

AIR BERLIN PLC

DVFA SMALL CAP CONFERENCE

Frankfurt, 29. – 31. August 2011



Management Air Berlin PLC – per 1. September 2011



Dr. Ing. E.h. Hartmut Mehdorn
Chief Executive Officer (CEO)

- ▶ Geboren 1942 in Warschau, Polen
- ▶ Verheiratet, drei Kinder
- ▶ Seit September 2011 CEO der Air Berlin PLC



Ulf Hüttmeyer
Chief Financial Officer (CFO)

- ▶ Verheiratet, zwei Kinder
- ▶ Geboren 1973 in Wildeshausen, Deutschland
- ▶ Seit Februar 2006 CFO der Air Berlin PLC



Paul Gregorowitsch
Chief Commercial Officer (CCO)

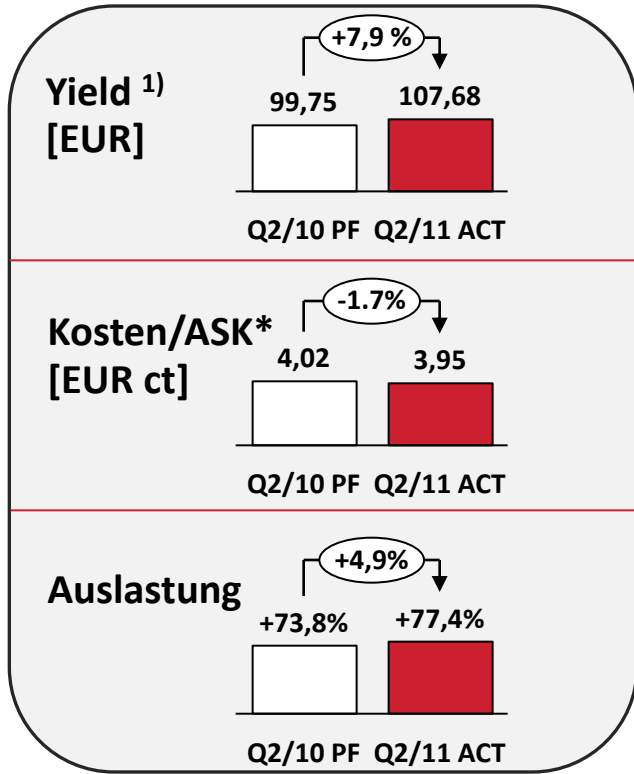
- ▶ Geboren 1956 in Den Haag, Niederlande
- ▶ Verheiratet, drei Kinder
- ▶ Seit September 2011 CCO der Air Berlin PLC



Christoph Debus
Chief Operating Officer (COO)

- ▶ Geboren 1971 in Herborn, Deutschland
- ▶ Verheiratet, zwei Kinder
- ▶ Seit Januar 2011 COO der Air Berlin PLC

Management Summary



Maßnahmen:

- Erhöhung Kerosinzuschlag
- Anheben der Preiskurve
- Restriktivere Preiskurve
- Wachstum bei den Zusatzeinnahmen



Maßnahmen:

- Reduzierung der DOCs (direkte Betriebskosten)

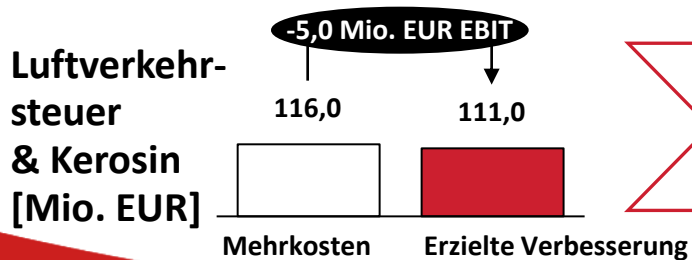


Maßnahmen:

- Steigende Kapazität im Vgl. zu Q2/10 nur im Ausmaß der “verlorenen Sitzplätze” aufgrund der Folgen des Vulkanausbruchs
- Anpassen des Distributionsmixes



~ EUR 111 Mio.



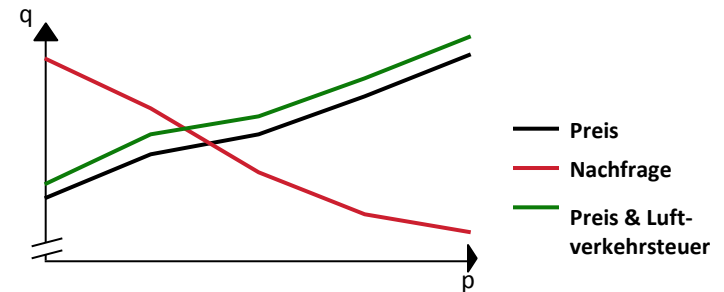
Verbesserungen im operativen Bereich nicht ausreichend, um steigende Kosten durch Luftverkehrsteuer und Kerosin auszugleichen

1) Basierend auf Flugumsatz inkl. Luftverkehrsteuer
 * EBITDAR Level exkl. Kerosin und Luftverkehrsteuer

Auswirkungen der Luftverkehrssteuer und der Krise in Nordafrika

Auswirkungen Luftverkehrssteuer

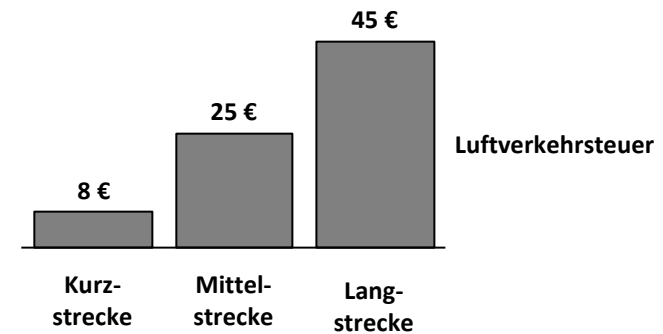
- Einschränkung der Preiserhöhungen bei kleineren Einzugsgebieten
- Stark sinkende Nachfrage bei Flughäfen in der Nähe von ausländischen Airports
- Hubs mit größerer Elastizität bei Preis/Nachfrage



Auswirkungen der Krise

Zusätzlich zu der Belastung durch die Luftverkehrssteuer gibt es weiterhin Probleme im Bereich der touristischen und der Leisure-Strecken:

- durch schwache Nachfrage auf Nordafrika-Strecken
- durch Druck auf Yields zu bedeutenden touristischen Destinationen wie Spanien, da eine Überkapazität geschaffen wurde durch Verlagerung der Kapazität vieler Carrier von Nordafrika nach Spanien



Verkleinerung des Netzwerks hilft, den veränderten Verhaltensmustern infolge der Luftverkehrssteuer gerecht zu werden

