



Air Berlin PLC | Berlin, 15. August 2012 | Q2 Ergebnis | Journalisten Mediencall



2012 als Übergangsjahr – Business Transformation

Aufgrund der 2011 gestarteten Initiativen fallen 2012 Übergangskosten an



Ergebnisverbesserung H1 2012

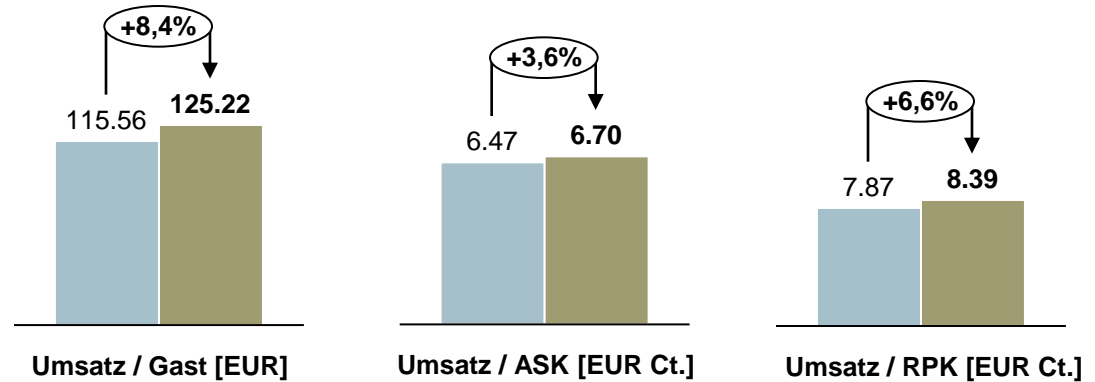
Effekte

- Übergangsprozess geht einher mit Investitionen und damit verbundenen Kosten
- Erste Verbesserungen sind in H1 2012 sichtbar
- Die gesamten positiven Auswirkungen der Initiativen werden für 2013 ff. erwartet

2012 2013

1) Kosten auf EBIT Level

Umsatzentwicklung

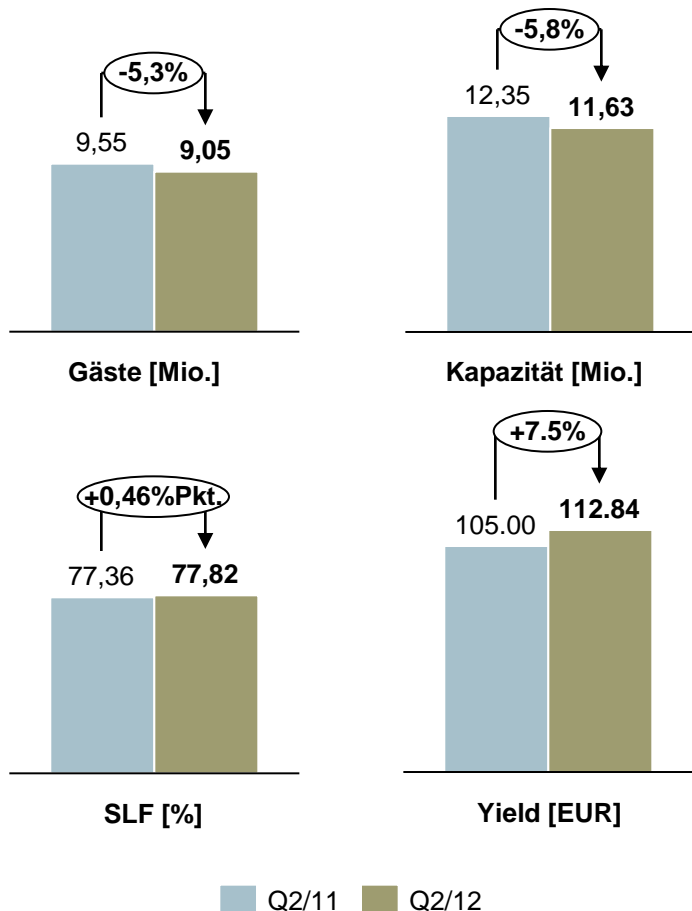


Operative KPIs [EUR Ct.]

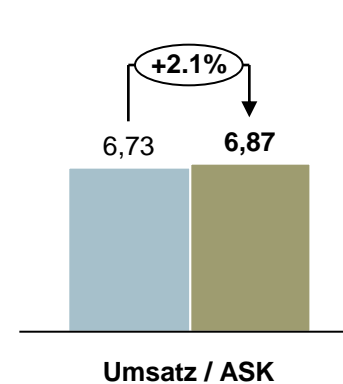


Operative Entwicklung – Topline Q2 2012

Gäste, Kapazität, Auslastung und Yield Entwicklung



Umsatz pro ASK [EUR Ct.]



➔ Auf der operativen Seite zeigt unser Effizienzprogramm erste positive Entwicklungen:

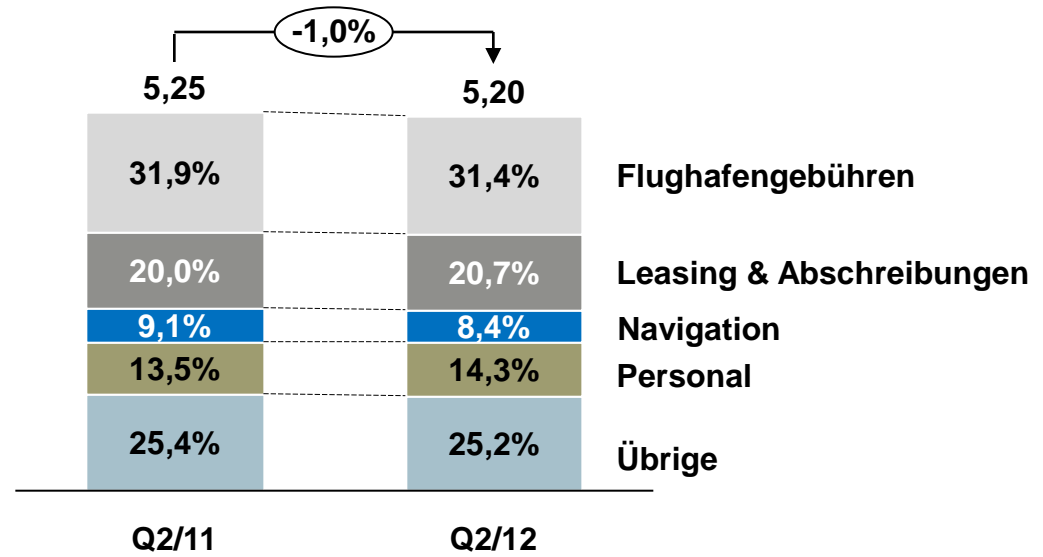
- ➔ Im Einklang mit dem im Jahresvergleich reduzierten Sitzplatzangebot stieg die Auslastung trotz eines Rückgangs der Passagierzahlen
- ➔ Hoher Yield-Anstieg um 7,5%, auch bedingt durch strukturelle Effekte

Kostenentwicklung pro ASK – Q2 2012

Kosten¹⁾ pro ASK inkl. Treibstoff [EUR Ct.]



