

≡ AIRBERLIN ≡  
GESCHÄFTSBERICHT  
• 2013 •

WAS UNS

a n t r e i b t

:

BEWEGUNG

# » AIRBERLIN «

## K E N N Z A H L E N

# 2013

---

### FINANZIELLE PERFORMANCE-INDIKATOREN

	2013	2012	2011
Umsatz (in Mio. EUR)	<b>4.146,8</b>	4.311,7	4.227,3
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	<b>3.815,5</b>	4.006,7	3.934,8
EBITDAR (in Mio. EUR)	<b>432,7</b>	736,5	425,9
EBIT (in Mio. EUR)	<b>-231,9</b>	70,2	-247,0
Konzernergebnis (in Mio. EUR)	<b>-315,5</b>	6,8	-420,4
Ergebnis je Aktie (in EUR)	<b>-2,71</b>	0,06	-4,94
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	<b>1.885,5</b>	2.217,6	2.125,7
Mitarbeiter (31.12.)	<b>8.905</b>	9.284	9.113

### OPERATIVE PERFORMANCE-INDIKATOREN

	2013 vs. 2012 in Prozent	2013	2012	2011
Fluggäste	-5,4	<b>31.535.867</b>	33.346.495	35.300.209
Ganzjahresdestinationen	-1,7	<b>171</b>	174	162
Flugzeuge Jahresende (operative Flotte)	-9,7	<b>140</b>	155	170
Angebotene Sitz-Kilometer (Mrd.; ASK)	-5,1	<b>57,25</b>	60,30	62,16
Ladefaktor (Prozent; RPK/ASK)	+1,3*)	<b>84,85</b>	83,55	84,53

\*) Prozentpunkte

Hinweis: Die vorliegende deutsche Fassung des Geschäftsberichts der Air Berlin PLC stellt eine unverbindliche Leseübersetzung der vom Wirtschaftsprüfer testierten englischen Version dar. Sollten sich in der deutschen Übersetzung Abweichungen zur testierten englischen Version ergeben, so gilt die englische Version.

# INHALT

	∨ 2		∨ 72
		<u>AN UNSERE AKTIONÄRE</u>	<u>GOVERNANCE</u>
2		Vorwort des Chief Executive Officer Wolfgang Prock-Schauer	72 Corporate Governance Bericht
4		Botschaft des Chairman of the Board	84 Bericht des Prüfungsausschusses
8		The Board of Directors	89 Bericht über die Vergütung der Directors
12		Management Board	89 JÄHRLICHE ERKLÄRUNG DES CHAIRMAN DES VERGÜTUNGS-AUSSCHUSSES
			91 VERGÜTUNGSRICHTLINIE FÜR DIRECTORS
			102 JÄHRLICHER BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS
	∨ 14		113 Bericht der Directors
	<u>DIE AKTIE</u>		115 Verantwortlichkeitserklärung der Directors in Bezug auf die Aufstellung des Geschäftsberichts und des Konzern- und Jahresabschlusses
			118 Versicherung der Gesetzlichen Vertreter
	∨ 21		119 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers an die Mitglieder der Air Berlin PLC
	<u>STRATEGIEBERICHT UND LAGEBERICHT</u>		
22		Finanzielle und operative Performance-Indikatoren	
23		Profil	
23		Geschäftsmodell und Strategie	
28		Steuerung	
29		Rahmenbedingungen	
32		Operative Entwicklung	
35		Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	
40		Verantwortung	
40		SOZIALE VERANTWORTUNG UND MENSCHENRECHTE: DIE MENSCHEN IM MITTELPUNKT	
43		VERANTWORTUNG FÜR DIE UMWELT: DAS AIRBERLIN UMWELTENGAGEMENT	
51		Wesentliche Risiken und Unwägbarkeiten	
68		Bericht zu Prognosen und Sonstige Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung	
71		Nachtragsbericht	
			∨ 123
			<u>JAHRESABSCHLUSS</u>
			123 Jahresabschluss des Konzerns und Jahresabschluss der Gesellschaft
			132 Konzernanhang und Anhang der Gesellschaft
			∨ 188
			<u>SONSTIGE ANGABEN</u>
			188 Glossar
			192 Impressum
			193 Finanzkalender 2014

## VORWORT DES CHIEF EXECUTIVE OFFICER WOLFGANG PROCK-SCHAUER

VORWORT DES  
CHIEF EXECUTIVE  
OFFICER  
WOLFGANG  
PROCK-SCHAUER



W. PROCK-SCHAUER  
Chief Executive Officer (CEO)

SEHR GEEHRTE AKTIONÄRE,  
im Geschäftsjahr 2013 hat airberlin Fortschritte zur Verbesserung der operativen Performance erzielt. Sie wurden aber im Hinblick auf die finanzielle Performance von mehreren gegenläufigen Effekten wieder aufgezehrt. Deshalb sind wir mit den Ergebnissen insgesamt nicht zufrieden. Angesichts des sehr herausfordernden Wettbewerbsumfelds hat das Jahr 2013 unsere Erwartungen nicht erfüllt.

Mit der 2013 fortgeführten Anpassung unseres Angebots und der Konzentration auf etablierte Flugrouten gelang es uns, die Kapazitätsleistung und die Yields zu

steigern. Darüber hinaus leistete das Effizienzprogramm Turbine den angestrebten Beitrag von 200 Millionen EUR auf der Kosten- und Umsatzseite. Dennoch haben wir mit einem operativen Verlust und damit unter Vorjahr abgeschlossen. Die Gründe sind vielfältig. Da der heiße Sommer viele Menschen veranlasst hatte, ihren Urlaub zu Hause zu verbringen, sind wir nach einer insgesamt schwachen Hauptsaison in das traditionell schwierige Winterquartal gestartet. Der Wettbewerb im ohnehin seit Jahren schwachen europäischen Markt hat sich weiter verschärft und auf der Kostenseite schlugen sich Effekte wie Infrastrukturkosten- und Abgabenerhöhungen nieder, die wir nicht direkt beeinflussen können.

Der Weg zurück zur Profitabilität erweist sich damit als länger und komplexer als angenommen, und daher werden im laufenden Geschäftsjahr zusätzliche strukturelle Maßnahmen in Angriff genommen. Zunächst bleibt aber festzuhalten: Die im vergangenen Geschäftsjahr erzielten und angestoßenen Erfolge durch Turbine werden im laufenden Jahr ihren vollen Effekt erzielen. Unsere Planansätze im Zusammenhang mit diesem Programm haben unverändert Gültigkeit. Wir erwarten auch weiterhin den ursprünglich für die Ertragsrechnung 2014 geplanten positiven Effekt. Wie schon frühzeitig angekündigt wird der Turnaround-Effekt mit Turbine von insgesamt rund 400 Millionen EUR für die Geschäftsjahre 2013 und 2014 damit erzielt. Die darüber hinausgehenden Maßnahmen umfassen unter anderem den Aufbau eines neuen Revenue-Management-Systems zur Erschließung zusätzlicher Umsatzquellen, die vertiefte Zusammenarbeit mit unserem Partner Etihad Airways und damit zusätzliche Synergieeffekte, die Intensivierung unserer Zusammenarbeit mit American Airlines und nicht zuletzt die Fortführung unserer Flotten- und Netzoptimierung.

Um Turbine noch einmal deutlich zu beschleunigen und mit dem genannten Bündel von zusätzlichen Initiativen zu bereichern, bedarf es einer Stärkung von Eigenkapital und Liquidität. Hierzu hat airberlin Maßnahmen eingeleitet, die zu einem Mittelzufluss von

insgesamt weiteren 450 Millionen EUR und zu einer deutlichen Verbesserung des Fälligkeitsprofils unserer Kapitalmarktverbindlichkeiten führen. Zum einen wird Etihad Airways langfristige, nachrangige Wandelschuldverschreibungen in einem Gesamtvolumen von 300 Millionen EUR zeichnen. Die Wandelschuldverschreibungen haben eine unbegrenzte Laufzeit (sogenannte „Perpetual Bonds“) und stellen nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) Eigenkapital der airberlin group dar. Etihad Airways und airberlin haben darüber hinaus vereinbart, die Laufzeit des uns von unserem Partner Etihad Airways zur Verfügung gestellten und nicht vollständig ausgeschöpften Gesellschafterdarlehens um fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2021 zu verlängern. Dies sind klare Zeichen unserer langfristig ausgelegten Partnerschaft. Die Beteiligungsquote von Etihad Airways an der Air Berlin PLC bleibt durch diese Maßnahmen unverändert.

Zum anderen plant die airberlin group, neue Unternehmensanleihen mit einem Gesamtnennbetrag von 150 Millionen EUR zu begeben, um ihre Finanzstruktur weiter zu stärken. Schließlich wird den Investoren der aktuell ausstehenden und 2014 und 2015 fällig werdenden Unternehmensanleihen mit einem Gesamtnennwert von 350 Millionen EUR angeboten, ihre bestehenden Schuldverschreibungen zu attraktiven Bedingungen in neue Schuldverschreibungen mit einer Fälligkeit im Jahr 2019 umzutauschen.

Um die Management-Kapazität für den Turnaround-Prozess zu stärken, wird das airberlin Management Board um die Funktion eines Chief Restructuring Officer (CRO) erweitert. Ab Mai 2014 wird Marco Ciomperlik die Funktion des CRO übernehmen und den Neustrukturierungs- und Turnaround-Prozess koordinieren und steuern. Marco Ciomperlik war in den letzten fünf Jahren als Chief Maintenance Officer bei airberlin tätig, wo er erfolgreich Neustrukturierungsmaßnahmen in seinem Verantwortungsbereich umsetzte. Wie schon angekündigt wird Götz Ahmelnmann mit Wirkung zum 1. Juli 2014 die Verantwortung des Chief Commercial Officer bei airberlin übernehmen.

Die Zusammenarbeit mit unserem Partner Etihad Airways wurde im vergangenen Jahr weiter ausgebaut. Mit mehr als 560.000 gemeinsamen Passagieren konnten wir einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr um nahezu 75 Prozent realisieren. Dies führte zu einem signifikant höheren Umsatz auf gemeinsamen Codeshare-Strecken – trotz der schwieriger gewordenen Marktbedingungen. Darüber hinaus vertiefen wir die Zusammenarbeit mit Etihad Airways in verschiedenen Geschäftsbereichen und nutzen damit Synergieeffekte entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Auch unsere Mitgliedschaft in der oneworld Allianz erweist sich als äußerst erfolgreich. Die Anzahl der Fluggäste auf gemeinsamen Codeshare-Strecken mit oneworld Partnern ist auf das Zweieinhalbfache gestiegen. Im laufenden Jahr erwarten wir weiteren Zuwachs.

Wir sind zuversichtlich, dass unser gesamtes Maßnahmenpaket den Grundstein legt für die Rückkehr in die Gewinnzone und eine langfristig erfolgreich fliegende airberlin!



**WOLFGANG PROCK-SCHAUER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

## BOTSCHAFT DES CHAIRMAN OF THE BOARD

---

### BOTSCHAFT DES CHAIRMAN OF THE BOARD

---



DR.  
HANS-JOACHIM KÖRBER

Chairman of the Board of  
Directors seit 1. Januar 2011

#### DIE WIRTSCHAFTLICHE SITUATION DER AIRBERLIN GROUP

Die Ergebnisse des Geschäftsjahres 2013 müssen als enttäuschend zur Kenntnis genommen werden. Die operativen Fortschritte aus dem Turbine-Programm haben sich nicht in der erhofften Weise niedergeschlagen. Obwohl planmäßig umgesetzt – sichtbar in der Verbesserung verschiedener Performance-Indikatoren – mussten Rückschläge beim Umsatz hingenommen werden und mehrere Aufwandspostitionen sind aufgrund externer Faktoren gestiegen. So haben unter anderem Tarifanpassungen einen sichtbaren Rückgang des Personalaufwands verhindert, obwohl die Belegschaftsstärke reduziert wurde. Darüber hinaus hat das für airberlin ungünstige schöne Wetter in Deutschland während der Hauptsaison den Einnahmen die übliche Saisonalitätsspitze genommen. Remanenzkosten im Zuge der Umsetzung von Turbine haben das Ergebnis ebenfalls belastet.

In der Summe reichten daher die im Geschäftsjahr 2013 erzielten Fortschritte nicht aus, um die airberlin group in die Gewinnzone zu führen. Die insbesondere in Europa weiter verschärfte Wettbewerbssituation und die genannten Effekte haben vielmehr zu einem hohen Verlustausweis geführt. Bei einem leicht ermäßigten Umsatz von 4.147 Millionen EUR stellte sich das EBIT auf –232 Millionen EUR, nachdem im Vorjahr noch ein Gewinn von 70 Mio. EUR durch Einmaleffekte erzielt worden war.

Die wirtschaftliche Situation von airberlin erfordert zusätzliche Anstrengungen auf dem Weg zur Profitabilität und Verbesserung der angespannten finanziellen Ausstattung. Vor diesem Hintergrund hat das Board of Directors den zusätzlichen Handlungsbedarf definiert. Zum einen wird Turbine mit einer Palette von strukturellen und operativen Maßnahmen im laufenden Geschäftsjahr noch einmal beschleunigt. Zum anderen ist das Board zu der Überzeugung gekommen, dass diese Maßnahmen ohne zusätzliches Kapital nicht zu stemmen sein werden.

Unser strategischer Partner Etihad Airways wird nachrangige Wandelschuldverschreibungen mit unbefristeter Laufzeit und einem Gesamtnennwert in Höhe von 300 Millionen EUR zeichnen und damit weitere Liquidität zur Verfügung stellen. Zusätzlich wurde vereinbart, die Laufzeit des bestehenden Gesellschafterdarlehens, das uns unser Partner Etihad Airways zur Verfügung gestellt hat, bis zum 31. Dezember 2021 zu verlängern. Diese Maßnahmen belegen eindrucksvoll die Partnerschaft zwischen airberlin und Etihad Airways, die für alle Beteiligten Vorteile entlang der gesamten Wertschöpfungskette bringt. Ein Zeichen des Erfolgs der Partnerschaft ist bei airberlin der Anstieg der gemeinsamen Fluggäste um nahezu 75 Prozent im vergangenen Geschäftsjahr.

