

AIR BERLIN PLC

QUARTALSPRÄSENTATION, JANUAR – MÄRZ 2011

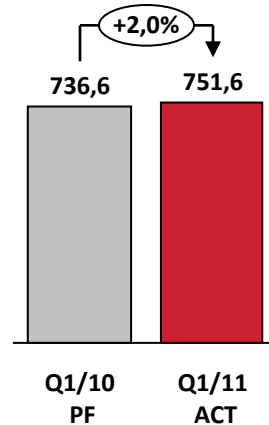
Berlin, 18. Mai 2011



airberlin Q1 2011 Ergebnis [Mio. EUR]

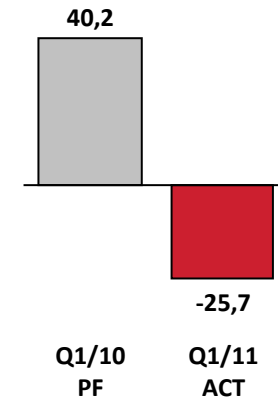
Umsatz

Leichter Umsatzanstieg bedingt durch gestiegene Auslastung, jedoch entgegen der Erwartungen wegen der Krise in Nordafrika und dem fehlenden Ostergeschäft



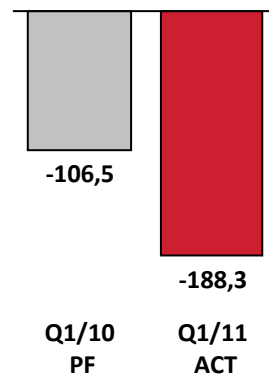
EBITDAR

EBITDAR Verlust bedingt durch den starken Kerosin-Preisanstieg



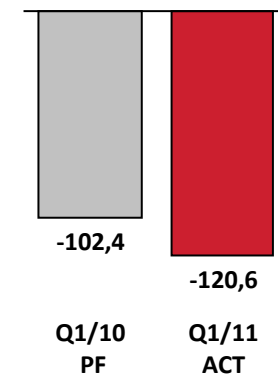
EBIT

EBIT Entwicklung analog Entwicklung EBITDAR



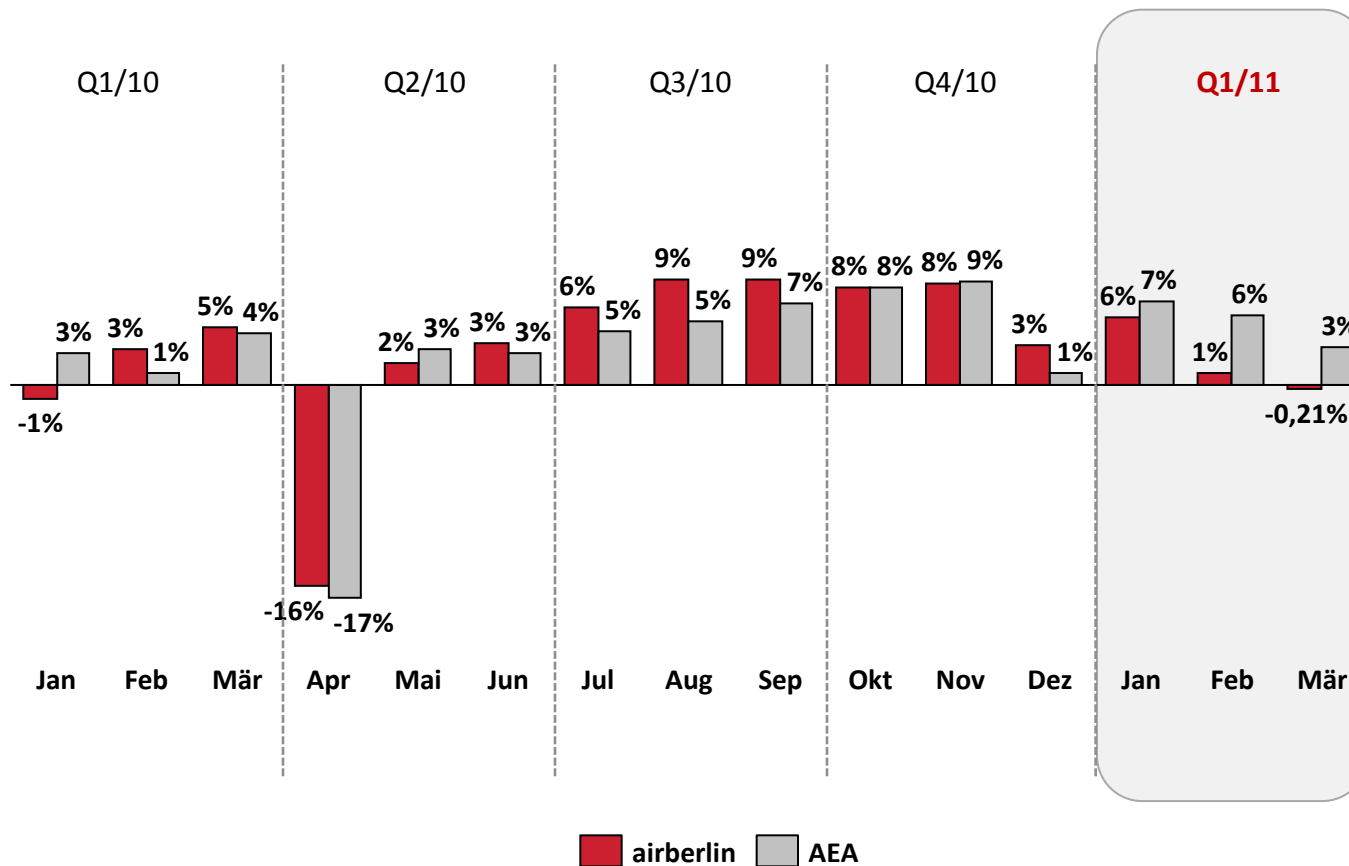
Ergebnis

Nettoverlust beeinflusst durch besseres Finanzergebnis



Die Krise in Nordafrika sowie das Reaktor Unglück in Japan hat das Reiseverhalten stark beeinträchtigt

Passagier Entwicklung im Branchenvergleich ggü. Vorjahresmonat* [%]

