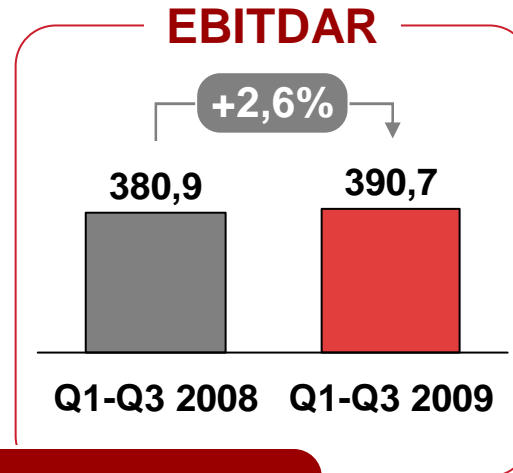
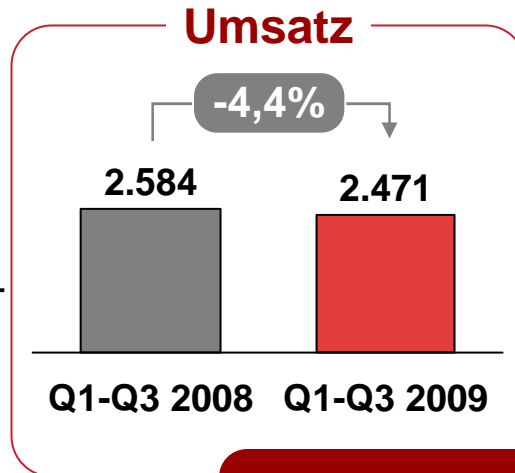
Entwicklung Aufwandsposten, Q3 Ist vs. Vorjahr [Mio. EUR]



1) Ohne Leasing und Abschreibungen

Kapazitätseffekt zeigt sich auch kumuliert in geringerem Umsatz – Yield-Steigerung mildert Umsatzrückgang

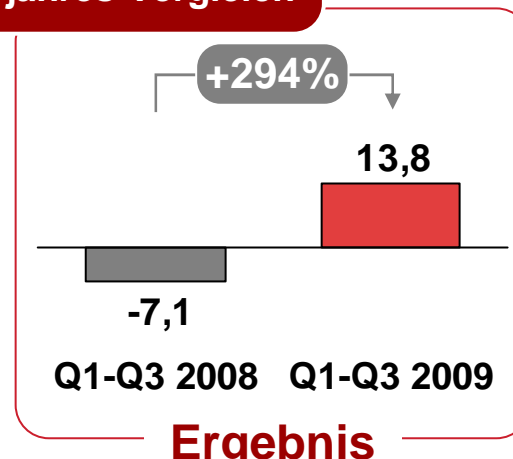
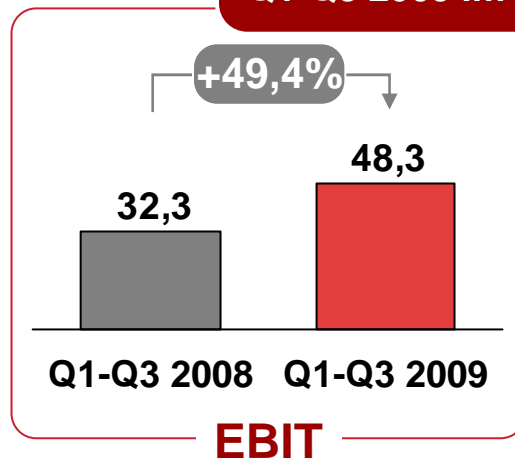
→ Angebots- und nachfrageinduzierter Paxrückgang verursacht negative Umsatzentwicklung



→ Verbesserungen im operativen Geschäft, v.a. aus Fuelpreiserückgang, wirken sich positiv auf EBITDAR aus