Zusätzliche Mittel gewinnt airberlin durch die Emission von neuen Unternehmensanleihen mit einem Gesamtnennwert von 150 Millionen EUR. Der Erlös wird für allgemeine Unternehmenszwecke genutzt. Darüber hinaus wird den Investoren der aktuell ausstehenden und in 2014 und 2015 fällig werdenden Unternehmensanleihen mit einem Gesamtnennwert von 350 Millionen EUR angeboten, ihre bestehenden Schuldverschreibungen zu attraktiven Bedingungen in neue Schuldverschreibungen mit einer Fälligkeit im Jahr 2019 umzutauschen.

Um die Management-Kapazität für den Turnaround-Prozess zu stärken, wird das airberlin Management Board um die Funktion eines Chief Restructuring Officer (CRO) erweitert. Ab Mai 2014 wird Marco Ciomperlik die Funktion des CRO übernehmen und den Neustrukturierungs- und Turnaround-Prozess koordinieren und steuern. Marco Ciomperlik war in den letzten fünf Jahren als Chief Maintenance Officer bei airberlin tätig, wo er erfolgreich Neustrukturierungsmaßnahmen in seinem Verantwortungsbereich umsetzte.

#### ARBEIT DES BOARD OF DIRECTORS

Die Arbeit des Board of Directors und seiner Ausschüsse während des Geschäftsjahres 2013 wird detailliert im Corporate Governance Bericht ab Seite 72 dieses Geschäftsberichts erläutert.

#### PERSONALIEN

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2013 gab es die folgenden Veränderungen im Board of Directors:

Herr Hartmut Mehdorn war bis 6. Januar 2013 Chief Executive Officer und vom 7. Januar 2013 bis 12. März 2013 Non-Executive Officer. Er ist zum gleichen Datum aus der Gesellschaft ausgeschieden, um das Amt des Geschäftsführers der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH zu übernehmen. Das Board bedankt sich bei Herrn Mehdorn für seinen Einsatz bei airberlin.

Am 7. Januar 2013 hat Herr Wolfgang Prock-Schauer die Funktionen des CEO, einzigen Executive Directors und Chairman des Management Board übernommen. Bis dahin hatte er das Amt des Chief Strategy Planning Officer inne, das er weiterführt.

Am 1. Oktober 2013 haben die Herren Andries B. van Luijk und Dr. Lothar Steinebach ihre Tätigkeit als Non-Executive Directors aufgenommen.

Austin Reid war vom 3. Januar 2013 bis 22. Juni 2013 Non-Executive Director und ist mit Wirkung zum 23. Juni 2013 zurückgetreten. Das Board dankt für seinen Einsatz.



Herr Paul Gregorowitsch ist am 1. Dezember 2013 aus der Gesellschaft ausgeschieden. Er bekleidete das Amt des Chief Commercial Officer. Das Board dankt für seinen Einsatz. Seit dem 1. Dezember 2013 hat Herr Prock-Schauer das Amt des CCO interimistisch bis zur Aufnahme der Tätigkeit des neuen CCOs übernommen.

Am 17. Dezember 2013 hat das Board bekannt gegeben, Herrn Götz Ahmeln zum neuen airberlin CCO zu ernennen. Er wird das Amt zum 1. Juli 2014 antreten.

DANK

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der airberlin group sowie das Management wurden im Geschäftsjahr 2013 erneut mit großen Herausforderungen konfrontiert. Mit der konsequenten Umsetzung der für das Geschäftsjahr geplanten Strukturmaßnahmen im Rahmen des Turbine-Programms konnte die Rückkehr in die Gewinnzone noch nicht erreicht werden. Dennoch sind hierfür wesentliche Voraussetzungen geschaffen worden, ohne die unser weiterer Weg mit erheblich größeren Herausforderungen gekennzeichnet wäre. Das Board of Directors dankt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – auch im Hinblick auf den Vorgriff auf die noch vor uns liegenden Anstrengungen – für ihren Einsatz und ihre Leistung.



**DR. HANS-JOACHIM KÖRBER**

CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

## THE BOARD OF DIRECTORS

---

THE BOARD OF  
DIRECTORS

---

### EXECUTIVE DIRECTOR

## WOLFGANG PROCK-SCHAUER

CHIEF EXECUTIVE OFFICER (CEO)

Geboren am 12. November 1956 in Horn, Österreich. Studium an der Wirtschaftsuniversität Wien. Berufsstart 1981 bei Austrian Airlines. Dort unter anderem als Executive Vice President verantwortlich für Netzwerk-Management, strategische Planung und Allianzen sowie für die Integration der regionalen Fluggesellschaften Lauda Air und Tyrolean. 2003 Wechsel zu Jet Airways nach Indien als CEO. Führte Jet Airways 2005 an die Börse, baute das Langstreckengeschäft und das globale Netzwerk mit weiteren Fluggesellschaften aus. Von 2009 bis 2012 CEO der bmi British Midland. Herr Prock-Schauer ist seit 1. Oktober 2012 Chief Strategy and Planning Officer (CSPO) der Air Berlin PLC. Die Funktionen des CEO, einzigen Executive Directors und Chairman des Management Board, hat er zusätzlich am 7. Januar 2013 übernommen. Seit dem 1. Dezember 2013 hat Herr Prock-Schauer das Amt des CCO interimistisch bis zur Aufnahme der Tätigkeit des neuen CCOs übernommen.

### NON-EXECUTIVE DIRECTORS

## DR. HANS-JOACHIM KÖRBER

CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

Geboren am 9. Juli 1946 in Braunschweig, Deutschland. Diplom-Braumeister und Diplom-Kaufmann. Nach mehrjährigen führenden Positionen innerhalb der R.A. Oetker-Gruppe ab 1985 bei Metro SB Großmärkte, einem der Rechtsvorgänger der Metro AG; dort bis 1996 geschäftsführende Funktionen. Mit Gründung der Metro AG seit 1996 Mitglied des Vorstands, 1999 bis 2007 deren Vorstandsvorsitzender. Dr. Körber ist seit dem 9. Mai 2006 Non-Executive Director und seit 1. Januar 2011 Chairman der Air Berlin PLC.

## JAMES HOGAN

PRESIDENT AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER ETIHAD AIRWAYS;  
VICE CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS

Geboren am 28. November 1956 in Melbourne, Australien. James Hogan ist seit September 2006 President und Chief Executive Officer von Etihad Airways, der nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate. Zuvor hatte er Management- und Boardpositionen bei

Hertz, bmi British Midland, Forte Hotels und der Granada Group inne und war von 2002 bis 2006 President und Chief Executive Officer von Gulf Air. Er ist Mitglied des UBS Industrialisation Advisory Board und des International Air Transport Association (IATA) Board of Governors sowie Vice Chairman des Exekutiv-Komitees des World Travel and Tourism Council (WTTC). Herr Hogan ist seit Dezember 2013 Mitglied im Board of Directors bei Jet Airways (India) Limited. Herr Hogan ist Non-Executive Director der Air Berlin PLC und Vice Chairman des Board of Directors seit 24. Januar 2012.

## **JOACHIM HUNOLD**

GRÜNDER DER AIR BERLIN PLC

Geboren am 5. September 1949 in Düsseldorf, Deutschland. Jurastudium. Seit 1978 in der Luftfahrtbranche. Gründer der Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG im April 1991 und Übernahme der Air Berlin, Inc. Seitdem bis 31. August 2011 Chef der airberlin group als geschäftsführender Gesellschafter, ab 1. Januar 2006 als deren CEO. Herr Hunold ist seit 1. September 2011 Non-Executive Director der Air Berlin PLC und war bis 31. August 2011 Chief Executive Officer.

## **ANDRIES B. VAN LUIJK**

EHEMALIGER EXECUTIVE VICE-PRESIDENT (EVP) BEI  
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES

Geboren am 16. September 1945 in Den Haag, Niederlande. Studium der Wirtschaftswissenschaften. Berufsbeginn 1969 bei KLM Royal Dutch Airlines. Dort bis 1999 in zahlreichen internationalen Managementfunktionen, zuletzt als EVP Passenger Sales and Services sowie Chairman des Joint Ventures zwischen KLM und der US-Fluggesellschaft Northwest Airlines. Herr van Luijk ist Advisor to the Board of Jet Airways, Mitglied des Advisory Board von Deerns (Consulting Engineers), Chairman des Board der Jet Air WW, AG, Chairman des Advisory Board der MI Airline, Chairman des Supervisory Board von Orfeo Clinic. Herr van Luijk ist seit 1. Oktober 2013 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

## **HARTMUT MEHDORN**

VORSITZENDER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG  
DER FLUGHAFEN BERLIN GMBH

Herr Mehdorn war vom 1. Juli 2009 bis 31. August 2011 Non-Executive Director, vom 1. September 2011 bis 6. Januar 2013 Chief Executive Officer und vom 7. Januar 2013 bis 12. März 2013 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

## AUSTIN REID

EHEMALIGER CEO BEI BMI BRITISH MIDLAND

Herr Reid war vom 3. Januar 2013 bis 22. Juni 2013 Non-Executive Director des Board of Directors der Air Berlin PLC und ist mit Wirkung zum 23. Juni 2013 zurückgetreten.

## JAMES RIGNEY

CHIEF FINANCIAL OFFICER ETIHAD AIRWAYS

Geboren am 29. Mai 1967 in Melbourne, Australien. James Rigney ist seit Oktober 2006 Chief Financial Officer von Etihad Airways, der nationalen Fluggesellschaft der Vereinten Arabischen Emirate. Zuvor hatte er mehrere Board- und Managementpositionen bei KPMG, der Ansett Group und bei Gulf Air inne. Als Chartered Accountant verfügt er sowohl über einen Abschluss als Bachelor als auch als Master of Business Administration (MBA) der RMIT Universität in Melbourne. Herr Rigney ist seit Dezember 2013 Mitglied im Board of Directors bei Jet Airways (India) Limited. Herr Rigney ist Mitglied des Finance Committee der International Air Transport Association (IATA). Er ist seit 24. Januar 2012 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

## ALI SABANCI

MITGLIED DES BOARD DER ESAS HOLDING UND  
CHAIRMAN VON PEGASUS AIRLINES

Geboren am 5. Mai 1969 in Adana, Türkei. Nach Spezialisierung auf Politik- und Wirtschaftswissenschaften an der US-amerikanischen Tufts University von 1987 bis 1991 bis 1993 Finanzanalyst bei Morgan Stanley & Co. Den Grad des MBA mit Schwerpunkt auf Internationalem Finanzwesen erwarb er von 1993 bis 1995 an der Columbia Business School. 1997 bis 2004 diverse Managementpositionen bei H.Ö. Sabancı Holding A.Ş. Im März 2004 legte Herr Sabancı dort seine Ämter nieder und wechselte als Mitglied des Board zur ESAS Holding A.Ş. Seit 2011 gehört er dem Board der Mars Entertainment Group an. Ali Sabancı ist als Non-Executive Director seit 8. Mai 2009 Mitglied des Board of Directors der Air Berlin PLC.

## HEINZ-PETER SCHLÜTER

VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS DER  
TRIMET ALUMINIUM SE, ESSEN

Geboren am 16. Oktober 1949 in Rübendorst/Ruppin, Deutschland. Groß- und Außenhandelskaufmann. 1971 Karrierestart als Metallhändler bei W&O Bergmann. Ab 1979 Gesamtverantwortung für den Handelsbereich, seit 1982 Mitglied der Geschäftsführung. 1985 Gründer und Alleingesellschafter der TRIMET Metallhandelsgesellschaft, der heutigen TRIMET Aluminium SE, Deutschlands größtem Aluminiumproduzenten. Nach Übernahme der Werke Saint Jean-de-Maurienne

und Castelsarrasin ist er nunmehr auch Aufsichtsratsvorsitzender der neu gegründeten TRIMET France SAS. Heinz-Peter Schlüter ist seit 1. April 2008 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

## **DR. LOTHAR STEINEBACH**

EHEMALIGES MITGLIED DES VORSTANDS  
DER HENKEL AG & CO. KGAA

Geboren am 25. Januar 1948 in Wiesbaden, Deutschland. Volljurist. 1980 Karrierestart bei Henkel KGaA in der Rechtsabteilung, dort von 1989 bis 1995 Bereichsdirektor mit internationalen Zuständigkeiten. Von 1995 bis 2003 Mitglied des Direktoriums der Henkel KGaA, zuständig für Finanzen/Controlling. Von 2003 bis 2012 Mitglied des Vorstands der Henkel AG & Co. KGaA als Executive Vice President & Chief Financial Officer, verantwortlich für die Bereiche Finanzen, Einkauf, IT und Recht. Herr Dr. Steinebach ist Aufsichtsratsmitglied bei der ALTANA AG, der Carl Zeiss AG, der Ralf Schmitz GmbH & Co. KGaA sowie der ThyssenKrupp AG. Er gehört dem Verwaltungsrat der Diem Client Partner AG, Schweiz, an. Herr Dr. Steinebach ist seit 1. Oktober 2013 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

## **NICHOLAS TELLER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER DER E.R. CAPITAL HOLDING GMBH & CIE. KG, HAMBURG

Geboren am 16. Juni 1959 in London, Großbritannien. Bachelor of Commerce. Ab 1982 bei der Commerzbank in verschiedenen Management-Positionen. Von 2002 bis 2003 Regionalvorstand, 2003 bis 2008 Vorstand der Commerzbank AG. Seitdem CEO der E.R. Capital Holding GmbH & Cie. KG in Hamburg. Mitglied des zentralen Beirats der Commerzbank AG sowie Mitglied des Executive Committees des Board of Directors der American Chamber of Commerce in Germany e.V. Bis zum 7. Mai 2014 war Herr Teller Mitglied des Verwaltungsrats der Next Generation Finance Invest AG, Zug (jetzt: Ayondo Holding AG). Zudem ist er Non-Executive Chairman von SHL Telemedizin. Nicholas Teller ist seit 9. Mai 2006 Non-Executive Director der Air Berlin PLC.

## **JOHANNES ZURNIEDEN**

GESCHÄFTSFÜHRENDE GESELLSCHAFTER DER PHOENIX REISEN GMBH, BONN

Geboren am 28. Juni 1950 in Bergisch-Gladbach, Deutschland. Einige Semester Jura- und Psychologiestudium. Seit 1973 Geschäftsführer der Phoenix Reisen. Seit 1994 stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender des Deutschen Reisepreis-Sicherungsvereins und seit 1998 Vizepräsident des DRV (Deutscher ReiseVerband). Mitglied der Beiräte der Europäischen Reiseversicherung AG, der Commerzbank AG und der Sparkasse Köln-Bonn. Johannes Zurnieden ist seit 9. Mai 2006 Non-Executive Director der Air Berlin PLC und war bis 31. Dezember 2010 Chairman des Board of Directors.

