



Air Berlin PLC | 27. März 2015 |
Vorläufiges Finanzergebnis 2014 & Ausblick 2015



Performance 2014 und Trend 2015

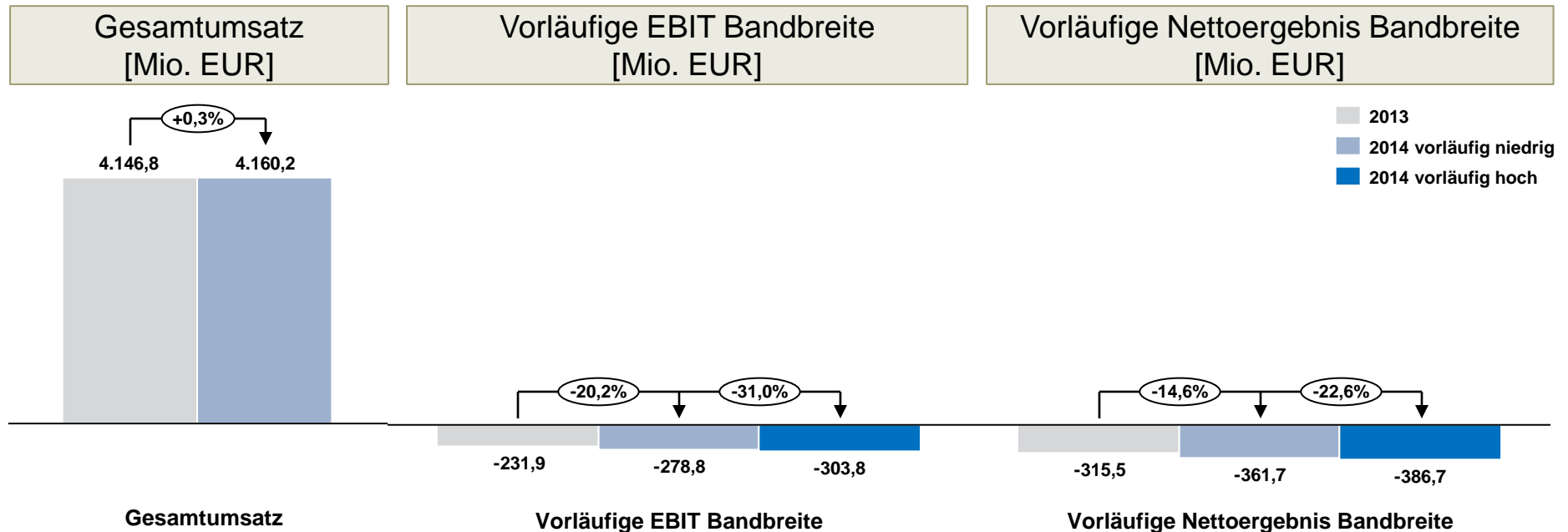
Geschäftsjahr 2014

- ➔ Negatives vorläufiges EBIT in der Bandbreite von -278,8 Mio. EUR bis -303,8 Mio. EUR
 - Enthält Restrukturierungskosten von ca. 85 Mio. EUR bis 110 Mio. EUR
- ➔ Vorläufiges bereinigtes EBIT von -193,3 Mio. EUR geprägt durch:
 - Enttäuschende Yield Entwicklung von -0,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr
 - Stückkosten je verfügbarem Sitzplatzkilometer sanken um 4,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr
- ➔ Vorläufiges Nettoergebnis in der Bandbreite von -361,7 Mio. EUR bis -386,7 Mio. EUR