Q1-Q3 2009 im Vorjahres-Vergleich

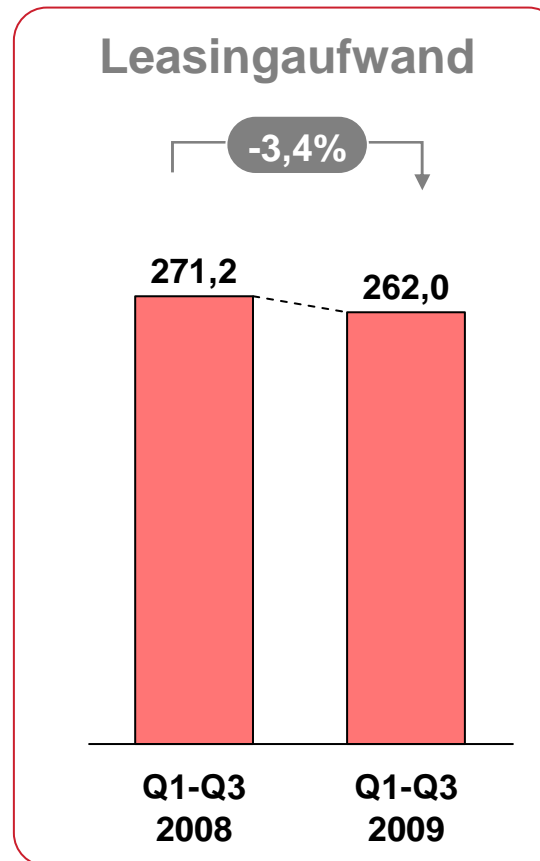
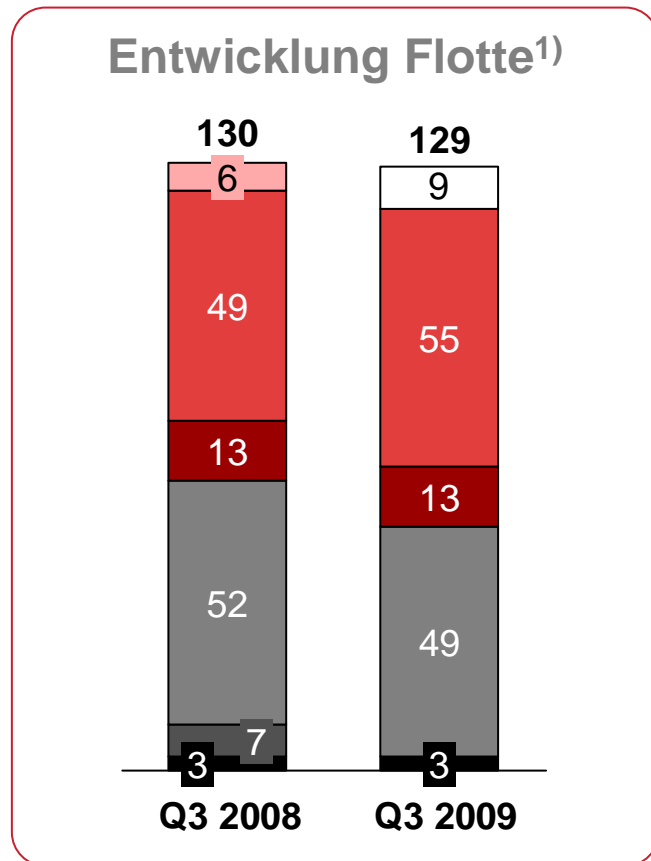
→ Rückgang Leasingaufwand bewirkt EBIT-Anstieg



→ Ergebnis gesteigert auf Grund des positiven Effekts aus Bondeinzug im Q3

Air Berlin Flotte leicht reduziert – Modernisierung sowie Phase-in Q400 größtenteils abgeschlossen

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



- ➔ Flottengröße im Rahmen Flottenmodernisierung geringfügig reduziert
- ➔ Mittlerweile neun in Dienst gestellte Q400; Aufstockung auf zehn geplant
- ➔ Leasingkosten durch Sondereffekte gesunken
- ➔ Vorzeitige Rückgabe B767 für Januar 2010 vereinbart