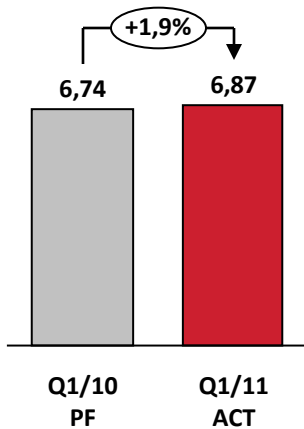


- airberlins Passagierverlust ist signifikant im Februar verglichen mit der allgemeinen Marktentwicklung
- Dies ist hauptsächlich bedingt durch die Nordafrika Krise
- airberlin besitzt einen großen Markenanteil am Charter/Veranstalter Geschäft nach Ägypten

Passagiere, Sitzladefaktor und Yield Entwicklung

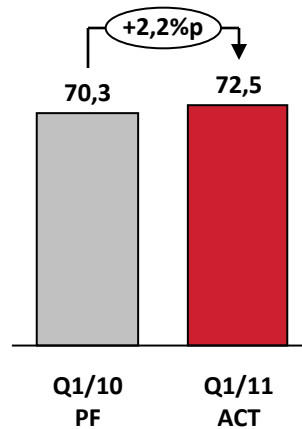
Entwicklung der operativen Kennzahlen

Passagiere [Mio.]



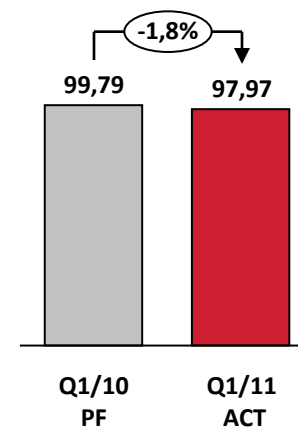
Passagieranzahl wurde leicht gesteigert; Krise in Nordafrika hat die Entwicklung gebremst

Sitzladefaktor [%]



Auslastung ist höher ausgefallen, da gleichzeitig Kapazität reduziert wurde

Yield¹⁾ [EUR]



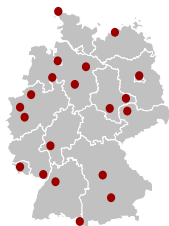
Der Yield liegt unter dem Vorjahresniveau bedingt durch die Krise in Nordafrika und dem fehlenden Ostergeschäft im Q1

