



Presse-Telefonkonferenz | Q2-Ergebnisse 2013 | 15. August 2013



Management Zusammenfassung

Key Highlights des zweiten Quartals 2013

- ➔ EBIT-Verbesserung im Jahresvergleich
- ➔ Nettoverlust um zwei Drittel reduziert
- ➔ Topline entwickelt sich gut:
 - Kapazitätsreduzierung um 8% (Sitzplätze) und 6% (ASK)
 - Auslastungssteigerung um +4%Pkt.
 - Umsatz pro ASK um annähernd 5% verbessert
- ➔ Turbine wird Zielbetrag erreichen - 80% des Jahresbeitrags 2013 bereits abgesichert
- ➔ Das Unternehmen bestätigt das Ergebnisziel für das laufende Jahr, auch wenn sich die Zielerreichung anspruchsvoller gestaltet

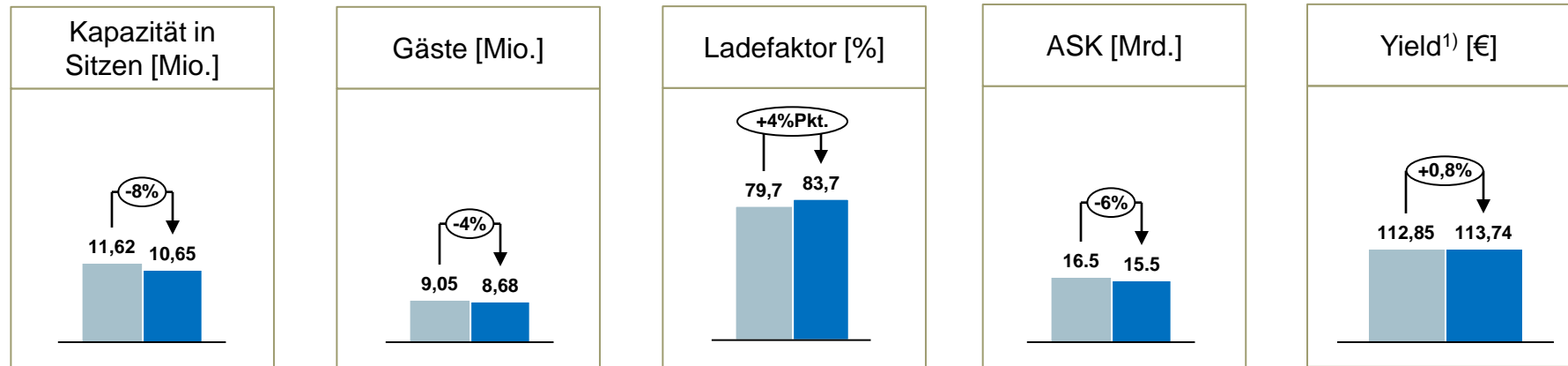
Finanzielle Entwicklung [in EUR Mio.] – Q2 2013 verglichen mit Q2 2012

■ Q2/12 ■ Q2/13

Umsatz	EBITDAR	EBIT	Nettoergebnis																
<p>Der Gesamtumsatz liegt trotz niedrigeren ASK fast auf Vorjahresniveau → aufgrund der Topline-Qualität</p> <table border="1"> <tr><th>Q2/12</th><th>Q2/13</th></tr> <tr><td>1.135,2</td><td>1.114,5</td></tr> </table>	Q2/12	Q2/13	1.135,2	1.114,5	<p>EBITDAR verbessert sich um 12%</p> <table border="1"> <tr><th>Q2/12</th><th>Q2/13</th></tr> <tr><td>148,0</td><td>166,4</td></tr> </table>	Q2/12	Q2/13	148,0	166,4	<p>EBIT verbessert sich analog zur EBITDAR-Entwicklung</p> <table border="1"> <tr><th>Q2/12</th><th>Q2/13</th></tr> <tr><td>-29,4</td><td>-8,1</td></tr> </table>	Q2/12	Q2/13	-29,4	-8,1	<p>Verbessertes operatives und Finanzergebnis führen zu einem deutlich verbesserten Nettoergebnis</p> <table border="1"> <tr><th>Q2/12</th><th>Q2/13</th></tr> <tr><td>-99,8</td><td>-38,0</td></tr> </table>	Q2/12	Q2/13	-99,8	-38,0
Q2/12	Q2/13																		
1.135,2	1.114,5																		
Q2/12	Q2/13																		
148,0	166,4																		
Q2/12	Q2/13																		
-29,4	-8,1																		
Q2/12	Q2/13																		
-99,8	-38,0																		