Kosten¹⁾ pro ASK exkl. Treibstoff [EUR Ct.]



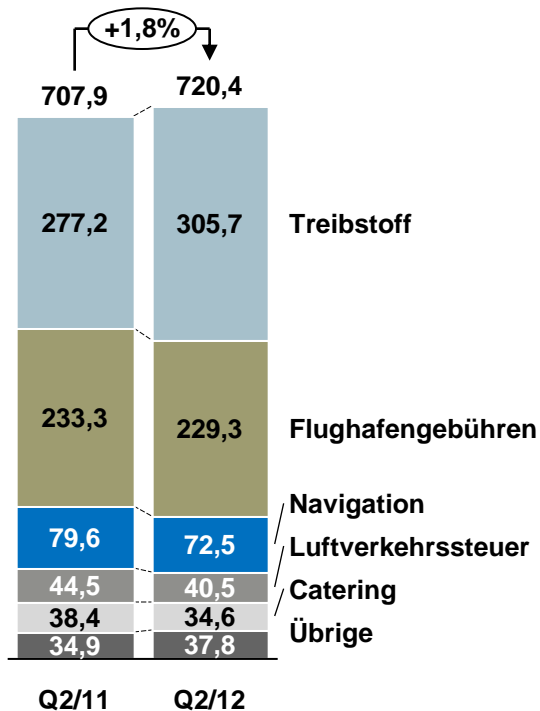
➔ Die positiven Effekte des Shape & Size-Programms werden bei der Kostenentwicklung sichtbar

1) Kosten auf EBIT Level

Entwicklung der Kostenpositionen [EUR Mio.] – Q2 2012

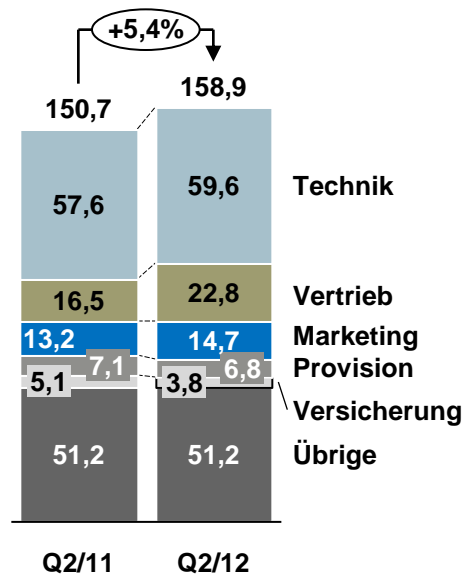
Materialaufwand und bezogene Leistungen

Mit Shape & Size wurde ein Großteil der operativen Kosten reduziert. Der Nettozuwachs an Treibstoffkosten beträgt 30 Mio. EUR.



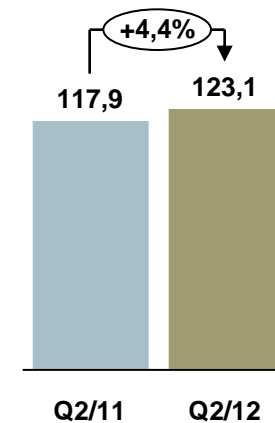
Sonstige betriebliche Aufwendungen

Vertriebskosten sind der Haupttreiber bedingt durch den Systemwechsel zu Amadeus



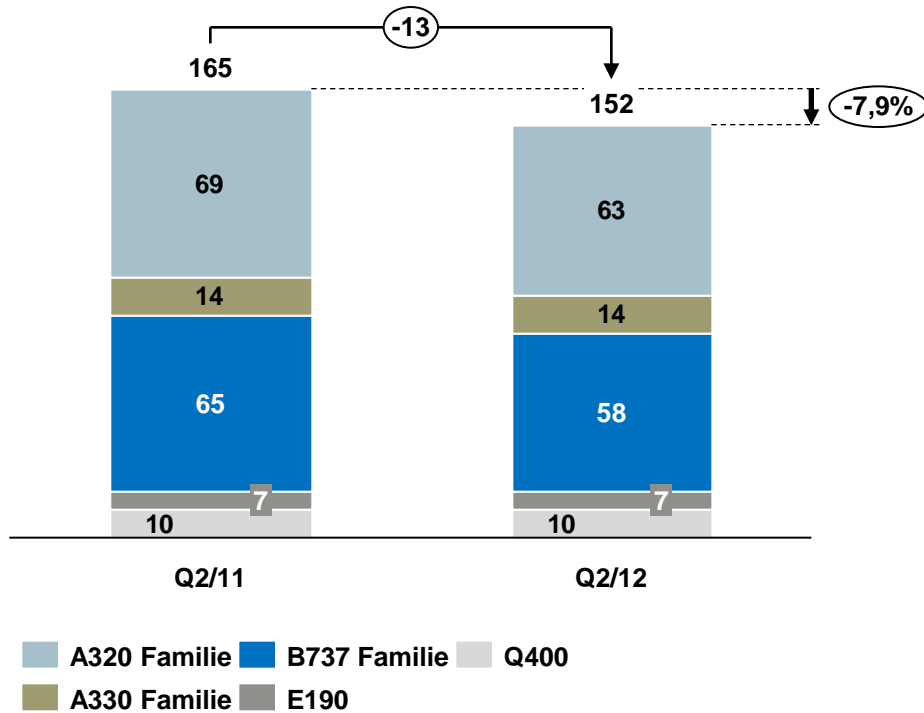
Personalaufwand

Leichter Anstieg aufgrund von Personalzuwachs.



Flugzeugbezogene Kosten – Q2 2012

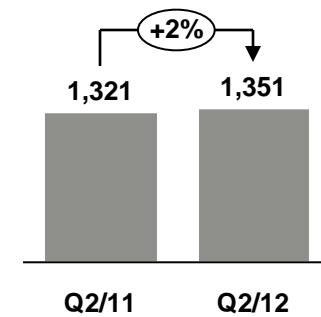
Flottenentwicklung [Anzahl der Flugzeuge]



Nettokosten Leasing und Abschreibungen [EUR Mio.]