Trend für 2015

- ➔ Starke Steigerung der Performance beginnend in Q4 2014
 - Yield Steigerung um 4,0% bzw. 4,8 EUR/Pax im Vergleich zum Vorjahr
 - EBIT Verbesserung von 48,5 Mio. EUR
- ➔ Weitere Yield Steigerung in Q1 2015
 - Yield Steigerung um 4,2% bzw. 4,9 EUR/Pax im Vergleich zum Vorjahr
 - EBIT Verbesserung um 25,0 Mio. EUR
- ➔ Vorgestelltes Restrukturierungsprogramm läuft planmäßig
- ➔ Zusätzlich startete der neue CEO eine Drei-Phasen-Neuausrichtung des Geschäftsmodells

airberlin verfehlte den angestrebten Turnaround in 2014



➔ Ausgebliebene Umsatzsteigerung, da höhere Kapazitäten durch geringeren Ladefaktor und negative Yield Entwicklung amortisiert wurden

➔ Vorläufiges EBIT 2014 enthält Restrukturierungs- und Einmalaufwendungen im Bereich von 85 Mio. EUR bis 110 Mio. EUR

➔ Ohne Restrukturierungsaufwendungen entwickelten sich die meisten operativen Kosten, wie z.B. Kosten für Flugzeugflotte, Fuelkosten, Flughafengebühren und sonstige operative Kosten vorteilhaft

➔ Vorläufiges bereinigtes EBIT -193,3 Mio. EUR

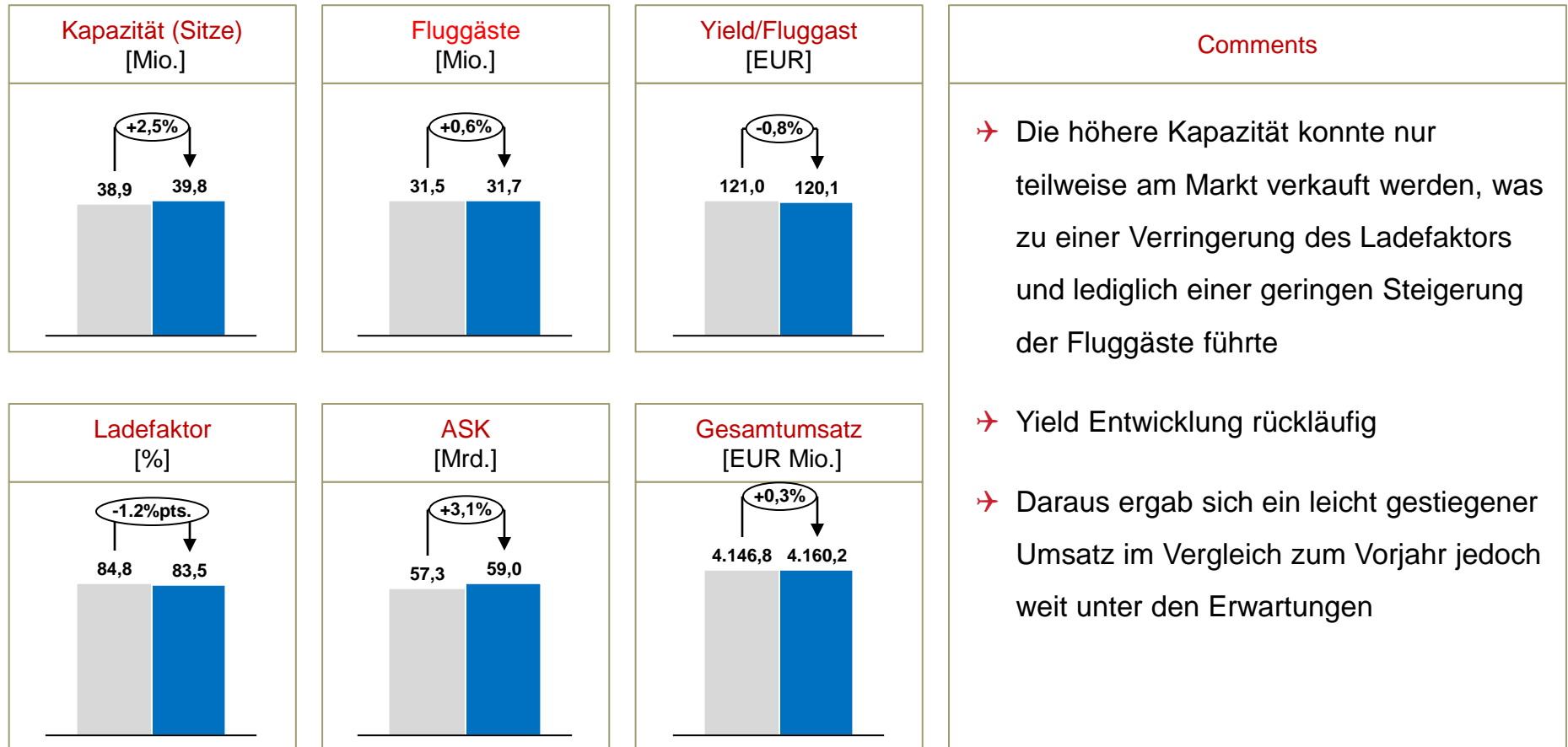
➔ Das Finanzergebnis ist im Vergleich zum Vorjahr 11,6 Mio. EUR niedriger