Operative Entwicklung im zweiten Quartal - 2013 vs. 2012

■ Q2/12 ■ Q2/13



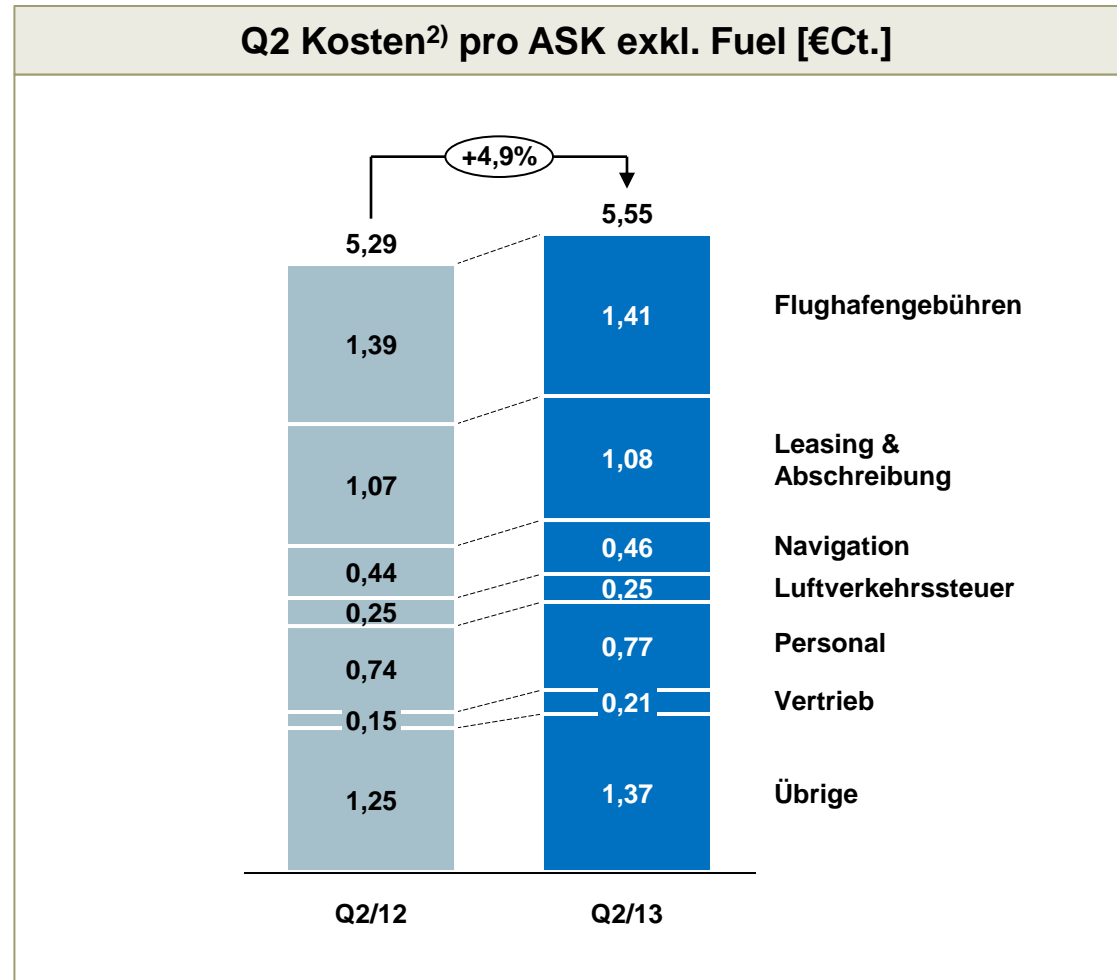
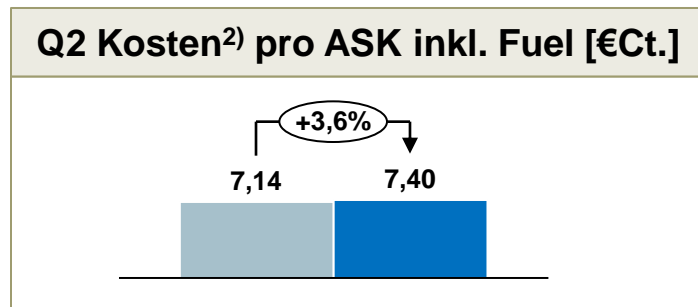
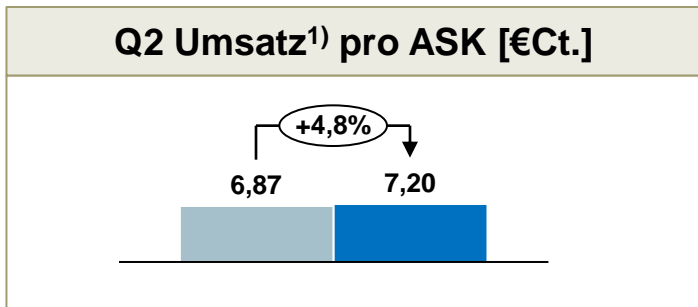
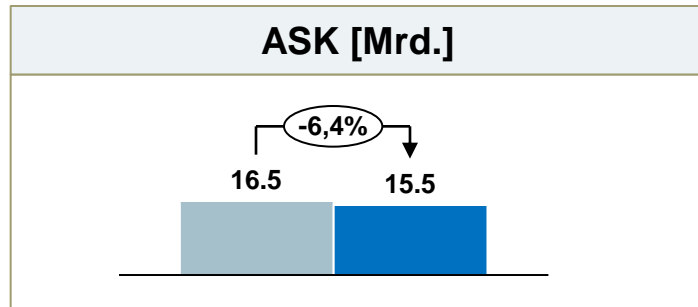
Anmerkungen

- Im Zuge der Flugplanoptimierung wurde Kapazität im Jahresquartalsvergleich um 8% (Sitzplätze) reduziert
- Gästeanzahl ging im Jahresvergleich dagegen nur um 4% zurück
- ASK um 6% im Jahresvergleich reduziert
- Daher 4% Anstieg der Auslastung im Jahresquartalsvergleich
- Yield im Jahresquartalsvergleich leicht um 0,8% gesteigert

