

AIR BERLIN PLC

Q3 UND KUMULIERTES 9-MONATSERGEBNIS 2011

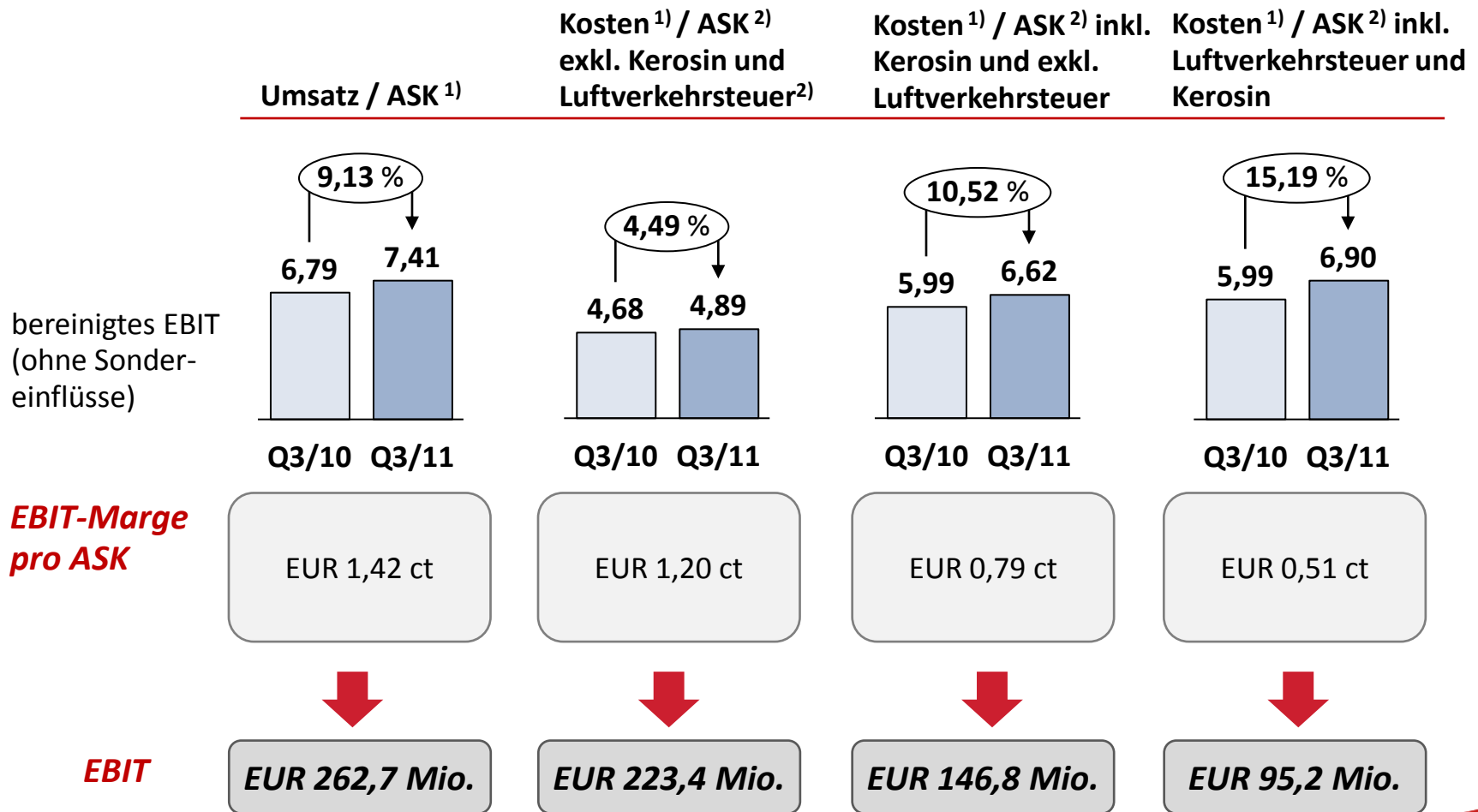


Berlin, 17. November 2011

Management Summary (1) - Q3 2011 Ergebnisse

- ➔ Q3 EBIT mit 97 Mio. Euro deutlich hinter dem bereinigten EBIT des Vorjahres von 145 Mio. Euro
- ➔ Umsatzsteigerung pro Sitzplatzkilometer (RASK) von mehr als 9 % ist deutlich
- ➔ Ohne Luftverkehrssteuer hätte dies ausgereicht, die gestiegenen Kerosinkosten zu decken und trotzdem noch eine EBIT-Marge von mehr als 10 % zu erreichen
- ➔ Es war nicht möglich, die Luftverkehrssteuer weiterzugeben
- ➔ Innerhalb des Q4 war der Oktober hinsichtlich der RASK-Performance nicht ganz so stark, der Kapazitätsabbau für den Winter, insbesondere im November und Dezember, zeigt jedoch bisher moderat positiv Ergebnisse
- ➔ Angesichts der Unsicherheiten in der wirtschaftlichen Entwicklung und anhaltend nicht kalkulierbarer Buchungszahlen kann das Vorjahres-EBIT nicht erreicht werden
- ➔ Für 2012 macht das Effizienzsteigerungsprogramm "Shape & Size" gute Fortschritte. Nach jetzigem Stand wird das Programm bereits 2012 ein Volumen von rund 200 Mio. Euro erreichen.
- ➔ Vereinbarungen mit Flugzeugherstellern entlasten die Kapazitätsentwicklung und Investitionen

Management Summary (2) - Illustrative EBIT Entwicklung



1) EBIT-Level
2) Available Seat Kilometer

Management Summary (3) - Europäische Airlines stehen vor wesentlichen Herausforderungen

Externe Faktoren belasten die Luftverkehrsbranche und gefährden profitables Wachstum



Management Summary (4) - airberlin reagiert mit ihrem Programm "Shape & Size", das eine Ergebnissteigerung von 200 Mio. Euro zum Ziel hat

