



airberlin
group



Air Berlin PLC | 13. August 2015 |
Presse-Telefonkonferenz 2. Quartal 2015



DISCLAIMER

This presentation has been prepared by Air Berlin PLC. No representation, warranty or undertaking, express or implied, is made as to, and no reliance should be placed on, the fairness, accuracy, completeness or correctness of the information or the opinions contained herein. None of Air Berlin PLC, or any of its subsidiaries (collectively, the “Company”), or any of its affiliates, advisors or representatives shall have any liability whatsoever (in negligence or otherwise) for any loss howsoever arising from any use of this presentation or its contents or otherwise arising in connection with the presentation. Certain financial and statistical information in this presentation has been subject to rounding off adjustments and to currency conversion adjustments. Accordingly, the sum of certain data may not conform to the expressed total.

Certain statements in this presentation constitute forward-looking statements. Any statement in this presentation that is not a statement of historical fact, without limitation, is a forward-looking statement. Such forward looking statements are subject to risks and uncertainties that may cause actual results to differ materially. These risks and uncertainties include, among other factors, changing economic, financial, business or other market conditions. These and other factors could adversely affect the outcome and financial effects of the plans and events described in this presentation. As a result, you are cautioned not to place any reliance on such forward-looking statements.

The forward-looking statements reflect knowledge and information available at the date of preparation of this presentation and the Company undertakes no obligation to update its view of such risks and uncertainties or to update the forward-looking statements contained herein. Nothing in this presentation should be construed as a profit forecast.

This presentation does not constitute or form part of any offer for sale or subscription of, or solicitation of any offer to buy or subscribe for, any securities of the Company, nor should it or any part of it form the basis of or be relied on in connection with any contract or commitment whatsoever.

Not for distribution or release, directly or indirectly, in or into the United States, Australia, Canada or Japan or any other jurisdiction in which the distribution or release would be unlawful.

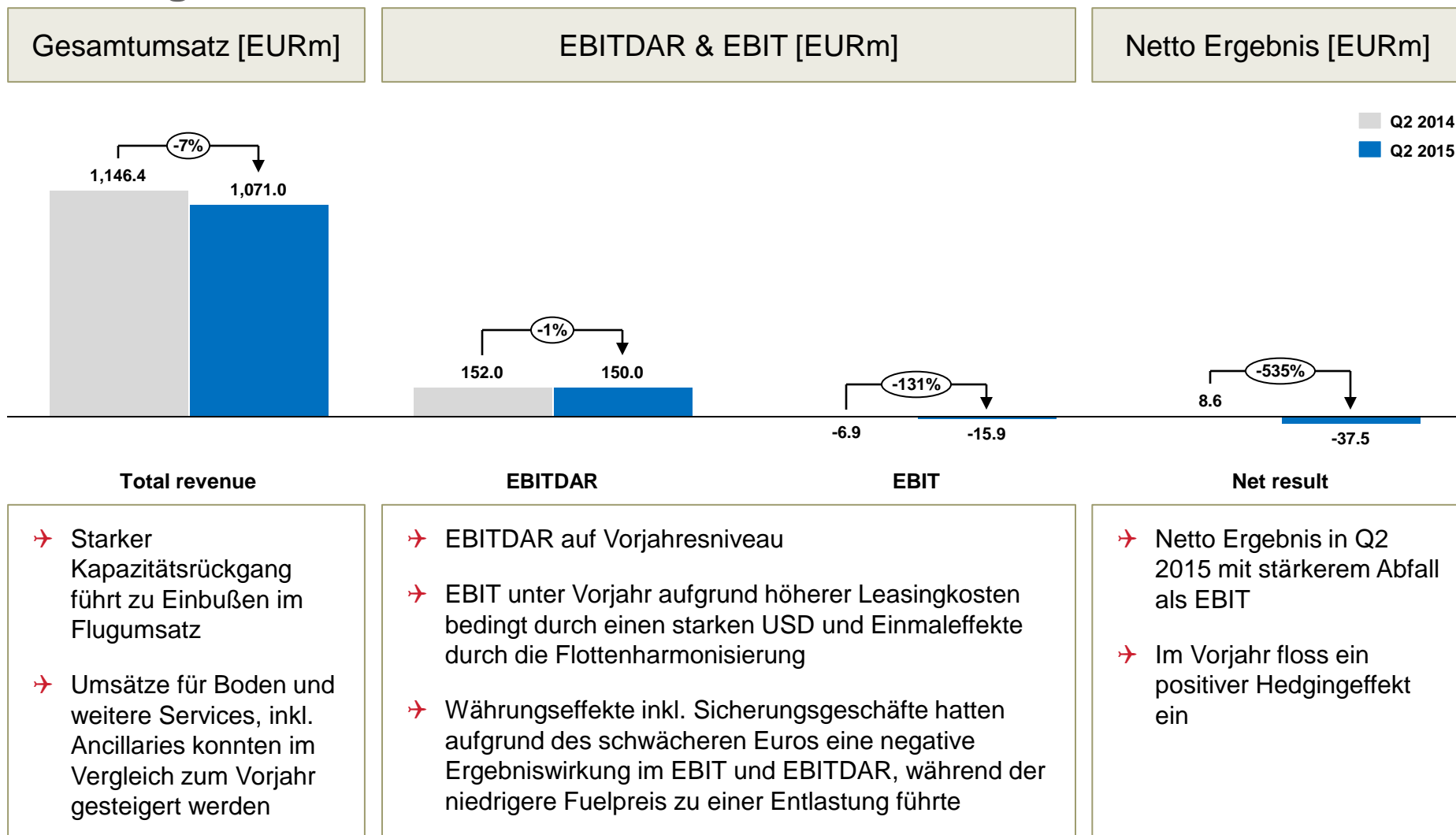
By viewing the presentation, you agree to be bound by the foregoing limitations.