1) Basierend auf IFRS Flugumsatz inkl. Sicherheitsgebühren

Entwicklung Umsatz und Kosten pro ASK Q2 2013 vs. Q2 2012

■ Q2/12 ■ Q2/13



1) Gesamtumsatz exkl. Lease-Outs 2) Kosten auf EBIT-Ebene ohne Lease-Outs, 10 Mio. € Turnaround-Aufwendungen und Sonstige betriebliche Erträge

Kostenentwicklung – Turbine Effekte zeigen sich ab Q3 2013

	Q2	Q2	Δ Q2/13 vs Q2/12	
	2012	2013	€ ['000]	[%]
	€ ['000]	€ ['000]	€ ['000]	[%]
Ausgaben für Material & Services	720.409	695.069	-25.340	-3,5%
Treibstoff	305.651	286.211	-19.440	-6,4%
Flughafen- und Abfertigungsgebühren	229.302	218.319	-10.983	-4,8%
Navigation	72.461	71.725	-736	-1,0%
Luftverkehrssteuer	40.547	37.921	-2.626	-6,5%
Catering-Kosten	34.627	34.314	-313	-0,9%
Übrige	37.821	46.579	8.758	23,2%
Personalausgaben	123.105	118.546	-4.559	-3,7%
Andere operative Ausgaben	158.870	173.664	14.794	9,3%
Technische Kosten	59.582	60.402	820	1,4%
Vertrieb	24.166	32.963	8.797	36,4%
IT bezogene Ausgaben	5.407	4.450	-957	-17,7%
Werbung	14.711	11.610	-3.101	-21,1%
Versicherung	3.759	4.522	763	20,3%
Übrige	51.245	59.717	8.472	16,5%
Gesamte operative Ausgaben	1.002.384	987.279	-15.105	-1,5%
Kosten aircraft ownership	177.433	174.478	-2.955	-1,7%

- Direkte operative Kosten gehen analog zur Kapazitätsreduzierung zurück
- Abfertigungsgebühren gehen ebenfalls aufgrund Kapazitätsreduzierung zurück, allerdings stiegen Flughafengebühren aufgrund der Gebührenerhöhung in Spanien
- Struktureller Anstieg der Catering-Kosten aufgrund einer höheren Anzahl an Langstrecken-Fluggästen

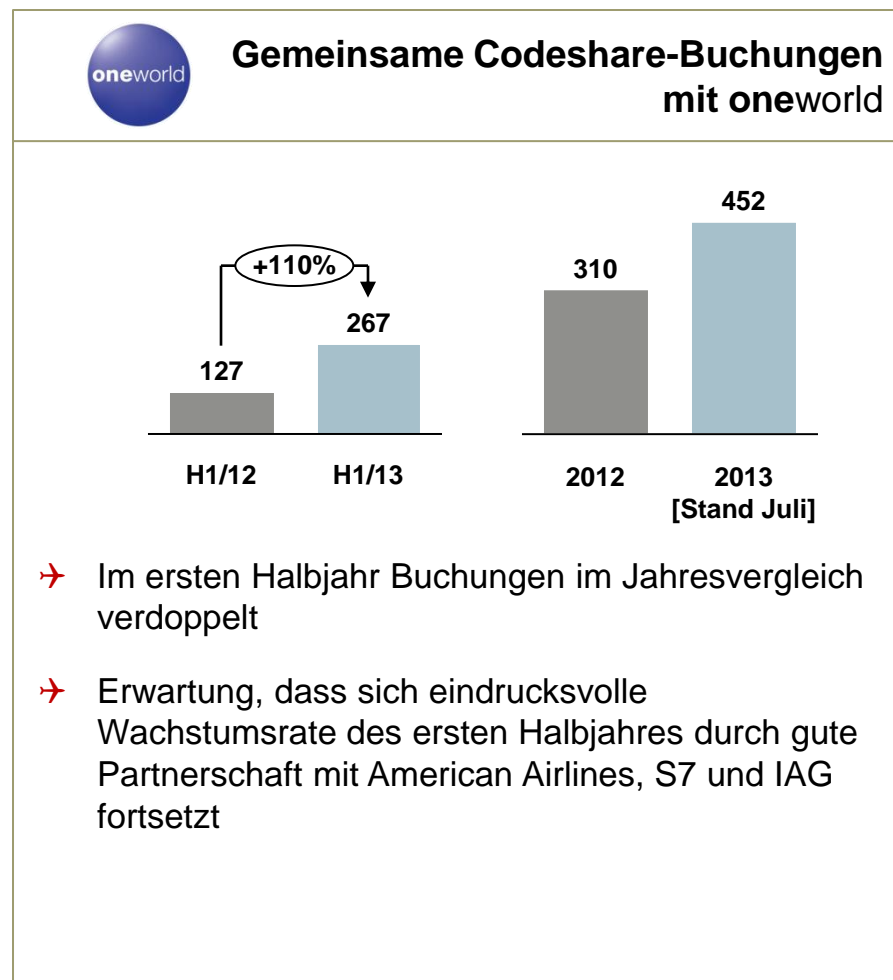
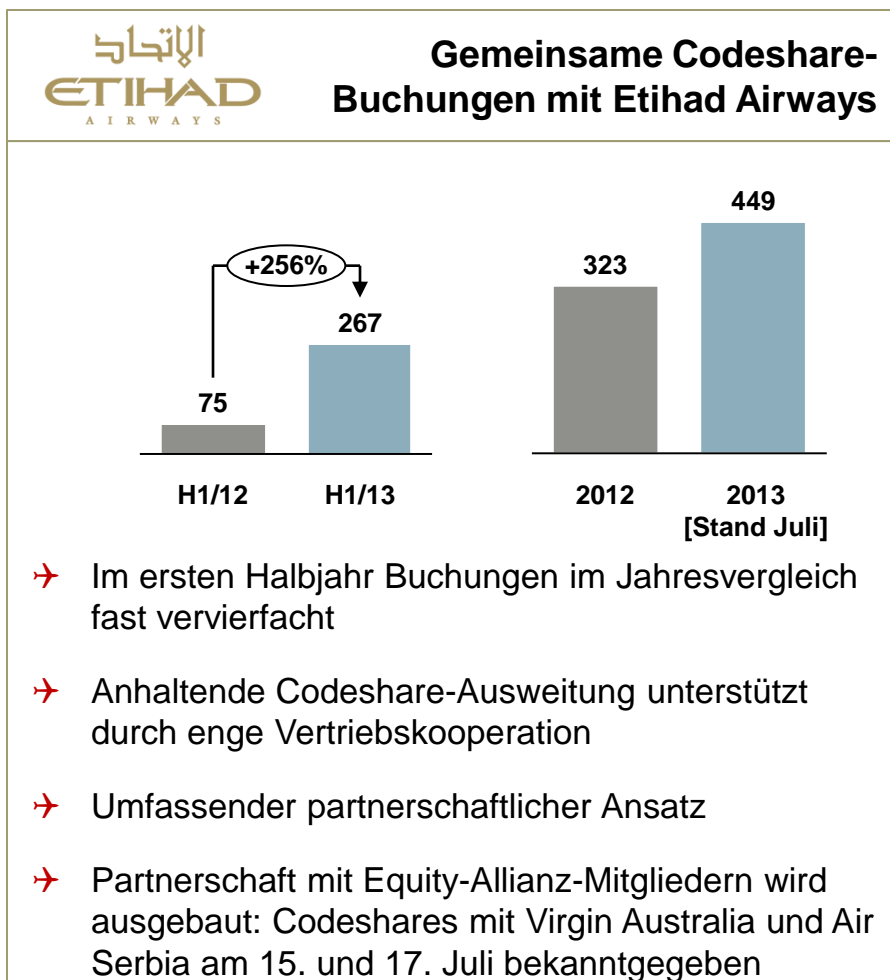
- Entsprechend der Turbine Maßnahmen