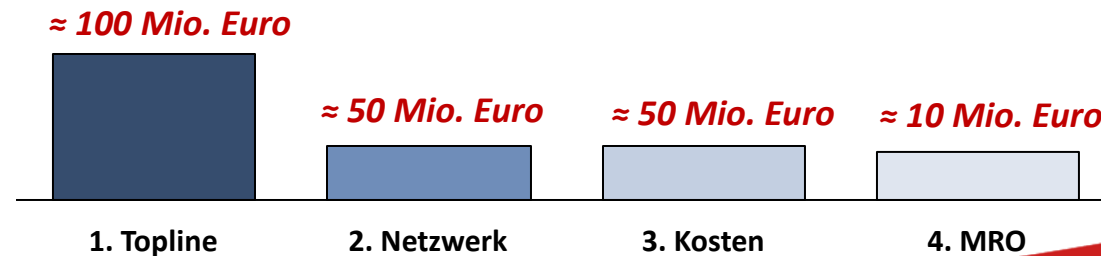
AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN

- ❖ Schwaches 9-Monatsergebnis 2011 durch Luftverkehrsteuer und Krise in Nordafrika
- ❖ Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigt die Luftfahrtbranche erheblich
- ❖ Ungenaue Konjunkturaussichten erfordern Vorsicht

VORGEHEN VON AIRBERLIN

- ➔ airberlin setzt sein bewährtes Geschäftsmodell fort, mit einem Netzwerk-Mix aus Linien- und Urlaubsrouten
- ➔ Neben der Anpassung der Organisationsstruktur von airberlin haben wir das Projekt „Shape & Size“ eingeführt, das darauf abzielt, eine Ergebnisverbesserung von EUR 200 Mio. zu erreichen
- ➔ Die eingeleiteten Maßnahmen wirken sich weder auf die Sicherheit, den Kundenservice noch auf die Qualität des Full-Service-Angebots aus

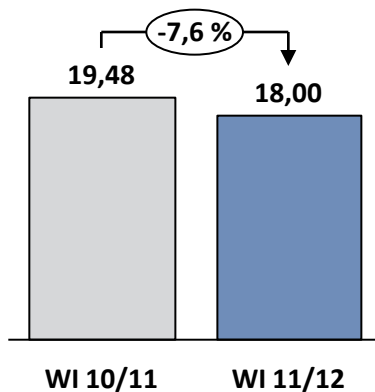
SHAPE & SIZE



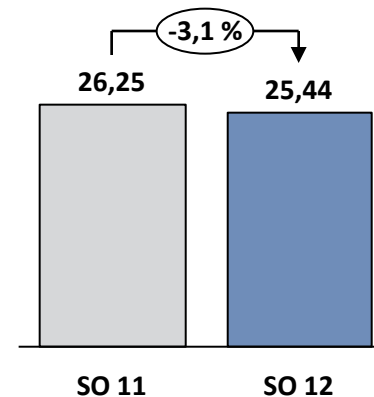
Update “Shape & Size” in Bezug auf verfügbare Sitzplätze im Winter und Sommer 2012

Kapazitätsentwicklung nach “Shape & Size” Maßnahmen

**Kapazität Winter 2010/2011
ggü. Winter 2011/2012 [Mio.]**



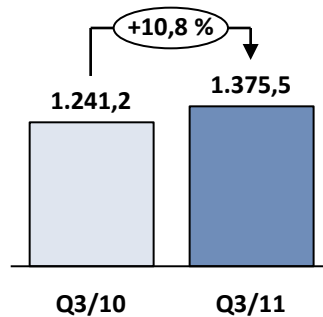
**Kapazität Sommer 2011
ggü. Sommer 2012 [Mio.]**



airberlin Ergebnis [in Mio. Euro] - Q3 2011 ggü. Q3 2010

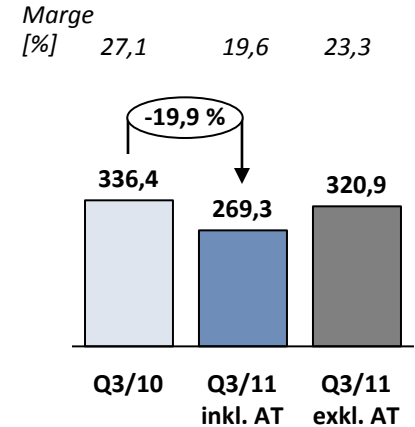
Gesamtumsatz

Positive Umsatzentwicklung aufgrund guter Yield Ergebnisse



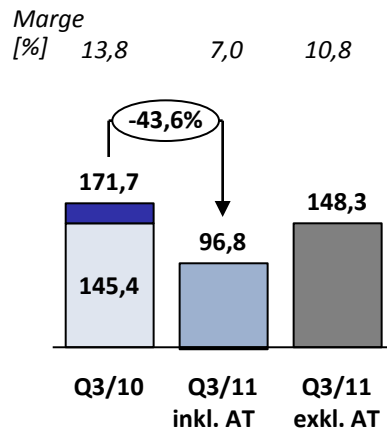
EBITDAR

Rückgang bedingt durch höhere direkte operative Kosten, insbesondere Luftverkehrsteuer und durch Einmaleffekte in Q3/2010



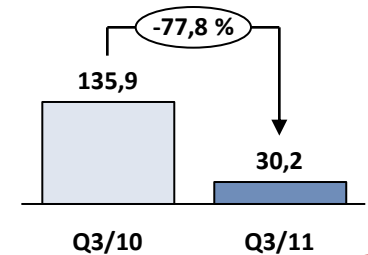
EBIT

EBIT fiel entsprechend dem EBITDAR-Rückgang; EBIT 2010 wurde von 26,3 Mio. sonstigen außerordentlichen Erträgen positiv beeinflusst