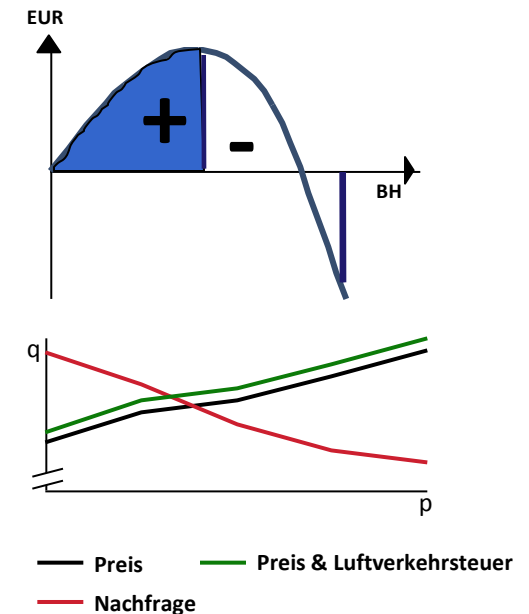
Shape & Size mit zwei Dimensionen

- **Kurzfristige Maßnahmen, um negative Auswirkungen speziell im Winter 2011/12 zu begrenzen**
- **Maßnahmen auf struktureller Ebene, um das Netzwerk in 2012 profitabel aufzustellen**

Initiativen: SHAPE & SIZE

1) Netzwerk

- Streichung unrentabler Strecken und Strecken mit geringerer strategischer Bedeutung
 - Verdichtung der hoch frequentierten Flugstrecken
 - Erhöhung der Drehkreuz Auslastung
-
- Verringerung der Linienflüge von Regionalflughäfen, um der geringeren Nachfrage wegen höherer Kosten aufgrund der Luftverkehrsteuer gerecht zu werden

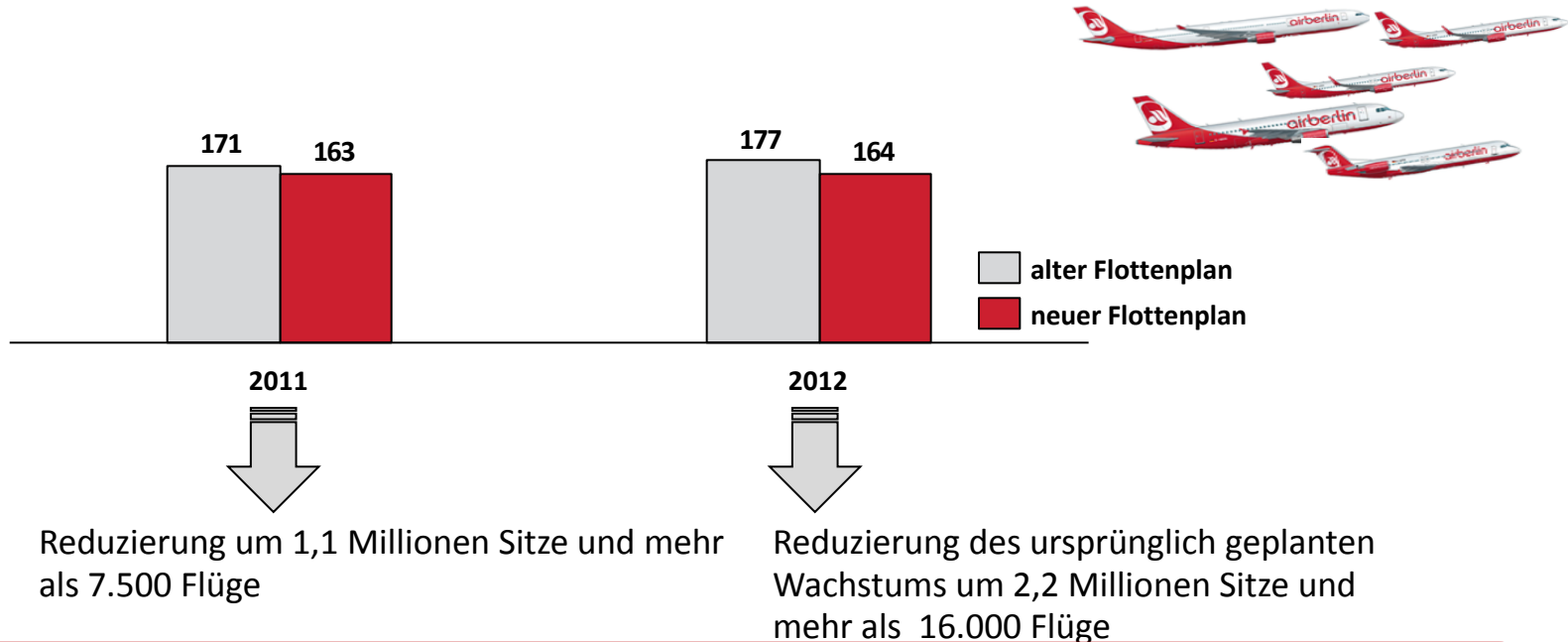


ZIEL:

- Fokus auf die vier Europa-Hubs (Berlin, Düsseldorf, Wien und Palma) mit Ausbau des Umsteigeverkehrs
- Fokus auf zwei Langstrecken-Hubs mit moderaten Wachstumszielen zusammen mit den Partner-Airlines der **oneworld**[®]
- Touristische und Leisure-Flüge an kleineren Airports bleiben bestehen, wo es möglich ist

Initiativen: SHAPE & SIZE

2) Flotte



ZIEL:

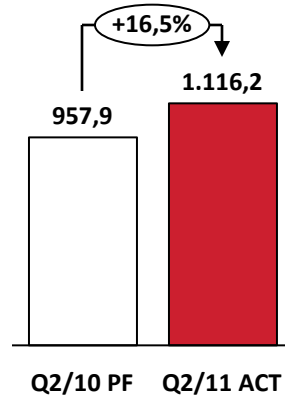
Reduzierung des Netzwerkwachstums auf ein Minimum, es sei denn

- a) es ergeben sich profitable Geschäftsmöglichkeiten
- b) eine erhöhte Produktivität kann erreicht werden

airberlin Ergebnis [Mio. EUR] – Q2 2011

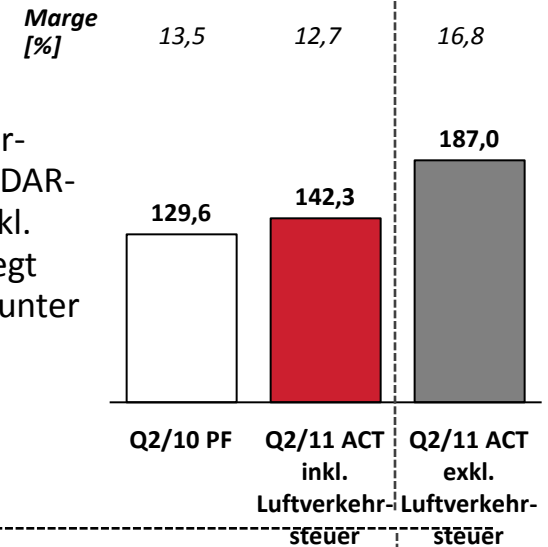
Umsatz

Der Umsatz konnte gesteigert werden, hauptsächlich aufgrund der Folgen des Vulkanausbruchs in 2010, aber auch höherer Yields