➔ Das Ertragsteuerergebnis verbesserte sich um 12,5 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr

➔ Das vorläufige Nettoergebnis von bis zu -386,7 Mio. EUR enthält Restrukturierungs- und Einmalaufwendungen

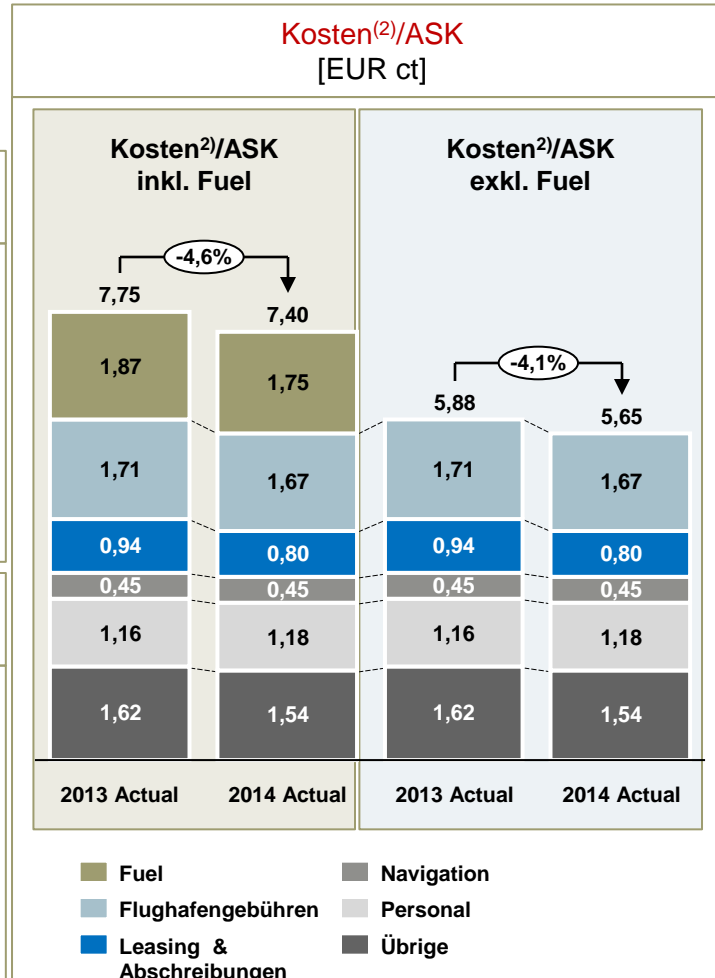
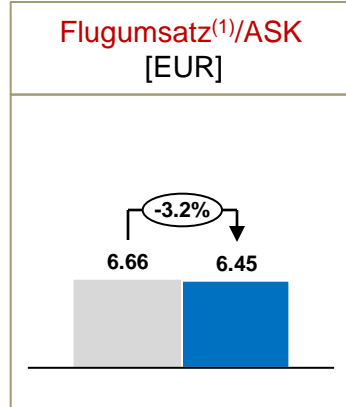
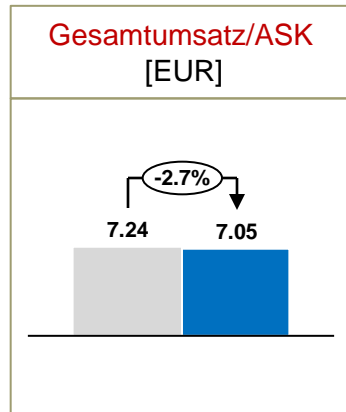
Yield und Ladefaktor waren die Hauptursachen für das Defizit 2014