Ergebnis

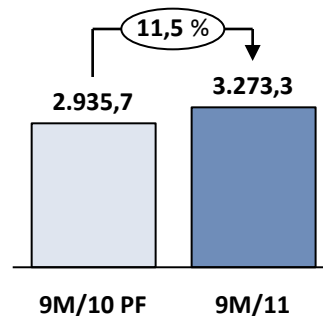
Somit erlitt das Ergebnis starke Einbußen u.a. auch aufgrund des guten Finanzergebnisses in 2010



airberlin Ergebnis [in Mio. Euro] - 9 Monate 2010 ggü. 2011 PF

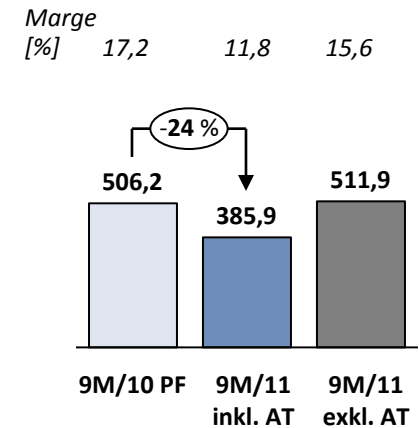
Gesamtumsatz

Umsatzwachstum im Q3 spiegelt die Umsatzentwicklung seit Jahresbeginn wieder



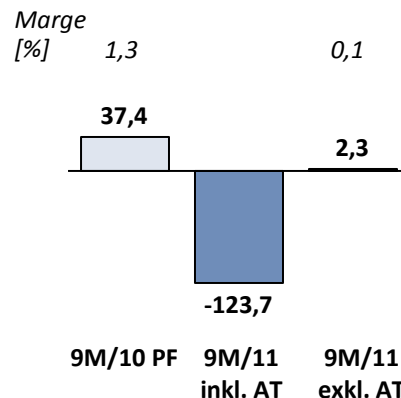
EBITDAR

Anhaltend schlechtes Kostenprofil, besonders Kerosin und Luftverkehrsteuer, die nicht an den Passagier weitergereicht werden konnten, führten zu EBITDAR-Rückgang



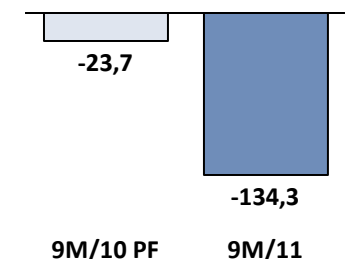
EBIT

EBIT-Entwicklung entspricht EBITDAR-Rückgang. Flugzeug-Verkäufe und NIKI-Konsolidierung trugen 2010 zu positiver Entwicklung bei



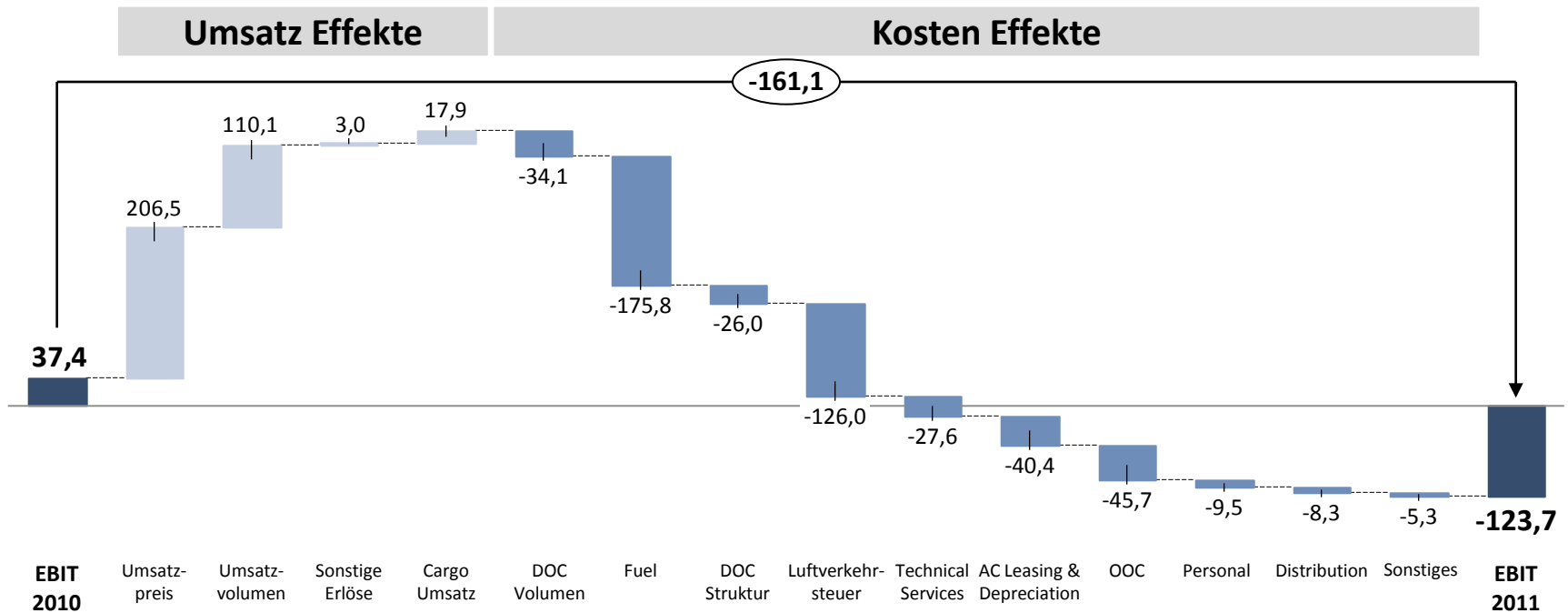
Ergebnis

Mit fast stabilem Finanzergebnis ging das Nettoergebnis entsprechend des EBIT zurück



EBIT Brücke - kumuliert 09/11 gegenüber kumuliert 09/10

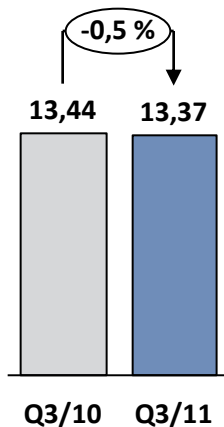
in EUR Mio.