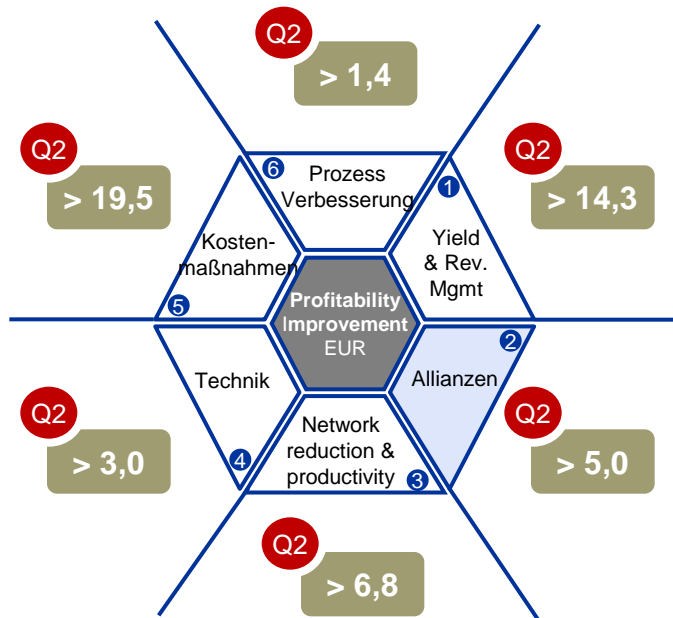
Effektiver Wechselkurs [EUR/USD]



Q2 Beitrag zur 2012er EBIT Verbesserung beträgt EUR >50 Mio.

[EUR Mio.]

Q2 2012 Shape & Size Performance



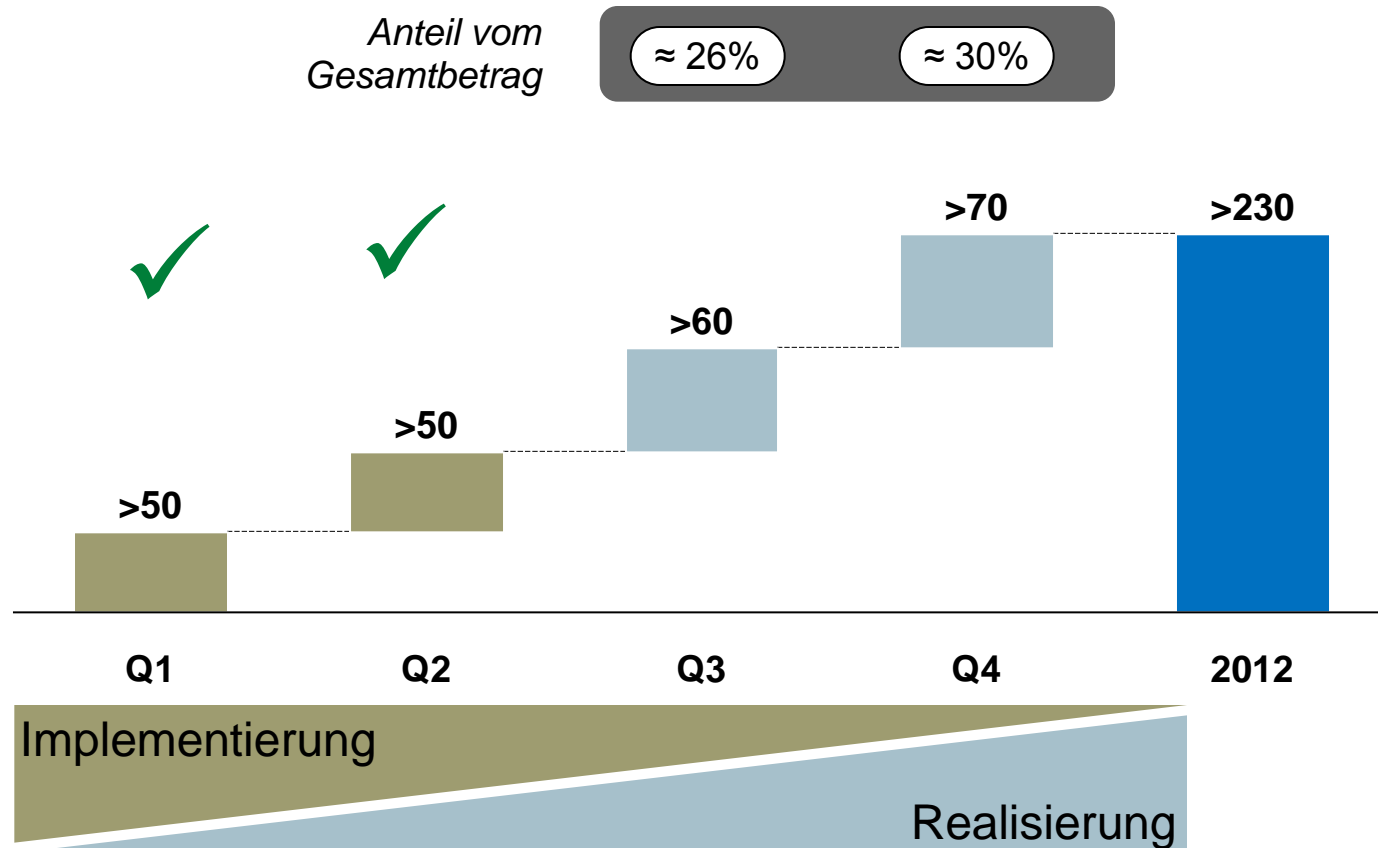
SHAPE & SIZE
 Verbesserung
 der Profitabilität
 in Q2/12
 > EUR 50 Mio.

- 1 Verbesserte Yield Entwicklung
- 2 Codeshare Effekte durch Partnerschaft mit Etihad Airways und oneworld
- 3 Aircraft sourcing und gesteigerte Netzwerkproduktivität
- 4 Reduzierung der Technikkosten
- 5 Verschiedene Kosteninitiativen

EBIT Werte ohne Kosteneinspareffekte

EBIT Verbesserung EUR > 230 Mio. in 2012 mit steigender Tendenz im weiteren Jahresverlauf

[EUR Mio.]

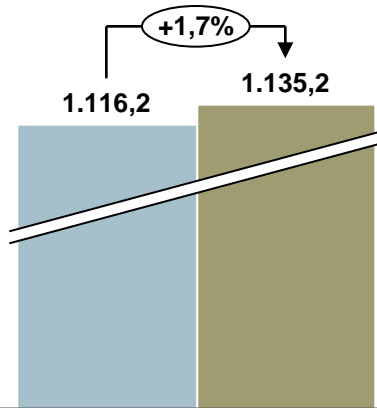


EBIT Werte ohne Kosteneinspareffekte

Finanzielle Performance [EUR Mio.] – Q2 2012

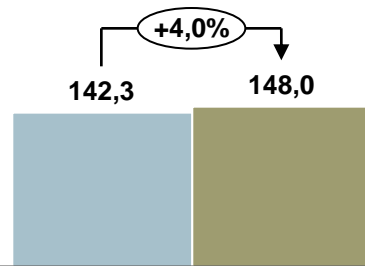
Umsatz

Umsatzsteigerung trotz reduzierter Kapazität bedingt durch verbesserte Auslastung und gesteigerten Yield