## MANAGEMENT BOARD

---

MANAGEMENT  
BOARD

---



WOLFGANG PROCK-SCHAUER



ULF HÜTTMEYER



DR. MARTINA NIEMANN



HELMUT HIMMELREICH

## WOLFGANG PROCK-SCHAUER

CHIEF EXECUTIVE OFFICER (CEO); INTERIMISTISCH: CHIEF COMMERCIAL OFFICER (CCO)

---

Seit dem Ausscheiden von Paul Gregorowitsch am 1. Dezember 2013 hat Herr Prock-Schauer das Amt des CCO interimistisch bis zum Beginn der Tätigkeit von Herrn Götz Ahmelmann als CCO am 1. Juli 2014 übernommen.

## ULF HÜTTMEYER

CHIEF FINANCIAL OFFICER (CFO)

---

Geboren am 9. Juli 1973 in Wildeshausen, Deutschland. Studium der Wirtschaftswissenschaften, Diplom-Kaufmann (FH). Ab 1996 Analyst Credit and Financing bei der Commerzbank, danach verschiedene Funktionen mit Auslandsaufenthalten (Singapur), zuletzt Group Manager Corporate Clients Services in leitender Funktion in Berlin; 2005 zum Director ernannt. Seit Februar 2006 CFO der Air Berlin PLC.

## PAUL GREGOROWITSCH

CHIEF COMMERCIAL OFFICER (CCO)

---

Herr Gregorowitsch war vom 1. September 2011 bis 1. Dezember 2013 Chief Commercial Officer der Air Berlin PLC.

## DR. MARTINA NIEMANN

CHIEF HUMAN RESOURCES OFFICER (CHO)

---

Geboren am 13. März 1964 in Duisburg, Deutschland. Studium an der Freien Universität Berlin, Diplom-Volkswirtin. Zunächst Managerin bei einer Kapitalbeteiligungsgesellschaft, danach zwei Jahre bei der Deutschen Lufthansa und Wechsel zum Kaufhof Konzern als Leiterin Controlling für die Reisebüros. Seit 1995 verschiedene Führungspositionen bei der Deutschen Bahn AG, unter anderem Leiterin Personalcontrolling, Personalsteuerung und Konzernarbeitsmarkt, zuletzt Bereichsleiterin Vergütungs- und Sozialpolitik. Seit 15. Februar 2012 Chief Human Resources Officer (CHO) der Air Berlin PLC.

## HELMUT HIMMELREICH

CHIEF OPERATING OFFICER (COO)

---

Geboren am 15. Juli 1952 in Wallendorf, Deutschland. 25 Jahre tätig bei der LTU Fluggesellschaft GmbH & Co. KG, zuletzt Geschäftsführer Operations, Flugbetrieb und Technik. Von 2003 bis 2007 Technischer Direktor bei Swiss International Air Lines. Danach bei SR Technics als Senior Executive Vice President verantwortlich für Aircraft Services und die Restrukturierung von Technik-Gesellschaften. Ab März 2010 Chief Maintenance Officer (CMO) der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG. Seit 4. November 2011 COO der Air Berlin PLC.

## DIE AIRBERLIN AKTIE

**Positiver Jahresauftakt der airberlin Aktie 2013, Kurs steigt im Jahresverlauf um 7,8 Prozent. Anhaltend schwierige Marktbedingungen, erfolgreiche Umsetzung des Turbine-Programms, Etihad Airways bestärkt Partnerschaft mit airberlin.**

### **Die airberlin Aktie und die Börse im Jahr 2013**

Der Aufwärtstrend der Aktienmärkte war 2013 ungebremst. Die unverändert historisch niedrigen Leitzinsen – nicht zuletzt nach der Zinssenkung der EZB im ersten Halbjahr – und die extreme Liquiditätsversorgung der Kapitalmärkte durch die Notenbanken führten zu deutlichen Kursgewinnen und trieben die Aktienmärkte auf neue Allzeithochs. Darüber hinaus stimulierten positive US-Konjunkturdaten. Der für den Vergleich mit dem Kursverlauf der airberlin Aktie maßgebliche Kursindex des SDAX verbuchte im ersten Halbjahr ein Plus von 10,4 Prozent. Eine weitere überraschende Zinssenkung der EZB, die Fed-Entscheidung unverändert hoher Anleihekäufe sowie die Erholung der konjunkturellen Frühindikatoren im Euroraum stellten nennenswerte Kurstreiber der zweiten Jahreshälfte dar, sodass der SDAX in diesem Zeitraum 17,2 Prozent gewann; im Gesamtjahr verzeichnete er ein Plus von 29,3 Prozent.

Auch die Kursentwicklung der airberlin Aktie war in der ersten Jahreshälfte positiv. Getragen durch die Ankündigung des Turbine-Programms und zusätzlich beflügelt durch das Upgrade der Deutschen Bank mit einer Kaufempfehlung auf ein Kursziel von 3,50 EUR stieg der Kurs der airberlin Aktie im ersten Quartal von 1,54 EUR auf einen zwischenzeitlichen Höchstkurs von 2,70 EUR. Im zweiten Quartal büßte die airberlin Aktie einen Teil dieser Performance wieder ein (-17,7 Prozent).

In der zweiten Jahreshälfte entwickelte sich die airberlin Aktie hingegen diametral zum SDAX. Unter anderem beeinflussten die politischen Rahmenbedingungen den Airline-Sektor stark, insbesondere airberlin war hiervon betroffen. Gedämpft durch die gescheiterten Verhandlungen zur Abschaffung der Luftverkehrssteuer, den anhaltenden Preiskampf unter den Airlines und die nach wie vor bestehende Ungewissheit über einen Eröffnungstermin des Flughafens Berlin-Brandenburg sank der Kurs der airberlin Aktie im dritten Quartal um 10,3 Prozent und im vierten Quartal um weitere 5,1 Prozent.

Insgesamt notierte die airberlin Aktie jedoch 7,8 Prozent höher gegenüber dem Schlusskurs des Vorjahres, als sie Ende des Geschäftsjahres 2013 bei 1,66 EUR (Xetra) schloss. Diese Entwicklung hielt auch zum Jahresauftakt 2014 an. Hierzu beigetragen hatten die gemeinsame Jahresauftaktpressekonferenz von Etihad Airways und airberlin und das eindeutige Bekenntnis von Etihad Airways zu airberlin, das die Partnerschaft der beiden Gesellschaften unterstrich.



## Die Coverage der airberlin Aktie

airberlin ist sowohl bei nationalen als auch internationalen Banken und Investmenthäusern fester Bestandteil der Coverage beziehungsweise Beobachtung. Detaillierte Unternehmensanalysen zu airberlin erscheinen daher in enger Folge. Zum Jahresende des Geschäftsjahres 2013 beobachteten und bewerteten insgesamt sieben Analysten beziehungsweise Research-Häuser die Gesellschaft: Bankhaus Lampe KG, Commerzbank AG, Credit Suisse Group AG, Deutsche Bank AG, HSBC Bank plc, B. Metzler seel. Sohn & Co. Holding AG, NORD/LB.

Die nachfolgende Tabelle enthält alle uns bis zum Redaktionsschluss dieses Geschäftsberichts bekannt gewordenen Einschätzungen. Ein Analyst nahm eine neutrale Haltung ein und sechs Analysten rieten zum Verkauf beziehungsweise zur Untergewichtung der Aktie.

Empfehlungen	Anzahl der Empfehlungen
Kaufen	0
Halten/Neutral	1
Underweight/Underperform	2
Verkaufen	4

## Kapitalmaßnahmen

### IM ERSTEN QUARTAL 2013: ERFOLGREICHE EMISSION VON WANDELSCHULDVERSCHREIBUNGEN

Am 6. März 2013 hat die Air Berlin PLC unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre Wandelschuldverschreibungen mit einer Laufzeit von sechs Jahren im Gesamtnennbetrag von 140 Mio. EUR mit einer Stückelung von 100.000 EUR angeboten und zu 100 Prozent des Nennwertes emittiert. Die Schuldverschreibungen wurden mit einem quartalsweise fälligen Kupon von 6,0 Prozent p.a. begeben und sind in auf den Namen lautende Stammaktien der Air Berlin PLC wandelbar. Der anfängliche Wandlungspreis beträgt 2,82 EUR. Etihad Airways PJSC, die eine Beteiligung in Höhe von 29,2 Prozent an der Air Berlin PLC hält, hat im Verhältnis ihre Beteiligung gezeichnet.

### JANUAR 2014: ERFOLGREICHE AUFSTOCKUNG DER IM APRIL 2011 BEGEBENEN 8,25-PROZENT-ANLEIHE

Am 21. Januar 2014 hat die Air Berlin PLC die am 19. April 2011 emittierte Anleihe mit einem Kupon von 8,25 Prozent p.a. erfolgreich von 150 Mio. EUR um 75 Mio. EUR auf einen Gesamtnennbetrag von 225 Mio. EUR aufgestockt. Die neuen Teilschuldverschreibungen wurden bei institutionellen Investoren außerhalb der USA platziert. Das Orderbuch wurde vorzeitig geschlossen. Die Teilschuldverschreibungen wurden zu 101,50 Prozent des Nennwertes begeben.

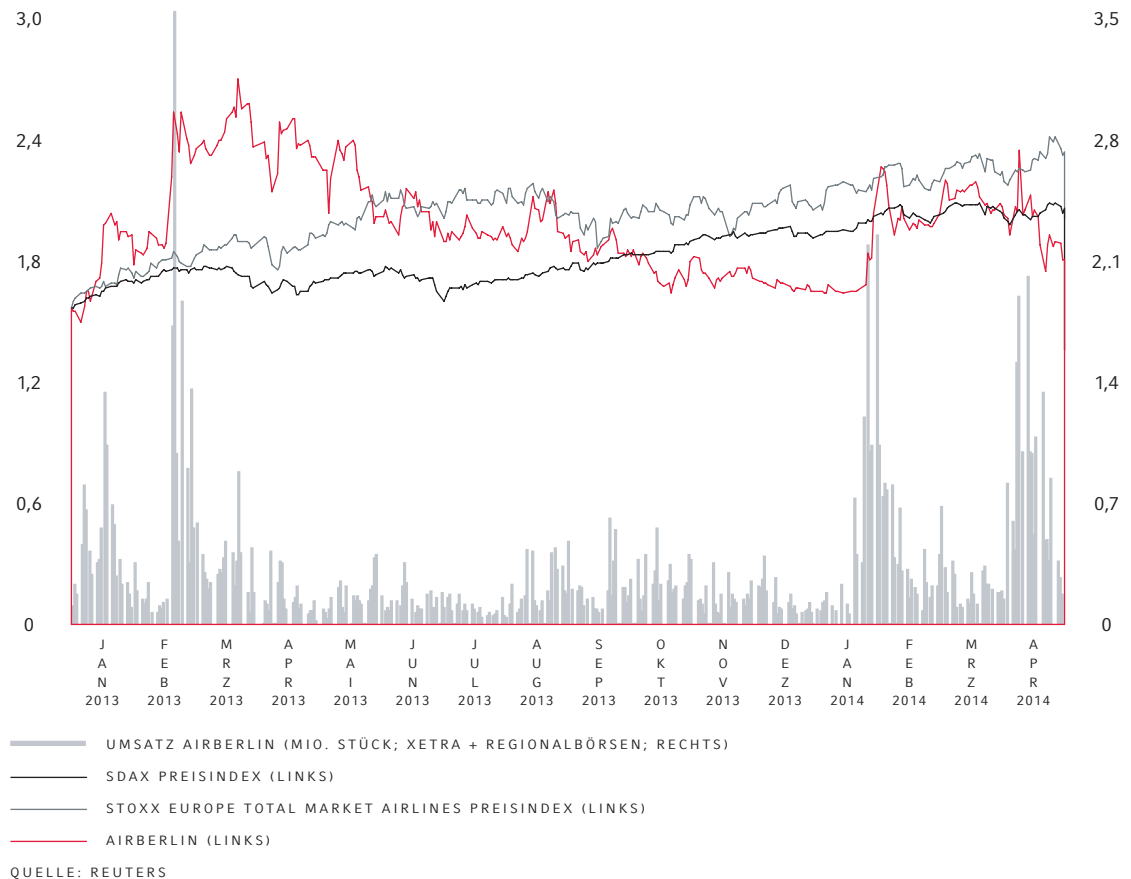
airberlin hat in den letzten Jahren verschiedene Anleihen und Wandelanleihen emittiert. Diese Finanzinstrumente wurden gewählt, um die airberlin group einerseits zu refinanzieren, und andererseits, um die Liquidität zu verbessern.

Folgende Anleihen sind derzeit ausstehend:

Anleihe	Laufzeit	Volumen in Mio. EUR	ISIN
11,50%-Anleihe	2011/2014	150 (100+50)	DE000AB100C2
8,25%-Anleihe	2011/2018	225 (150+75)	DE000AB100B4
8,50%-Anleihe	2010/2015	200	DE000AB100A6
Wandelanleihe	Laufzeit	Volumen in Mio. EUR	ISIN
6,0%-Wandelanleihe	2013/2019	140	DE000A1HGM38
1,5%-Wandelanleihe	2007/2027	4,8 ausstehend	DE000A0NQ9H6

Die Wandelanleihen wurden von der Air Berlin Finance B.V. emittiert und sind von der Air Berlin PLC garantiert.