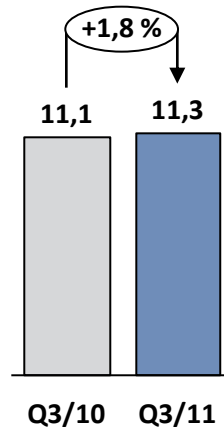
Kapazität, Passagiere, Auslastung und Yield Entwicklung

Entwicklung der operativen Kennzahlen

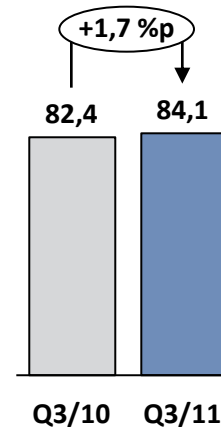
Kapazität [Mio.]



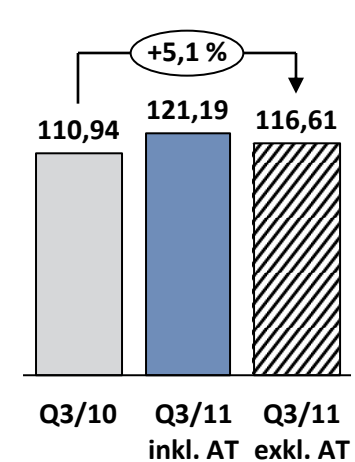
Passagiere [Mio.]



Auslastung [%]



Yield¹⁾ [EUR]

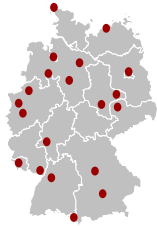


- Kapazität etwa 70.000 Sitze niedriger als im Vorjahr und verbesserte Auslastung
- Passagieranzahl im Vergleich zum Vorjahresquartal gestiegen
- Yields höher als im Vorjahr, auch ohne die Luftverkehrssteuer

1) basierend auf dem Flugumsatz

Operative Entwicklung auf Geschäftsfeldebene

Operative Entwicklung in den Geschäftsfeldern – Q3 2011 ggü. Q3 2010



DOMESTIC

EURO SCHEDULE

EURO CHARTER

INTERCONT

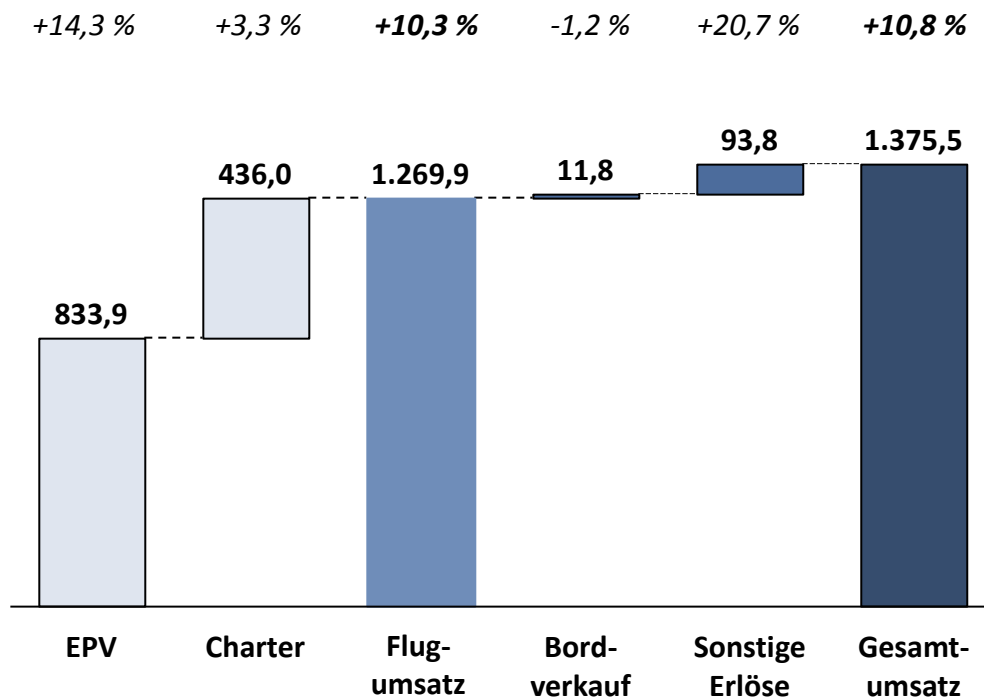
GESAMT

	DOMESTIC			EURO SCHEDULE			EURO CHARTER			INTERCONT			GESAMT		
	Q3/10	Q3/11	Δ	Q3/10	Q3/11	Δ	Q3/10	Q3/11	Δ	Q3/10	Q3/11	Δ	Q3/10	Q3/11	Δ
Nachfrage															
Pax	2,04	1,95	-4,16 %	6,30	6,57	4,32 %	2,41	2,32	-3,53 %	0,32	0,38	19,35 %	11,08	11,25	1,56 %
Auslastung [%]	71,9	72,7	1,10 %	81,9	84,4	3,05 %	94,5	95,0	0,56 %	92,2	91,3	-0,96 %	82,4	84,1	2,08 %
Angebot															
Kapazität	2,83	2,69	-5,21 %	7,69	7,78	1,29 %	2,55	2,44	-4,07 %	0,35	0,42	20,50 %	13,44	13,37	-0,52 %
ASK	1,34	1,26	-6,19 %	8,54	8,76	2,53 %	5,63	5,37	-4,64 %	2,69	3,12	15,99 %	18,28	18,56	1,55 %

airberlins Umsatz stieg im Q3/11 um 11 % im Vergleich zum Vorjahr

Umsatzsplit (Mio. Euro)