1) Basierend auf den Flugumsatz

PF: pro forma (inkl. HG) // ACT (actual): Ist

Kennzahlen Entwicklung auf Geschäftsfeldebene

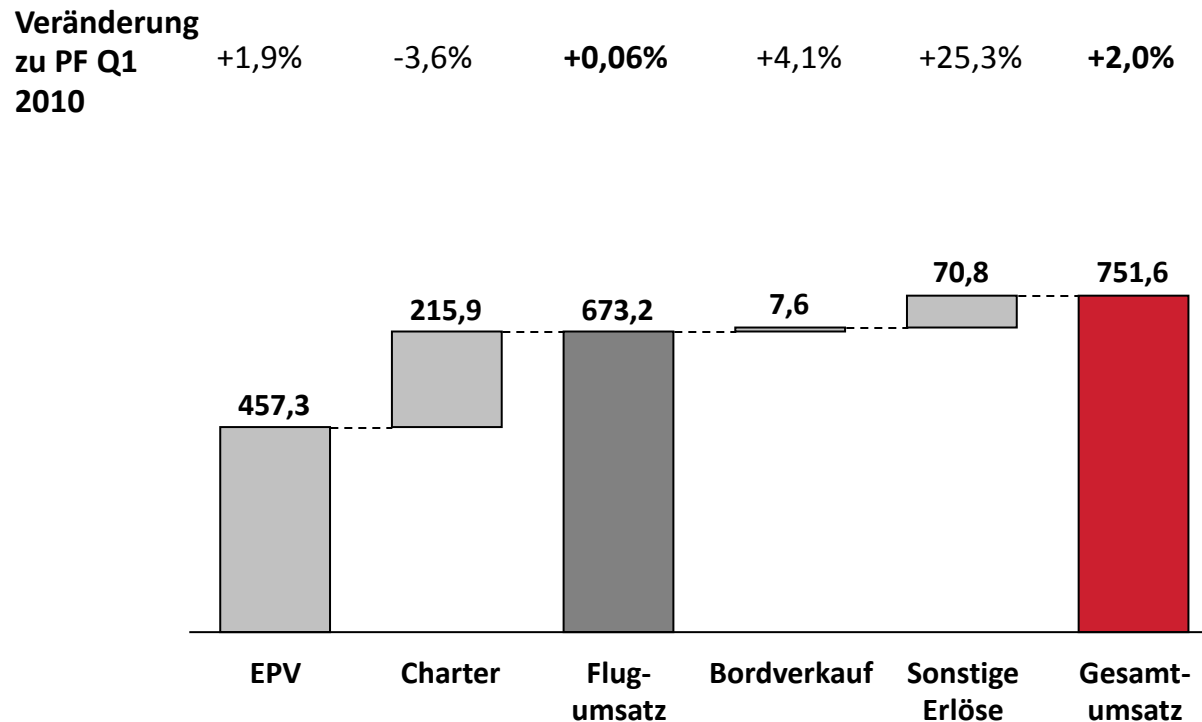
Operative Entwicklung in den Geschäftsfeldern – Q1 2010 pro forma vs. Q1 2011 Ist



	DOMESTIC			EURO SCHEDULE			EURO CHARTER			INTERCONT			TOTAL		
	Q1/10	Q1/11	Δ	Q1/10	Q1/11	Δ	Q1/10	Q1/11	Δ	Q1/10	Q1/11	Δ	Q1/10	Q1/11	Δ
	PF	ACT		PF	ACT		PF	ACT		PF	ACT		PF	ACT	
Angebot															
Pax	1,99	1,99	-0,22%	3,26	3,33	2,36%	1,15	1,15	0,28%	0,32	0,37	15,24%	6,74	6,87	1,92%
SLF	65,0	67,8	2,8%	66,1	68,6	2,5%	94,8	92,6	-2,2%	90,6	93,1	2,5%	70,3	72,5	2,2%
Nachfrage															
Kapazität	3,06	2,93	-4,29%	4,93	4,86	-1,42%	1,21	1,24	2,66%	0,36	0,40	12,16%	9,59	9,47	-1,20%
ASK	1,41	1,35	-4,43%	4,69	4,66	-0,62%	3,31	3,52	6,35%	2,87	3,16	10,32%	12,39	12,76	2,97%

airberlins Umsatz ist im ersten Quartal 2011 um 2,0% ggü. Vorjahr gestiegen

Umsatzsplit [Mio. EUR]

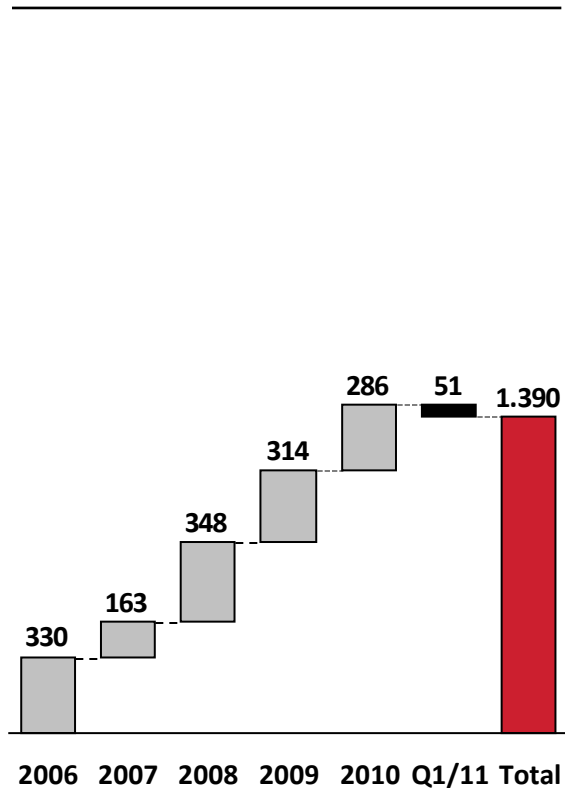


- Verluste beim Charterumsatz bedingt durch die Nordafrika Unruhen
- Bordverkauf ist durch das bessere Langstreckengeschäft gestiegen
- Erholung des Cargo-Geschäfts wirkte sich positiv auf die sonstigen Erlöse aus