- Vertriebskosten sind der hauptsächliche Kostentreiber aufgrund der Einführung eines neuen Buchungssystems und der Distributionskanäle
- Hauptsächlicher Kostentreiber unter „Übrige“ sind Turnaround-Aufwendungen in Höhe von 10 Mio. € im zweiten Quartal 2013
- Kompensationszahlungen auf Grundlage des EU-Rechts sind ebenfalls Grund für Anstieg unter „Übrige“

- Abschreibungen stiegen aufgrund einer Neuklassifizierung von vier ehemals zum Verkauf vorgesehener Flugzeuge
- Stärkerer US-Dollar führt zum Anstieg der Leasing-Ausgaben

Strategische Partnerschaft mit Etihad Airways und Codeshare-Performance mit oneworld® entwickeln sich sehr positiv

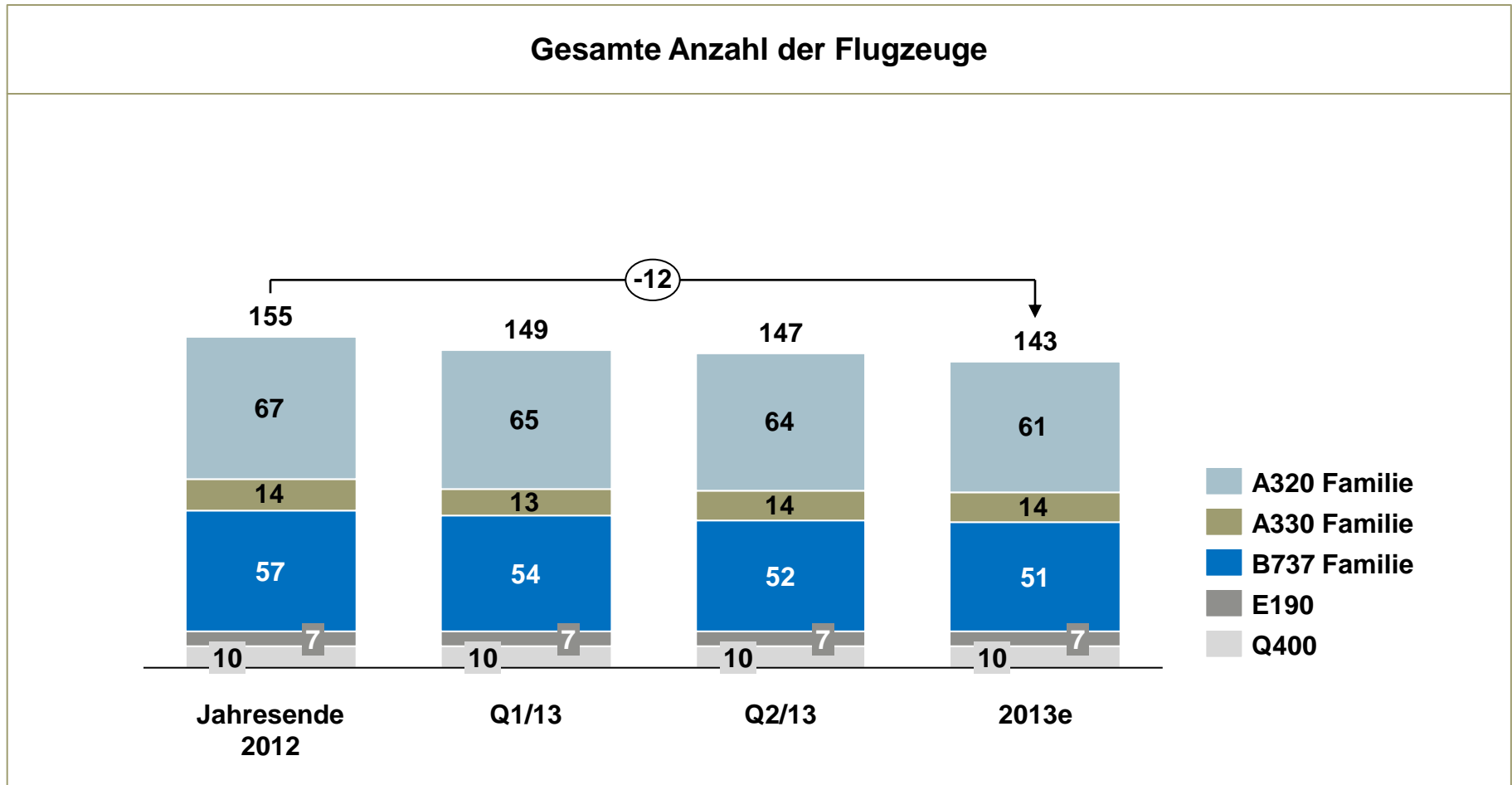
Entwicklung der Codeshare-Buchungen [Gäste in Tausend]