Q400
 F100
 A319-A321
 A330
 B737 NG
 B737 Classic
 B757/B767

1) Stand: jeweils 30.9.; exkl. Lease-Outs

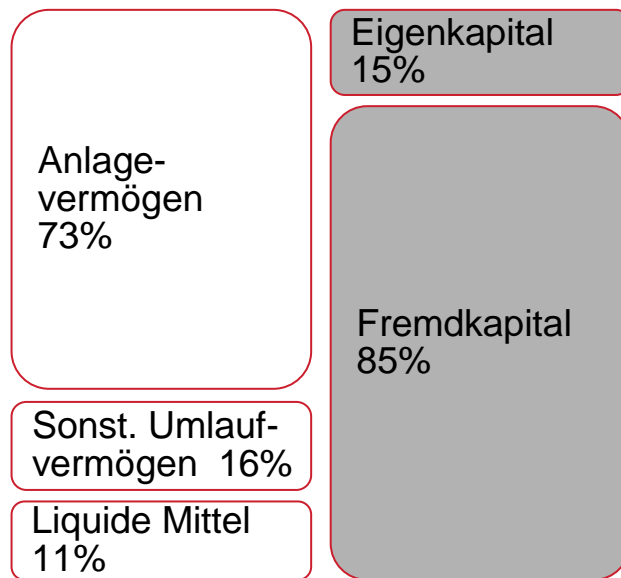
BILANZ

Stärkung der Liquidität wirkt sich positiv auf Bilanz aus – Reduzierung der Net Debt eingeleitet

Vergleich Bilanzstruktur 30.09.2009 vs. 31.12.2008 [Mio. EUR]

Bilanz 31. Dezember 2008

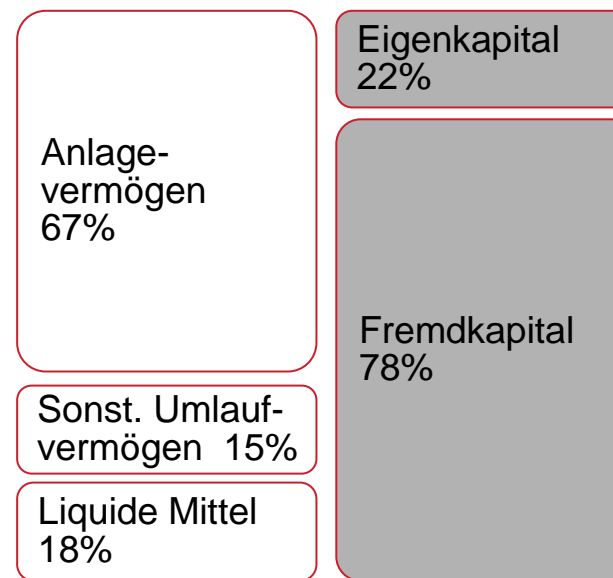
Σ 2.409



Net Debt: 762

Bilanz 30. September 2009

Σ 2.544



Net Debt: 548

- Steigerung der liquiden Mittel aus dem operativen Geschäft und Kapitalmaßnahmen
- Kapitalmaßnahmen (Kapitalerhöhung, Wandelanleihe) stärken das Eigenkapital und reduzieren das Net Debt
- Investment TUI noch nicht im Eigenkapital berücksichtigt – Eigenkapitalquote ca. 24%

Positiver Cashflow durch operative Verbesserungen und Kapitalmaßnahmen

Cashflow-Entwicklung [Mio. EUR]

	Q1-Q3 2008	Q1-Q3 2009	Δ [%]
Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit	50,1	150,5	+200,4
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-82,6	-77,8	+5,8
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-124,5	107,0	+185,9
Nettozahlungsmittel Periodenanfang	468,6	267,8	-42,9
Nettozahlungsmittel Periodenende	317,0	446,4	+40,9

- ➔ Operative Erfolge erhöhen Cashflow aus Geschäftstätigkeit deutlich
- ➔ Investitionen um ca. 6% gekürzt
- ➔ Kapitalmaßnahmen bewirken positiven Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

JUMP

Erfolgreiches operatives Performance-Programm JUMP mit einem Effekt von über 110 Mio. EUR