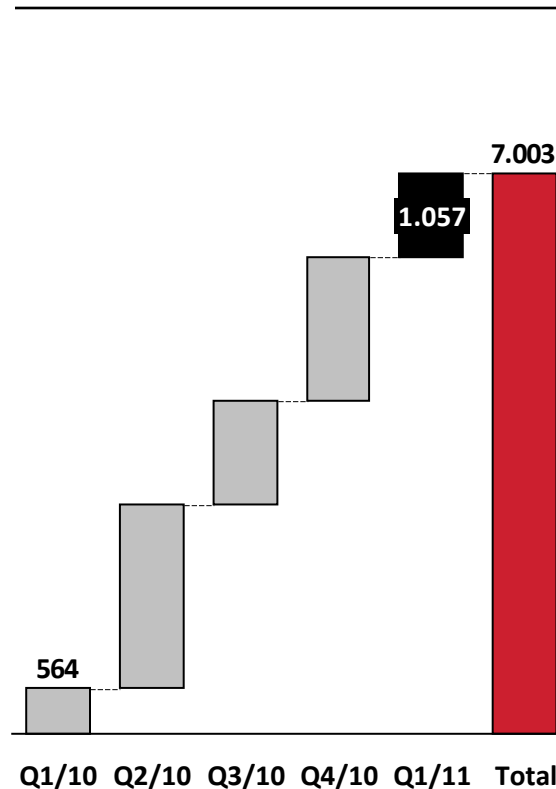
Einführung des SME Programms führte zu einer Verschiebung innerhalb der Geschäftsreisekunden in mittelständischen Unternehmen