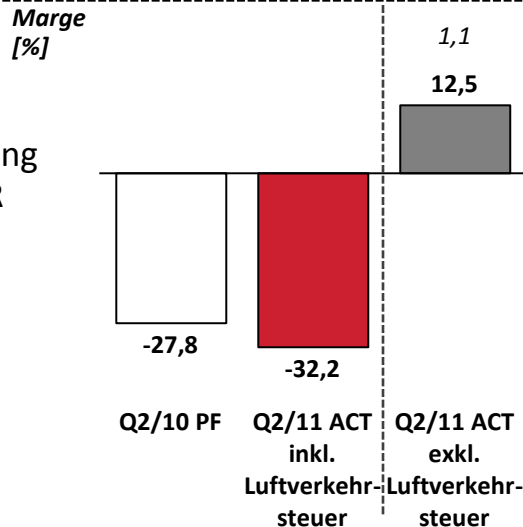
EBITDAR

Exklusive Luftverkehrsteuer stieg die EBITDAR-Marge auf 16,8%; inkl. Luftverkehrsteuer liegt die EBITDAR-Marge unter Vorjahresniveau



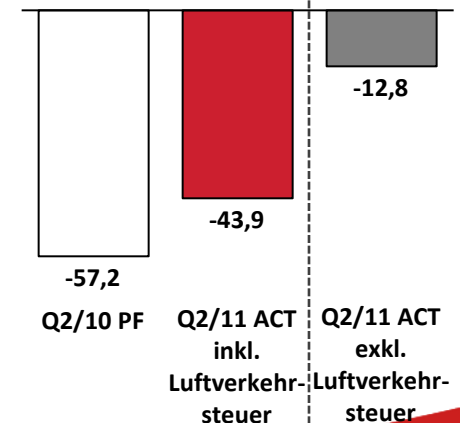
EBIT

Die EBIT Entwicklung analog zu EBITDAR



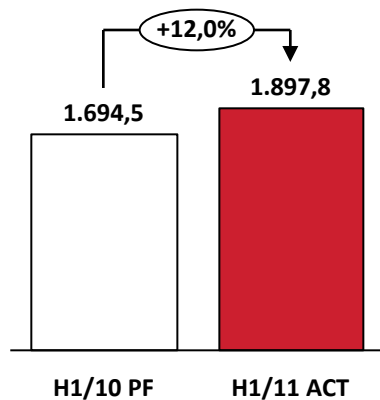
Ergebnis

Nettoergebnis höher als im Vorjahr durch höhere Steuergutschrift



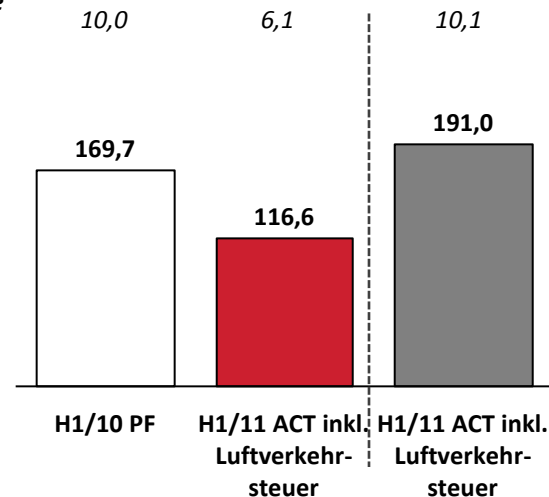
airberlin Ergebnis [Mio. EUR] - erstes Halbjahr 2011

Umsatz

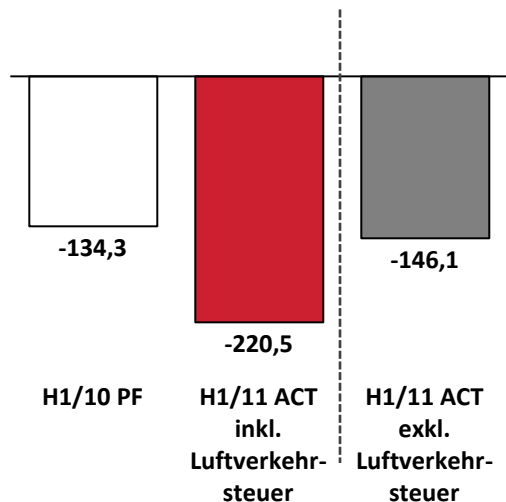


EBITDAR

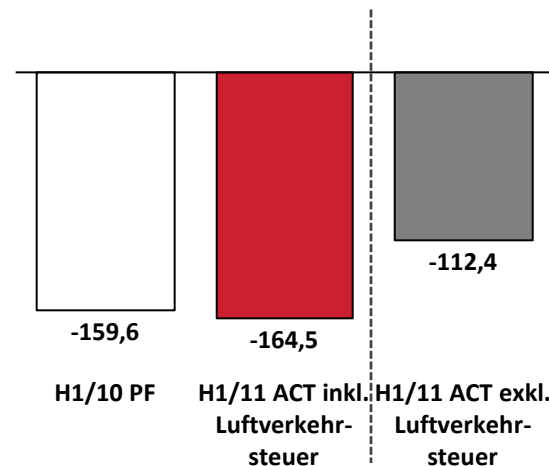
Marge [%]