**Veränderung
zu Q3 2010**

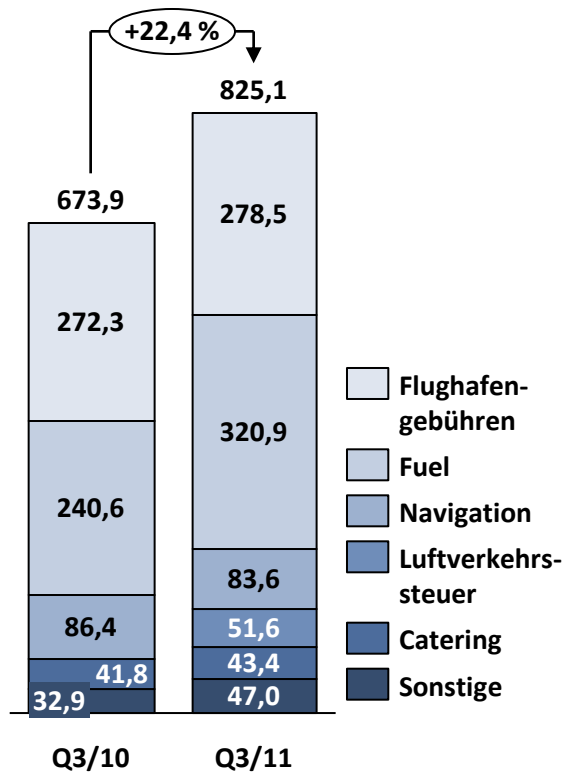


- Charterumsatz hat sich nicht wieder erholt, da EU-Schuldenkrise das Urlaubsverhalten beeinträchtigt
- Erholung des Cargo-geschäftes wirkte sich positiv auf die sonstigen Erlöse aus

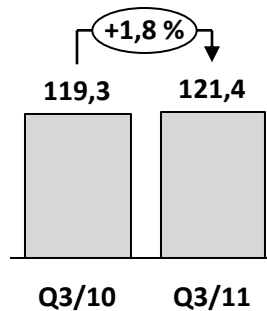
Entwicklung der Kostenpositionen - Q3 2011 ggü. Q3 2010

Kostenentwicklung [Mio. Euro]

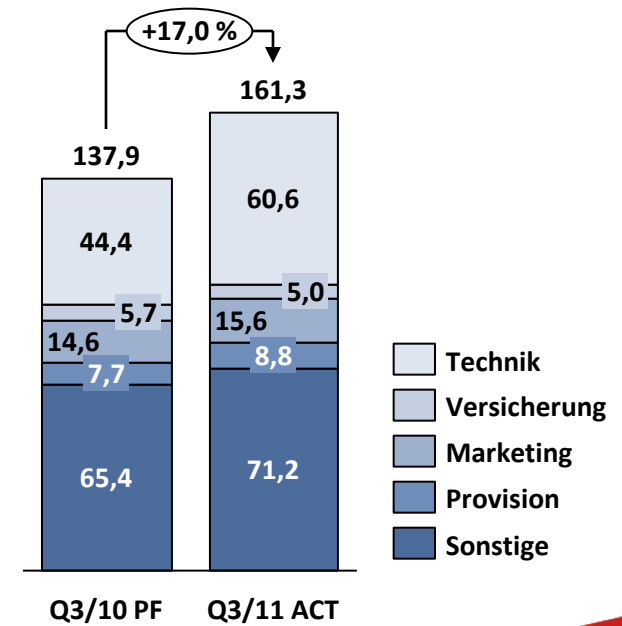
Materialaufwand & bezogene Leistungen ¹⁾



Personalaufwand



Sonstige betriebliche Aufwendungen

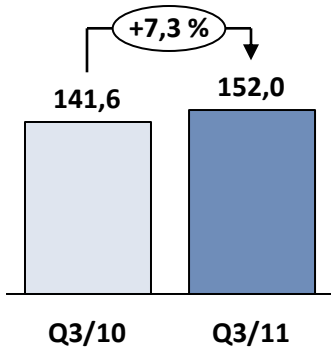


1) ohne Leasing und Abschreibungen

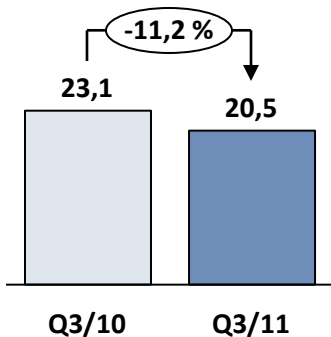
Entwicklung der flugzeugbezogenen Kosten

Die durchschnittliche Anzahl der Flugzeuge blieb im Vergleich zum Vorjahresquartal nahezu unverändert

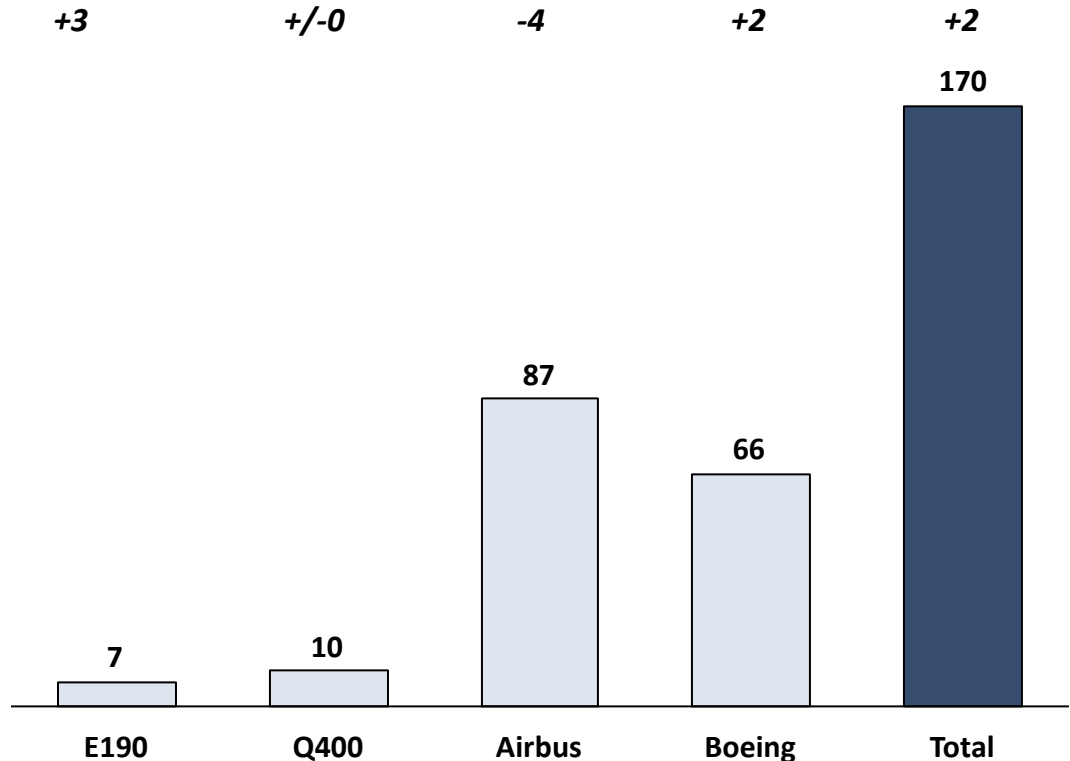
Leasing [Mio. Euro]