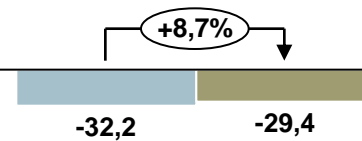
EBITDAR

Umsatzsteigerung sowie Maßnahmen zu Kostensenkungen halfen, die Treibstoffkosten zu kompensieren und das EBITDAR auf Vorjahreslevel zu halten



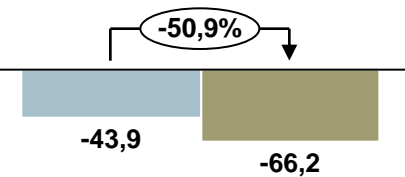
EBIT

Verbesserung der flugzeugbezogenen Kosten trug positiv zur EBIT Entwicklung bei



Nettoergebnis

Aufgrund niedrigerer latenter Steuern erhöhte sich der Nettoverlust

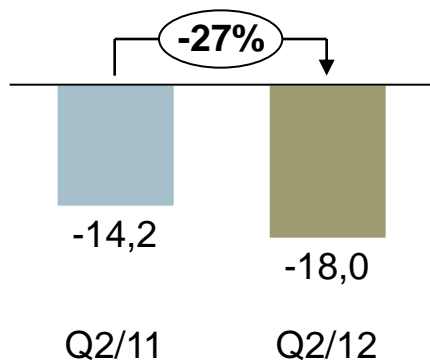


■ Q2/11 ■ Q2/12

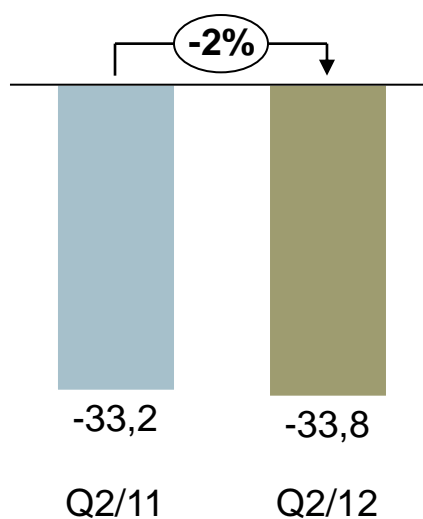
Finanzergebnis und Ertragssteuer [EUR Mio.] – Q2 2012

Das Finanzergebnis im Einzelnen

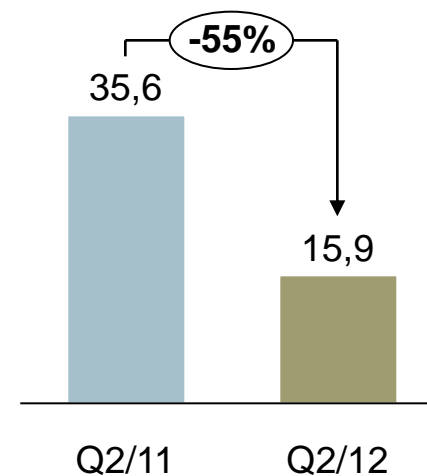
Nettofinanzergebnis



Fremdwährungseffekte

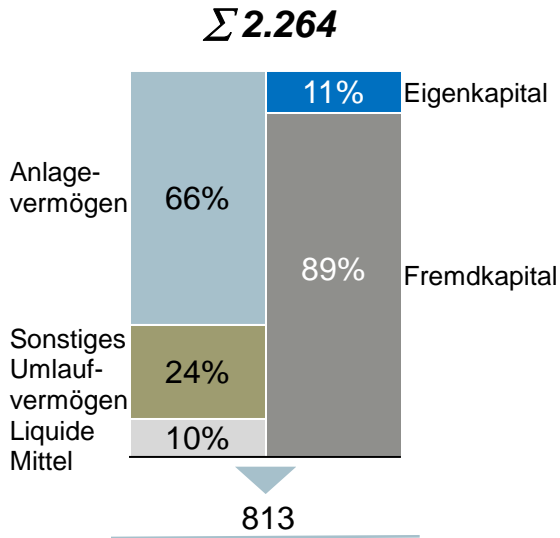


Ertragssteuerertrag

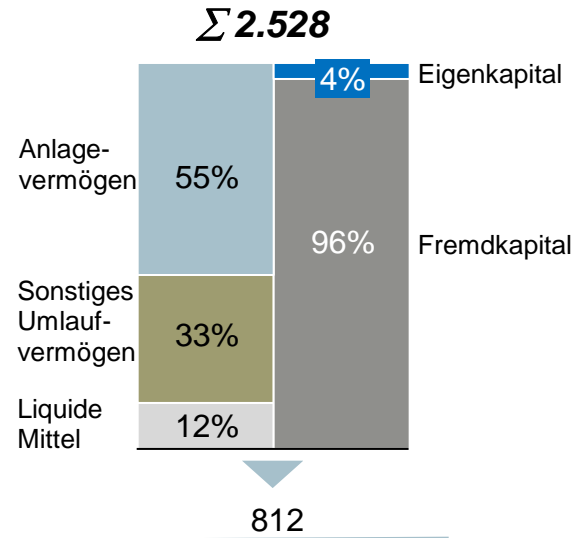


Bilanzstruktur [EUR Mio.]

Bilanz zum 31.12.2011



Bilanz zum 30.06.2012

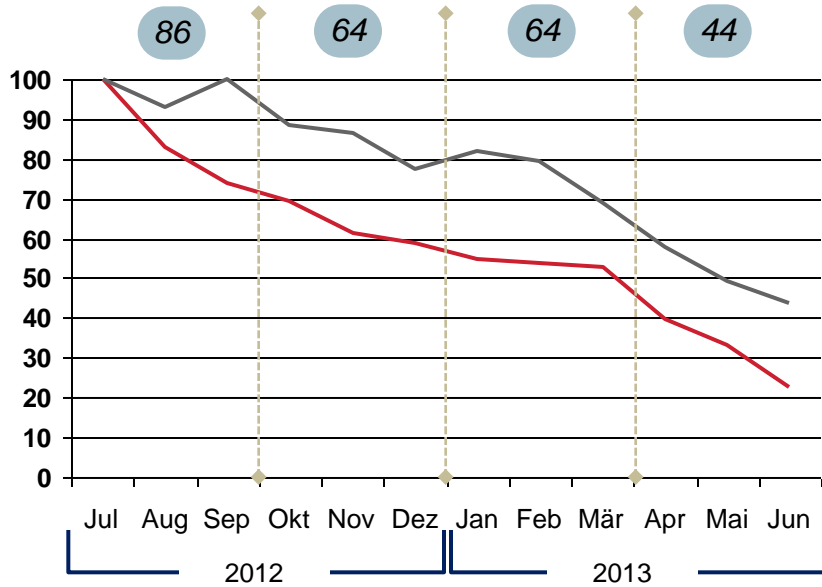


- ➔ Auf Grundlage von Marktwertveränderungen der Sicherungselemente im Juli 2012 hat sich das Eigenkapital bereits um zusätzliche 60 Mio. EUR in der bereinigten Betrachtung auf 320 Mio. EUR erhöht
- ➔ Marktwertveränderungen zum Stichtag beeinflussten die Bilanz negativ
- ➔ Für Ende 2012 streben wir eine höhere Eigenkapitalquote als im vergangenen Jahr an
- ➔ Nettoverschuldungsziel liegt bei ca. 500 Mio. EUR