**RELATIVE PERFORMANCE AIR BERLIN PLC VS SDAX PRICE INDEX UND DOW JONES STOXX TMI AIRLINE INDEX**



## Die Aktie der Air Berlin PLC

### Daten zum 31.12.2013

Grundkapital	EUR 29.200.127 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter auf den Namen lautender Stammaktien (ordinary registered shares) am 31.12.2013	116.800.508
Gattung	auf den Namen lautende Stammaktien (ordinary registered shares)
Nennwert	EUR 0,25
Kürzel Bloomberg	AB1 GY
Kürzel Reuters	AB1.DE
ISIN	GB00B128C026
WKN	AB1000
Handelsplätze	XETRA, Frankfurt/Main; Freiverkehr: Berlin, Düsseldorf, Hamburg, München, Stuttgart
Rechnungslegungs-Standard	IAS / IFRS
Handelssegment	Regulierter Markt (Prime Standard)
Prime Branche	Transport und Logistik
Industriegruppe	Airlines
Indexzugehörigkeit	SDAX, Prime All Share, Classic All Share
Designated sponsor	Commerzbank AG

- ▶ Die Aktie wird auf XETRA sowie an der Frankfurter Wertpapierbörse amtlich gehandelt. Der Handel im Freiverkehr erfolgt an den Börsen in Berlin, Düsseldorf, Hamburg, München und Stuttgart.
- ▶ airberlin Aktien sind in auf den Namen lautende Stammaktien (ordinary registered shares). Um die Einhaltung luftverkehrsrechtlicher Anforderungen an das Anteilseigentum und die tatsächliche Kontrolle über die Gesellschaft (EU-Verordnung Nummer 1008/2008 und von der Bundesrepublik Deutschland mit Nicht-EU-Mitgliedstaaten abgeschlossene Luftverkehrsabkommen) jederzeit zu gewährleisten, wird ein Aktionärsregister geführt. Registerführer ist die registrar services GmbH, Eschborn, Deutschland.
- ▶ Zusätzlich sind „A shares“ ausgegeben.

Ihre laufenden Investor-Relations-Aktivitäten, Ad-hoc- und IR-Meldungen, Investoren- und Analysten-präsentationen sowie alle sonstigen berichtspflichtigen Mitteilungen veröffentlicht airberlin zeitnah auf ihrer Investor-Relations-Website [ir.airberlin.com](http://ir.airberlin.com).

### Hauptaktionäre der Air Berlin PLC zum 31. Dezember 2013

Aktionäre	Aktien in %
<b>Etihad Airways PJSC</b>	<b>29,21</b>
<b>ESAS Holding A.S.</b>	<b>12,02</b>
<b>Hans-Joachim Knieps</b>	<b>5,48</b>
Leibniz-Service GmbH / TUI Travel PLC	3,37
Reidun Lundgren (Metolius Foundation, Ringerike GmbH & Co. Luftfahrtbeteiligungs KG)	2,78
Werner Huehn	2,51
Joachim Hunold	1,95
Severin Schulte	1,71
Johannes Zurnieden	1,16
Heinz-Peter Schlüter	1,03
Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman Air Berlin PLC)	0,17
Dr. Hartmut Mehdorn	0,11

### Aktionärsstruktur nach Nationalitäten zum 31. Dezember 2013

Gemäß EU-Vorschriften muss eine in der EU ansässige Luftfahrtgesellschaft für die Aufrechterhaltung ihrer Betriebsgenehmigung zu mindestens 50 Prozent im Eigentum von EU-Mitgliedstaaten oder Staatsangehörigen von EU-Mitgliedstaaten stehen und von ihnen tatsächlich kontrolliert werden. Manche bilaterale Abkommen zur Nutzung von Verkehrsrechten erfordern darüber hinaus einen rein deutschen Eigentumsanteil von mehr als 50 Prozent. airberlin überwacht die Aktionärsstruktur fortwährend mithilfe des Aktionärsregisters und kann im Falle einer die Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung oder einzelner Verkehrsrechte gefährdenden Entwicklung entgegenwirken und die Einhaltung sicherstellen.

Der Anteil der deutschen Investoren an der Air Berlin PLC lag zum Jahresende 2013 bei 54,33 Prozent, der Anteil der europäischen Investoren bei 57,98 Prozent. Größter Aktionär der Air Berlin PLC ist der Partner Etihad Airways PJSC mit einem Anteil von 29,21 Prozent, gefolgt von der ESAS Holding A.S. mit 12,02 Prozent und Hans-Joachim Knieps mit 5,48 Prozent. Insgesamt waren zum Ende des Geschäftsjahres 2013 fast 33.000 Aktionäre in das Aktionärsregister der Gesellschaft eingetragen.

## Aktionäre

	Aktien in %
Deutschland	54,33
Vereinte Arabische Emirate	29,21
Türkei	12,02
Liechtenstein	2,07
Österreich	0,43
Luxemburg	0,30
Andere EU-Staaten / EWR-Staaten	0,85
Übrige Staaten	0,79

Einzelheiten zu Veränderungen zum genehmigten (authorised capital) und emittierten Kapital finden sich im Anhang zum Konzernabschluss. Die mit den Aktien der Gesellschaft verbundenen Rechte und Pflichten werden ebenfalls im Anhang zum Konzernabschluss beschrieben.

### airberlin group forciert Investoren Kommunikation

airberlin befindet sich über Ihre Investor-Relations-Abteilung in einem kontinuierlichen Austausch mit Analysten sowie ihren institutionellen und privaten Investoren. Wir sehen uns den Grundsätzen transparenter Kommunikation verpflichtet, entsprechend sachlich, umfassend und zeitnah zu informieren. Im Geschäftsjahr 2013 konnte über die Quartalskonferenzen hinaus auf zahlreichen Roadshows und Investorenkonferenzen der Dialog mit der Financial Community intensiviert werden. Bei einer Vielzahl von Einzel- und Gruppengesprächen standen sowohl das Management Board als auch Investor Relations allen Fragen offen gegenüber. Darüber hinaus wurde auf Aktienforen der Dialog mit Privatanlegern fortgeführt.

airberlin Investor Relations offeriert zudem einen elektronischen Newsletter, der alle Stakeholder über wichtige Ereignisse in der airberlin group auf dem Laufenden hält.

Um die Nutzerfreundlichkeit unserer airberlin Investor-Relations-Homepage weiter zu verstärken und einen zeitgerechten Aktionärsservice zu bieten, steht den Besuchern der airberlin Investor-Relations-Homepage auch eine komprimierte Version der Webseite zur Verfügung, die von mobilen Endgeräten genutzt werden kann.

Über das Kontaktformular auf unserer Homepage können Anleger auch gerne direkt mit uns in Verbindung treten beziehungsweise uns schreiben:

Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG  
Investor Relations  
Saatwinkler Damm 42-43  
13627 Berlin, Deutschland



# STRATEGIEBERICHT UND LAGEBERICHT

## STRATEGIEBERICHT UND LAGEBERICHT

22

∨

22 – 39 BERICHT ZUR  
GESCHÄFTSLAGE  
22 Finanzielle und operative  
Performance-Indikatoren  
23 Profil  
23 Geschäftsmodell und Strategie  
28 Steuerung  
29 Rahmenbedingungen  
32 Operative Entwicklung  
35 Vermögens-, Finanz-  
und Ertragslage

## VERANTWORTUNG

40

∨

40 – 50 VERANTWORTUNG

## WESENTLICHE RISIKEN UND UNWÄGBARKEITEN

51

∨

51 – 67 WESENTLICHE RISIKEN  
UND UNWÄGBARKEITEN

## BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGE AUSSAGEN ZUR VORAUS- SICHTLICHEN ENTWICKLUNG

68

∨

68 – 70 BERICHT ZU PROGNOSEN  
UND SONSTIGE AUSSAGEN  
ZUR VORAUSSICHTLICHEN  
ENTWICKLUNG

## NACHTRAGSBERICHT

71

x

71 NACHTRAGSBERICHT

## STRATEGIEBERICHT UND LAGEBERICHT

BERICHT ZUR  
GESCHÄFTSLAGE

### FINANZIELLE PERFORMANCE-INDIKATOREN

	2013	2012	2011
Umsatz (in Mio. EUR)	<b>4.146,8</b>	4.311,7	4.227,3
davon: Flugumsatz (in Mio. EUR)	<b>3.815,5</b>	4.006,7	3.934,8
EBITDAR (in Mio. EUR)	<b>432,7</b>	736,5	425,9
EBIT (in Mio. EUR)	<b>-231,9</b>	70,2	-247,0
Konzernergebnis (in Mio. EUR)	<b>-315,5</b>	6,8	-420,4
Ergebnis je Aktie (in EUR)	<b>-2,71</b>	0,06	-4,94
Bilanzsumme (in Mio. EUR)	<b>1.885,5</b>	2.217,6	2.125,7
Mitarbeiter (31.12.)	<b>8.905</b>	9.284	9.113

### OPERATIVE PERFORMANCE-INDIKATOREN

	2013 vs. 2012 in Prozent	2013	2012	2011
Fluggäste	-5,4	<b>31.535.867</b>	33.346.495	35.300.209
Ganzjahresdestinationen	-1,7	<b>171</b>	174	162
Flugzeuge Jahresende (operative Flotte)	-9,7	<b>140</b>	155	170
Angebotene Sitzkilometer (in Mrd.; ASK)	-5,1	<b>57,25</b>	60,30	62,16
Ladefaktor (in Prozent; RPK/ASK)	+1,3*)	<b>84,85</b>	83,55	84,53

\*) Prozentpunkte



## PROFIL

### **Unternehmensstruktur und Geschäftstätigkeit**

Air Berlin PLC (nachfolgend auch als „Gesellschaft“ bezeichnet) ist die Muttergesellschaft der airberlin group. Gegründet in England und Wales hat sie ihren eingetragenen Sitz in Rickmansworth Hertfordshire, Vereinigtes Königreich. Die Gesellschaft hat die Rechtsform einer „public limited company“ (PLC) und wird daher von einem „Unitary Board“ geführt. Das Board setzt sich aus Executive und Non-Executive Directors zusammen. Die Directors während des Geschäftsjahres 2013 sind ab Seite 8, die Mitglieder des Management Board ab Seite 12 und Veränderungen im Board während des Geschäftsjahres ab Seite 72 aufgeführt. Der Verwaltungssitz der Gesellschaft befindet sich in Berlin, und die Mitglieder des Management Board sind von Berlin aus tätig.

*AIR BERLIN PLC IST  
EINE GESELLSCHAFT  
NACH DEM RECHT  
VON ENGLAND  
UND WALES UND  
WIRD VON EINEM  
„UNITARY BOARD“  
GEFÜHRT*

Die airberlin group ist eine nationale und internationale Linienfluggesellschaft und seit 1997 Mitglied der International Air Transport Association (IATA). airberlin gehört zudem der Association of European Airlines (AEA) an. Die airberlin group rangiert mit 8.905 Mitarbeitern (per 31.12.2013), einer Flotte von 140 operativen Flugzeugen und 31,5 Millionen Passagieren gemessen an der Anzahl der Fluggäste unter den deutschen Fluggesellschaften auf Platz zwei. Auch in der dicht besiedelten deutschsprachigen „D-A-CH“-Region (Deutschland, Österreich, Schweiz) nimmt airberlin Rang zwei ein. Auf den Flughäfen Berlin, Düsseldorf und Palma de Mallorca ist airberlin der größte Anbieter. Im Europaverkehr liegt airberlin gemessen an der Anzahl der Fluggäste an siebter Stelle (Stand jeweils zum 31.12.2013).

*AIRBERLIN IST DIE  
ZWEITGRÖSSTE  
DEUTSCHE  
FLUGGESELLSCHAFT*

## GESCHÄFTSMODELL UND STRATEGIE

### **Das airberlin Geschäftsmodell: Full-Service-Airline**

airberlin positioniert sich als Full-Service-Airline mit umfassendem Dienstleistungsangebot rund um die Welt des Fliegens und globalen Partnern. Die Kunden und ihre Wünsche stehen bei uns im Mittelpunkt. Wir sprechen insbesondere Reisende an, die vor, während und nach dem Flug Wert auf Komfort legen und ein Preis-/Leistungs-Verhältnis suchen, das sich positiv vom Wettbewerb abhebt. Deshalb stellen wir unseren Kunden jederzeit ein Maximum an Flexibilität und Unabhängigkeit bereit. Kurze Wege und hoher Komfort sollen die Reise mit airberlin so angenehm wie möglich gestalten. Hierzu gehören insbesondere einfache, effiziente Abläufe am Boden wie in der Luft, vor und nach dem Flug.

*AIRBERLIN  
ARBEITET ENG  
MIT 16 PARTNER-  
AIRLINES  
ZUSAMMEN*

Die enge strategische Partnerschaft mit Etihad Airways, die Mitgliedschaft von airberlin in der globalen **oneworld**<sup>®</sup>-Allianz und Codeshare-Vereinbarungen mit zahlreichen Fluggesellschaften eröffnen unseren Fluggästen ein weltweites Netzwerk mit sehr kurzen Zugangswegen.

airberlin hat ihre bilateralen Codeshare-Partnerschaften in den letzten Jahren systematisch ausgebaut. Ende 2013 gab es Partnerschaften mit dem strategischen Partner Etihad Airways, der viertgrößten Fluggesellschaft Chinas, Hainan Airlines, der russischen S7 Airlines, Pegasus Airlines, der

größten privaten Fluglinie der Türkei, der thailändischen Bangkok Airways, mit der US-amerikanischen Fluggesellschaft American Airlines, mit British Airways, der finnischen Finnair, der spanischen Iberia, der jordanischen Royal Jordanian, der italienischen Meridiana Fly, der lettischen Air Baltic sowie Japan Airlines, Air Seychelles, Air Serbia, der nationalen Fluggesellschaft der Republik Serbien und Virgin Australia. Darüber hinaus hat die **oneworld**-Allianz auch im Berichtsjahr wieder zahlreiche neue Mitglieder aufgenommen und damit ihr schnelles Wachstum fortgesetzt.

### **Der airberlin Markenkern**

Die Marke airberlin steht für multiplen, einfachen Zugang zur Welt des Fliegens, für freundlichen Service und ein überdurchschnittliches Preis-/Leistungs-Verhältnis. Unser Slogan „airberlin. Your Airline.“ stellt unsere Kundenorientierung und den Komfort der Kunden in den Vordergrund.

Wir pflegen einen möglichst intensiven Kundenkontakt und nutzen hierfür alle Vertriebs- und Distributionskanäle und bieten unseren Kunden alle relevanten Zugangswege zu unserem Produkt. airberlin Flüge können ganz klassisch über den Ticketschalter, das Reisebüro oder den Urlaubsveranstalter gebucht werden und von überall mit einem Anruf beim airberlin 24/7-Call-Center, über die service-optimierte airberlin Website oder unser Serviceangebot auf Smartphone und Tablet. Damit bieten wir unseren Kunden ein Maximum an Flexibilität und Unabhängigkeit.