Zusammenfassung

- **Zweites Quartal als Übergangsquartal – positiver Ausblick auf Entwicklung im zweiten Halbjahr**
- **Umsatz**
 - RASK-Steigerung konnte im Markt durch Kapazitätskürzungen und weitere Yield Optimierungen durchgesetzt werden
 - Verschiebung der Osterferien in den März mit Auswirkungen auf das April-Geschäft im Vergleich zum Vorjahr
- **Kosten**
 - Vorteile aus dem geringen Ölpreis wurden durch Fuelhedging und USD-Entwicklung aufgehoben
 - Zusätzliche Einmalbelastungen durch Crew Umschulungen sowie zusätzliche Flugzeuge im Zuge der Vereinheitlichung der Flotte zu Airbus
- **Ausblick**
 - Yield und RASK mit weiter steigendem Verlauf in den nächsten Monaten
 - Fortlaufende Weiterentwicklung des Streckennetzes und des Produktangebots
 - Fortführung der Verbesserung auf operativem Level auch im zweiten Halbjahr

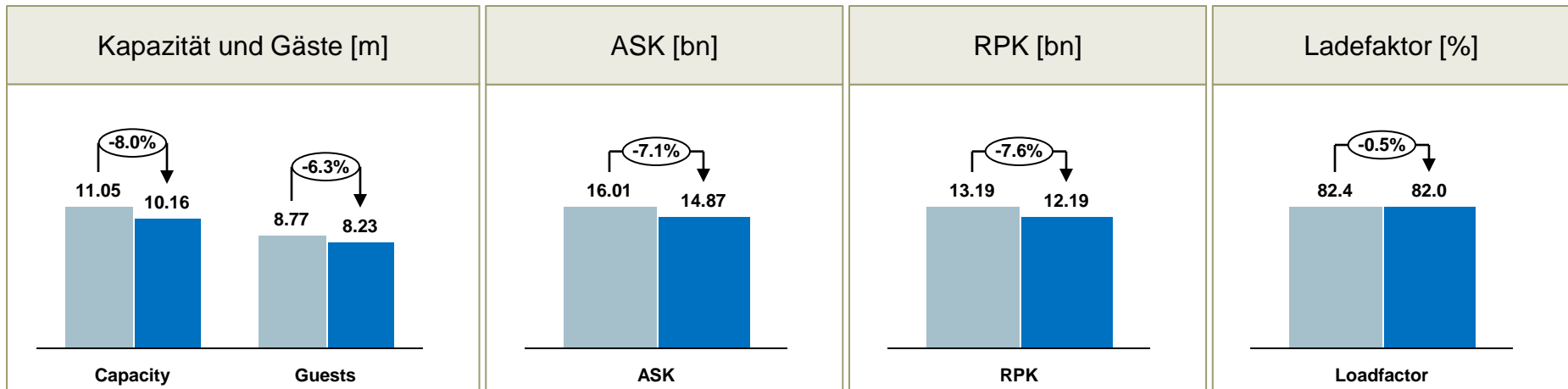
A. Zweites Quartal 2015

Q2 Ergebnis beeinflusst durch Kapazitätsreduzierung und negative Währungseffekte



2. Quartal 2015 mit hohen Kapazitätskürzungen

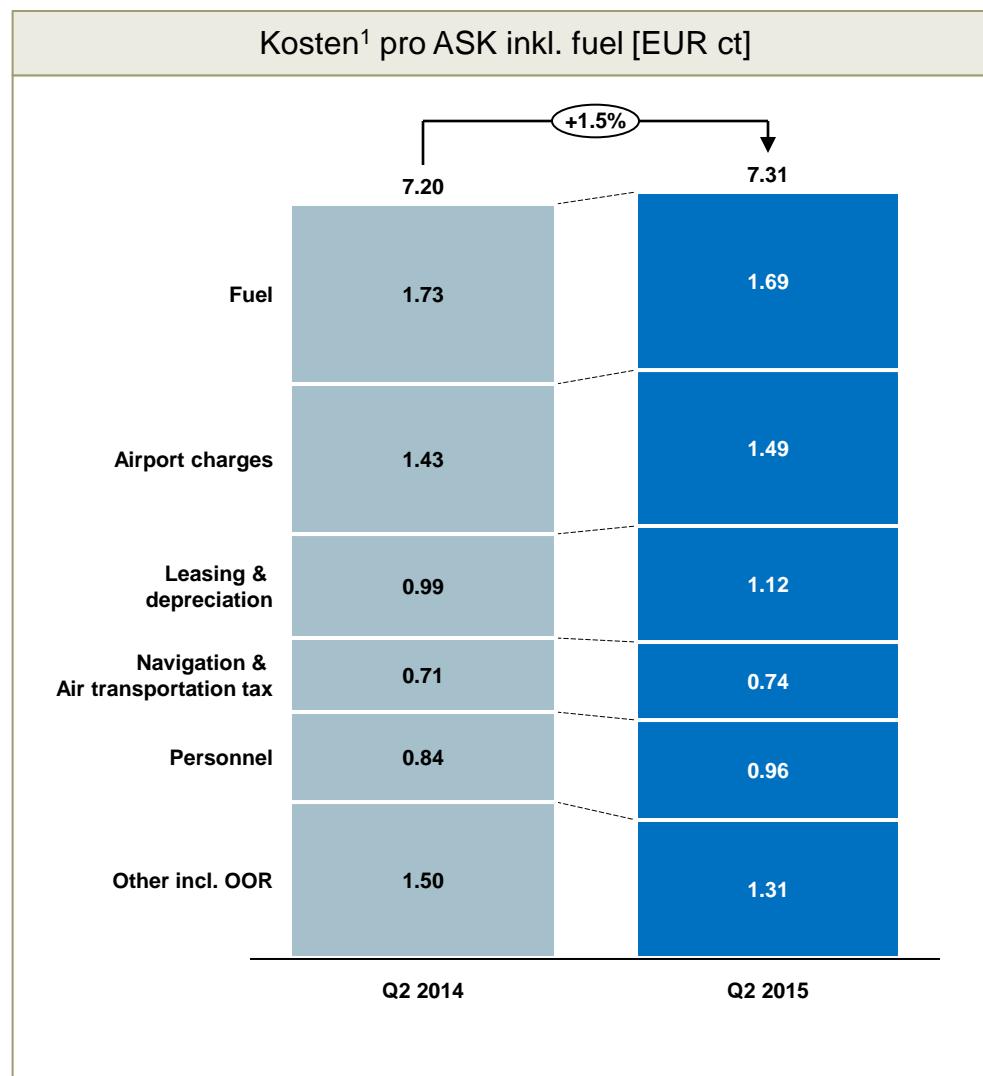
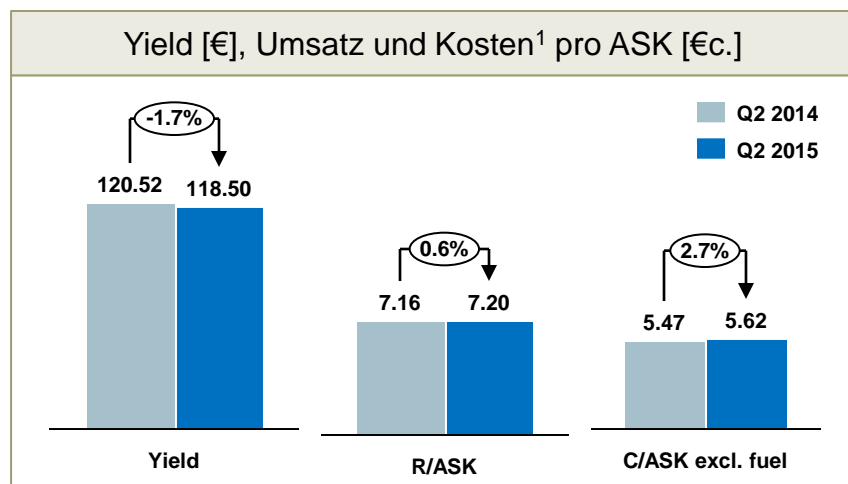
■ Q2 2014
■ Q2 2015



Remarks

- ➔ Weitreichende Netzwerkstrukturierung mit Kapazitätsanpassungen führen insgesamt zu einer starken Kapazitätsreduzierung
- ➔ Ladefaktor basierend auf RPK gegenüber ASK im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken
- ➔ Verschiebung der Osterferien in 2015 in den März und massive Lufthansa Streiks in 2014 mit sichtbaren Abweichungseffekten