Quelle: AB Codeshare Report, AB/EY konsolidierter Vorausbuchungen-Report zum 12. Juli

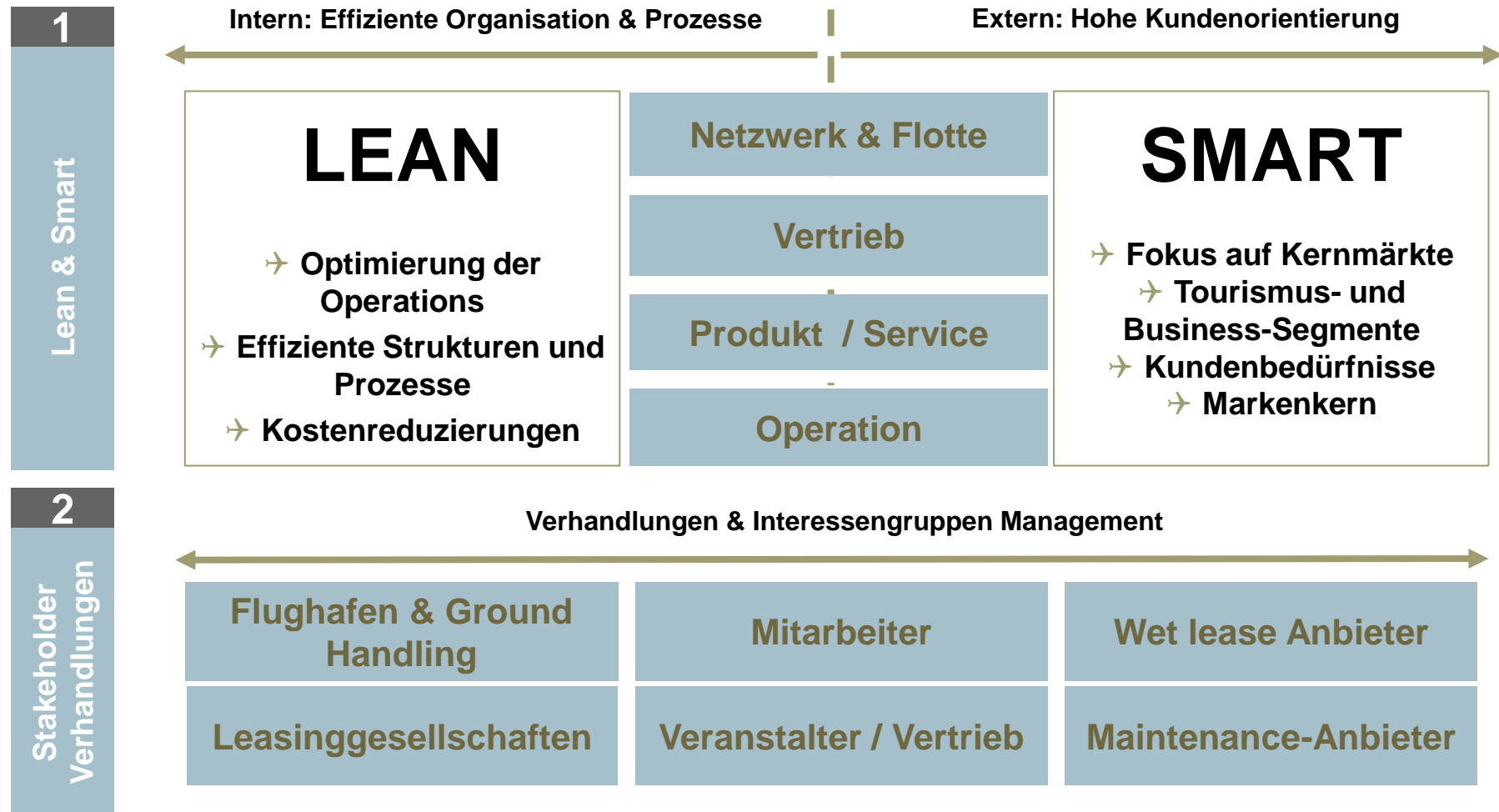
Flottenentwicklung

Anzahl der Flugzeuge



Was wir machen, um unser Kerngeschäft zu stärken...