Dollar Hedging 2012

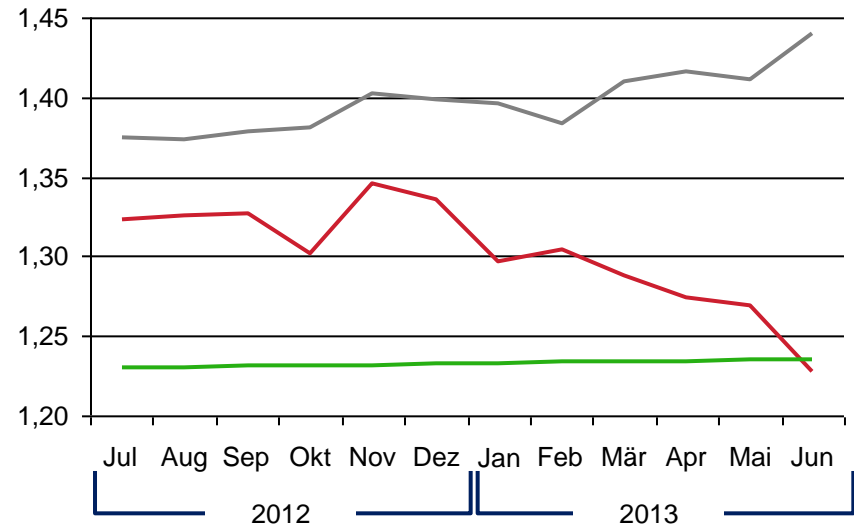
Dollar Hedging-Profil und Wechselkursentwicklung, 2012 vs. 2011

Hedging-Profil [%]



— Hedging-Rate 2012 (Stand 30.07.2012)
 — Hedging-Rate 2011 (Stand 12.08.2011)

Wechselkursentwicklung*[USD/EUR]



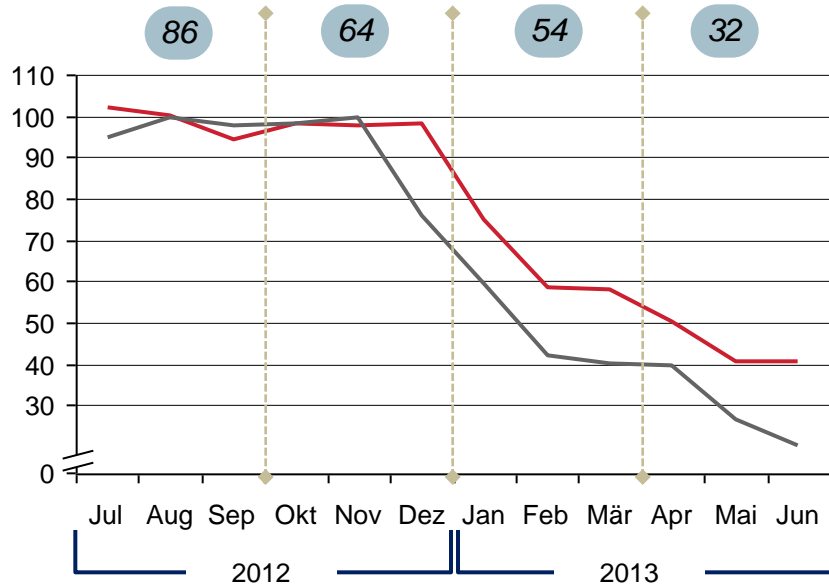
— Aktuelle Hedging-Rate — Hedging-Rate 2011/2012
 — Markt- / Terminkurs

* Stand 30. Juli 2012 / 12. August 2011

Treibstoff Hedging 2012

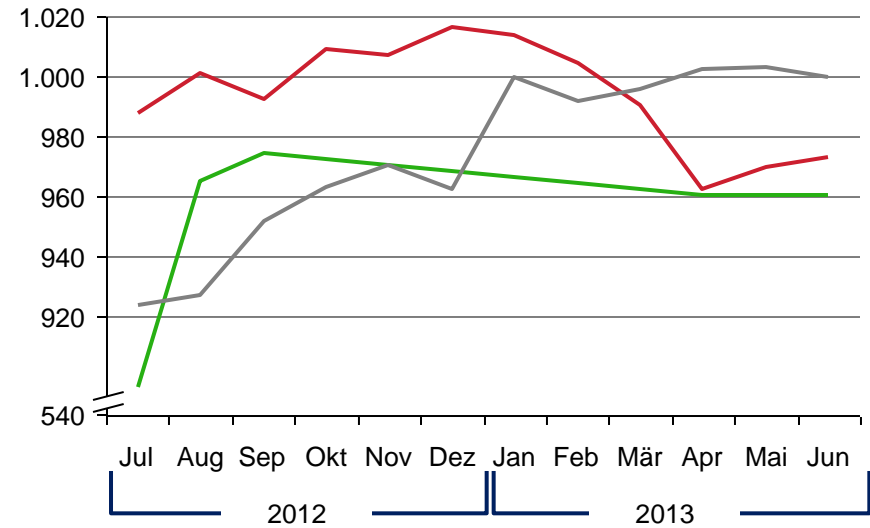
Treibstoff Hedging-Profil und Preisentwicklung, 2012 vs. 2011

Hedging-Profil [%]



— Hedging-Rate 2012 (Stand 30.07.2012)
 — Hedging-Rate 2011 (Stand 12.08.2011)

Preisentwicklung¹⁾ [USD/t]

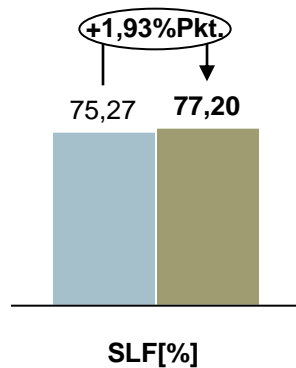


— Aktueller Hedging-Preis — Hedging-Preis 2011/2012
 — Markt- / Terminpreis

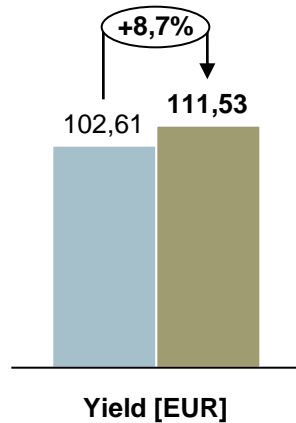
* 1) Stand 30. Juli 2012 / 12. August 2011