RASK leicht über dem Vorjahr

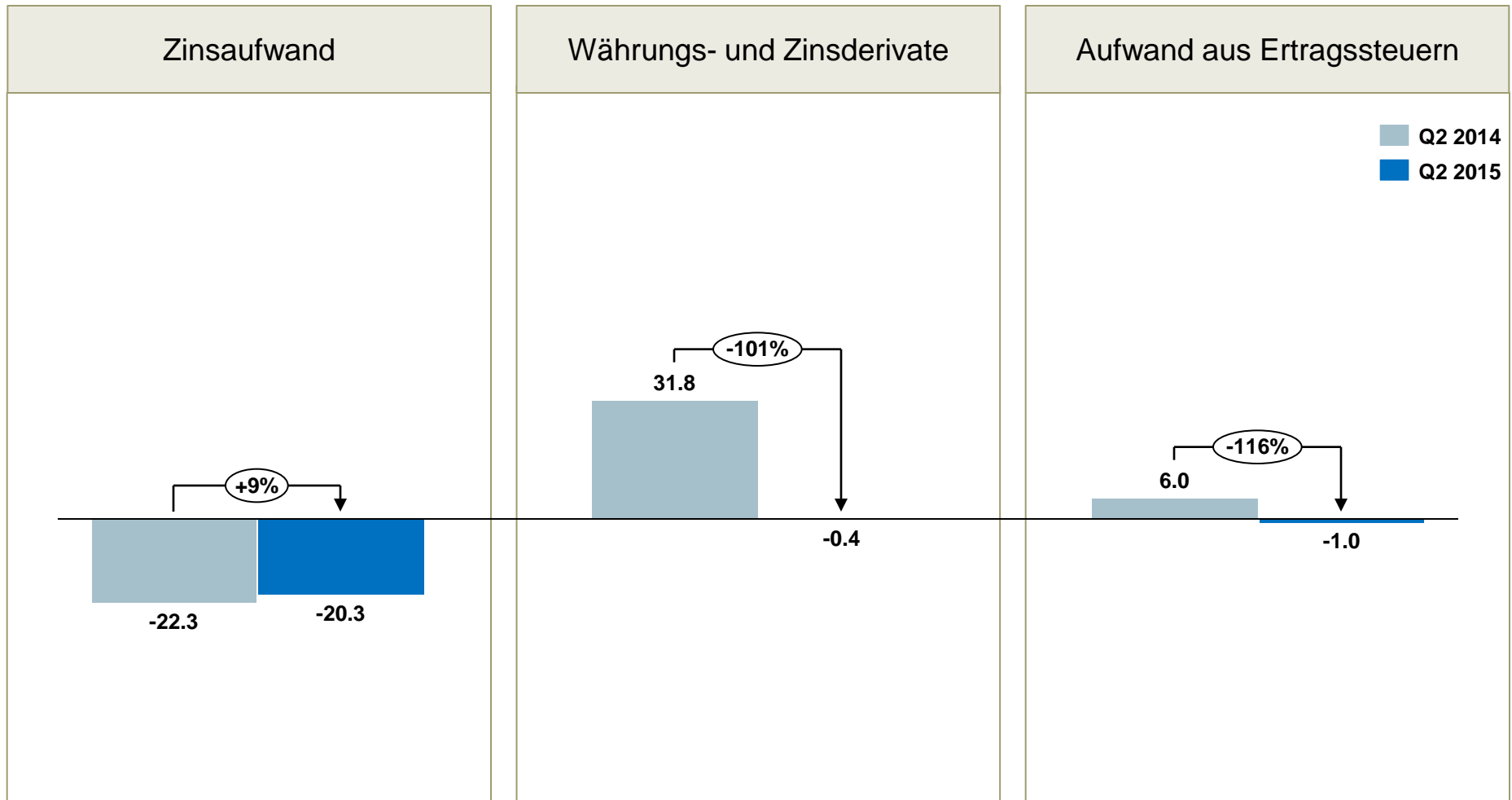


Kommentare

- ➔ Gesamtumsatz pro ASK auf 2014 Niveau mit leicht sinkendem Yield pro Gast
- ➔ Steigende Kosten pro ASK bei den Personalkosten und Leasingkosten & Abschreibungen durch Einmaleffekte in Folge der Kapazitätsreduzierung und Flottenharmonisierung
- ➔ Höhere Flughafengebühren aufgrund Fokussierung auf teurere Premium Flughäfen
- ➔ Höhere Personalkosten insbesondere durch Personalübernahme NIKI, Tarifierpassung und weitere Einmaleffekte

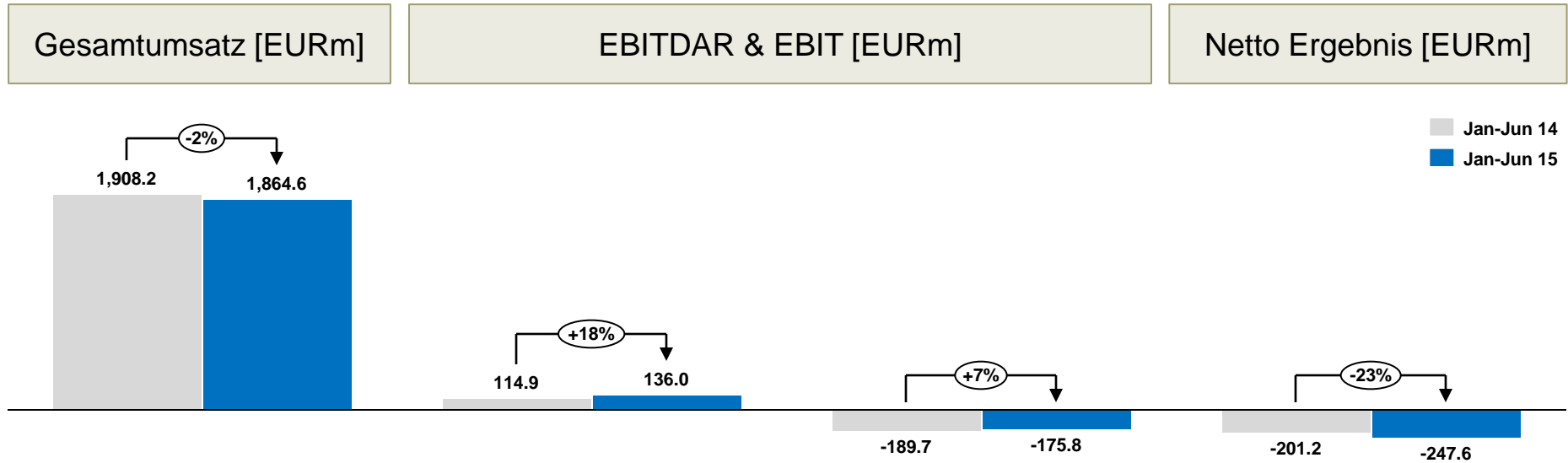
(1) Kosten auf EBIT level inklusive other operating result