EBIT

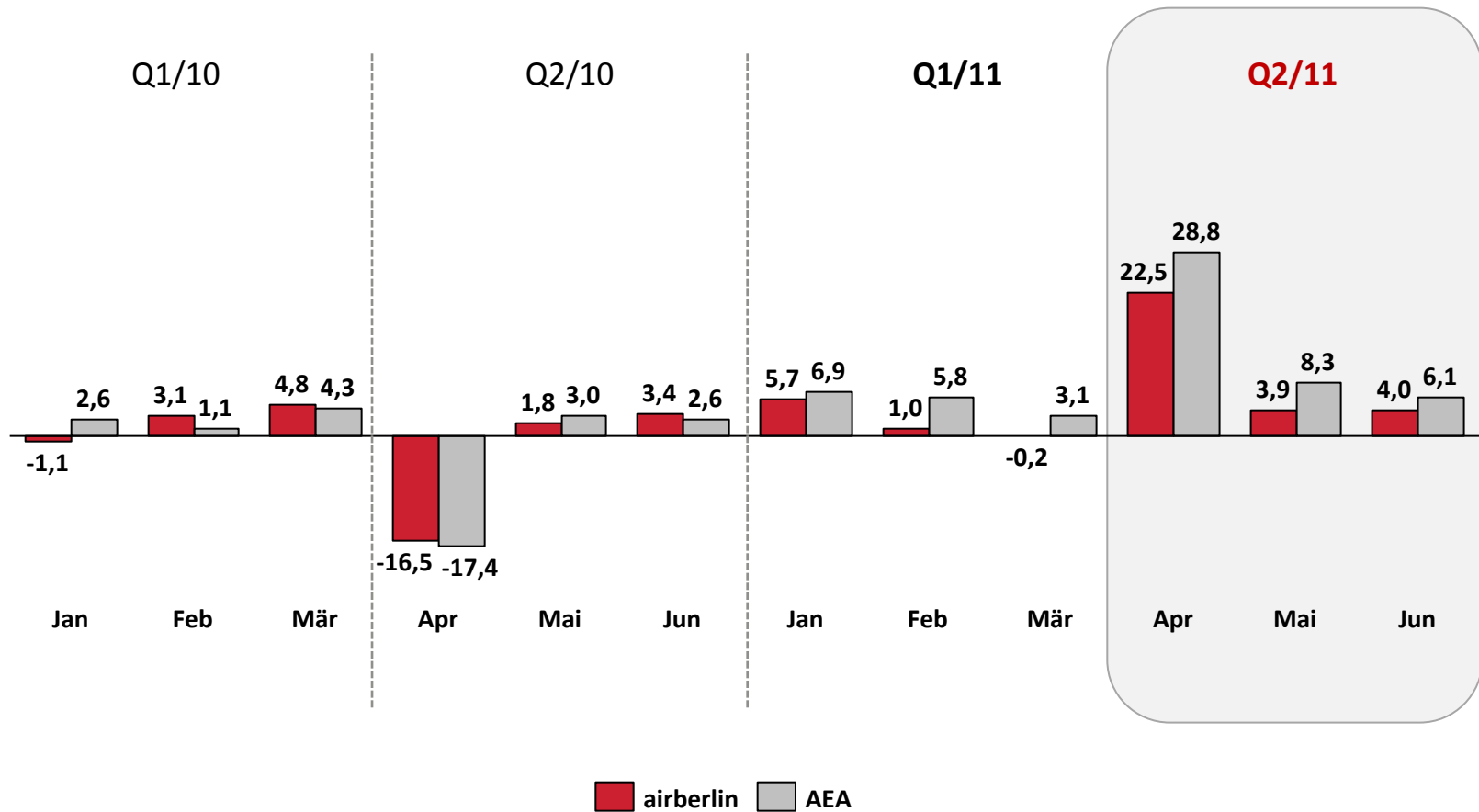


Ergebnis



Markt Entwicklung

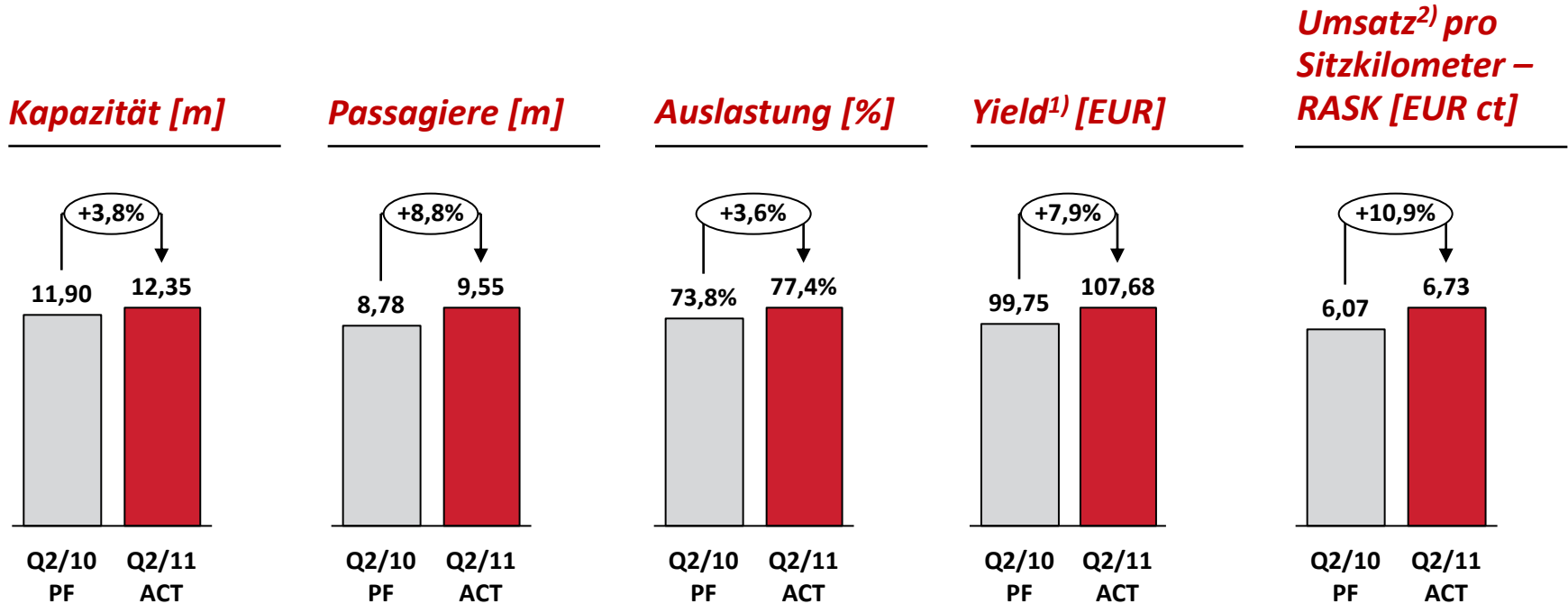
2011 Passagier-Entwicklung im Branchenvergleich ggü. Vorjahresmonat* [%]



* Quelle: AEA

Kapazität, Passagiere, Auslastung und Yield Entwicklung

Entwicklung der operativen Kennzahlen

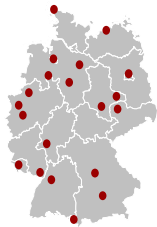


- Passagieranzahl wurde gesteigert
- Kapazitätsauslastung über der Vorjahres-Auslastung
- Der Yield konnte gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden; schwierige Bedingungen auf den touristischen Strecken
- Höherer Yield und Auslastung haben den RASK gesteigert

1) basierend auf dem Flugumsatz inkl. Luftverkehrssteuer
 2) basierend auf dem Gesamtumsatz inkl. Luftverkehrssteuer
 PF= Pro Forma (inkl. HG)

Kennzahlen Entwicklung auf Geschäftsfeldebene

Operative Entwicklung in den Geschäftsfeldern – Q2 2010 pro forma vs. Q2 2011 Ist