Abschreibungen [Mio. Euro]

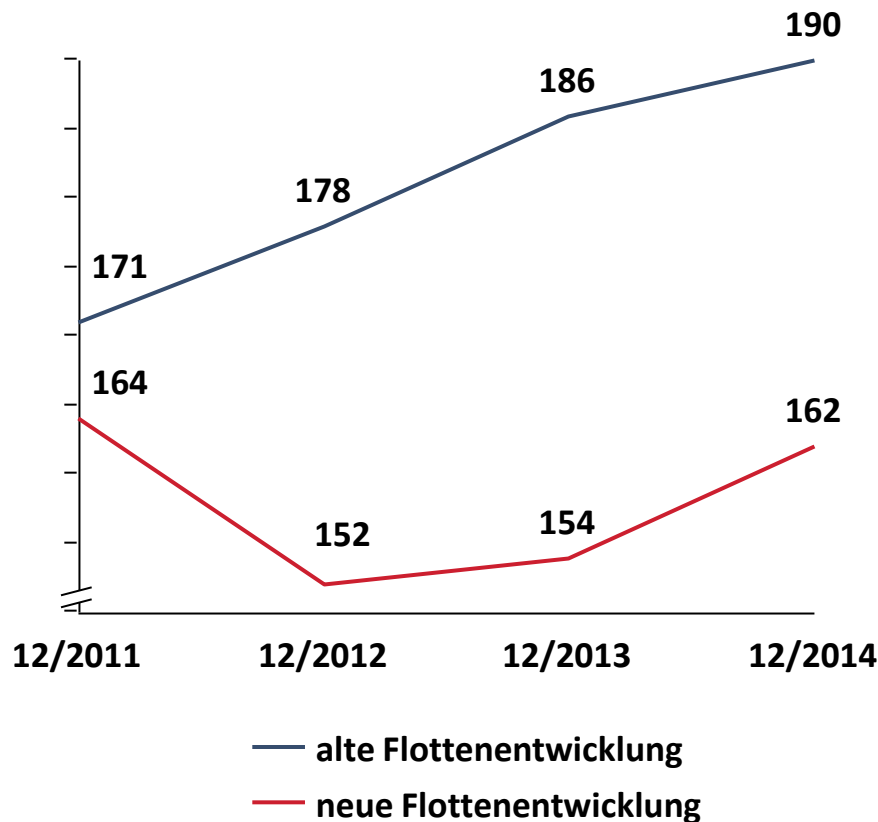


Veränderung ggü. Q3 2010



airberlin Flottenentwicklung - Flugzeugauslieferungen an operative Anforderungen angepasst

Flottenentwicklung 2011-2014

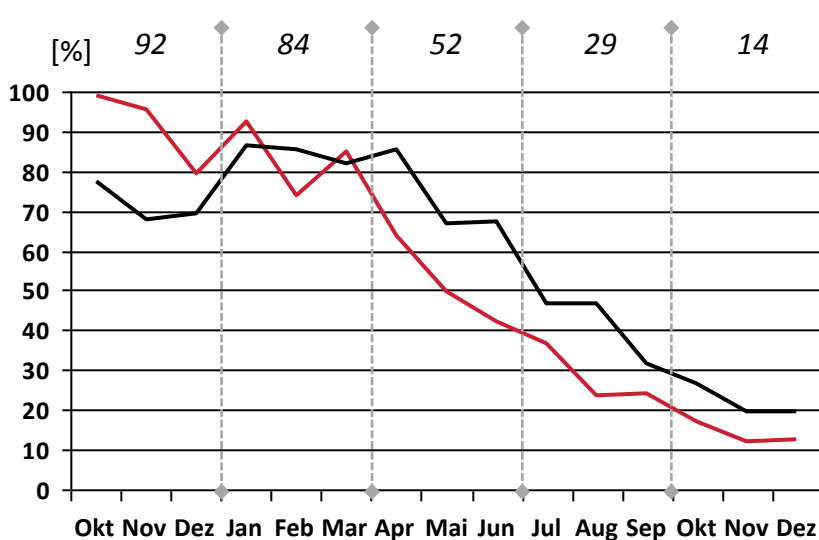


- Die Vereinbarungen sehen vor, einen Teil der Neuauslieferungen von Flugzeugen für die Jahre 2012 und 2013 auf 2015 und 2016 zu verschieben, um airberlins Kapazitätswachstum an das "Shape & Size"-Effizienzsteigerungsprogramm anzupassen
- Die Vereinbarungen beziehen sich auf Flugzeuge aus den Boeing 737 und Airbus A320 Familien
- Für 2012 und 2013 werden 31 Flugzeuge an airberlin ausgeliefert, die Lieferung von weiteren 19 Flugzeugen wird verschoben
- Durch die Optimierung der Auftragsbücher ist insbesondere für die Jahre 2012 bis 2014 eine Entlastung für das Unternehmen gewährleistet