Positive Effekte aus Währung und Derivaten 2014 wiederholen sich nicht



B. Erstes Halbjahr 2015

Verbesserung im operativen Ergebnis trotz Gegenwind durch Währung



Total revenue

EBITDAR

EBIT

Net result

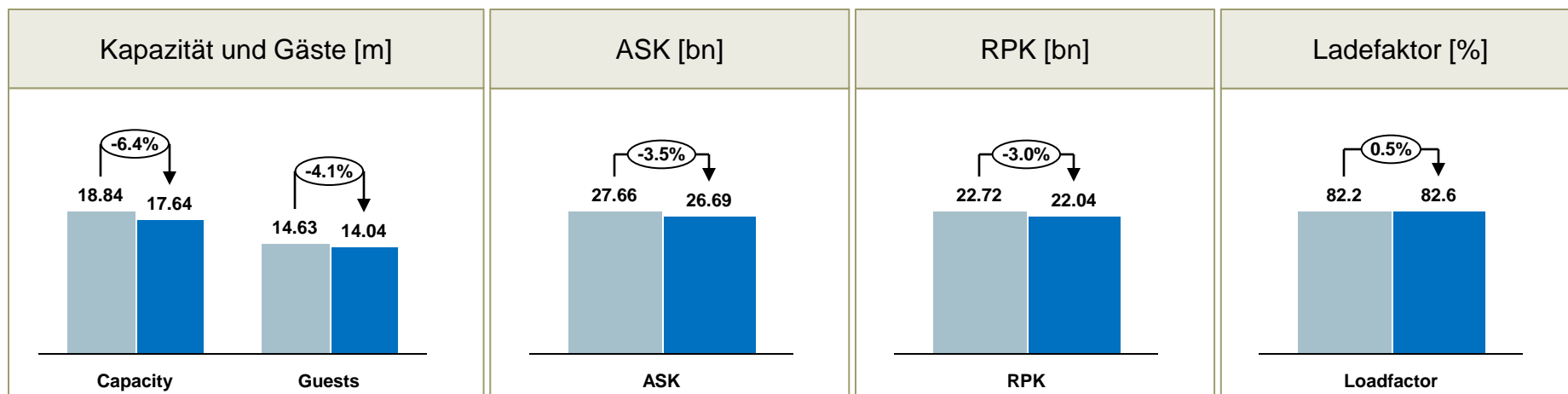
- Starker Kapazitätsrückgang führt zu Einbußen im Flugumsatz, teilweise kompensiert durch positive Yield- und Ladefaktorentwicklung
- Umsätze für Boden und weitere Services, inkl. Ancillaries konnten gesteigert werden

- Verbesserung im EBITDAR durch positive Q1 Entwicklung und stabilen Q2 ggü. Vorjahr
- EBIT beinhaltet höhere Leasingkosten, herbeigeführt durch die laufende Flottenharmonisierung
- Währungseffekte inkl. Sicherungsgeschäfte hatten aufgrund des schwächeren Euros eine negative Ergebniswirkung im EBIT und EBITDAR, während der niedrigere Fuelpreis zu einer Entlastung führte

- Netto Ergebnis in Q2 2015 mit starken Abfall
- Im Vorjahr floss ein positiver Hedgingeffekt ein

Kapazitätskonsolidierung bewirkt höhere Auslastung

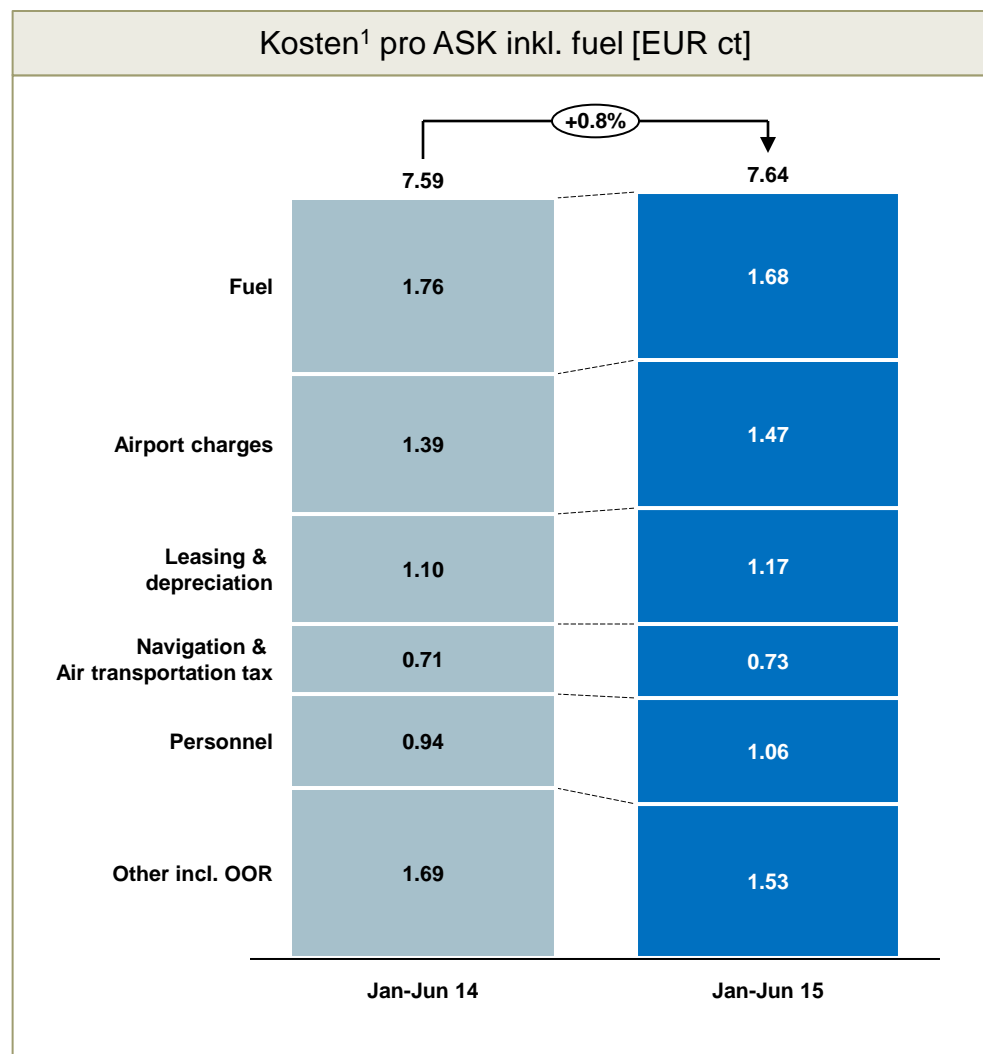
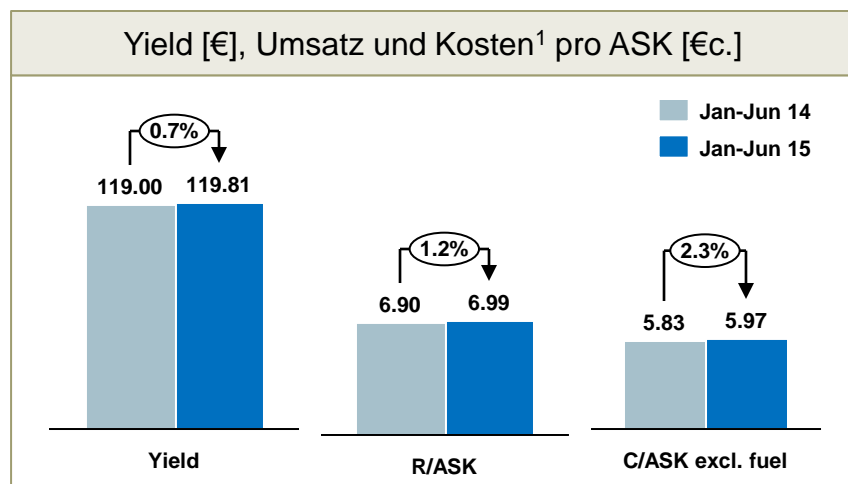
■ Jan-Jun 14
■ Jan-Jun 15