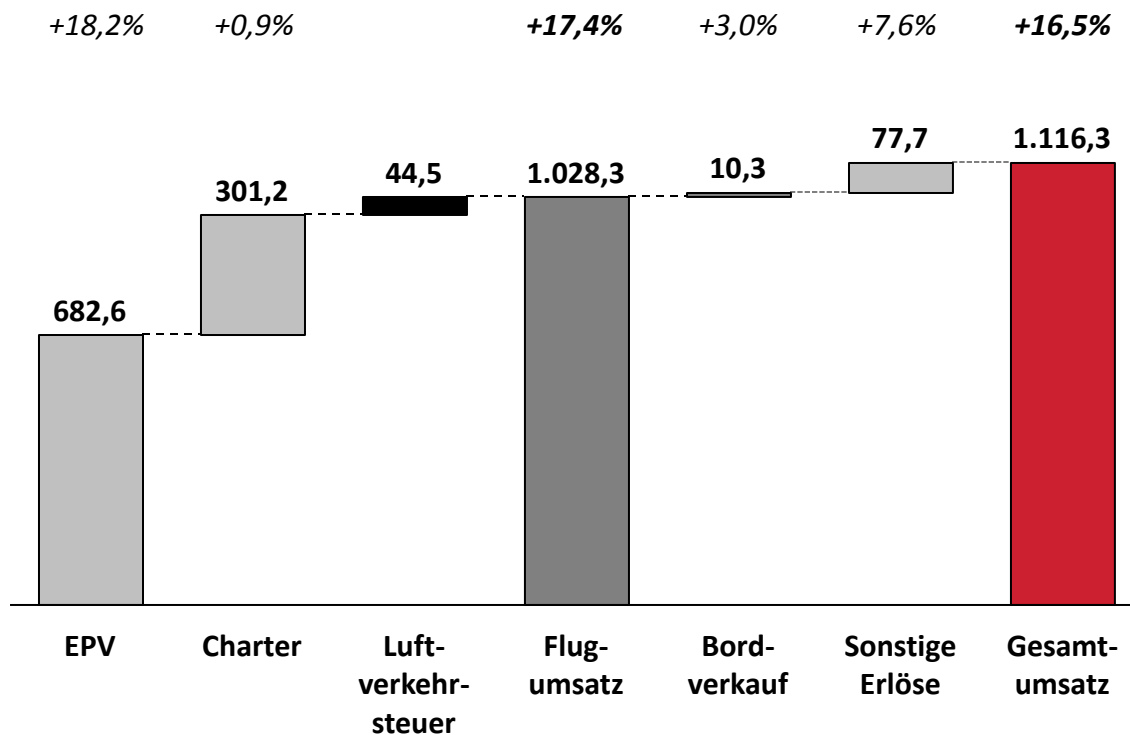


	DOMESTIC			EURO SCHEDULE			EURO CHARTER			INTERCONT			TOTAL		
	Q2/10 PF	Q2/11 ACT	Δ	Q2/10 PF	Q2/11 ACT	Δ	Q2/10 PF	Q2/11 ACT	Δ	Q2/10 PF	Q2/11 ACT	Δ	Q2/10 PF	Q2/11 ACT	Δ
Nachfrage															
Pax [Mio.]	1,80	2,02	12,53%	4,92	5,44	10,49%	1,79	1,73	-3,07%	0,25	0,34	32,16%	8,78	9,55	8,76%
SLF [%]	65,4	70,1	4,8%	72,0	76,3	4,3%	89,6	90,2	0,6%	84,4	87,1	2,7%	73,8	77,4	3,6%
Angebot															
Kapazität	2,75	2,89	4,87%	6,83	7,12	4,30%	1,99	1,92	-3,68%	0,30	0,38	28,11%	11,90	12,35	3,72%
ASK [Mrd.]	1,29	1,35	4,60%	7,39	7,72	4,51%	4,62	4,56	-1,37%	2,35	2,89	22,69%	15,77	16,59	5,25%

17% Umsatzsteigerung im zweiten Quartal 2011 ggü. Vorjahr

Umsatzsplit [Mio. EUR]

**Veränderung
zu PF Q2 2010**

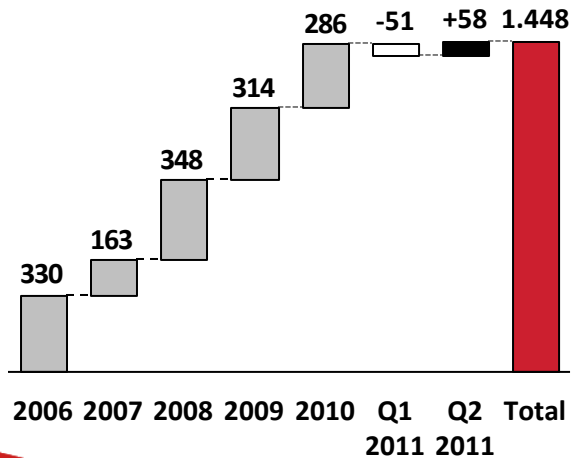


- Charterumsatz leicht erholt
- Bordverkauf durch das bessere Langstreckengeschäft gestiegen
- Erholung des Cargo-Geschäfts wirkte sich positiv auf die sonstigen Erlöse aus

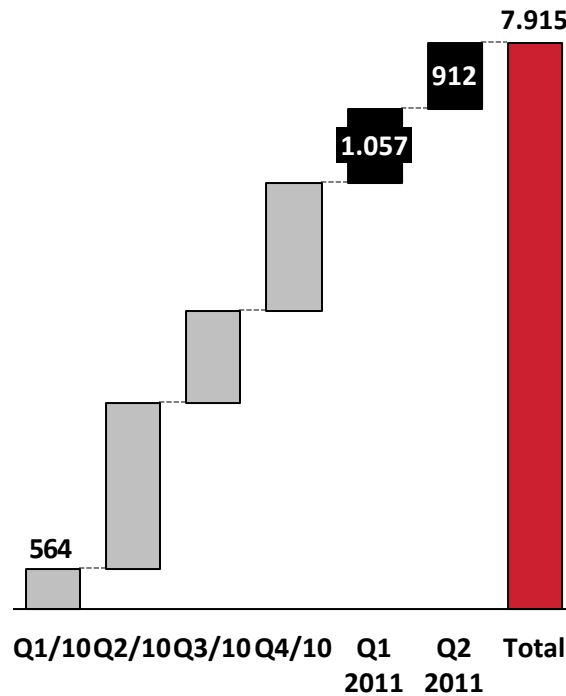
Firmenverträge und Business Points im Überblick

Entwicklung der Firmenverträge

Anzahl Firmenverträge



Anzahl Business Points

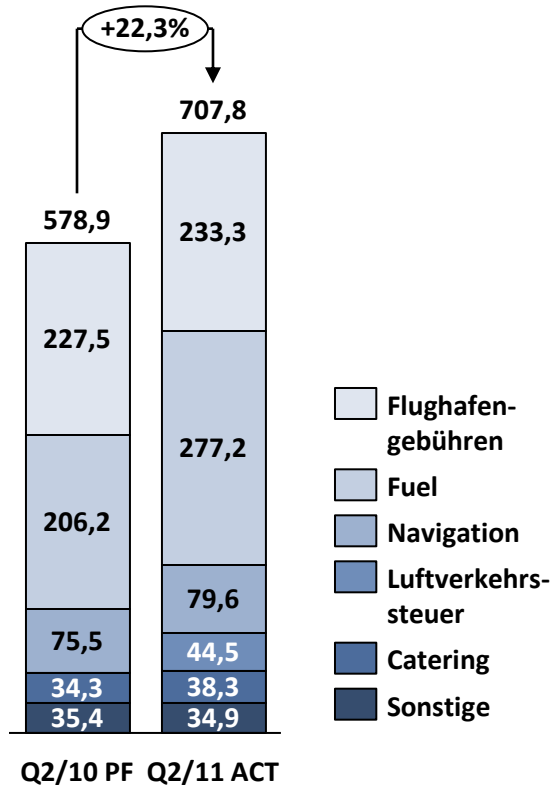


- Rückläufige Anzahl der Firmenverträge in Q1 wurde vollständig in Q2 2011 kompensiert
- Anzahl der Verträge mit kleinen und mittelständischen Unternehmen stieg kontinuierlich