Fuel Hedging 2011

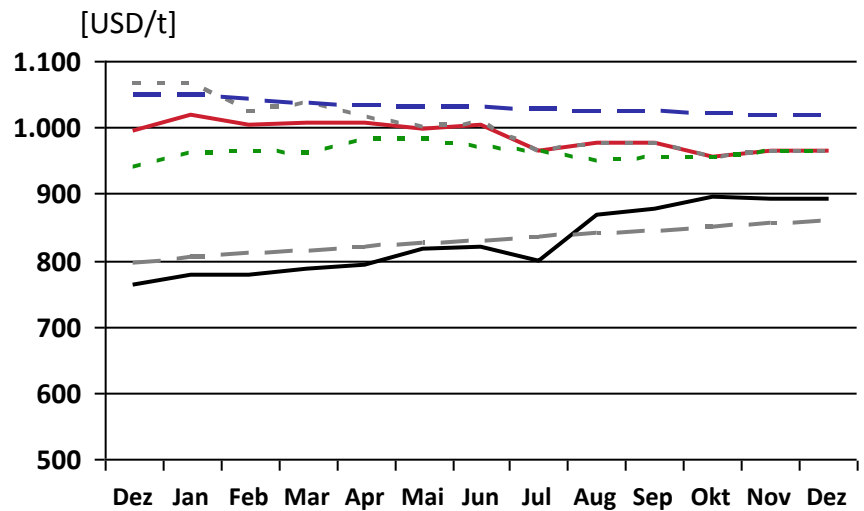
Fuel Hedging Profil und Fuel Preisentwicklung, 2011 ggü. 2010

Hedging Profil [%]



— Hedge Rate 2011 (vom 11/11/11)
 — Hedge Rate 2010 (vom 11/10/10)

Preis¹⁾ Entwicklung [USD/t]



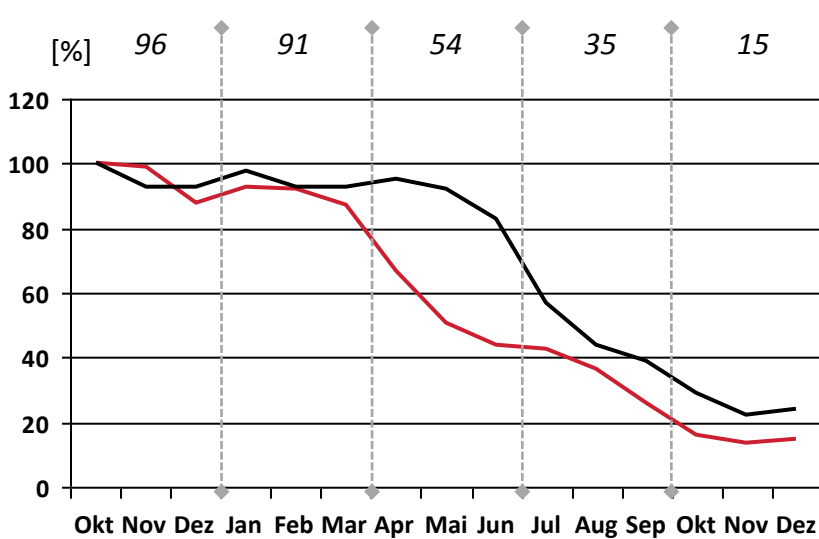
— Aktueller Hedge Preis — Effektivpreis 2010
 - - - Best case Hedge Preis - - - Marktkurve 11/11/11
 - - - Worst case Hedge Preis - - - Marktkurve 11/10/10

1) exkl. Differenzen
 vom 11. November 2011 / 10. November 2010

Dollar Hedging 2011

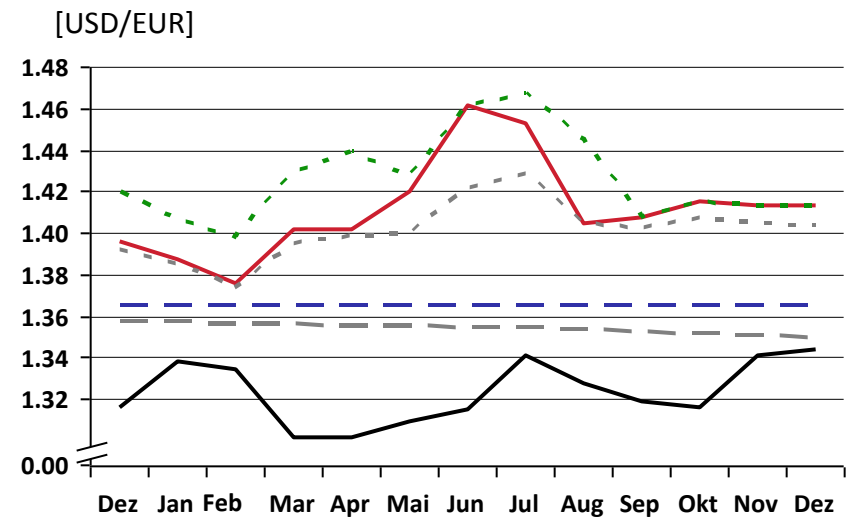
Dollar Hedging Profil und Dollar Entwicklung, 2011 ggü. 2010

Hedging Profil [%]



— Hedge Rate 2011 (vom 11/11/11)
 — Hedge Rate 2010 (vom 11/10/10)

Dollar Entwicklung [USD/EUR]

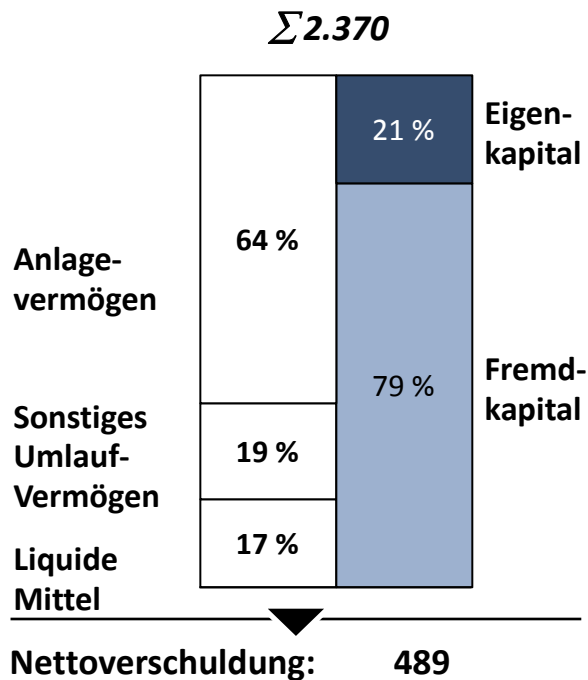


— Aktueller Hedge Preis — Effektivpreis 2010
 - - - Best case Hedge Preis - - - Marktkurve 11/11/11
 - - - Worst case Hedge Preis - - - Marktkurve 11/10/10