Zusammenfassung und Highlights – H1 2012

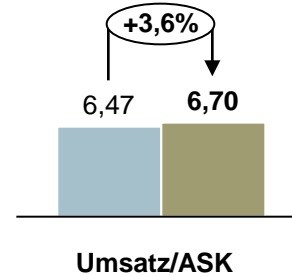
Sitzladefaktor [%]



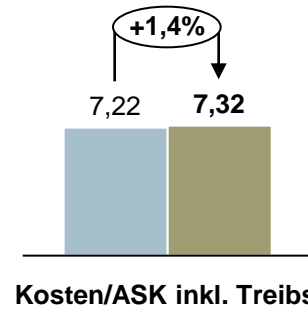
Yield [EUR]



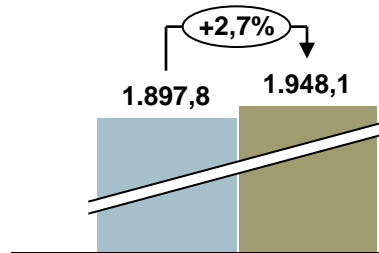
Gesamtumsatz pro ASK [EUR Ct.]



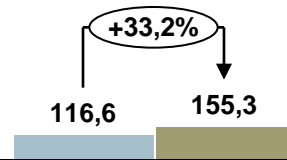
Kosten ¹⁾ pro ASK [EUR Ct.]



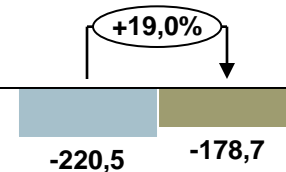
Umsatz [EUR Mio.]



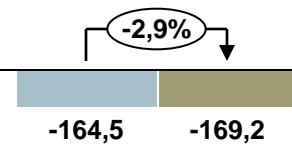
EBITDAR [EUR Mio.]



EBIT [EUR Mio.]



Nettoverlust [EUR Mio.]



1) Kosten auf EBIT Level

■ H1/11 ■ H1/12

Ertragsverbesserung für 2012 erwartet

Ziel 2012

Geschäftsfeld-entwicklung



Kapazität

- Moderater Anstieg im Langstreckengeschäft

Auslastung und Ertrag

- Anhebung des Auslastungsgrades durch Netzwerkreduzierung, verbesserte Sales-Plattform und Partnerschaften



Ergebnis



Umsatz

- Umsatzwachstum durch Yield und durch Steigerung der Auslastung erwartet

Aufwendungen

- Kosten pro ASK exkl. Treibstoff bleiben stabil; strukturelle Kostenanstiege werden durch Shape & Size aufgefangen

Ergebnis

- Verbesserung der Profitabilität



Bilanzstruktur



Bilanzstruktur

- Eigenkapital und Liquidität durch das Etihad Airways Darlehen stabilisiert
- Eigenkapitalquote liegt Ende 2012 über dem Vorjahreswert
- Schuldenabbau ist das Hauptziel 2012; Initiativen wurden eingeleitet
- Nettoverschuldungsziel liegt bei 500 Mio. EUR zum Jahresende 2012

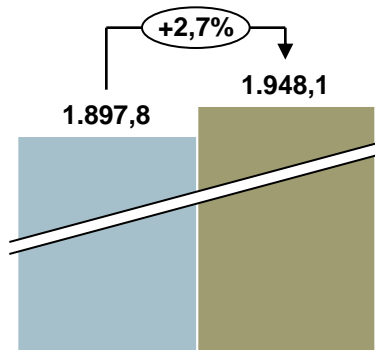
Deutliche Ertragsverbesserung für 2012 erwartet

- B.** Back up
 - H1 2012 view

Finanzielle Performance [EUR Mio.] – H1 2012

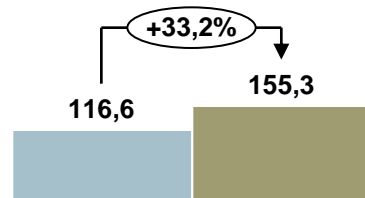
Umsatz

Gute Umsatzentwicklung, insbesondere in Q1; trotz Kapazitätsreduzierung positiver Umsatzverlauf in H1



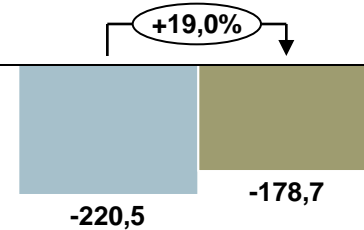
EBITDAR

Umsatzsteigerung und Kostenkontrolle halfen den Anstieg der Treibstoffkosten (70 Mio. EUR) zu kompensieren und ein höheres EBITDAR ggü. Vorjahr zu erzielen



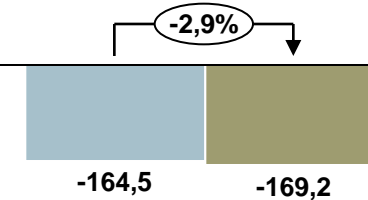
EBIT

EBIT Verbesserung entsprechend der EBITDAR Entwicklung



Nettoergebnis

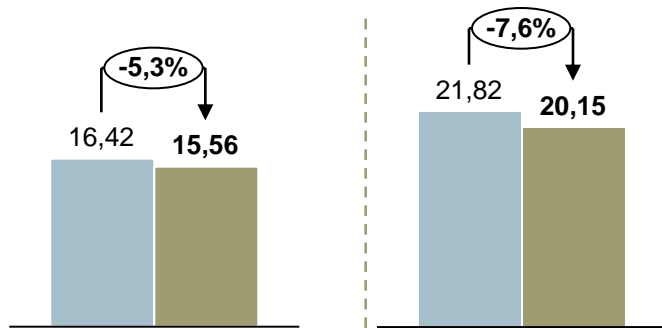
Finanzergebnis (nicht zahlungswirksam) erhöhte den Nettoverlust



■ H1/11
■ H1/12

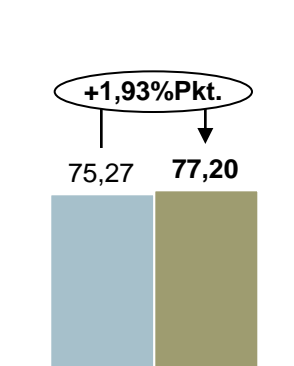
Operative Entwicklung – H1 2012

Gäste, Kapazität, Auslastung und Yield-Entwicklung

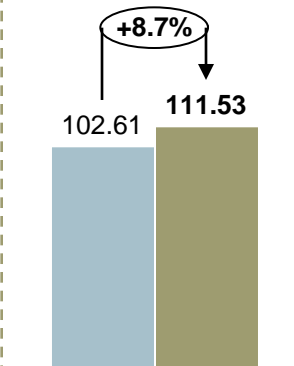


Gäste (Mio.)

Kapazität (Mio.)