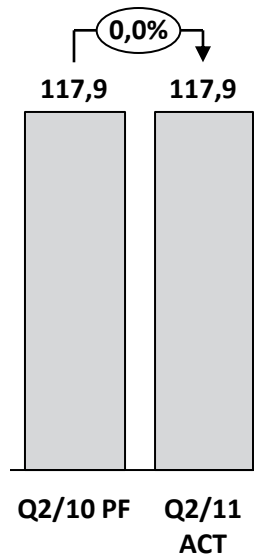
Entwicklung der Kostenpositionen

Kostenentwicklung [Mio. EUR]

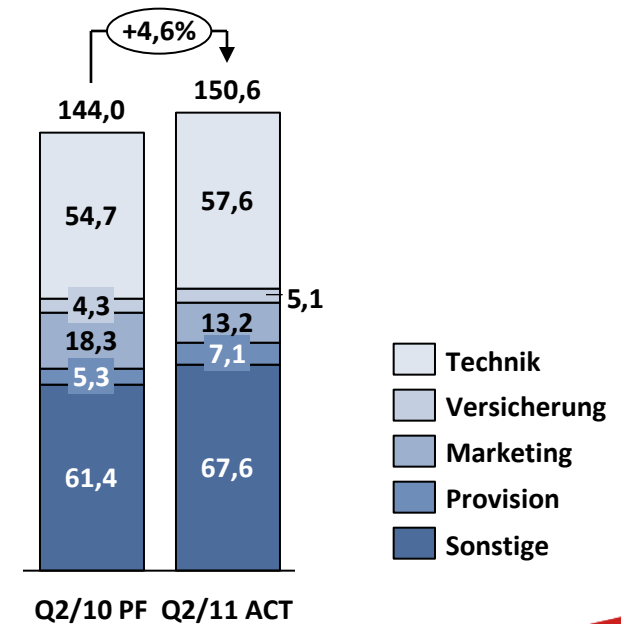
Materialaufwand & bezogene Leistungen ¹⁾



Personalaufwand



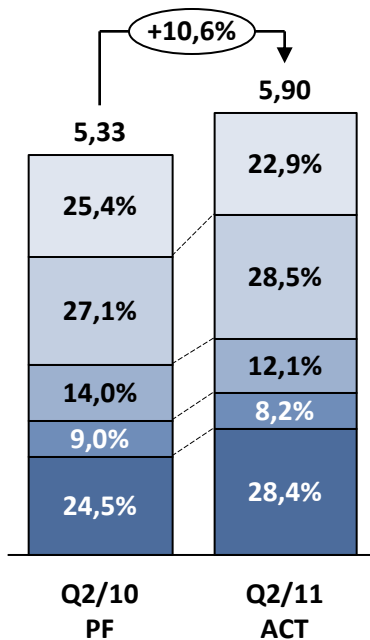
Sonstige betriebliche Aufwendungen



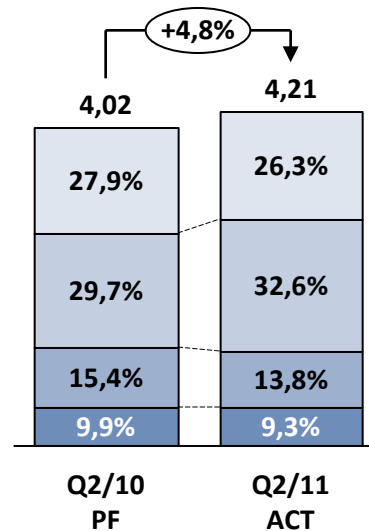
1) exkl. Leasing und Abschreibungen
PF= pro forma (inkl. HG)

Kostenentwicklung per ASK inkl. und exkl. Fuel

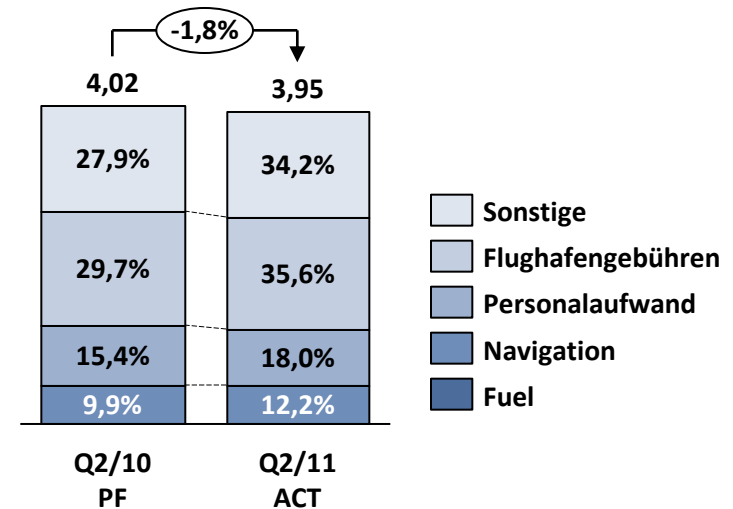
Cost/ASK inkl. fuel ¹⁾
[EUR ct.]



Cost/ASK exkl. fuel ¹⁾
[EUR ct.]



Cost/ASK exkl. fuel & exkl. avitation tax [EUR ct.]



1) exkl. Leasing und Abschreibungen und inkl. Luftverkehrsteuer

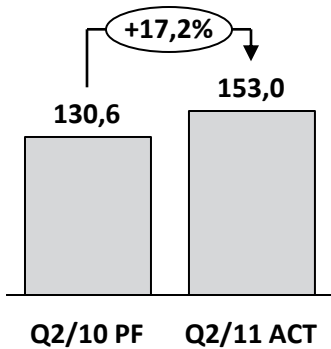
PF= pro forma (inkl. HG)

Entwicklung der Flugzeug bezogenen Kosten

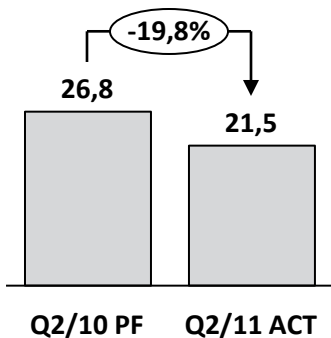
Die durchschnittliche Anzahl an Flugzeugen ist verglichen mit Q1/2011 pro forma um 4% gestiegen.