■ 2013
■ 2014



Kostenentwicklung 2014 auf erwartetem Niveau

■ 2013
■ 2014



- Kommentare**
- ➔ Ganzjahreseffekt von verschiedenen Kostenreduktionen in 2014, welche bereits 2013 initiiert wurden.
 - Neuverhandlung von Flugzeugleasingverträgen
 - Starker Rückgang der Flughafenengebühren
 - ➔ Leichte Erhöhung der Personalkosten durch bereits verhandelte Tarifverträge
 - ➔ Exklusive der Restrukturierungs- und Einmalaufwendungen gab es eine Verbesserung der Kosten/ASK

(1) Flugumsatz inkl. Flughafensteuern (2) Kosten auf EBIT-Level exkl. sonstigem betrieblichen Ergebnis und Restrukturierungs- und Einmalaufwendungen von 85 Mio. EUR bis 110 Mio. EUR

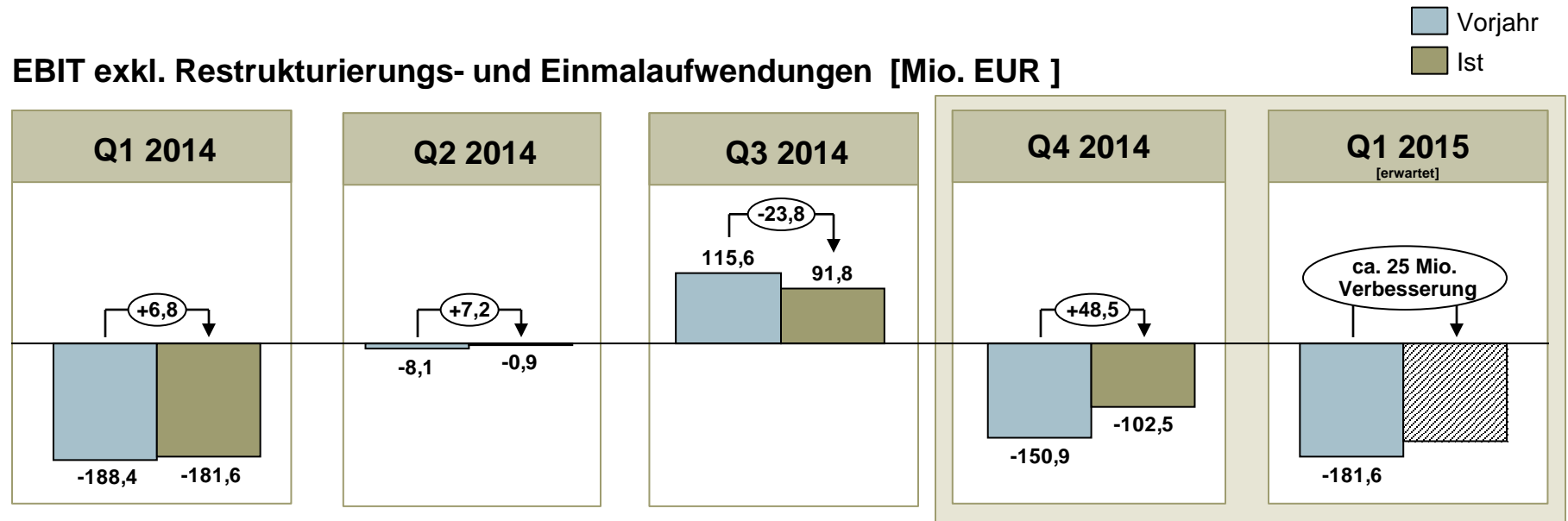
Zusätzliche Restrukturierungsmaßnahmen wurden für 2015/16 eingeleitet