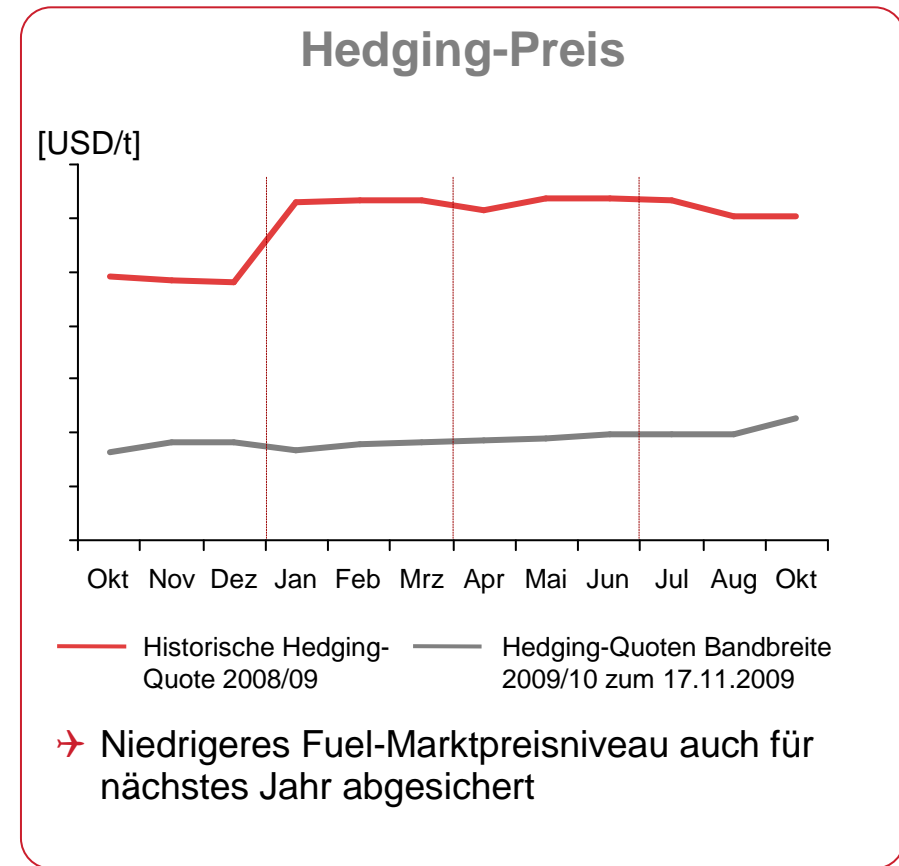
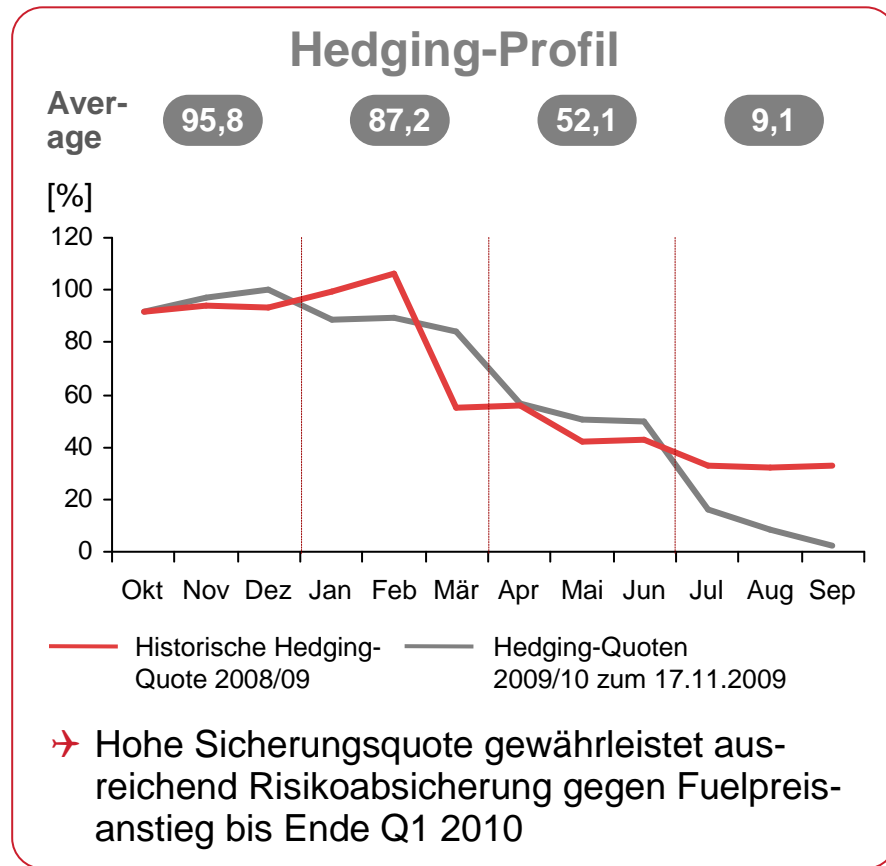
JUMP 2009¹⁾ Full Year – Kostensenkungsmaßnahmen²⁾ [Mio. EUR]