Turbine kombiniert interne Strukturveränderungen mit Stakeholder-Verhandlungen

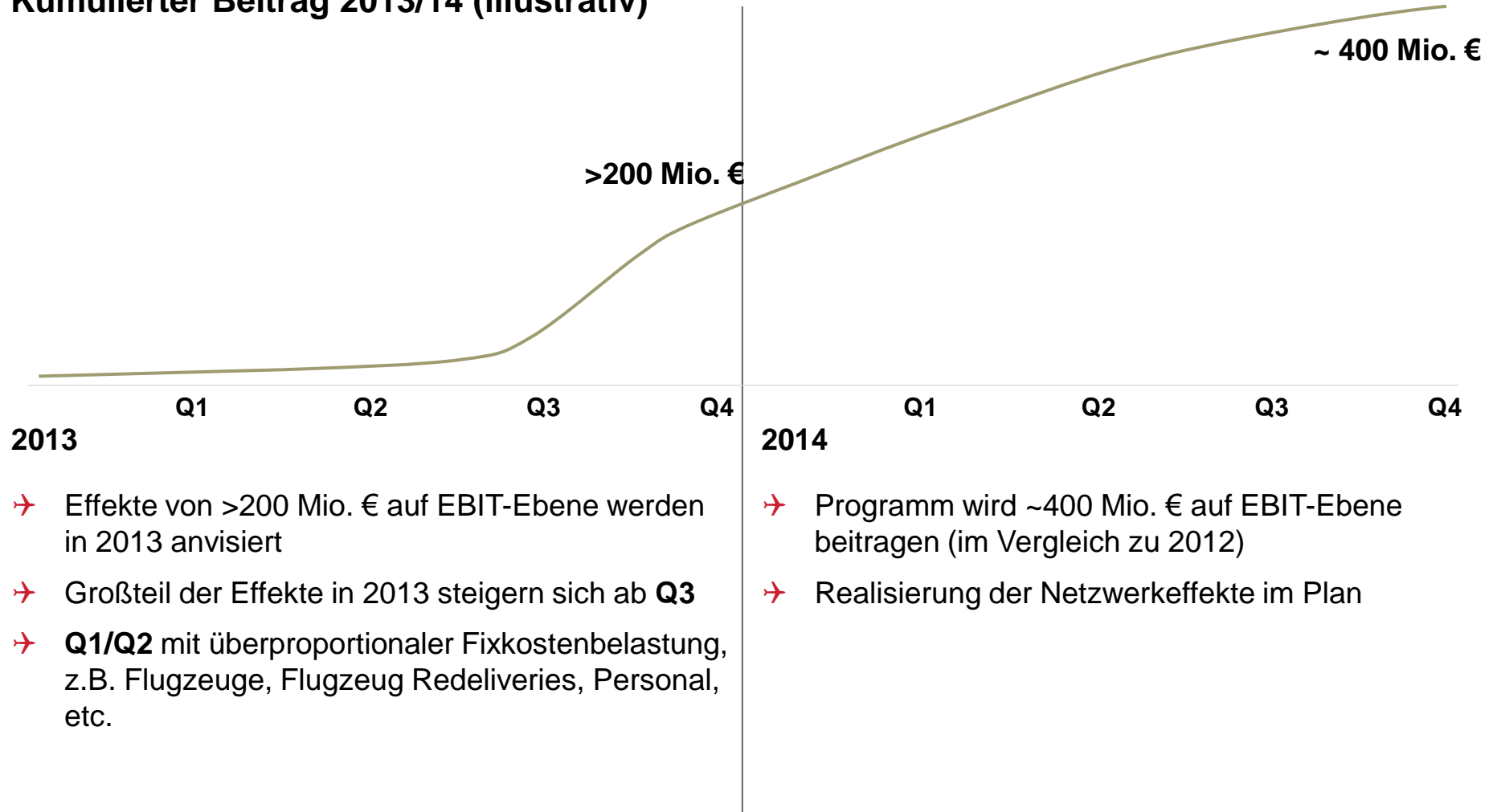


Turbine verläuft planmäßig

1	Bereich	Aktivitäten
Lean & Smart	Netzwerk & Flotte	Sommerflugplan mit 80 Strecken weniger im Jahresvergleich; Frequenzerhöhung um 14% bei den verbleibenden 440 Routen
		Winterflugplan: Neues Flotten-Stationierungskonzept
	Service-Initiativen	Kontinuierliche Verbesserung unserer Webdienste; Bezahlung von Übergepäck bei Check in; Webbasierte Nachverfolgung von verlorenem Gepäck; etc.
	Personal	Reduzierung um ~300 Vollzeitstellen bis Ende Juli
		Zusammenlegung Service Center und Kundenservice und Ausgliederung an externen Partner im 4.Quartal geplant; Abbau weiterer ~200 Vollzeitstellen
	Vertrieb / Zusatzeinnahmen	Initiativen für Zusatzeinnahmen: 72-Stunden-Preissicherung, Sitzplatzreservierung, Service Card
		Buchungs-Incentives für Reisebüros in DACH und verschiedene Verkaufs-initiativen in Auslandsmärkten gemeinsam mit Etihad Airways