Entwicklung der Firmenverträge

Anzahl Firmenverträge



Anzahl Business Points

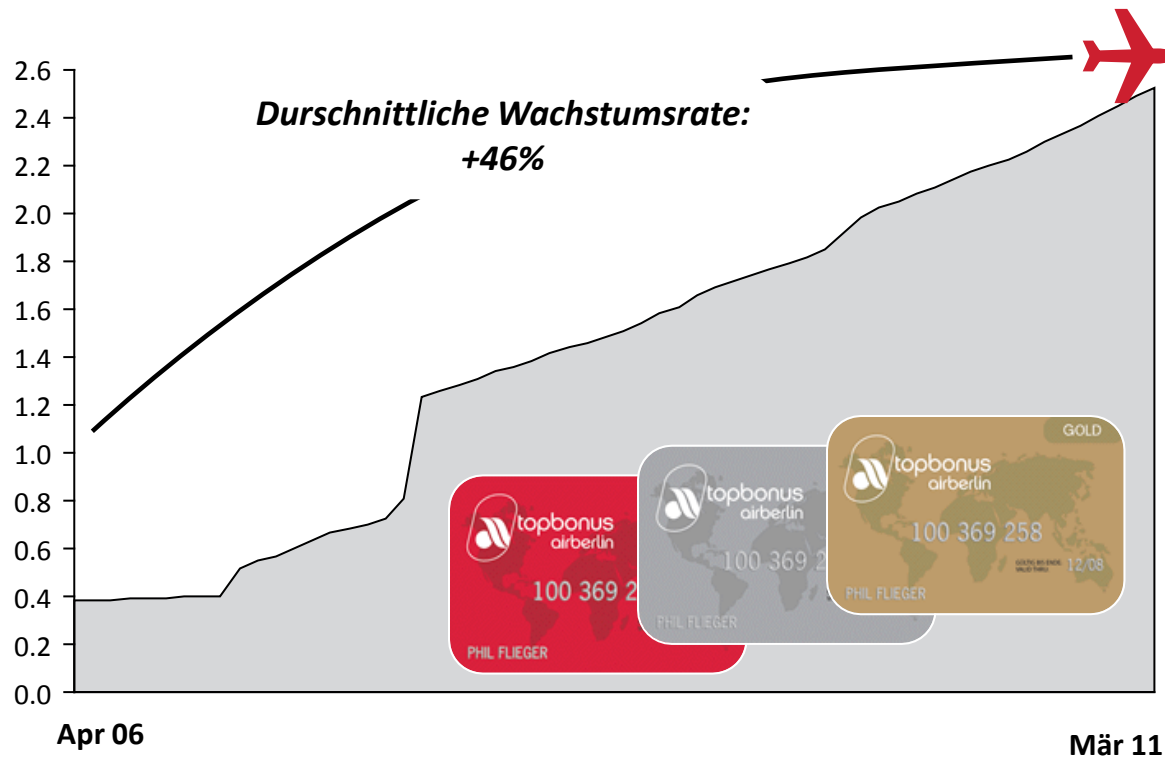


- Anzahl Firmenverträge ist leicht rückläufig und reduzierte sich im 1. Quartal um 51 Verträge bedingt durch den zum Jahreswechsel möglichen Wechsel zum SME Programm
- Diese Möglichkeit wurde hauptsächlich von mittelständischen Unternehmen genutzt

Entwicklung des topbonus Programms

Mitgliederanzahl Entwicklung von topbonus seit April 2006

Mitglieder [Mio.]

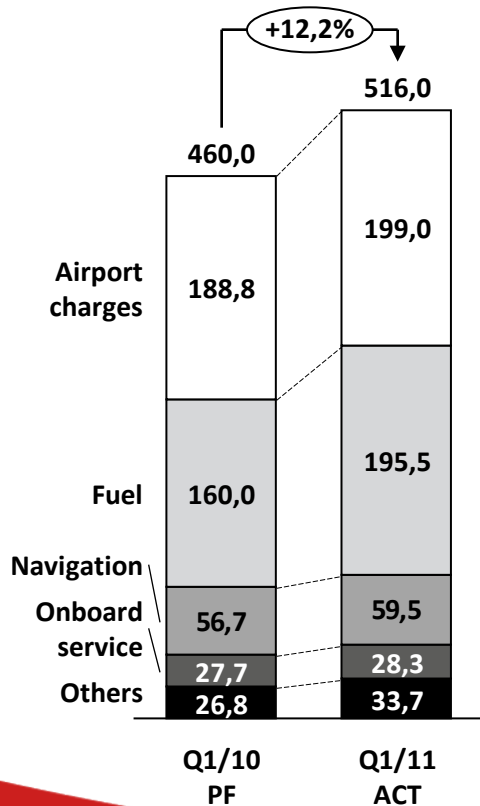


- 2,5 Mio. topbonus Mitglieder im März 2011
- Eine hohe Mitgliederanzahl macht das Programm stetig attraktiver für Partner
- Neuauflage des topbonus Programms im April 2009
- Neue Besonderheiten wie z.B. doppeltes Meilensammeln auf Lieblingsstrecken
- Folgend wird ein kontinuierlicher Anstieg an Mitgliedern erreicht

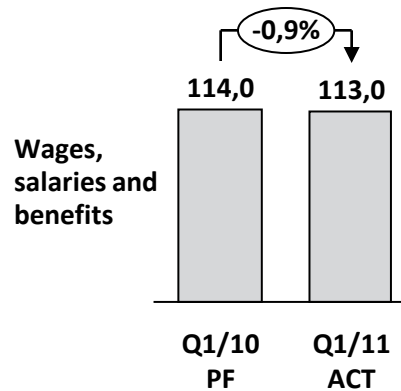
Entwicklung der Kostenpositionen

Kostenentwicklung, Q1 2010 pro forma vs. Q1 2011 Ist [Mio. EUR]

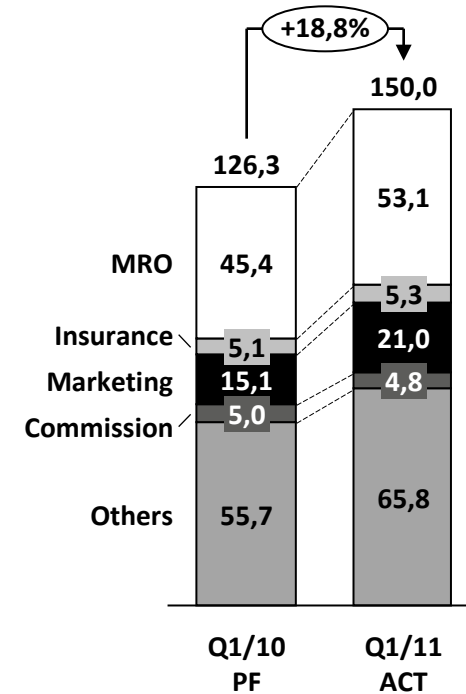
Materialaufwand und bezogene Leistungen¹⁾