Remarks

- ➔ Laufende Netzwerkrestrukturierung und Kapazitätsanpassungen führen insgesamt zu einer Kapazitätsreduzierung, insbesondere im 2. Quartal 2015
- ➔ Starke Entwicklung im Ladefaktor Q1 (+1.7% pP) teilweise aufgehoben durch Q2 2015 Entwicklung mit insgesamt leicht positiver Entwicklung im 1. Halbjahr
- ➔ Verschiebung der Kapazitäten auf die Langstrecke führt zu weniger sinkenden Sitzplatzkilometern gegenüber der Kapazität

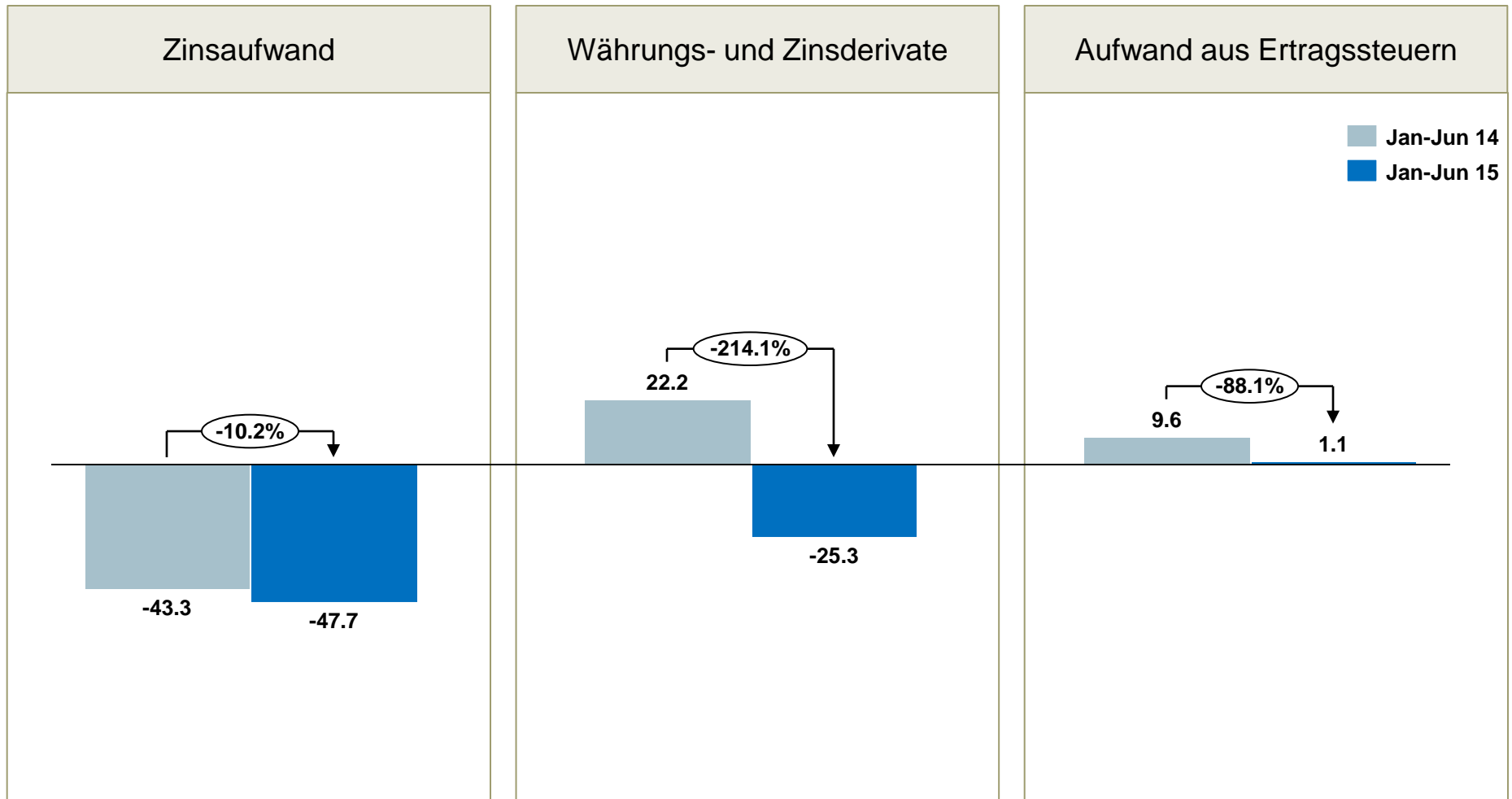
RASK Anstieg übertrifft CASK Anstieg