Leasingkosten durch stärkeren USD gestiegen

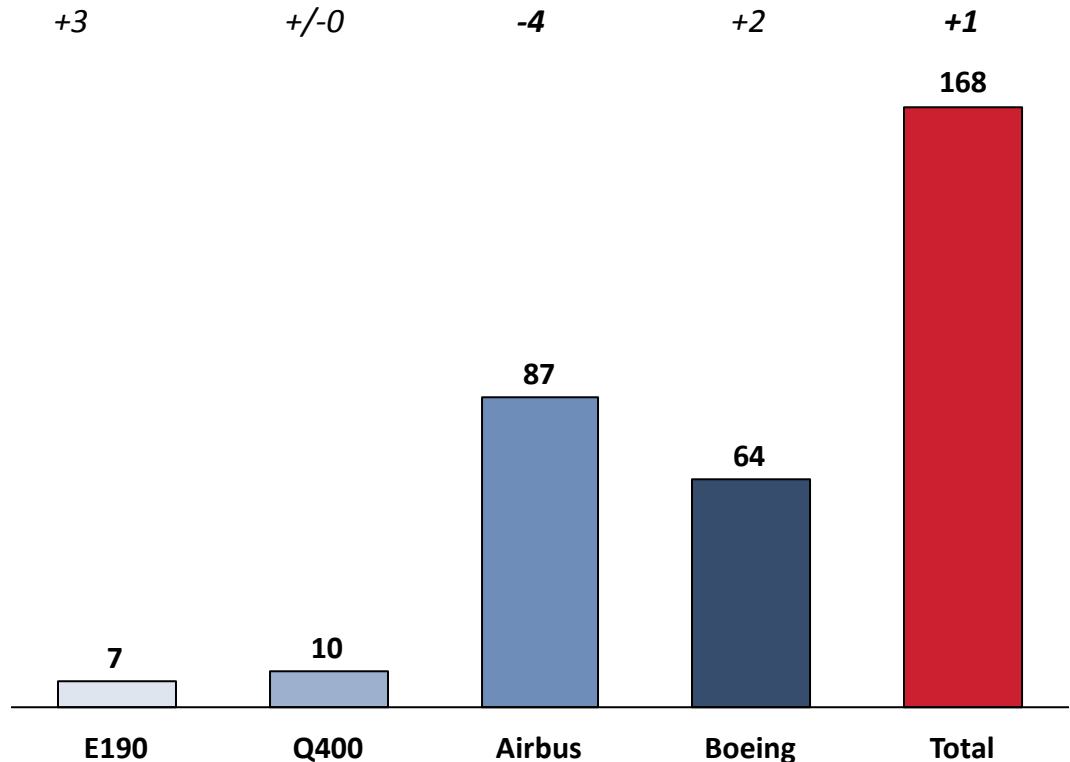
Leasing [Mio. EUR]



Abschreibungen [Mio. EUR]



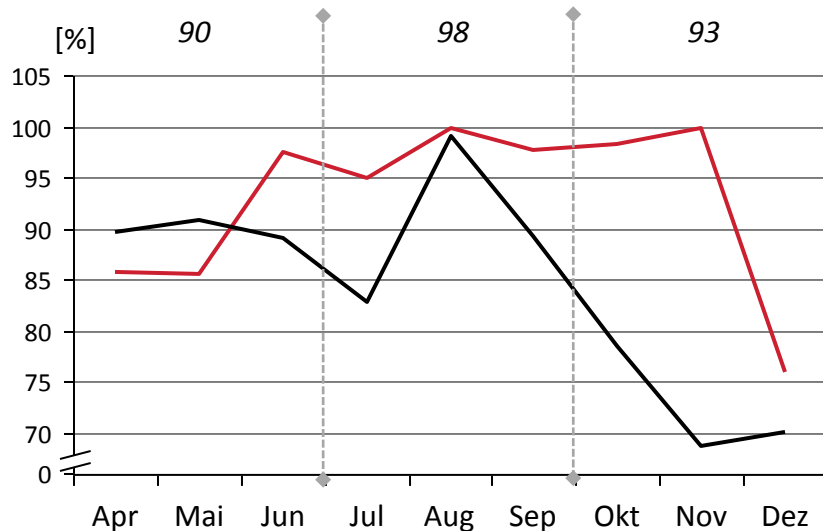
Veränderungen ggü. PF Q2 2010



Fuel Hedging 2011

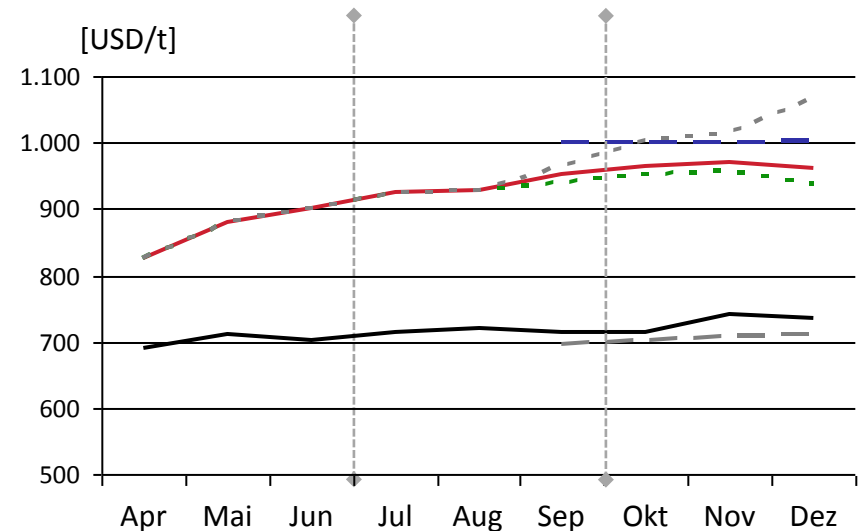
Fuel Hedging Profil und Fuel Preisentwicklung, 2010 vs. 2011

Hedging Profil [%]



- Hedge Rate 2011 (vom 12.08.11)
- Hedge Rate 2010 (vom 12.08.10)

Preis¹⁾ Entwicklung [USD/t]



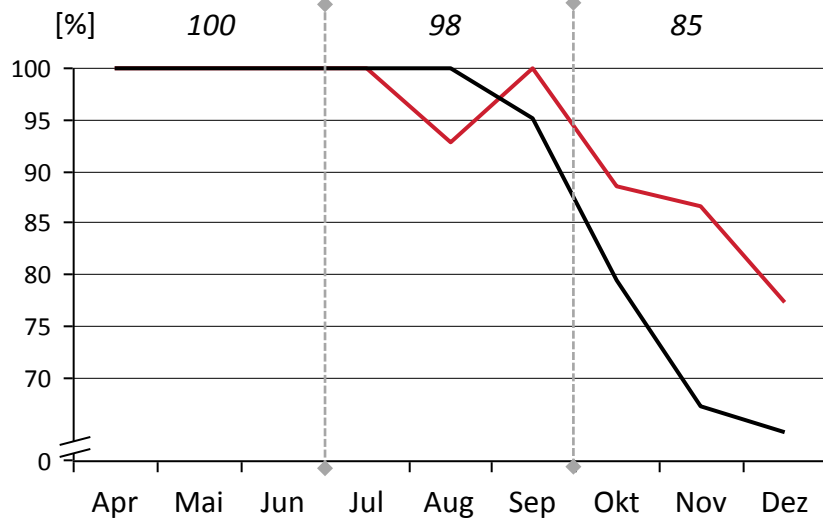
- Aktueller Hedge Preis
- - - Best case Hedge Preis
- - - Worst case Hedge Preis
- Effektivpreis 2010
- - - Marktkurve 12.08.11
- - - Marktkurve 12.08.10