Wir bieten unseren Gästen auf innerdeutschen Flügen sowie auf der Langstrecke kostenlos aktuelle Tageszeitungen und Magazine an. Auf allen Strecken erhält der Fluggast kostenlos Snacks und kalte oder warme Getränke. Zusätzlich können auf der Kurz- und Mittelstrecke verschiedene kalte und warme Gourmet-Menüs in Zusammenarbeit mit dem Restaurant Sansibar auf Sylt vorbestellt werden. Die Gäste der Langstrecke genießen in der Business Class den umfassenden airberlin Service.

Die airberlin group positioniert sich auf der Kurz- und Mittelstrecke als eine führende Luftfahrtgesellschaft in ihren strategischen Kernmärkten des deutschsprachigen Raums. Hierzu zählen Deutschland, die Schweiz und Österreich. In diesem bedeutenden Wirtschaftsraum hat airberlin zahlreiche Strecken und Verbindungen als strategisch wichtig identifiziert und sich auf die die Weiterentwicklung des Streckennetzes in diesem Raum konzentriert.

airberlin will mit seiner modernen Flotte, die zu den jüngsten und verbrauchsärmsten unter den internationalen Luftfahrtgesellschaften zählt, und einem Produktangebot, das sich durch sein hohes Preis-/Leistungs-Verhältnis vom Wettbewerb abhebt, eine wachsende Rolle in seinen Kernmärkten und auf den strategisch wichtigen Langstrecken erzielen. Diese tragen zu mehr als der Hälfte des gesamten globalen Passagieraufkommens bei.

Unser erfolgreiches Vielfliegerprogramm „topbonus“ arbeitet mit über 120 Partnern unter anderem aus dem Hotelbereich, dem Verlagswesen sowie Mietwagen- und Finanzdienstleistungsunternehmen zusammen. Mehr als drei Millionen Teilnehmer nutzen bereits die exklusiven Vorteile des Programms. Die topbonus-Teilnehmer sammeln auf Flügen mit airberlin, unserer österreichischen

Fluggesellschaft NIKI, Etihad Airways und auch bei unseren **oneworld** Partnern Statusmeilen für zahlreiche exklusive Vorteile. Außerdem sammeln Teilnehmer beim Fliegen sowie bei den über 120 Partnerunternehmen Prämienmeilen, die für weltweite Freiflüge und Business Class Upgrades eingelöst werden können. Die topbonus-Teilnehmerzahl stieg im Durchschnitt der letzten vier Jahre mit einer Rate von mehr als 900 Teilnehmern pro Tag, von 2,4 Millionen im Jahr 2010 auf 3,3 Millionen in 2013. Seit dem 18. Dezember 2012 operiert topbonus als eigenständiges Unternehmen unter dem Namen Topbonus Ltd. An dieser Gesellschaft hält Etihad Airways indirekt 70 Prozent und airberlin 30 Prozent.

Das airberlin Leistungsangebot umfasst darüber hinaus kostenloses Freigepäck und kostenlose Sitzplatzreservierung, Quick Check-in am Flughafen, Priority Check-in für Premium-Reisende sowie eine breite Palette von diversen kostenlosen e-Services wie Web-Check-in, MMS-Check-in oder die SMS-Sitzplatzreservierung. Auf der mobilen Website [mobile.airberlin.com](http://mobile.airberlin.com) und mit der mobilen airberlin App kann man bis zu zwei Stunden vor Abflug buchen. Die Bordkarte kann auch elektronisch gespeichert werden; das Boarding erfordert dann keinen Papieraufwand mehr.

Insbesondere mit dem strategischen Partner Etihad Airways, aber auch über die Mitgliedschaft in der globalen **oneworld** Allianz und mit weiteren internationalen Fluggesellschaften werden Codeshare-Vereinbarungen gepflegt und systematisch ausgebaut. Hiermit baut airberlin ihre internationale Präsenz auf der Langstrecke und die dort als strategisch wichtig definierten Strecken aus. So sollen insbesondere die Transatlantikroute und der inneramerikanische Verkehr über die Partnerschaft mit American Airlines profitieren. Gleichzeitig profitieren die Kurz- und Mittelstreckenverbindungen durch Zubringerdienste von und zu den Hubs der jeweiligen Partner und denen von airberlin. Damit soll auf diesen Strecken eine nachhaltig hohe Auslastung über die übliche Saisonalität hinaus sichergestellt und der Einfluss des besonders saisonal geprägten Urlaubsreiseverkehrs gemindert werden.

Ständig wachsende Beliebtheit genießt auch unser umfangreiches und hochgradig individualisierbares Dienstleistungsangebot für Unternehmenskunden. Hier vernachlässigen wir auch nicht den kleinen Mittelstand. Denn schon Unternehmen ab drei Mitarbeitern widmen wir uns in besonderem Maße. Der Erfolg unserer aktiven Mittelstandsförderung lässt sich ablesen am Anstieg der im business points Bonusprogramm (BP) teilnehmenden Firmen: In den letzten vier Jahren ist die Anzahl um jahresdurchschnittlich 36 Prozent auf zuletzt 13.606 Unternehmen gewachsen. airberlin hat die Betreuung der KMUs durch ein eigenes TeleSales-Team ausgebaut und wird ab 2014 noch besser auf deren Bedürfnisse reagieren. In 2014 wird auch im wichtigen österreichischen Markt TeleSales für kleinere und mittlere Unternehmen (KMUs) eingeführt. BP wurde 2013 durch Verbesserungen noch attraktiver. So können Mitglieder nun auch auf ausgewählten Flügen mit American Airlines, Air Serbia und Virgin Australia Punkte sammeln. Etihad Airways ist bereits BP-Partner. Zudem können seit 2013 auch Upgrades gegen Punkte eingelöst werden. Aufgrund der großen Bedeutung des KMU-Marktes für airberlin wird BP weiter ausgebaut und verbessert.

*UMFANGREICHES  
UND HOCHGRADIG  
INDIVIDUALISIER-  
BARES DIENSTLEIS-  
TUNGSANGEBOT  
FÜR KMUS*

airberlin wird besonders von Familien geschätzt, da wir großen Wert auf Familienfreundlichkeit legen. Kinder unter zwei Jahren fliegen kostenfrei, zwischen zwei und elf Jahren zahlen sie einen reduzierten Flugpreis.

Unser Serviceangebot umfasst die ganze Welt rund ums Fliegen und geht damit deutlich über die eigentlichen Leistungen bei einer Flugreise hinaus. So pflegen wir eine enge Zusammenarbeit mit mehreren Partnern unter anderem aus den Bereichen Reise- und Finanzdienstleistungen sowie aus dem Pressewesen. Die airberlin Premium Partner bieten ihre Serviceleistungen direkt über die airberlin Website an.

Die strategische Positionierung unserer Hubs in Berlin und Düsseldorf innerhalb der dicht besiedelten Region Deutschland, Schweiz und Österreich („D-A-CH“) sowie der airberlin Hub in der Tourismusmetropole Palma de Mallorca sorgt für einen sehr hohen Bekanntheitsgrad der Marke airberlin.

#### **Zusammenarbeit mit Etihad Airways 2013 weiter intensiviert**

airberlin hat im Geschäftsjahr 2013 von der engen Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner Etihad Airways, der 2003 gegründeten nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate, profitiert.

Die Partnerschaft kombiniert die komplementären Streckennetze beider Airlines in idealer Weise, erweitert das Flugangebot für die Passagiere beider Gesellschaften und schafft Wachstum. Insgesamt wurden von den beiden Airlines 2013 über 560.000 gemeinsame Fluggäste befördert. Nach 323.000 im Vorjahr entspricht dies einem Anstieg um nahezu 75 Prozent.

Das gemeinsame Streckennetz addierte sich 2013 auf 228 Destinationen in 84 Ländern, das Portfolio der Codeshare-Strecken wurde auf nahezu 100 weltweit ausgebaut. Die beiden Streckennetze überlappen sich so gut wie nicht und sind damit hochgradig komplementär. So profitieren airberlin Fluggäste von den zahlreichen Umsteigemöglichkeiten des Etihad Airways-Hubs Abu Dhabi in Richtung Asien und Australien. Umgekehrt gewinnen die Fluggäste von Etihad Airways Zugang zum dicht geknüpften europäischen Netz von airberlin.

#### *DIREKTE ANBINDUNG ZUM ETIHAD AIRWAYS- HUB ABU DHABI*

Die airberlin Flugverbindungen zum Etihad Airways-Hub Abu Dhabi stellen für airberlin eines der zentralen Elemente der Partnerschaft dar. airberlin fliegt täglich von Berlin und zweimal täglich pro Woche von Düsseldorf nach Abu Dhabi. Über vier deutsche Drehkreuze können europäische Fluggäste insgesamt 49 wöchentliche Flüge nach und von Abu Dhabi nutzen (Stand 30. April 2014). Mit dem Winterflugplan 2014/2015 wird die Frequenz auf 56 Flüge steigen.

Durch intelligente Zusammenarbeit heben die beiden Unternehmen weitreichende Synergien. Darüber hinaus haben airberlin und Etihad Airways 2013 ihre Zusammenarbeit weiter intensiviert, um

den Fluggästen ein ansprechendes Flugerlebnis und hochwertige Produktstandards zu bieten. Seit Anfang 2013 stattet airberlin die Business Class mit den exklusiven Lie-Flat Sitzen aus.

### **Globales Netzwerk oneworld**

Unabhängig von der umfassenden Zusammenarbeit mit Etihad Airways bietet die Mitgliedschaft von airberlin in der globalen Allianz **oneworld** enorme Potenziale. Auch die zur airberlin group gehörende österreichische NIKI ist angeschlossenes Mitglied („Affiliate“). Unter **oneworld** haben sich zahlreiche namhafte internationale Luftverkehrsgesellschaften zusammengeschlossen: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, LAN, Malaysia Airways, Qantas, Qatar Airways, Royal Jordanian, S7 Airlines und TAM sowie mehr als 30 weitere angeschlossene Fluggesellschaften (affiliate members), u. a. American Eagle, Dragonair, LAN Argentina, LAN Ecuador, LAN Express und LAN Peru.

*MIT AIRBERLIN  
UND ONEWORLD ZU  
MEHR ALS  
800 REISEZIELEN*

Durch die Mitgliedschaft haben sich die Angebote für die Fluggäste von airberlin massiv erweitert: airberlin Fluggäste verfügen über Zugangsmöglichkeiten zu fast tausend Reisezielen in mehr als 150 Ländern. Die Anzahl der gemeinsamen Fluggäste von airberlin und **oneworld** Partnern betrug im Jahr 2013 über 1.013.000. Nach 310.000 gemeinsamen Fluggästen im Vorjahr entspricht dies mehr als dem Dreifachen. Die Flotte der Allianz umfasste in etwa 3.500 Flugzeuge, bot rund 14.000 Flüge pro Tag und transportierte um die 480 Millionen Fluggäste im vergangenen Jahr. Teilnehmer von topbonus können Status- und Prämienmeilen weltweit bei 14 Fluggesellschaften von **oneworld** Partnern sowie deren angeschlossenen Fluggesellschaften (affiliate members) sammeln und einlösen. Darüber hinaus haben Vielflieger Zugang zu mehr als 600 Airport-Lounges weltweit. Bei den World Travel Awards 2013 wurde die Allianz zum elften Mal in Folge zur weltweit führenden Allianz gewählt.

### **2013: „Turbine“ planmäßig umgesetzt**

Das Turbine-Programm wurde im Geschäftsjahr 2013 entlang der Planungsvorgaben vollständig und erfolgreich umgesetzt. Die weiteren, für 2014 vorgesehenen Maßnahmen laufen ebenfalls planmäßig. Damit konnten die für 2013 angekündigten positiven Ergebniseffekte in Höhe von 200 Mio. EUR erzielt werden.

Diesen Produktivitätserfolgen auf der operativen Ebene standen allerdings einige, zum Teil exogene negative Effekte gegenüber, die damit nur teilweise zu kompensieren waren. Hierzu zählen insbesondere die unverändert hohen Zusatzbelastungen aus der Verzögerung der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg, wo airberlin schon im Jahr 2012 ein eigenes Terminal eröffnen wollte. Das wesentlich erweiterte und auf dieses neue Terminal optimierte Produktangebot muss seither mit hohen Zusatzkosten am bisherigen Flughafen Tegel abgewickelt werden, der schon lange seine Kapazitätsgrenzen überschritten hat.

Darüber hinaus sind im Berichtsjahr zusätzlich Remanenzkosten im Zusammenhang mit Turbine in Höhe von 40 Mio. EUR aufgetreten.

### STEUERUNG

Für eine Fluggesellschaft genießen Sicherheit am Boden und in der Luft absolute Priorität. Daher stehen auch bei airberlin alle diesbezüglich relevanten Richtlinien an erster Stelle der Unternehmenssteuerung. Die operative und strategische Steuerung der airberlin group ist gleichzeitig auf strikte Kosten- und Prozesseffizienz ausgelegt. In allen Bereichen und über alle Ebenen hinweg stellen die Schonung der verfügbaren Ressourcen und die Verbesserung ihres Einsatzes permanente Querschnittsaufgaben dar. Sie sind von allen Verantwortlichen zu beachten. Daher weist die Organisation der Gesellschaft eine möglichst flache und übersichtliche Struktur auf. Übergreifende Aufgaben wie Flugbetrieb, On-Board-Service und Technischer Service werden von den einzelnen Mitgliedern des Management Board gesteuert, denen die jeweiligen ausführenden Bereiche zugeordnet sind.

airberlin steuert wachstums- und wertorientiert. Daher stellen die Entwicklung des Flugumsatzes und der Erlöse aus den weiteren Dienstleistungen rund ums Fliegen, das Konzernergebnis und die Bilanzstruktur die wesentlichen Performanceindikatoren in der airberlin group dar. Zentrale ergebnisorientierte operative Steuergröße ist die Ertragsgröße EBITDAR. Dies ist die Abkürzung der englischen Bezeichnung „Earnings Before Interest, Tax, Depreciation, Amortisation and Rent“, stellt also den Gewinn vor Finanzergebnis, Ertragssteuern, Abschreibungen und Amortisationen sowie Leasingkosten für Flugzeuge dar. EBITDAR wird in der Luftfahrtindustrie und auch von Investoren und Analysten generell als die allgemein vergleichbare operative Erfolgskennziffer anerkannt und verwendet.