	Operations	Neuer Boarding-Prozess, Gruppen-Boarding verkürzt Turnaround-Zeiten
Stakeholder Verhandlungen	Personal	Langfristige Tarifabschlüsse mit allen Tarifpartnern (Piloten, Kabine, Boden); keine Lohnsteigerung in 2013; Produktivitätssteigerung
	Weitere Stakeholder	Einigung mit wichtigen Flughäfen für Effizienzsteigerung und Kostensenkung
		Leasinggeber: Reduzierung der Leasingkosten durch erfolgreiche Verhandlungen Technik: Bessere Konditionen durch Verhandlungen mit Lieferanten

Turbine: Zeitachse zum Erreichen der Finanzziele bestätigt

Kumulierter Beitrag 2013/14 (illustrativ)

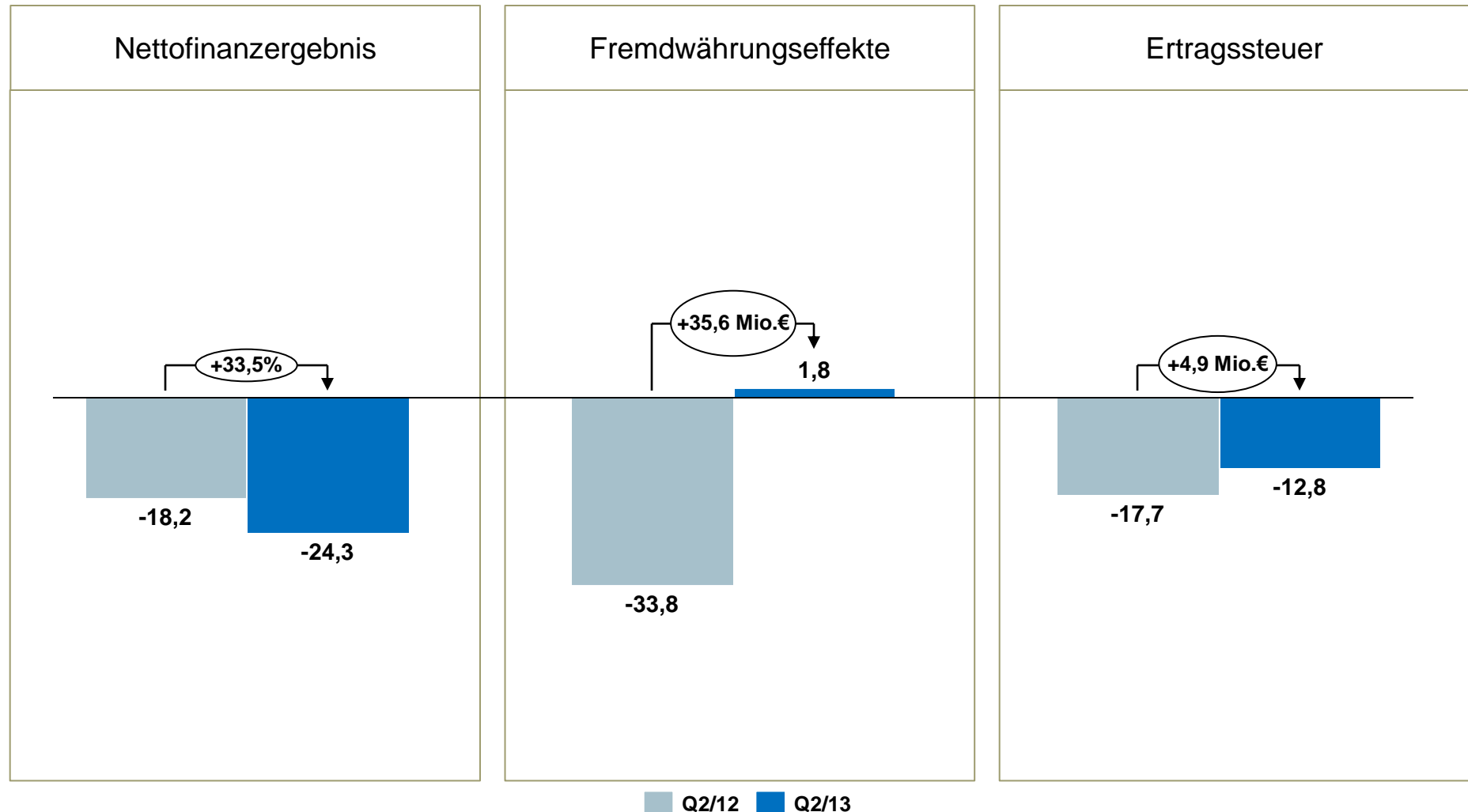


- ➔ Effekte von >200 Mio. € auf EBIT-Ebene werden in 2013 anvisiert
- ➔ Großteil der Effekte in 2013 steigern sich ab **Q3**
- ➔ **Q1/Q2** mit überproportionaler Fixkostenbelastung, z.B. Flugzeuge, Flugzeug Redeliveries, Personal, etc.