1) EBIT-Effekte aus 2009 und Nachhall 2008 2) Ohne Mengeneffekte

Hoher Fuel-Absicherungsstand auf niedrigem Marktpreisniveau bis Ende Q1 2010 gegen erwarteten Fuelpreisanstieg

Entwicklung Fuel-Hedging-Profil und -Preis 2009/10 vs. 2008/09



Die erfolgreiche Geschäftsentwicklung bis Ende Q3 wird sich auch im Gesamtjahr zeigen

Erwartungen Geschäftsjahr 2009

Operative Performance



Kapazitäten

- Selektive Kapazitätsanpassungen in einzelnen Geschäftsfeldern
- Übernahme des TUIfly City-Geschäfts zum 25. Oktober

Auslastung und Erträge

- Stabiler Load bei leicht rückläufigen Yields erwartet

Ergebnis



1. Halbjahr

- Umsatz und Ergebnis liegen im Planungskorridor

3. Quartal

- Positive Ergebnis-Entwicklung gegenüber Vorjahr bei rückläufigem Umsatz

4. Quartal

- Geringere Yields bei stabiler Nachfrage wirken sich auf Umsatz aus
- Einbindung TUIfly

Bilanz



Aktiva

- Liquidität in Q2 und Q3 durch Kapitalmaßnahmen gestärkt

Passiva

- Eigenkapital wird durch die Kapitalmaßnahmen und TUIfly-Transaktion im Oktober gestärkt
- Gleichzeitig Reduzierung der Net Debt
- Auch im Q4 weitere Maßnahmen geplant

Verbesserung gegenüber Vorjahr wird weiterhin erwartet

Performance-Überblick (1/2)

Operative Leistungsdaten der Air Berlin Gruppe

Leistungsdaten	Q3 2008	Q3 2009	Delta	Q1-Q3 '08	Q1-Q3 '09	Delta
Destinationen	130	127	-2,3%	130	127	-2,3%
Flugzeuge (Ende Periode)	130	129	–	130	129	–
Flüge [Tsd.]	63	59	-7,1%	171	158	-7,7%
Blockstunden [Tsd.]	136	120	-12,1%	356	319	-10,5%
Kapazität [Mio. Sitze]	10,4	9,9	-4,4%	27,9	26,9	-3,5%
ASK [Mrd.]	16,7	14,2	-15,1%	43,7	38,3	-12,3%
Fluggäste [Mio.]	8,6	8,3	-4,1%	22,1	21,0	-5,1%
RPK ¹⁾ [Mrd.]	13,9	11,8	-14,8%	34,6	29,9	-13,7%
Sitzladefaktor [%]	82,9	83,2	+0,3%P	79,2	77,9	-1,3%P
Umsatz ²⁾ /ASK [EUR Ct]	6,34	6,86	+8,1%	5,92	6,45	+9,0%
Umsatz ²⁾ /RPK [EUR Ct]	7,65	8,24	+7,7%	7,47	8,28	+10,9%

1) Verkaufte Sitzkilometer

2) Gesamtumsatz



Performance-Überblick (2/2)

Finanzdaten der Air Berlin Gruppe [Mio. EUR]

Finanzdaten	Q3 2008	Q3 2009	Delta	Q1-Q3 '08	Q1-Q3 '09	Delta
Gesamtumsatz	1.061,4	974,0	-8,2%	2.583,8	2.470,9	-4,4%
Sonstige Erträge	10,2	8,4	-17,6%	22,6	19,6	-13,3%
Fuel	286,8	197,5	-31,3%	658,5	563,6	-14,4%
Airport Charges	207,9	201,0	-3,3%	547,4	526,2	-3,9%
Personal	112,1	106,1	-5,4%	325,9	324,9	-0,3%
Navigation	68,4	62,6	-8,4%	174,1	165,6	-4,9%
Sonstige Aufwendungen	187,4	186,5	-0,5%	519,6	519,5	-0,0%
EBITDAR	209,0	228,7	+9,4%	380,9	390,7	+2,6%
EBIT	88,4	118,0	+33,5%	32,3	48,3	+49,4%
Ergebnis	45,1	95,2	+110,9%	-7,1	13,8	+193,6%