Umsatz	Kosten	Personal
<ul style="list-style-type: none"> ➔ Reorganisation des Netzwerkes plus kurzfristige taktische Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> – Mehr Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, weniger Komplexität – Kapazitätsreduktion bei wenig rentablen Strecken, Fokussierung auf profitable und vielversprechende Strecken (Reduktion der Kapazität im Vergleich zu 2014: -4,8%) ➔ Revenue Management <ul style="list-style-type: none"> – Einführung neuer Revenue-Management-Systemtools zur Verbesserung der Yield Entwicklung (PROS) – Optimierung des Pricings: Langstrecken-Pricing & Sabre ➔ Simply Good <ul style="list-style-type: none"> – Neues Tarifkonzept – Vereinfachung von Buchung und Check-In 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Simply Good <ul style="list-style-type: none"> – Reduzierung der direkten operativen Kosten durch neue Tarifstruktur (Catering und Flughafengebühren) ➔ Einheitliche Nah- und Mittelstreckenflotte <ul style="list-style-type: none"> – Fokussierung auf typenreine Airbus-Flotte – Reduzierung der Komplexität – Höhere Skaleneffekte – Geringere Aufwendungen für Flugzeugflotte ➔ Flugzeugwartung <ul style="list-style-type: none"> – Optimierung der Flugzeugwartungsorganisation – Geringere Flugzeugwartungskosten durch Vereinheitlichung der Flotte 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Stationsschließungen <ul style="list-style-type: none"> – Reduktion von 5 Crew-Stationen in Deutschland – Umstationierung von ca. 100 Piloten nach Berlin und Düsseldorf ➔ Steigerung der Crew-Produktivität <ul style="list-style-type: none"> – Optimierung des Netzwerkes sowie Verbesserung der Crewplanung – Personalabbau – Optimierung der operativen Plattformen – Piloten-Gewerkschaft leistet Beitrag zur Restrukturierung ➔ Reduktion der Verwaltungskosten <ul style="list-style-type: none"> – FTE Reduktionsziel: 200 FTE – Weitere Initiativen zur Prozessoptimierung – Reorganisation von Abteilungen und Teams

Neuer CEO startet Neuausgestaltung des Geschäftsmodells

1. Phase Bis September 2015	2. Phase Bis März 2016	3. Phase Ab April 2016
Operatives Management und Leadership	Marktsegmentierung und Kapazitätsanpassung	Profitabilität und Wachstum
<ul style="list-style-type: none">• Key Performance-Indikatoren (KPIs) und Leistungsanreize (Incentives) auf den drei obersten Management-Ebenen bereits in 2015 eingeführt• Neuausrichtung der Unternehmensstruktur entlang der Airline-Wertschöpfungskette zur Ergebnisverbesserung• Überprüfung der Netzwerk-Strategie und Scheduling, Revenue-Management und Vertriebskanalmanagement bei gleichzeitiger Förderung der Mitarbeiterpartizipation	<ul style="list-style-type: none">• Kurzfristige Kapazitätsoptimierung März bis Juni 2015 (minus 4,5 Prozent bereits umgesetzt)• Erhebliche Yield-Verbesserung durch neue Revenue Management Strategie• Neuausrichtung verschiedener Vertriebskanäle und Erhöhung der Marktanteile durch Partner-Airlines• Steigerung der Marktanteile in strategischen Zielmärkten und den Drehkreuzen der airberlin und neue Partnerschaften bzw. Rückzug aus nicht-strategischen Märkten• Stärkere Konzentration auf das Kerngeschäft• Neuausrichtung der Kostenstruktur nach Kapazitätsanpassungen	<ul style="list-style-type: none">• Weiterentwicklung der Multi-Hub-Strategie sowie neue Langstreckenziele• Entscheidung Plattform-Wachstum-Strategie sowie Outsourcing von Nicht-Kernaktivitäten• Weiterentwickelte IT-Infrastruktur als Basis für zukünftiges Wachstum