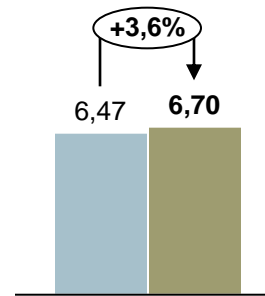
Auslastung in %



Yield [EUR]

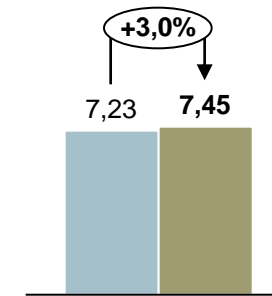
■ H1/11 ■ H1/12

Gesamtumsatz pro ASK [EUR Ct.]



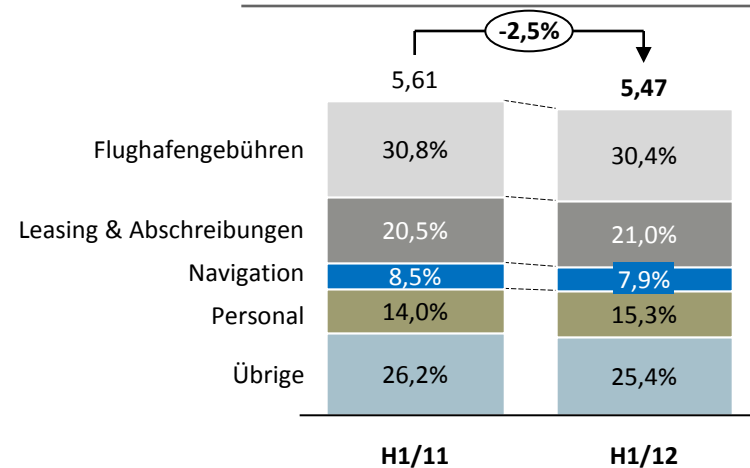
Umsatz / ASK

Kosten¹⁾ pro ASK inkl. Treibstoff [EUR Ct.]



Kosten (inkl. Treibstoff) / ASK

Kosten¹⁾ pro ASK exkl. Treibstoff [EUR ct.]

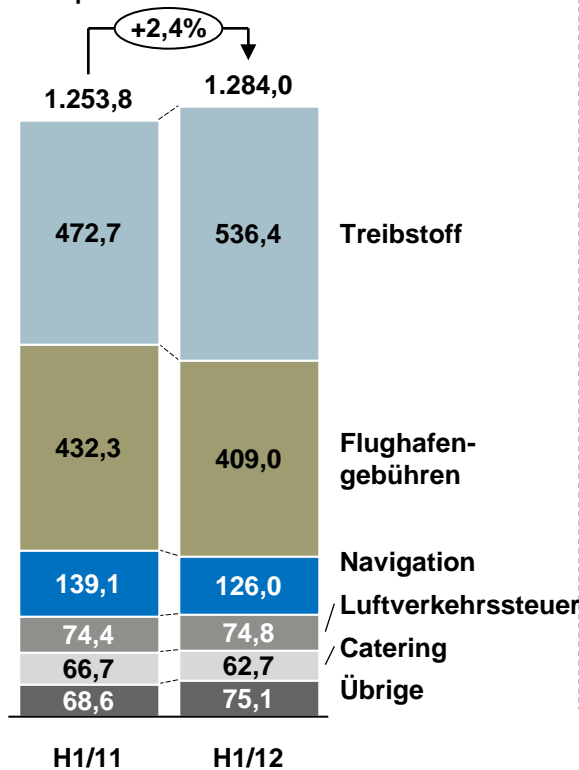


1) Kosten auf EBIT Level

Entwicklung der Kostenpositionen [EUR Mio.] – H1 2012

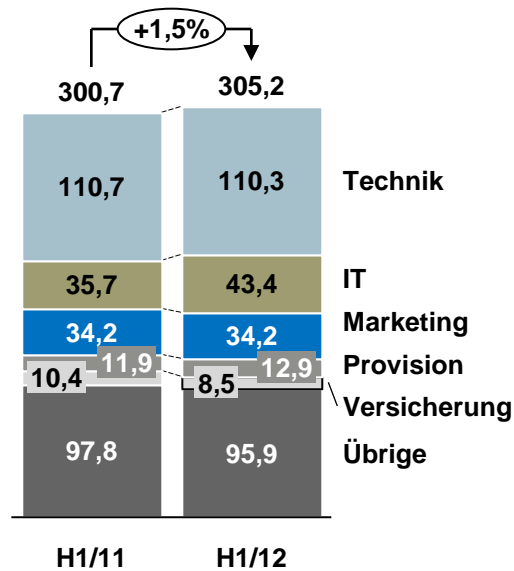
Materialaufwand und bezogene Leistungen

Starker Anstieg der Treibstoffkosten, während andere operative Kosten sinken bedingt durch Reduzierung der Kapazität



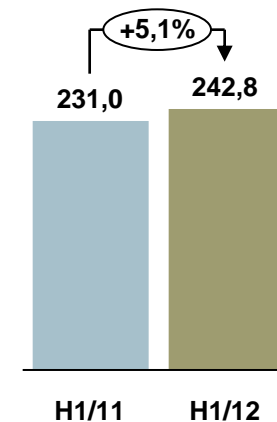
Sonstige betriebliche Aufwendungen

Anstieg der Vertriebskosten aufgrund der Amadeus-Einführung und Etablierung neuer Vertriebskanäle