Eine weitere wichtige operative Steuergröße in der Luftfahrt und damit auch bei airberlin ist die Flotten- beziehungsweise Flugzeugauslastung. Zur Ermittlung der Auslastung werden die zurückgelegten Passagierkilometer (RPK) in Prozent der verfügbaren Sitzplatzkilometer (ASK) berechnet. Darüber hinaus messen die durchschnittlichen Erlöse (Yields) je Passagier, geflogenem Kilometer oder Passagierkilometer die spezifische Umsatzkraft. airberlin betreibt zur systematischen Erhöhung der Durchschnittserlöse ein ausgereiftes Yield-Management, das permanent weiter optimiert wird.

### **Das Security Management System der airberlin group**

Die sich ständig ändernde globale Sicherheitslage und aktuelle politische Entwicklungen erfordern stete Anpassungen im Security-Bereich, um die Sicherheit unseres Flugbetriebs, unserer Kunden und unserer Mitarbeiter gewährleisten zu können. Insbesondere die Sicherheitslage der letzten Jahre in Afrika und im Nahen Osten sowie die weiterhin weltweit bestehende Bedrohung terroristischer Anschläge auf den zivilen Luftverkehr erfordern umfassende Sicherheitsmaßnahmen.

Das Security Management der airberlin group greift auf ein internationales Netzwerk aus Sicherheitsbehörden, Partner-Airlines sowie Sicherheitsunternehmen zurück, um die weltweite Sicherheitslage sowie Entwicklungen zu überwachen. Durch regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen vor Ort werden

die Destinationen, die von der airberlin group angeflogenen Standorte und die Eigensicherungsmaßnahmen validiert. Die Luftsicherheitsmaßnahmen der airberlin group erfüllen die strengen nationalen sowie internationalen Anforderungen an Luftfahrtunternehmen und werden darüber hinaus durch regelmäßige Quality und IATA Operational Safety Audits (IOSA Audits) überprüft und bestätigt.

Mit Hilfe des Security Management Systems werden frühzeitig Ereignisse analysiert, um proaktiv auf mögliche Gefahren reagieren beziehungsweise bei einem Vorfall entsprechend schnell und effektiv reagieren zu können.

### **Das Safety Management System der airberlin group**

Sicherheit hat die höchste Priorität bei airberlin. In allen Bereichen, insbesondere in den operativen Bereichen wie Technik, Kabine, Flug- und Bodenbetrieb, wird Sicherheit täglich von jedem einzelnen Mitarbeiter gelebt. Um Risiken frühzeitig identifizieren zu können, sind Prozesse zur Identifizierung von potenziellen Gefahren und Ereignissen definiert, welche innerhalb eines Risiko-Management-Systems ausgewertet und analysiert werden. Somit können potenzielle Gefahren frühzeitig identifiziert und Abhilfe geschaffen werden, bevor es zu einem schwerwiegenden Vorfall kommen könnte.

## **RAHMENBEDINGUNGEN**

### **Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2013**

Die weltwirtschaftliche Entwicklung stellt eine wichtige Rahmenbedingung für die geschäftliche Entwicklung von Fluggesellschaften und damit auch von airberlin dar. Wirtschaft und Flugverkehr weisen eine enge Korrelation auf: In Zeiten wirtschaftlicher Prosperität steigen Reiseneigung und Reiseaufkommen sowohl bei den Privatreisenden als auch im Geschäftsleben, in Rezessionsphasen geht beides zurück. Dabei sinkt die Reisefreudigkeit der Privatreisenden während konjunktureller Abschwungphasen in der Regel überdurchschnittlich, da diese mit höherer Arbeitslosigkeit einhergehen. Im für airberlin wichtigen europäischen Markt hat sich die von der Finanzmarktkrise ausgelöste Rezession der letzten Jahre entsprechend negativ niedergeschlagen: Das Passagieraufkommen entwickelte sich in Europa deutlich schlechter als in anderen Regionen. Daran hat sich im Berichtsjahr nur wenig geändert.

Vor allem im Verlauf des zweiten Halbjahres des Geschäftsjahres 2013 hat sich die Weltwirtschaft insgesamt stabilisiert. Insbesondere waren in den Krisenländern des Euroraums nach Jahren der Rezession erste Tendenzen einer wirtschaftlichen Erholung erkennbar. So ist die Wirtschaft in Italien und Spanien weniger stark geschrumpft als im Vorjahr. Aufgrund des rückläufigen Wachstums in den USA und Deutschland, aber auch im Zuge der Abkühlung in den Schwellenländern geht der Internationale Währungsfonds (IWF) aber dennoch davon aus, dass die Weltwirtschaft 2013 mit 3,0 Prozent insgesamt etwas weniger stark gewachsen ist als im Vorjahr.

In Deutschland hat das reale Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2013 um 0,5 Prozent (2012: 0,9 Prozent) zugenommen. Damit stieg die gesamtwirtschaftliche Leistung im zweiten Jahr nacheinander nur leicht an. Dies war neben dem wetterbedingt sehr schwachen Jahresauftakt (–1,6 Prozent im ersten Quartal 2013) auch fehlenden ausländischen Nachfrageimpulsen geschuldet. Die Investitionsbereitschaft der heimischen Unternehmen war entsprechend gedämpft, während sich der private Konsum als Konjunkturstütze erwies. Der Wintereinbruch in Deutschland zu Jahresanfang hat auch das Geschäft von airberlin in Mitleidenschaft gezogen.

In der Eurozone gab es erstmalig seit eineinhalb Jahren ab dem vierten Quartal 2013 wieder ein leichtes Wachstum. Dafür waren vorwiegend die sich verstärkende konjunkturelle Dynamik in Deutschland sowie die überraschend positive Entwicklung in Frankreich (+0,3 Prozent) verantwortlich, während die teils wichtigen Zielmärkte von airberlin in Südeuropa weiterhin in der – wenn auch abgemilderten – Rezession verharrten. Unverändert wirken die dort ergriffenen Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung dämpfend auf die Konjunktur, insbesondere auf die Verbrauchernachfrage. In Spanien ging das reale BIP im Jahr 2013 um –1,2 Prozent zurück (Vorjahr: –1,6 Prozent). Insgesamt ist die Wirtschaftsleistung der Eurozone im Jahresdurchschnitt 2013 um –0,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken (2012: –0,7 Prozent).

### **Die Luftfahrtbranche im Geschäftsjahr 2013**

Laut IATA, dem internationalen Verband der Luftverkehrsgesellschaften, ist die Nachfrage im Personenflugverkehr 2013 im Rahmen der langjährigen Entwicklung der letzten 30 Jahre in der Branche weltweit um 5,2 Prozent gestiegen. Damit hat sich auch der Trend des Vorjahres (5,3 Prozent) fortgesetzt. Die IATA misst die Nachfrage anhand der von ihren Mitgliedsgesellschaften geflogenen Passagierkilometer (RPK).

*DER MITTLERE  
OSTEN BOOMTE  
AUCH WIEDER IM  
JAHR 2013*

Regional entspricht die Entwicklung ebenfalls dem Trend der letzten Jahre, sie war erneut sehr unterschiedlich. Im Wesentlichen trug auch 2013 wieder die boomende Entwicklung in den Emerging Markets zum globalen Wachstum bei. Das stärkste RPK-Wachstum verzeichnete der Mittlere Osten mit 11,4 Prozent, gefolgt von der asiatisch-pazifischen Region mit 7,1 Prozent, Lateinamerika mit 6,3 Prozent und Afrika mit 5,2 Prozent. Erneut unterdurchschnittlich legte hingegen die Nachfrage in den entwickelten Märkten Nordamerikas (2,3 Prozent) und Europas (3,8 Prozent) zu. Europa weist damit eine signifikante Beruhigung auf, denn 2012 war die Nachfrage noch um 5,3 Prozent gestiegen. Insgesamt ist die Nachfrage nach Inlandsflügen (+4,9 Prozent) auch 2013 wieder weniger stark gewachsen als nach internationalen Destinationen (+5,4 Prozent). Da der Inlandsverkehr aber etwas stärker und der internationale Verkehr etwas weniger stark als im Vorjahr zugelegt haben, hat sich die Differenz verkleinert.

Die Nachfrage nach internationalen Flügen von Europa aus zeigte im dritten Jahr in Folge deutlich rückläufige Zuwachsraten. Sie stieg 2013 nur noch um 3,8 Prozent, nachdem im Vorjahr ein Plus von 5,3 Prozent und 2011 sogar noch ein Anstieg um 9,5 Prozent erzielt worden war.



Die Kapazität, gemessen an den angebotenen Sitzplatzkilometern (ASK), stieg laut IATA bei den Verbandsgesellschaften 2013 insgesamt um 4,8 Prozent. Sie wurde damit stärker ausgeweitet als im Vorjahr (3,9 Prozent). Dennoch legte die Auslastung (RPK in Prozent der ASK) leicht auf 79,5 nach 79,1 Prozent zu. Damit konnte das 2012 schon hohe Niveau nahe den historischen Höchstmarken weiter ausgebaut werden. In Europa erhöhten die Fluggesellschaften der IATA ihre Kapazität hingegen weniger stark als im Vorjahr: um 2,7 Prozent nach 2,9 Prozent. Die Auslastung legte damit trotz des im internationalen Vergleich unterdurchschnittlichen Nachfragewachstums auf 80,2 Prozent nach 79,6 Prozent zu. Weiterhin am höchsten war die Auslastung in Nordamerika, wo sie bei nur gering um 2,0 Prozent gestiegener Kapazität um 0,5 Prozentpunkte auf 83,4 Prozent kletterte.

Die Statistik des Flughafenverbands Airports Council International Europe (ACI Europe) weist beim Passagieraufkommen der europäischen Flughäfen für das Jahr 2013 mit +2,8 Prozent eine leicht höhere Zunahme als im Vorjahr auf, wo nur ein geringes Wachstum von 1,8 Prozent verzeichnet worden war. Mit +1,0 Prozent nach +0,2 Prozent herrschte innerhalb der EU allerdings weiterhin nahezu Stagnation. Ganz anders hingegen war die Entwicklung in den Ländern außerhalb des EU-Raums. Unter anderem getragen von kräftigem Wachstum in der Türkei und in Russland beschleunigte sich dort das Wachstum der Passagierzahlen auf 9,6 Prozent. 2012 betrug es noch 8,8 Prozent. Erneut wiesen türkische und russische Flughäfen hohe zweistellige Wachstumsraten auf. Damit hat sich ein Trend der letzten Jahre fortgesetzt: Der Anteil der Flughäfen außerhalb der Europäischen Union ist 2013 auf 22 Prozent gestiegen, 2008 lag er noch bei 15 Prozent.

*AUCH 2013  
NUR GERINGES  
WACHSTUM  
IN DER EU*

In Deutschland erzielten die in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) zusammengeschlossenen Flughafenbetreiber insgesamt einen leichten Zuwachs bei der Zahl der Fluggäste. Mit 201,8 Millionen Passagieren wurde die Vorjahreszahl um 0,7 Prozent übertroffen. Zwar stellt diese Zahl einen Rekord dar. Das Wachstum ist aber dennoch zurückgegangen, denn im Vorjahr hatte der Zuwachs noch 1,1 Prozent betragen. Gegenüber 2012 hat sich die Dynamik zugunsten der Kontinentalverbindungen verschoben (+2,5 Prozent), während der interkontinentale Verkehr an Schwung verloren hat (+0,4 Prozent).

*DER INNER-  
DEUTSCHE VERKEHR  
WAR AUCH 2013  
RÜCKLÄUFIG*

Bei dem innerdeutschen Verkehr hat sich an der negativen Entwicklung der jüngeren Vergangenheit nichts geändert. Sie schwächten sich 2013 weiter deutlich um 3,6 Prozent und damit im gleichen prozentualen Umfang ab wie 2012. Hiervon waren erneut vor allem die kleineren und mittelgroßen Flughäfen betroffen; der Trend des Rückzugs der Fluggesellschaften aus der Fläche hält unvermindert an. Ein Wachstumshemmnis ist aus Sicht des ADV nach wie vor die wettbewerbsverzerrende Luftverkehrsteuer, die die deutschen Flughäfen im Jahr 2013 fünf Millionen Fluggäste gekostet hat. Entsprechend ging auch die Gesamtzahl der Flugbewegungen auf den deutschen Flughäfen weiter zurück. Sie sank 2013 im Vergleich zum Vorjahr um 3,8 Prozent auf 2.006.338 Starts und Landungen. Damit hat sich dieser Negativtrend sogar beschleunigt, denn 2012 hatte der Rückgang noch 2,9 Prozent betragen. Ursächlich für den Rückgang sind die Konsolidierungsprogramme der Fluggesellschaften, der Einsatz von größerem Fluggerät sowie die höhere Auslastung der Flugzeuge.

## OPERATIVE ENTWICKLUNG

### **Streckennetz und Flotte**

Im Geschäftsjahr 2013 wurden Streckennetz und Flotte im Zuge der planmäßigen Umsetzung des Programms Turbine weiter optimiert. Fortschritte konnten darüber hinaus bei Verhandlungen mit relevanten Stakeholdern und bei Produktivitätssteigerungen erzielt werden. So hat airberlin die Verhandlungen mit Leasinggesellschaften erfolgreich abgeschlossen und bei Gesprächen mit Flughäfen Verbesserungen auf der Kostenseite erzielt. Wie schon im Vorjahr wurden einige innerdeutsche Verbindungen zu Regionalflughäfen aus dem Programm genommen, weil sich das seit der Einführung der Luftverkehrsteuer deutlich gesunkene Passagieraufkommen nicht wieder erholt hatte. Der Aufbau eines gestrafften Flugzeug-Stationierungskonzepts mit typenreiner Zuordnung der Mittelstreckenflugzeuge auf fünf Stationen erbrachte erste Produktivitätssteigerungen. Damit wurden die für das Berichtsjahr insgesamt gesetzten operativen und organisatorischen Ziele des Programms weitgehend erreicht.

*STRATEGISCHE  
ANPASSUNG DES  
STRECKENNETZES  
FORTGEFÜHRT*

Hinsichtlich des Streckennetzes standen dessen Optimierung auf die airberlin Drehkreuze Berlin, Düsseldorf, Wien und Palma de Mallorca sowie der systematische Ausbau der Anschlussverbindungen zu den Netzen des strategischen Partners Etihad Airways und den Gesellschaften der **oneworld** Allianz weiterhin im Vordergrund.