Personalaufwand²⁾



Sonstige betriebliche Aufwendungen²⁾

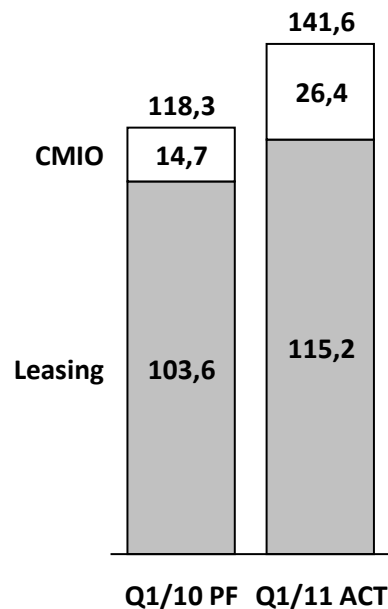


1) exkl. Leasing und Abschreibungen 2) exkl. CMIO
PF: pro forma (inkl. HG) // ACT (actual): Ist

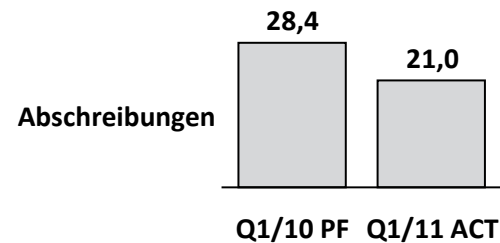
Entwicklung der Flugzeug bezogenen Kosten

Kostenentwicklung [Mio. EUR]

Leasing & CMIO Aufwand



Abschreibungen

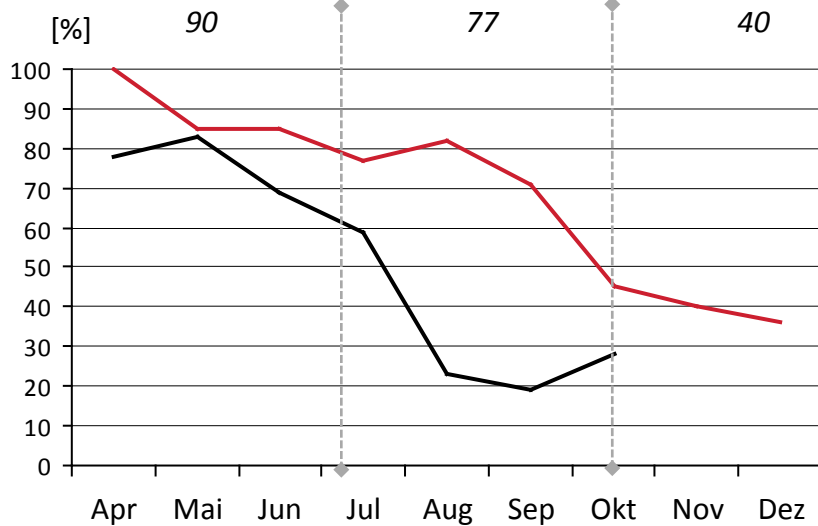


- Durchschnittliche Anzahl an Flugzeugen ist verglichen mit Q1/2010 pro forma um 4% gestiegen
- Kosten für die Flotte sind um 11% gestiegen bedingt durch den starken Dollar (+6%)

Fuel hedging 2011

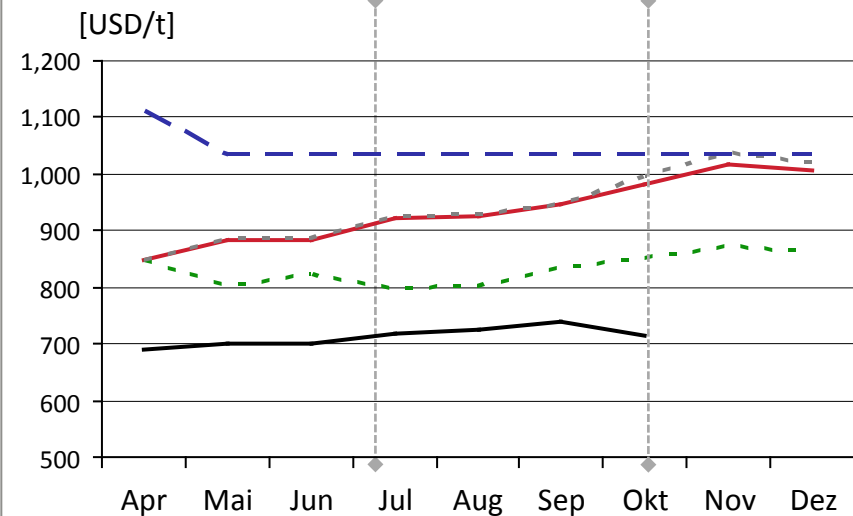
Fuel hedging Profil und Fuel Preisentwicklung, 2010 vs. 2011