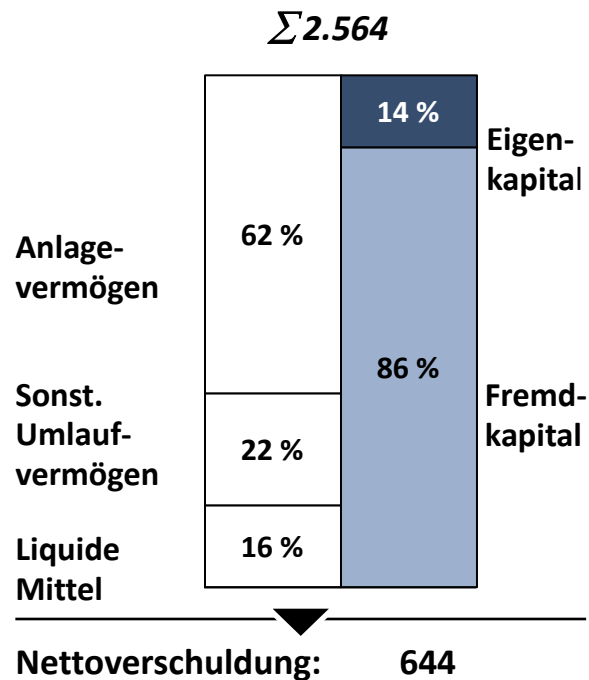
Bilanzquoten im dritten Quartal 2011

Bilanzstruktur vom 31. Dez. 2010 ggü. 30. September 2011 [Mio. Euro]

Bilanz 31. Dezember 2010



Bilanz 30. September 2011

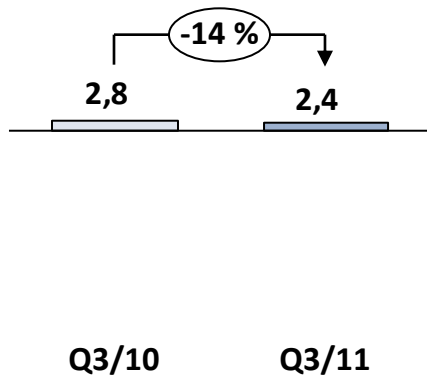


- Rückgang des Eigenkapitals aufgrund der Ergebnisse der ersten 9 Monate
- Anstieg der Nettoverschuldung bedingt durch den Kauf neuer Flugzeuge

Finanzergebnis Q3 2011 ggü. Q3 2010

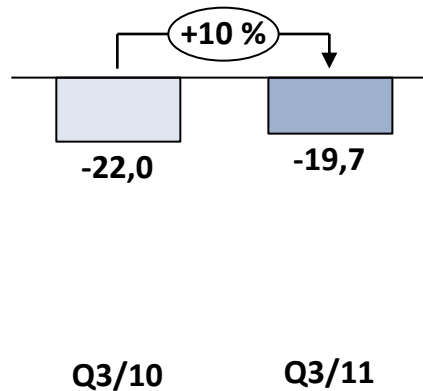
Übersicht über Finanzergebnis [Mio. Euro]

Ertrag



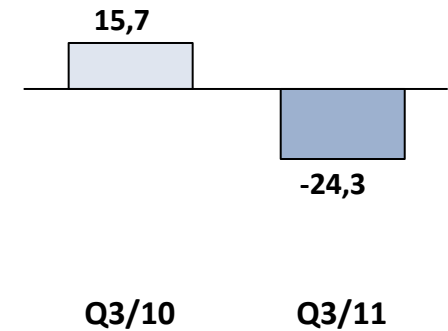
➔ Zinsertrag sinkt aufgrund des Marktzins

Kosten



➔ Zinsaufwand sank aufgrund von Flugzeugverkäufen in 2010

Währungs- & Derivatauswirkungen

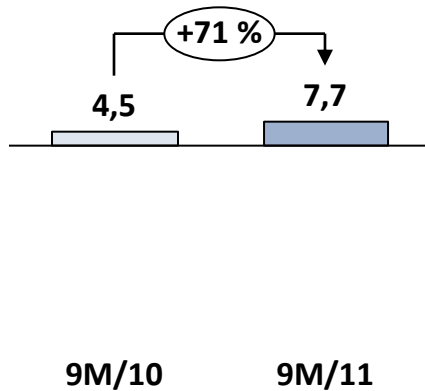


➔ Aufgrund des Portfolios (MTM-Bewertung) und Dollarentwicklung (Bewertung der USD-Verbindlichkeiten)

Finanzergebnis 9M 2011 vs. 9M 2010

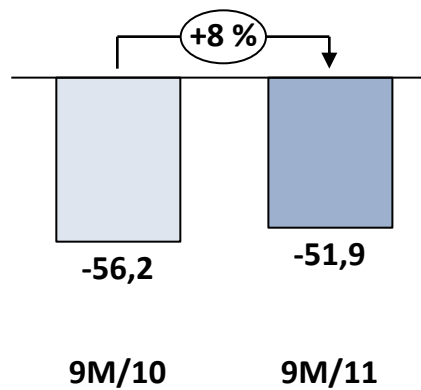
Übersicht über Finanzergebnis [Mio. Euro]

Ertrag



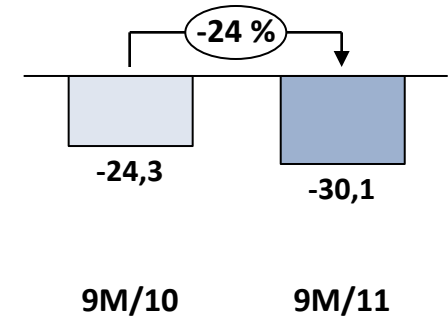
➔ Zinsertrag steigt aufgrund des Darlehens an PS Lauda

Kosten



➔ Zinsaufwand sank aufgrund von Flugzeugverkäufen in 2010

Währungs- & Derivatauswirkungen



➔ Aufgrund USD Entwicklung

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.**