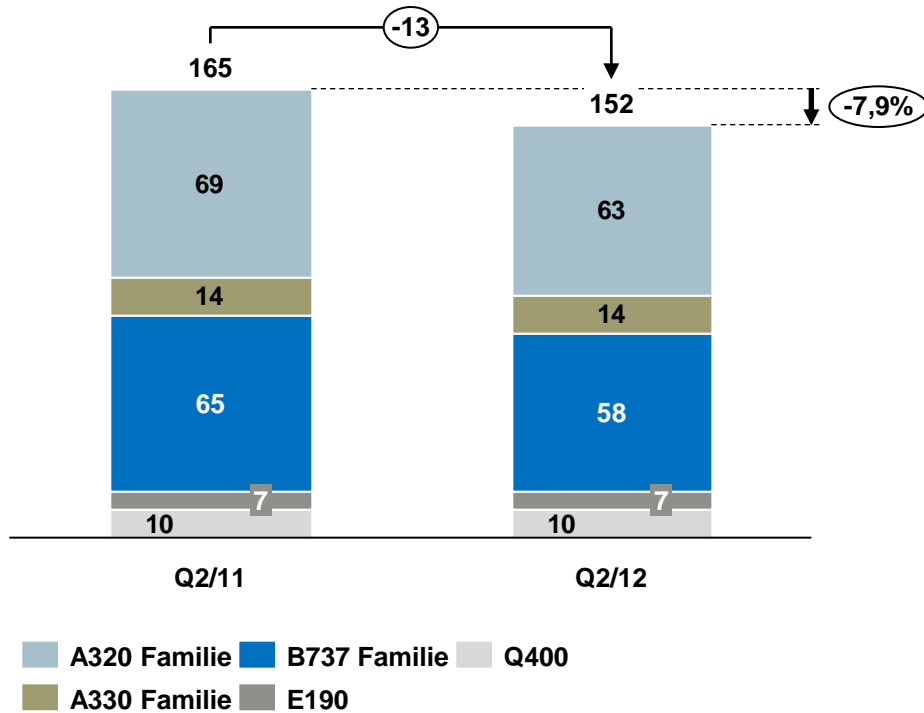
Personalaufwand

Aufgrund von Personalzuwachs gestiegen

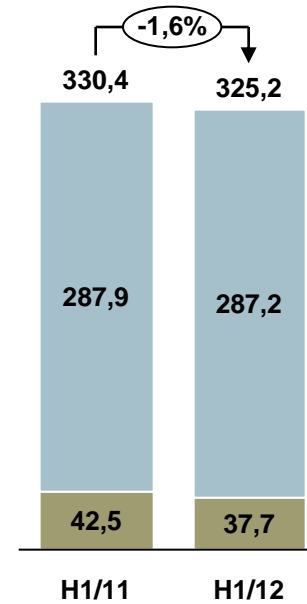


Flugzeugbezogene Kosten – H1 2012

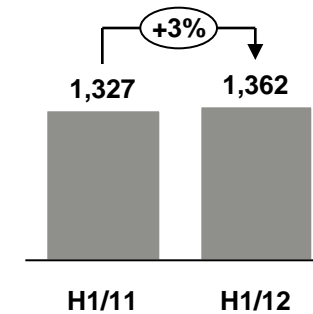
Flottenentwicklung [Anzahl der Flugzeuge]



Nettokosten Leasing und Abschreibungen [EUR Mio.]

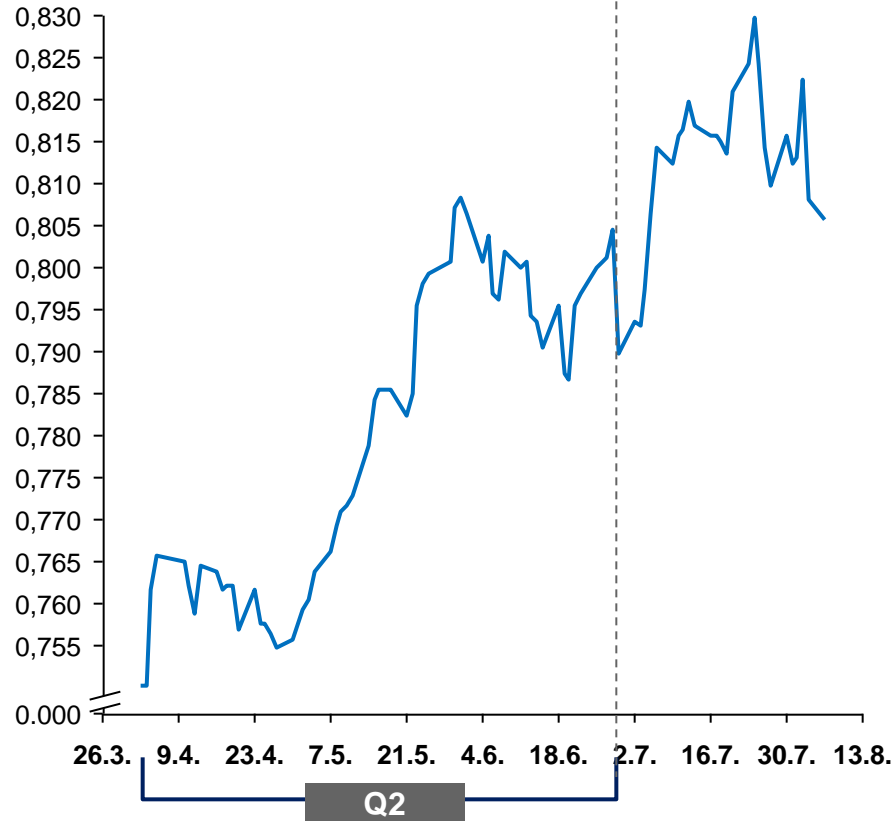


Effektiver Wechselkurs [EUR/USD]



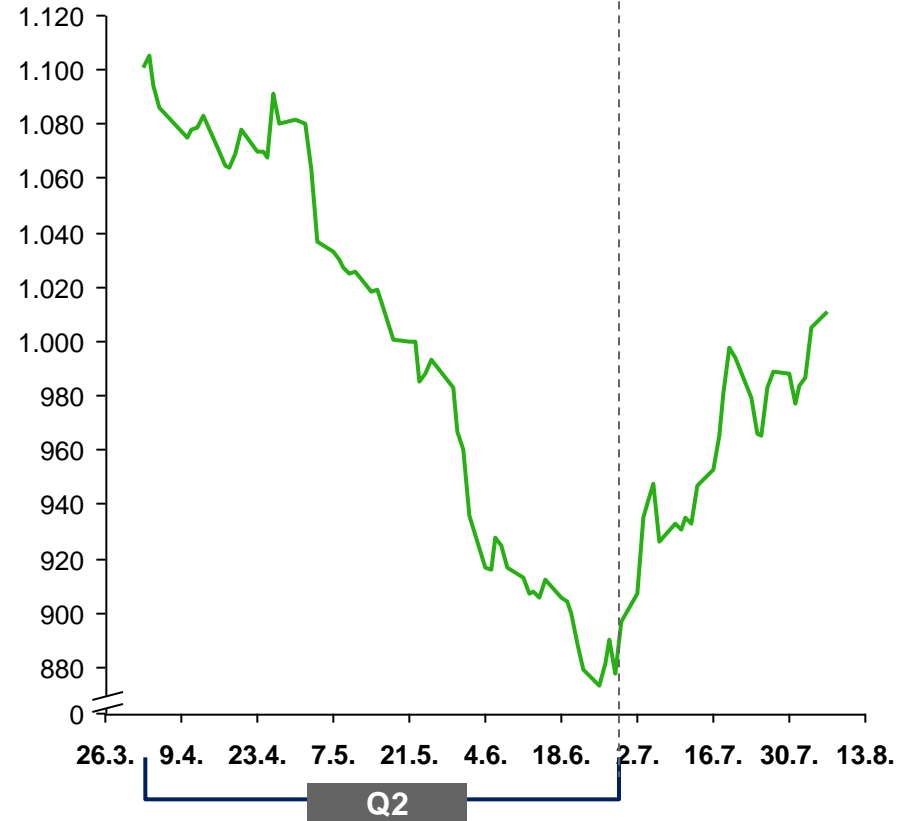
Dollar- und Treibstoff Spotpreisentwicklung

[USD/EUR]



— Dollar spot price 2012

[\$/t]



— Fuel spot price 2012