Hedging Profil [%]



— Hedge Rate 2011 (vom 28.04.11)
 — Hedge Rate 2010 (vom 26.02.10)

Preis-¹⁾ Entwicklung [USD/t]



— Aktueller Hedge Preis — Effektivpreis 2010
 - - - Best case Hedge Preis - - - Marktkurve
 - - - Worst case Hedge Preis

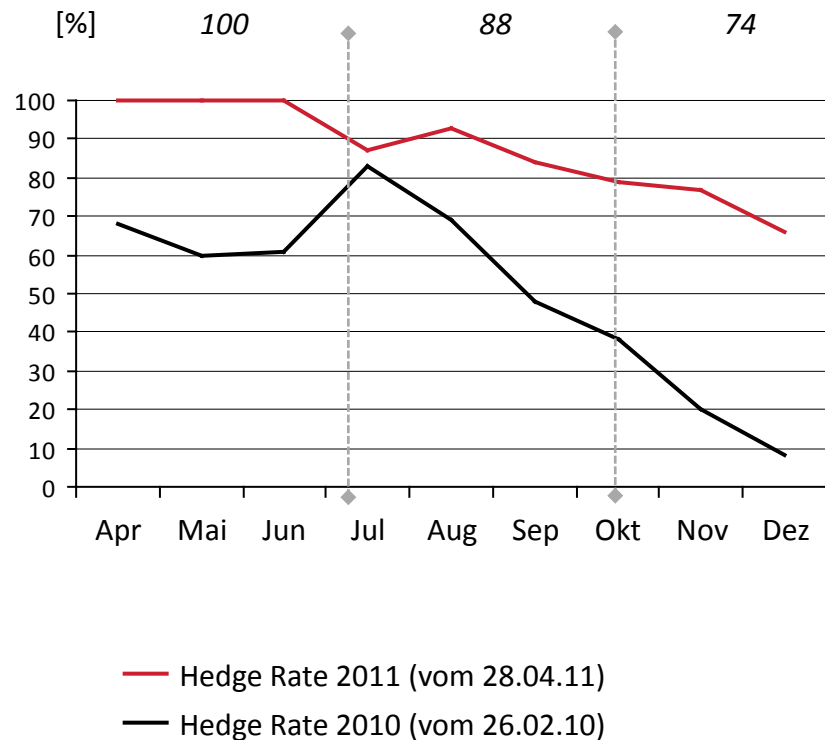
1) exkl. Differenzen

2011: vom 28. April 2011 // 2010: vom 26. Februar 2010 // Marktkurve vom 10. Mai 2011

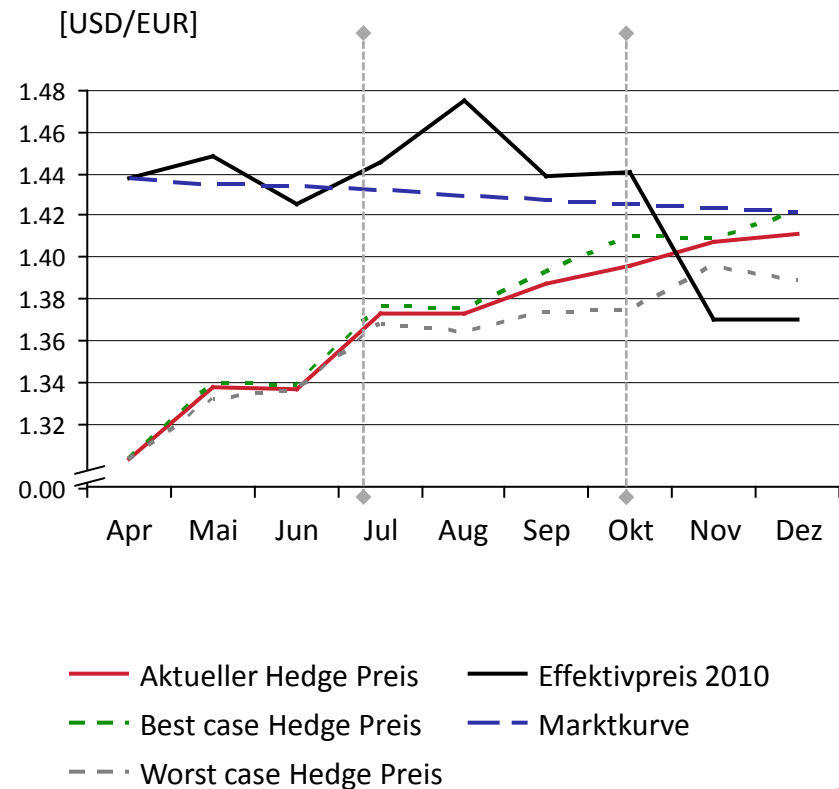
Dollar hedging 2011

Dollar hedging Profil und Dollarentwicklung, 2010 vs. 2011

Hedging Profil [%]