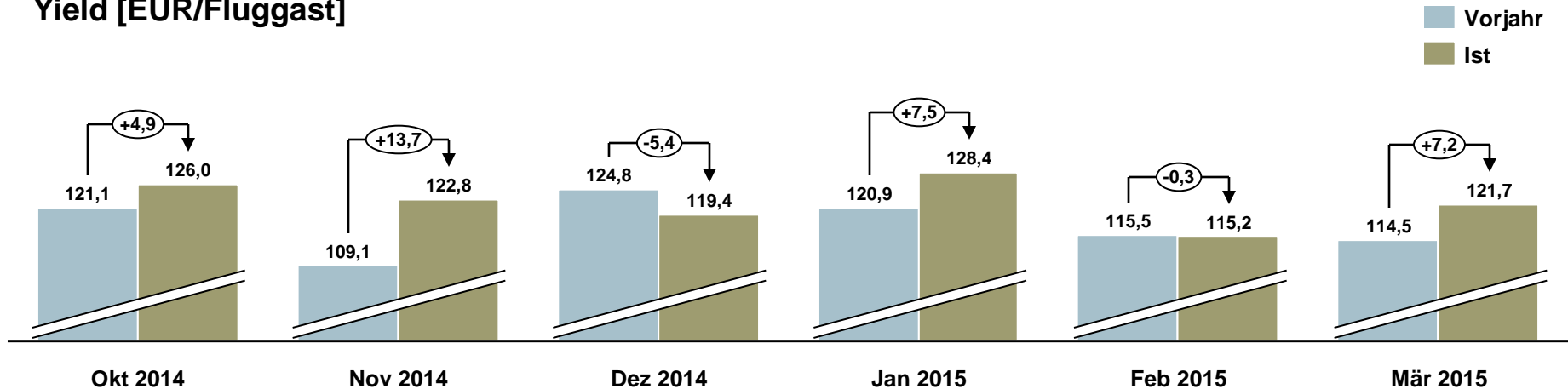
Erste Anzeichen der finanziellen Trendwende sind sichtbar



- ➔ Jahresergebnis 2014 geprägt von schwacher Entwicklung im dritten Quartal
- ➔ Substanzielle EBIT-Verbesserung bereits in Q4 2014 sichtbar
 - Starke Umsatzentwicklung getrieben durch Netzwerkrestrukturierung
 - Weiter verbesserte Entwicklung der Kosten/ASK
- ➔ Fortgeführt starke EBIT Entwicklung in Q1 2015
 - Umsatzverbesserung zusätzlich gestützt durch neues Revenue Management
 - Restrukturierungsmaßnahmen beginnen auf der Kostenseite zu greifen

Starke Yield Entwicklung in den letzten sechs Monaten

Yield [EUR/Fluggast]



Durchschnittliche Yield Steigerung letzte 6 Monate: 4,8 EUR pro Fluggast (+4,1%)

- ➔ Streichung von verlustträchtigen Strecken als Teil der Netzwerkstrukturierung
- ➔ Neue Revenue Management Steuerungsstrategie ist stärker auf kurzfristigere Buchungen fokussiert
- ➔ Einführung von PROS (12/2014)
- ➔ Wechsel von manuellen zu automatischen Steuerungs- und Prognosesystemen
- ➔ Wechsel von einzelstreckenbasierten zu netzwerkbasierenden Kapazitätsallokationen und Preisstrategien
- ➔ Fähigkeit zur Unterscheidung verschiedener Points of Sale (POS)



Fragen und Antworten