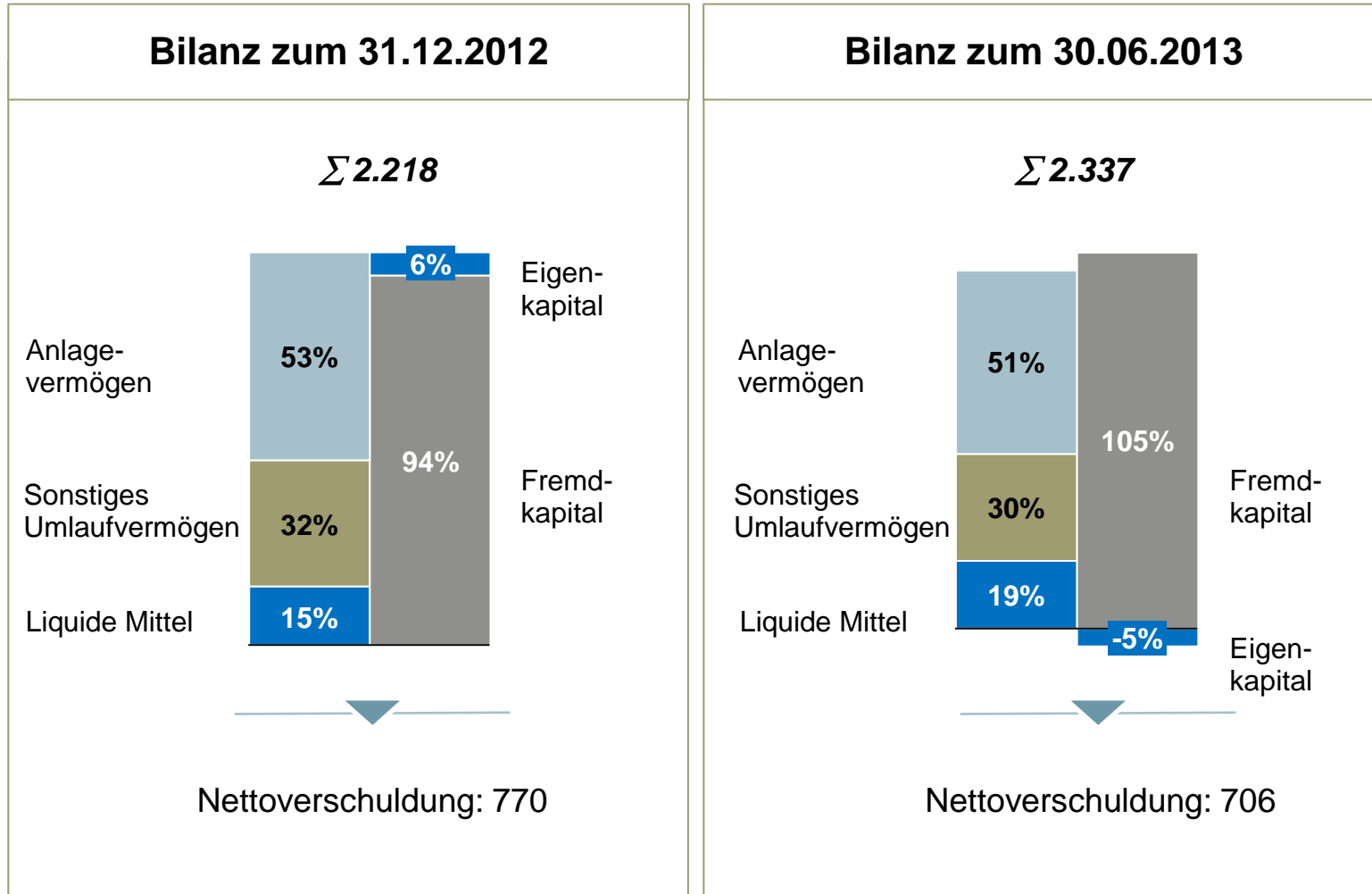
- ➔ Programm wird ~400 Mio. € auf EBIT-Ebene beitragen (im Vergleich zu 2012)
- ➔ Realisierung der Netzwerkeffekte im Plan

Finanzergebnis und Ertragssteuer [in EUR Mio.] – Q2 2013 vs. Q2 2012

Das Finanzergebnis im Einzelnen



Bilanzstruktur [in EUR Mio.]



Ausblick für 2013

Operative Performance

Kapazität

- Anstieg im Langstreckenbereich
- Rückgang im Kurz- und Mittelstreckenbereich

Auslastung und Einnahmen

- Steigerung der Auslastung durch Kapazitätsreduzierung und verbesserte Vertriebswege und Partnerschaften, bleibende Herausforderungen durch das europäische Marktumfeld

Ergebnis

Umsatz

- Umsatzwachstum durch Yield- und Auslastungssteigerung erwartet, trotz Kapazitätsreduzierung

Ausgaben

- Kosten pro ASK exkl. Treibstoff werden im Jahresverlauf sinken
- struktureller Kostenanstieg wird durch Turbine ausgeglichen

Ergebnis

- „schwarze Null“ auf EBIT-Ebene

Bilanzstruktur

Bilanz

- Liquidität durch die platzierte Wandelanleihe und gute Buchungseingänge verbessert
- Eigenkapitalquote: Ziel sind mittelfristig 15-20%
- Schuldenabbau ist das Hauptziel für 2013; Initiativen eingeleitet
- Nettoverschuldungsziel bleibt bei 500 Mio. Euro zum Jahresende 2013

Zielerreichung gestaltet sich anspruchsvoller