1) exkl. Differenzen
vom 12. August, 2011 / 2010

Dollar Hedging 2011

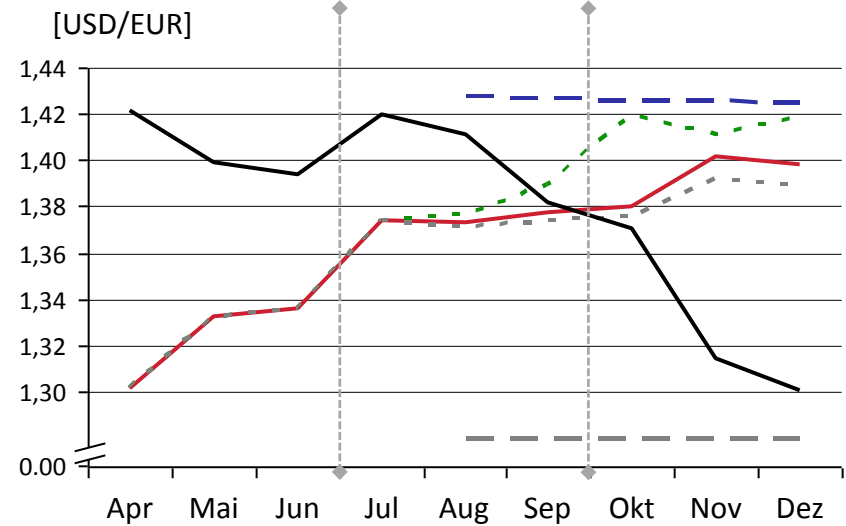
Dollar Hedging Profil und Dollar Entwicklung, 2010 vs. 2011

Hedging Profil [%]



— Hedge Rate vom 8.12.11
 — Hedge Rate vom 8.12.10

Dollar Entwicklung [USD/EUR]

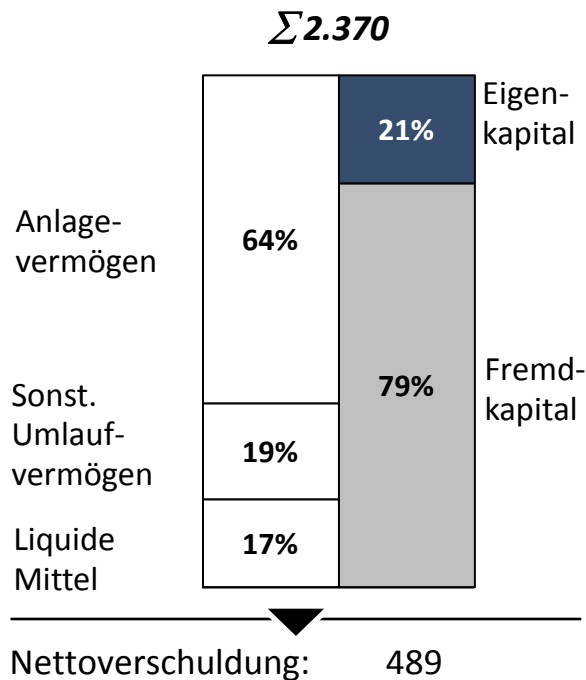


— Aktueller Hedge Preis — Effektivpreis 2010
 - - - Best case Hedge Preis - - - Marktkurve 8.12.11
 - - - Worst case Hedge Preis - - - Marktkurve 8.12.10

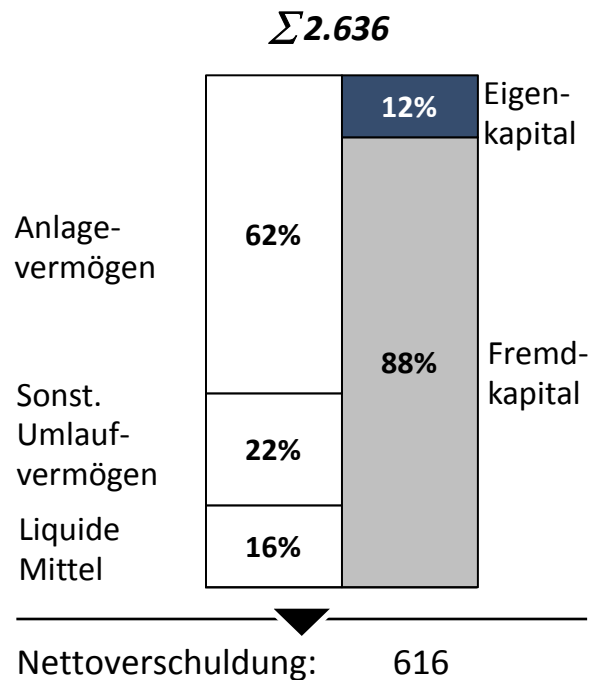
Bilanz-Quoten im zweiten Quartal 2011

Bilanzstruktur, 31. Dez. 2010 vs. 30. Juni 2011 [Mio. EUR]

Bilanz 31. Dez. 2010



Bilanz 30. Juni 2011



- Rückgang des Eigenkapitals aufgrund der Ergebnisse im 1. HJ
- Anstieg der Nettoverschuldung bedingt durch den Kauf von Flugzeugen

Ausblick

Erwartungen für das Jahr 2011

Operative Performance



Kapazität

- Stabilisierung zum Jahreswechsel in Folge der Streckenstreichungen in 2. HJ erwartet (kein Wachstum)
- Verbesserung der Kapazitäten im Hub-Konzept

Kapazitätsnutzung und Ertrag

- Steigerung der Auslastung erwartet mit gleichzeitiger Yield Steigerung als Folge der Konzentration auf profitable Strecken

Ergebnis



Umsatz

- Umsatzwachstum erwartet

Kosten

- Stringente Kostenkontrolle, um Preissteigerungen zu vermeiden
- Einmalzahlungen aufgrund von Streckenstreichungen/Reduzierung der Flotte sind zu erwarten

Ergebnis

- Maßnahmen in 2011 reichen möglicherweise nicht, um positives EBIT zu erreichen

Bilanz



Aktiva

- Stabilisierung der liquiden Mittel auf aktuellem Level

Passiva

- Weitere Maßnahmen sind geplant, um Nettoverschuldung zu reduzieren
- Festigung der Eigenkapitalquote durch positive Ergebnisse im 2. HJ und Reduzierung des Gesamtvermögens

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.**