Im Zuge dieser Maßnahmen wurde die Anzahl der Flugzeuge von 155 im Vorjahr auf 140 im Berichtsjahr reduziert. Damit einher ging auch die Kapazität zurück: Die Anzahl der Sitzplätze sank um 6,9 Prozent auf 38.893.557 nach 41.788.847 und die Anzahl der angebotenen Sitzkilometer (ASK) wurde um 5,1 Prozent auf 57,3 Mrd. nach 60,3 Mrd. reduziert.

Die Anzahl der Flüge wurde im Berichtsjahr um 7,4 Prozent auf 231.836 nach 250.406 zurückgeführt. Die durchschnittliche Flugstrecke war im Berichtsjahr hingegen um 2,0 Prozent länger als im Vorjahreszeitraum. Die Flugstunden gingen im Rahmen der vorgenommenen Streichungen um 6,8 Prozent auf 424.296 nach 455.130 zurück. Die Restrukturierung des Netzwerks 2013 wurde weitestgehend umgesetzt.

### **Passagieraufkommen und Yields**

Das Passagieraufkommen (Pax) war im Zuge der Streckenoptimierung im Geschäftsjahr 2013 insgesamt um 5,4 Prozent auf 31.535.867 nach 33.346.495 rückläufig. Die verkauften Sitzplatzkilometer (RPK) sanken jedoch deutlich weniger stark um 3,6 Prozent auf 48,6 Mrd. nach 50,4 Mrd. Die Auslastung konnte gemessen am Ladefaktor (RPK/ASK) um 1,3 Prozentpunkte auf 84,8 Prozent nach 83,5 Prozent gesteigert werden.

*AUSLASTUNG  
IN 2013 ERNEUT  
VERBESSERT*

Die Yields weisen im Geschäftsjahr 2013 insgesamt einen leichten Aufwärtstrend auf. Der Flugumsatz (inklusive Steuern und Sicherheitsgebühren) pro Pax stieg im Berichtsjahr auf 121,0 EUR nach 120,2 EUR. Der Gesamtumsatz pro Pax legte um 1,7 Prozent von 129,3 EUR auf 131,5 EUR zu. Der Flugumsatz pro ASK fiel mit 6,66 EURct nach 6,64 EURct nur geringfügig höher aus.

Ohne den Aufwand für Treibstoff sind die Aufwendungen pro ASK auf dem EBIT-Level (vor sonstigen operativen Erträgen) im Berichtsjahr um 5,2 Prozent auf 5,89 EURct nach 5,60 EURct gestiegen. Inklusiv Treibstoffaufwand waren die Aufwendungen pro ASK um 3,8 Prozent auf 7,75 EURct nach 7,47 EURct höher. Der Treibstoffaufwand pro ASK war im Berichtsjahr mit 1,86 EURct nach 1,87 EURct nahezu unverändert. Die Kostenentwicklung war im Geschäftsjahr insgesamt noch geprägt von Einmalaufwendungen in Höhe von 40,0 Mio. EUR im Zusammenhang mit dem Turbine-Programm, die im ersten Halbjahr angefallen waren. Solche Aufwendungen sind im zweiten Halbjahr nicht mehr angefallen.

#### Wesentliche Eckdaten zum Flugbetrieb (per 31.12.)

	+/- %	2013	2012
Flugzeuge zum Jahresende (operative Flotte)	-9,7	<b>140</b>	155
Flüge	-7,4	<b>231.836</b>	250.406
Ganzjahresdestinationen	-1,7	<b>171</b>	174
Sitzplatzkapazität (in Tsd.)	-6,9	<b>38.894</b>	41.789
Fluggäste (in Tsd.; Pax)	-5,4	<b>31.536</b>	33.346
Ladefaktor (in Prozent; RPK/ASK)	+1,3 %- Prozent-Pkte.	<b>84,85</b>	83,55
Angebote Sitzkilometer (in Mrd.; ASK)	-5,1	<b>57,25</b>	60,30
Verkaufte Sitzkilometer (in Mrd.; RPK)	-3,6	<b>48,57</b>	50,38
Zahl der Blockstunden	-6,7	<b>485.604</b>	520.407
Durchschnittliche Streckenlänge (in km)	+2,0	<b>1.472</b>	1.443

BERICHT ZUR  
GESCHÄFTSLAGE

AIRBERLIN BETREIBT  
UNVERÄNDERT  
EINE DER JÜNGSTEN  
UND SPARSAMSTEN  
FLOTTEN

Mit einem Durchschnittsalter von 5,4 Jahren zum 31. Dezember 2013 gehört die Flotte der airberlin group auch weiterhin weltweit zu den jüngsten. Entsprechend fliegt sie auch mit einer vergleichsweise sehr hohen Effizienz, was den Treibstoffverbrauch anbelangt.

**Die Flugzeugflotte der airberlin group**

Anzahl Ende	2013	2012
A319	8	8
A320	39	43
A321	16	16
A330-200	14	13
A330-300	–	1
B737-700	11	21
B737-800	35	36
Q400	10	10
Embraer E 190	7	7
<b>Gesamt</b>	<b>140</b>	<b>155</b>

## **VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE**

### **Bericht zur Vermögens- und Finanzlage, zu Investitionen und Finanzierung**

Die Konzernbilanz zum Stichtag 31. Dezember des Geschäftsjahres 2013 hat sich gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag um 15,0 Prozent verkürzt (1.885,5 Mio. EUR nach 2.217,6 Mio. EUR). Die langfristigen Aktiva haben sich um 6,1 Prozent zurückgebildet, im Wesentlichen bedingt durch Abschreibungen und den Verkauf von Flugzeugen. Hierdurch sind die Sachanlagen um 16,7 Prozent auf 497,8 Mio. EUR zurückgegangen.

Die kurzfristigen Aktiva weisen einen Rückgang um 25,2 Prozent auf. Neben geringeren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Bankguthaben und Liquiditätsbeständen ist dies wesentlich auf den Rückgang der Position „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ zurückzuführen, nachdem die dort aktivierten Flugzeuge verkauft beziehungsweise wieder in den Langfristbestand zurückklassifiziert wurden. Von ursprünglich acht eigenen, zum Verkauf gestellten Flugzeugen wurden vier Maschinen zum 30. Juni 2013 wieder als langfristige Vermögenswerte umklassifiziert, da sie innerhalb der airberlin group weiterhin eingesetzt werden. Insgesamt sieben Flugzeuge wurden im Berichtsjahr veräußert. Die Bankguthaben und Kassenbestände betragen zum Geschäftsjahresende 2013 223,1 Mio. EUR nach 327,9 Mio. EUR zum Geschäftsjahresende 2012.

Das Eigenkapital hat sich aufgrund der insgesamt unbefriedigenden Ertragslage deutlich zurückgebildet. Nach 130,2 Mio. EUR zum Ende des Geschäftsjahres 2012 betrug es am 31. Dezember des Berichtsjahres –186,1 Mio. EUR. Die Stichtagsbewertung des Eigenkapitals nach IFRS stellt eine Momentaufnahme dar. Sie hat keinerlei Auswirkungen auf den Betrieb der airberlin group. Mit den vorhandenen Cashbeständen sind der laufende Betrieb, die weitere Umsetzung von Turbine und notwendige Investitionen ausreichend abgesichert. Darüber hinaus besteht weiterer finanzieller Spielraum durch ein noch nicht in Anspruch genommenes Anteilseignerdarlehen. Entsprechend dem IFRS-Regelwerk sind der Status der airberlin group als „Going Concern“ und damit deren Fortführung gesichert. Auf dieser Basis erkennt das Board of Directors auch keinen Bedarf zur Neubewertung von Beteiligungen der Air Berlin PLC an ihren operativen und sonstigen Tochtergesellschaften.

Die langfristigen Verpflichtungen sind gegenüber dem Jahresende 2012 um 10,8 Prozent auf 890,7 Mio. EUR nach 998,9 Mio. EUR gefallen. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus den Flugzeugverkäufen, woraufhin die diesbezüglichen Finanzschulden im langfristigen Bereich um 88,6 Mio. EUR und im kurzfristigen Bereich um 82,1 Mio. EUR zurückgegangen sind. Die sonstigen langfristigen Finanzschulden bildeten sich ebenfalls zurück: von 621,1 Mio. EUR auf 605,3 Mio. EUR. Die anderen Positionen der langfristigen Verbindlichkeiten weisen in Summe nur geringe Veränderungen auf. Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten sind die Finanzschulden ohne diejenigen aus Flugzeugfinanzierungen von 51,1 Mio. EUR auf 158,5 Mio. EUR gestiegen. Insgesamt sind die lang- und kurzfristigen Finanzschulden ohne diejenigen aus Flugzeugfinanzierungen auf 763,8 Mio. EUR nach 672,2 Mio. EUR gestiegen. Die erhaltenen Anzahlungen stiegen um 63,3 Mio. auf 428,9 Mio. EUR. Die gesamten kurzfristigen Verbindlichkeiten lagen zum Geschäftsjahresende 2013 mit 1.180,8 Mio. EUR um 92,3 Mio. EUR über denen zum Bilanzstichtag 2012 (1.088,5 Mio. EUR). Die Nettoverschuldung stieg im Geschäftsjahr 2013. Sie betrug am 31. Dezember 2013 796,0 Mio. EUR nach 770,2 Mio. EUR im Vorjahr.

Der operative Cashflow des Geschäftsjahres 2013 beträgt –96,9 Mio. EUR nach –153,4 Mio. EUR im Vorjahr bei Abschreibungen von 85,2 Mio. EUR im Berichtsjahr beziehungsweise 74,1 Mio. EUR im Vorjahr und einem Nettoergebnis von –315,5 Mio. EUR und 6,8 Mio. EUR Vorjahr. Bei diesem Vergleich ist zu berücksichtigen, dass der operative Cashflow des Geschäftsjahres 2012 um den im damaligen Nettoergebnis enthaltenen Ertrag in Höhe von 184,4 Mio. EUR aus der Veräußerung des Vielfliegerprogramms topbonus vermindert war. Dieser Betrag wurde 2012 dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit zugerechnet.

Zu den sonstigen gegenüber dem Vorjahr wesentlichen Veränderungen bei der Herleitung des operativen Cashflows aus dem Periodenergebnis zählt der Anstieg des Saldos aus den Zunahmen von Forderungen sowie einer Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Dieser betrug im Geschäftsjahr 2013 13,9 Mio. EUR nach –22,2 Mio. EUR im Vorjahr. Die Nettozahlungsströme aus Positionen des Net Working Capital (Zunahme/Abnahme von Vorräten und Verbindlichkeiten sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) beliefen sich zum Ende des Berichtsjahres auf 10,7 Mio. EUR nach –26,5 Mio. EUR im Vorjahr. Des Weiteren war die Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen im Berichtsjahr um 22,0 Mio. EUR geringer und drehte den latenten Steuerertrag des Vorjahres in Höhe von 13,9 Mio. EUR im Berichtsjahr in einen Aufwand von 9,6 Mio. EUR. Spürbar gestärkt wurde der operative Cashflow darüber hinaus von einer Zunahme der kurzfristigen Verbindlichkeiten um 55,6 Mio. EUR. Hier waren im Vorjahr noch 30,3 Mio. EUR abgeflossen. Nach Berücksichtigung der gezahlten Ertragsteuern und netto gezahlter Zinsen von insgesamt 74,1 Mio. EUR (Vorjahr: 70,4 Mio. EUR) betrug der Netto-Cashflow aus der operativen Tätigkeit –171,1 Mio. EUR nach –223,8 Mio. EUR im Vorjahr.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug im Berichtsjahr 160,0 Mio. EUR nach 168,0 Mio. EUR im Vorjahr (darin enthalten war wie erwähnt der Veräußerungserlös von topbonus). Da die Flotte wie schon im Vorjahr weiter verkleinert wurde, wurden die Investitionen in Fluggerät auch im Berichtsjahr im Wesentlichen auf dem Niveau des Erhaltungsaufwands gehalten. Entsprechend haben sich die Auszahlungen für Investitionen in langfristige Vermögenswerte nur wenig verändert. Insgesamt betrug diese Auszahlungen sowie die geleisteten Anzahlungen für langfristige Vermögenswerte im Berichtsjahr 36,6 Mio. EUR nach 54,4 Mio. EUR im Vorjahr. In Bezug auf die Flugzeugveräußerungen sind die diesbezüglichen Einnahmen 2013 deutlich von 41,9 Mio. EUR auf 198,3 Mio. EUR gestiegen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit beträgt im Berichtsjahr –92,1 Mio. EUR nach 144,4 Mio. EUR im Vorjahr. Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden in Höhe von 320,4 Mio. EUR (Vorjahr: 180,8 Mio. EUR) standen Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden in Höhe von 91,5 Mio. EUR (Vorjahr: 265,5 Mio. EUR) gegenüber. Waren im Vorjahr noch 67,4 Mio. EUR nach Transaktionskosten aus einer Kapitalerhöhung zugeflossen, erbrachte die Ausgabe einer Wandelanleihe nach Transaktionskosten 136,7 Mio. EUR im Berichtsjahr. Im Vorjahr wurden Wandelanleihen in Höhe von 6,2 Mio. EUR zurückgekauft.

Nach in ihrer Höhe erneut unwesentlichen wechsellkursbedingten Veränderungen von Bankguthaben sind 2013 Zahlungsmittel in Höhe von 104,8 Mio. EUR abgeflossen (Mittelzufluss im Vorjahr: 89,4 Mio. EUR). Der Bestand an Nettozahlungsmitteln betrug am Ende des Berichtsjahres 223,0 Mio. EUR nach 327,8 Mio. EUR am Anfang.