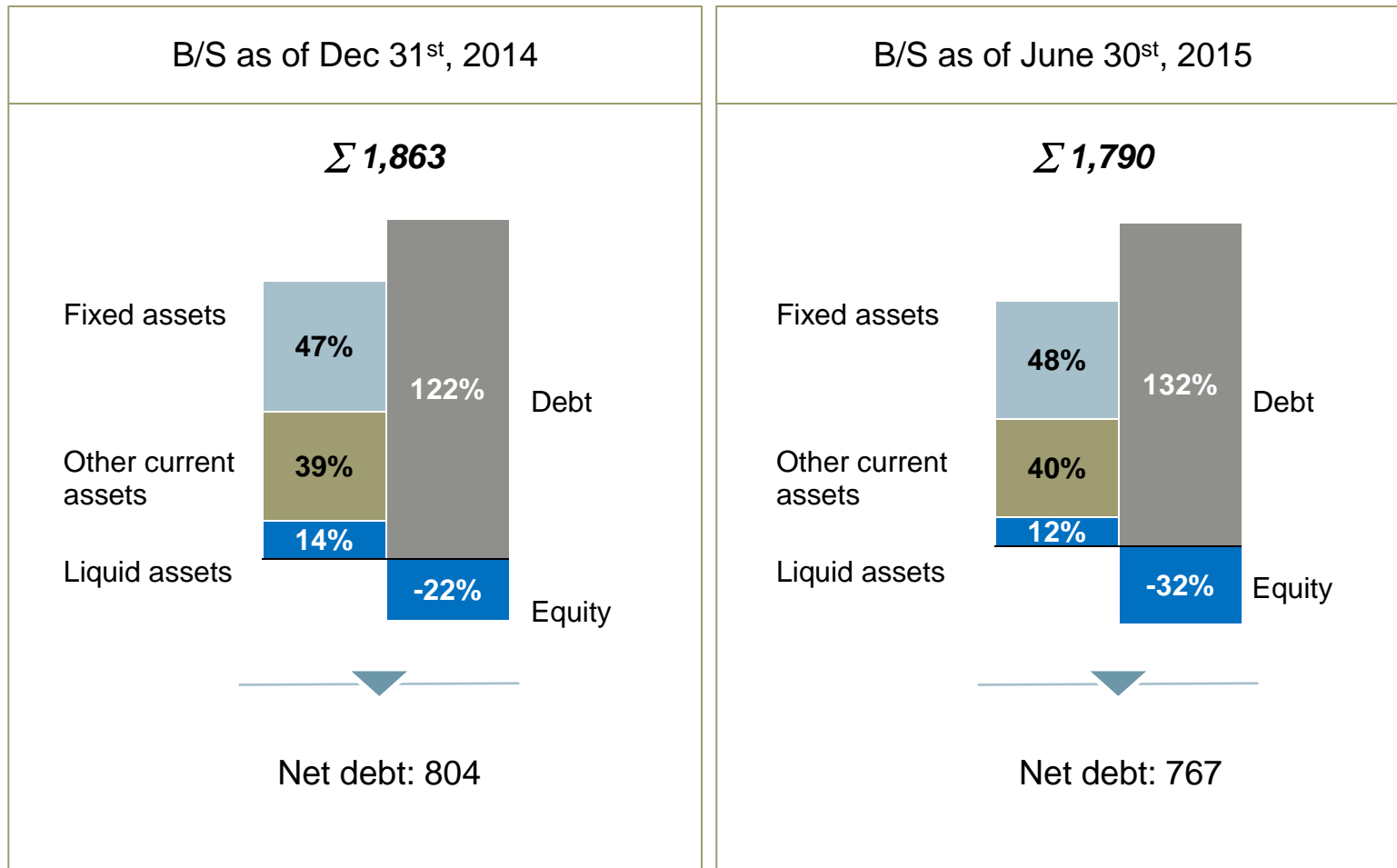
- Kommentare
- ➔ Gestiegener Gesamtumsatz pro ASK aufgrund positiver Yield- und Ladefaktorentwicklung
 - ➔ Steigende Kosten pro ASK bei den Personalkosten und Leasingkosten & Abschreibungen durch Einmaleffekte in Folge der Kapazitätsreduzierung und Flottenharmonisierung
 - ➔ Höhere Flughafengebühren aufgrund Fokussierung auf teurere Premium Flughäfen
 - ➔ Reduzierter Fuelpreis konnte die negative CASK Entwicklung teilweise kompensieren