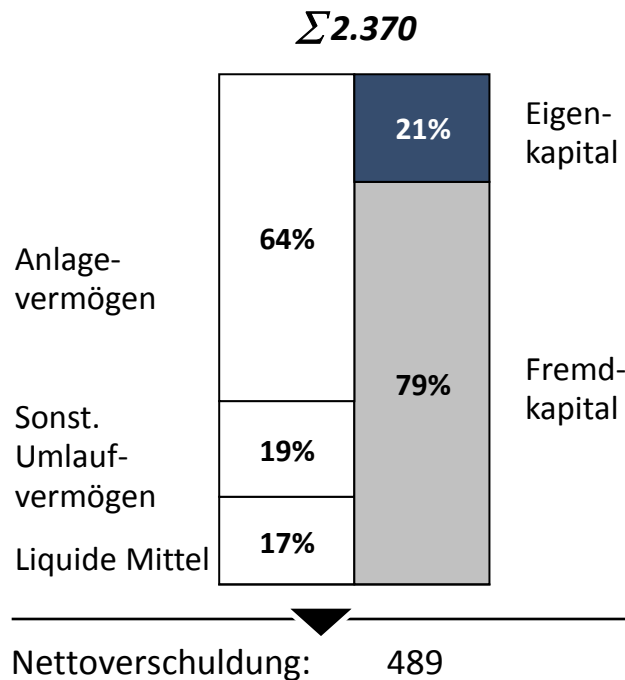
Dollarentwicklung [USD/EUR]



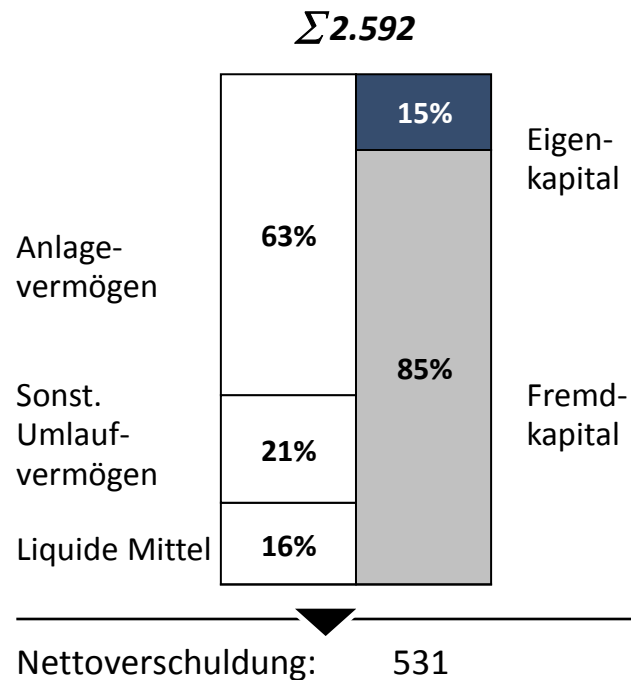
Bilanz-Quoten im ersten Quartal 2011

Bilanzstruktur, 31. Dez. 2010 vs. Q1, 2011 [Mio. EUR]

B/S 31. Dez. 2010



B/S Q1, 2011



- Rückgang des Eigenkapitals bedingt durch den saisonalen Verlust im ersten Quartal
- Anstieg der Nettoverschuldung bedingt durch den Kauf von Flugzeugen

Ausblick

Erwartungen für das Jahr 2011

Operative Performance



Kapazität

- Wachstum in Teilen Europas und auf Interkont Zielen
- Bessere Ausnutzung der Kapazität durch optimiertes Hub Konzept

Kapazitätsnutzung und Ertrag

- Verbesserung der Auslastung mit gleichzeitiger Yield Steigerung erwartet

Ergebnis



Umsatz

- Umsatzwachstum erwartet
- Steigerung der Fuel Preise werden weitergeben

Kosten

- Stringente Kostenkontrolle um Preissteigerungen zu vermeiden

Ergebnis

- Ziel für 2011 ist ein positives EBIT

Bilanz



Aktiva

- Stabilisierung der liquiden Mittel auf aktuellem Level

Passiva

- Weitere Maßnahmen sind geplant, um die Nettoverschuldung zu stabilisieren

Hauptziel für 2011 ist das Erreichen eines positiven EBIT; eine Quantifizierung ist zum heutigen Zeitpunkt auf Grund der Vielzahl externer Faktoren nicht möglich



**Vielen Dank und
Auf Wiedersehen!**