(1) Kosten auf EBIT level inklusive other operating result

Effekte aus Währung und Derivaten belasten das Finanzergebnis im 1. Halbjahr

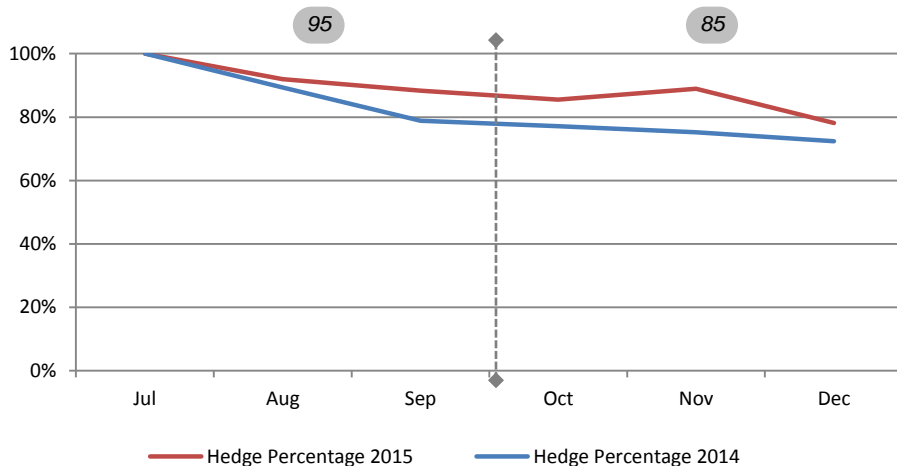


Konsolidierte Bilanzstruktur

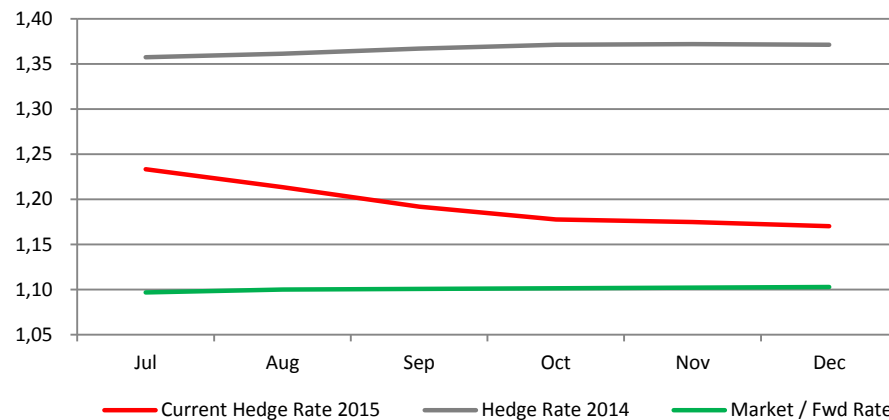


Hedging

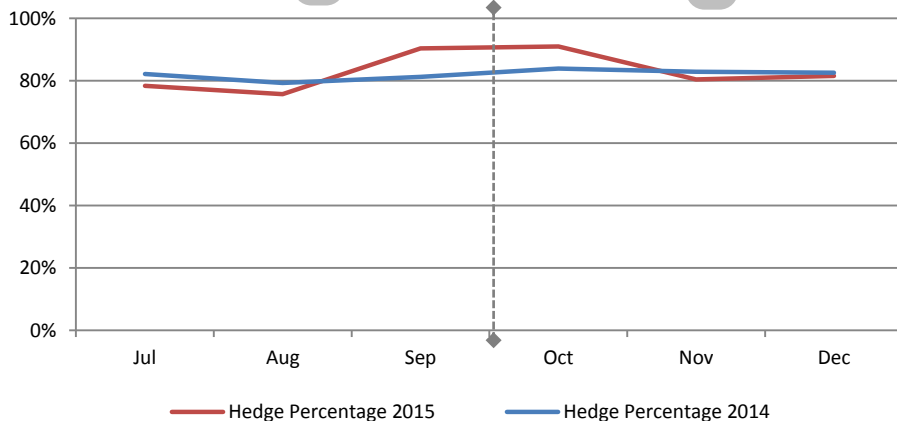
Hedging profile [%] ¹⁾



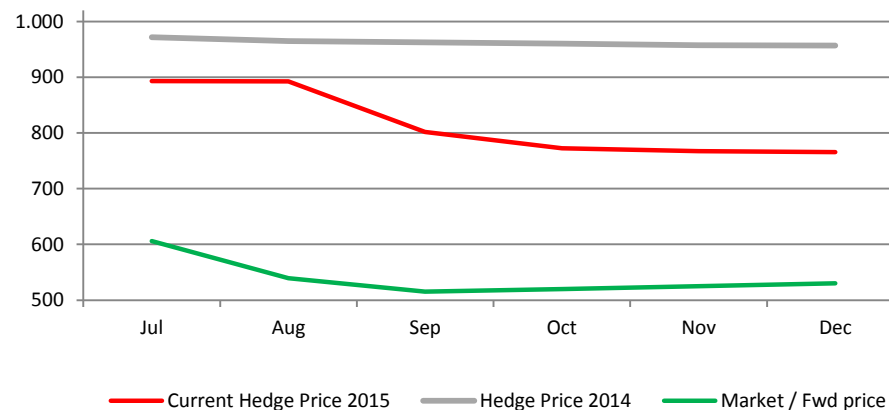
FX rate development [EUR/USD] ¹⁾



Hedging profile [%] ¹⁾



Price development [USD/t] ^{1), 2)}



¹⁾ as of 06 August 2015 resp. 01 August 2014, ²⁾ excl. differentials

Neuausrichtung des Geschäftsmodells

1. Phase Bis September 2015

Operatives Management und Leadership

- ✓ Key Performance-Indikatoren (KPIs) und Leistungsanreize (Incentives) auf den drei obersten Management-Ebenen bereits eingeführt
- ✓ Neuausrichtung der Unternehmensstruktur entlang der Airline-Wertschöpfungskette umgesetzt
- Überprüfung der Netzwerk-Strategie und Schedules, Revenue-Management und Vertriebskanalmanagement WIP
- ✓ Förderung der Mitarbeiterpartizipation (myCEO etc.)

2. Phase Bis März 2016

Marktsegmentierung und Kapazitätsanpassung

- ✓ Kurzfristige Kapazitätsoptimierung März bis Juni 2015 (minus 5 % bereits umgesetzt)
- 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

3. Phase Ab April 2016

Profitabilität und Wachstum

- 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



airberlin
group



Fragen & Antworten