### Bericht zur Ertragslage

Im Wesentlichen als Folge der im Zuge der Kapazitätsanpassungen um 5,4 Prozent rückläufigen Fluggastzahl war der Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2013 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 3,8 Prozent auf 4.146,8 Mio. EUR nach 4.311,7 Mio. EUR rückläufig. Der Flugumsatz ging dementsprechend stärker um 4,8 Prozent auf 3.815,5 Mio. EUR nach 4.006,7 Mio. EUR zurück. Die Erlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen waren hingegen um 12,0 Prozent höher. Im Anstieg auf 305,8 Mio. EUR nach 273,0 Mio. EUR schlagen sich zusätzliche Umsätze aus Maintenance-Dienstleistungen für Fluggerät nieder. Die Umsätze aus dem Bordverkauf gingen um 20,3 Prozent auf 25,5 Mio. EUR nach 32,0 Mio. EUR zurück. Die sonstigen betrieblichen Erträge weisen gegenüber dem Vorjahr einen deutlichen Rückgang auf, da hier 2012 ein Gewinn aus dem Verkauf des Vielfliegerprogramms topbonus in Höhe von 184,4 Mio. angefallen war. Ohne diesen Sondereffekt ergibt sich ein Rückgang von 79,8 Mio. EUR im Vorjahr auf 59,8 Mio. EUR im Berichtsjahr aufgrund niedrigerer Gewinne aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten.

Die betrieblichen Aufwendungen wurden im Zuge der Umsetzung des Turbine-Programms im Geschäftsjahr 2013 insgesamt um 1,5 Prozent auf 4.438,4 Mio. EUR nach 4.505,7 Mio. EUR zurückgeführt. Einen stärkeren Rückgang verhinderten mehrere Entwicklungen außerhalb der Einfluss-sphäre der Gesellschaft, insbesondere die deutlichen Tariferhöhungen bei fliegendem Personal, aber auch verschiedene Einmaleffekte. Innerhalb der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen, die insgesamt um 3,5 Prozent auf 3.174,5 Mio. EUR nach 3.288,8 Mio. EUR zurückgeführt wurden, weist der Navigationsaufwand mit -1,1 Prozent (257,8 Mio. EUR nach 260,7 Mio. EUR) nur einen unterdurchschnittlichen Rückgang auf. Dies ist im Wesentlichen auf Streiks in Frankreich zurückzuführen, die weitläufige Umwege erforderlich machten. Auch die Flughafengebühren waren angesichts kräftiger Anpassungen insbesondere auf spanischen Flughäfen nur um 3,3 Prozent niedriger (835,6 Mio. EUR nach 864,5 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Treibstoff konnten mit -5,4 Prozent hingegen deutlich überdurchschnittlich zurückgeführt werden (1.067,2 Mio. EUR nach 1.128,6 Mio. EUR). Der Leasingaufwand wurde um 2,2 Prozent auf 579,3 Mio. EUR nach 592,2 Mio. EUR zurückgeführt. Im Rahmen der Partnerschaft mit Etihad Airways wurden mit gemeinsamen Beschaffungsprogrammen insgesamt 24,0 Mio. EUR eingespart.

Die Luftverkehrsabgabe hat die Ertragsrechnung im Geschäftsjahr 2013 mit 142,9 Mio. EUR belastet (Vorjahr: 154,7 Mio. EUR). Der Rückgang liegt damit deutlich über dem der Zahl der Passagiere. Dies spiegelt den höheren Anteil der Langstrecke und den überproportionalen Abbau von Inlandsverbindungen im Geschäftsjahr wider. Die Position „Übrige“ innerhalb des Materialaufwands enthält im Geschäftsjahr 2013 erstmals ganzjährig Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Vielfliegerprogramm topbonus. Nach der Veräußerung eines 70-Prozent-Anteils an diesem Programm im Dezember 2012 fallen seitdem Aufwendungen für den Kauf von Bonusmeilen an. Dies erklärt im Wesentlichen den Anstieg dieser Position.



Die Personalkosten sind aus den schon erwähnten Gründen sowie aufgrund von Einmalbelastungen im Zuge des mit Turbine umgesetzten Personalabbaus nur marginal gefallen. Sie betragen im Berichtsjahr 488,2 Mio. EUR nach 488,8 Mio. EUR im Vorjahr. Die Abschreibungen lagen mit 85,2 Mio. EUR spürbar über dem Vorjahresniveau von 74,1 Mio. EUR. Vier von acht der im ersten Quartal 2013 noch zum Verkauf stehenden Flugzeuge wurden im weiteren Jahresverlauf wieder in den Bestand und damit ins Anlagevermögen gebucht, da sie innerhalb der airberlin group weiter eingesetzt werden. Diese Flieger wurden aufgrund ihrer Klassifizierung als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte im Vorjahr nicht abgeschrieben, was im Berichtsjahr nachzuholen war.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 5,6 Prozent auf 690,6 Mio. EUR nach 654,0 Mio. EUR im Vorjahr. Hier schlugen sich zum einen zyklusbedingt höhere Wartungskosten, aber auch überproportionale Anstiege der Vertriebsaufwendungen und Beratungskosten – nicht zuletzt im Zusammenhang mit der mehrfach verschobenen Eröffnung des Hauptstadtflughafens Berlin-Brandenburg – nieder. Dem standen spürbar geringere IT-Aufwendungen und Ausgaben für Werbung gegenüber.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen und Leasingaufwand (EBITDAR) belief sich im Berichtsjahr auf 432,7 Mio. EUR nach 736,5 Mio. EUR im Vorjahr. Vergleichbar, also unter Berücksichtigung des Topbonus-Verkaufs, liegt das Vorjahresergebnis EBITDAR bei 552,1 Mio. EUR und das operative Ergebnis nach Leasingaufwendungen (EBITDA) betrug –146,7 Mio. EUR nach bereinigt –40,1 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Das Betriebsergebnis (EBIT) bildete sich auf –231,9 Mio. EUR nach ausgewiesenen 70,2 Mio. EUR beziehungsweise bereinigten –114,2 Mio. EUR zurück.

Die Nettofinanzaufwendungen weisen mit einem Anstieg um 0,4 Mio. EUR auf 74,0 Mio. EUR nur eine marginale Veränderung auf. Das Ergebnis vor Ertragsteuern stellt sich damit auf –305,2 Mio. EUR nach ausgewiesenen –3,2 Mio. EUR und um den Topbonus Ertrag bereinigten –187,6 Mio. EUR im Vorjahr. Nach einem Steueraufwand von 10,3 Mio. EUR (Vorjahresertrag: 10,0 Mio. EUR) ergibt sich für das Geschäftsjahr 2013 ein Ergebnis nach Ertragsteuern von –315,5 Mio. EUR nach 6,8 Mio. EUR im Vorjahr. Das Ergebnis je Aktie beträgt –2,71 EUR nach 0,06 EUR.

## VERANTWORTUNG

**airberlin verfolgt das Prinzip einer umfassenden Nachhaltigkeit. Wir sind verantwortungsvoller Teilnehmer am gesellschaftlichen Leben. Wir streben die positive Begleitung und Förderung der Gemeinschaft an.**

VERANTWORTUNG

### SOZIALE VERANTWORTUNG UND MENSCHENRECHTE: DIE MENSCHEN IM MITTELPUNKT

CHANCEN-  
GLEICHHEIT UND  
GLEICHBEHAND-  
LUNG AUS PRINZIP

airberlin fördert als Arbeitgeber die Chancengleichheit und bemüht sich, jegliche Benachteiligung aus Gründen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität zu verhindern und zu beseitigen. Vor dem Hintergrund des allgemeinen Gleichbehandlungsgebots in der Europäischen Union werden alle Kollektivregelungen und personellen Kernprozesse kontinuierlich auf mögliche Diskriminierungen hin überprüft und die Führungskräfte über die diesbezüglichen gesetzlichen Anforderungen informiert. Für airberlin ist es selbstverständlich, dass sich Mitarbeiter zusammenschließen, Gewerkschaften beitreten und sich dort engagieren können.

Es entspricht dem Selbstverständnis von airberlin, alle Passagiere gleich zu behandeln.

AIRBERLIN  
BESCHÄFTIGT  
MENSCHEN AUS  
69 NATIONEN

Gegenseitiger Respekt und gelebte Vielfalt gehen bei airberlin Hand in Hand und stellen die Grundlage des täglichen Miteinanders dar. Als international agierendes Unternehmen schafft airberlin nicht nur Mobilität über Grenzen hinweg. Vielmehr verbindet die airberlin group Menschen und Kulturen auf dem ganzen Globus. airberlin selbst ist multinational: Im Geschäftsjahr 2013 beschäftigte airberlin Mitarbeiter mit 69 verschiedenen Nationalitäten.

#### **Arbeiten bei airberlin**

##### **MITARBEITER**

Nach 9.284 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Vorjahr beschäftigte die airberlin group zum 31.12.2013 insgesamt 8.905 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dabei stellten die 4.564 Frauen gegenüber den 4.341 Männern die Mehrheit von 51,3 Prozent. Im Durchschnitt sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit 9,7 Jahren bei der airberlin group beschäftigt und 38,3 Jahre alt. airberlin beschäftigt insgesamt 708 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ausland, davon 169 in Spanien, 334 in der Schweiz und 97 in Österreich.

In der airberlin group arbeiteten Ende des Berichtsjahres 2.456 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Teilzeit. Davon nutzen 891 Mitarbeiter aus dem Bereich Cockpit/Cabin ein Arbeitszeitmodell mit entsprechend angepasstem Gehalt, das sich „Freimonat“ nennt. Die Teilzeitquote liegt damit bei 27,6 Prozent (Vorjahr: 27,4 Prozent).

#### **Mitarbeiterstruktur airberlin**

	31.12.2013	31.12.2012
Piloten	1.331	1.362
Kabinenpersonal	3.374	3.431
Technisches Personal	1.251	1.286
Verwaltung/Service/Sonstige	2.949	3.206
<b>Summe</b>	<b>8.905</b>	<b>9.284</b>

airberlin fördert als Arbeitgeber die Chancengleichheit für alle Arbeitnehmer. Hierzu gehört auch die Diversität der Geschlechter (Gender Diversity). In der nachfolgenden Tabelle ist die Zusammensetzung der Directors, der Mitglieder des Management Board, des Senior Management und aller Beschäftigten nach Geschlecht zum 31. Dezember 2013 dargestellt. Von insgesamt vier Mitgliedern des Management Board ist ein Mitglied weiblich. Insgesamt stellen die weiblichen Beschäftigten mehr als die Hälfte aller Mitarbeiter dar.

airberlin ist bestrebt, die Diversität der Geschlechter (Gender Diversity) weiter voranzutreiben. So ist Gender Diversity auch ein wesentliches Kriterium bei Neueinstellungen.

#### Diversität bei airberlin

	31.12.2013		31.12.2012	
	Frauen	Männer	Frauen	Männer
Board of Directors	0	11	0	12
Management Board	1	3	1	4
Senior Management (erste Führungsebene)	2	26	4	31
<b>Alle Beschäftigten</b>	<b>4.564</b>	<b>4.341</b>	4.767	4.517

#### Zahlreiche Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten

airberlin bietet Jugendlichen ein breites Spektrum an klassischen und technisch orientierten Ausbildungsberufen: sieben Ausbildungsberufe und einen dualen Ausbildungsstudiengang. Wir bilden u. a. Büro-, Tourismus- und Luftverkehrskaufleute aus, Kaufleute für Bürokommunikation sowie Fluggerätemechaniker und Elektroniker.

*AIRBERLIN  
OFFERIERT  
ZAHLREICHE  
KAUFMÄNNISCHE  
UND TECHNISCHE  
AUSBILDUNGSWEGE*

Technisch Interessierte können sich zudem zum Fluggerätemechaniker beziehungsweise zur Fluggerätemechanikerin (Fachrichtung Instandhaltung) ausbilden lassen oder den Weg zum Elektroniker für luftfahrttechnische Systeme wählen. Allein im September 2013 starteten 16 neue Auszubildende in ihr erstes Lehrjahr bei der airberlin technik GmbH in Düsseldorf. Die Gesellschaft ist mit rund 76 Auszubildenden einer der größten Ausbildungsbetriebe in der Region Düsseldorf.

Darüber hinaus bietet airberlin in Zusammenarbeit mit der Internationalen Berufsakademie Berlin (IBA) ein duales Studium der Betriebswirtschaftslehre an mit der Fachrichtung Hotel- und Tourismusmanagement.

*DUALES STUDIUM  
DER BETRIEBSWIRTSCHAFTSLEHRE*

---

VERANTWORTUNG

---

Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 99 Auszubildende in der airberlin group beschäftigt. Ein Dual Student und 17 Auszubildende haben im Kalenderjahr 2013 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und wurden in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Weiterhin bieten wir auch Praktikanten ein breites Angebot. Zum 31.12.2013 wurden insgesamt 26 Praktikanten in verschiedenen Fachbereichen eingesetzt. In allen Berufen erzielen die Auszubildenden sehr gute Prüfungsergebnisse, wofür die airberlin technik GmbH in 2013 erneut ausgezeichnet wurde.

*ENGE  
KOOPERATIONEN  
MIT FACH- UND  
HOCHSCHULEN*

Wir sehen in der Ausbildung junger Menschen nicht nur eine gesellschaftliche Verpflichtung. Gute Ausbildung ist für uns auch ein Anliegen aus eigenem Interesse. Die bisher vollständige Übernahme unserer Auszubildenden wirkt sich positiv auf die Entwicklung von airberlin aus. Denn durch die frühe Bindung entsteht eine starke Identifikation mit airberlin als Arbeitgeber. Enge Kooperationen mit Fach- und Hochschulen ergänzen das Nachwuchsförderprogramm und das Talent-Management unserer Mitarbeiter. Spezielle Traineeprogramme werden über einen Zeitraum von 18 Monaten angeboten und können durch Austauschprogramme mit unseren Partnern international ausgerichtet werden. Es gibt zudem ein hausinternes Trainingszentrum in Düsseldorf.

Wir bilden unsere Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter selbst aus. Im Geschäftsjahr 2013 waren es 331, im Vorjahr 279 und im Jahr davor 402. In den speziellen Fachlehrgängen werden Sicherheits- und Notfallschulung, On-Board-Service, Erste Hilfe, Kommunikations- und Ansagetraining sowie Trainingsflüge und diverse praktische Übungen angeboten. Die Schulungsdauer beträgt sechs Wochen.

Die airberlin flightschool bildet seit 2007 zum Verkehrsflugzeugführer aus. Wer sich für einen Cockpit-Arbeitsplatz bei airberlin entscheidet, erhält eine, den höchsten internationalen Standards entsprechende, zweijährige Ausbildung in Theorie und Praxis.

### **Gesundheit hat Priorität**

*AIRBERLIN BIETET  
UMFASSENDE  
ARBEITS- UND  
GESUNDHEITS-  
SCHUTZ*

Gesunde, engagierte und leistungsstarke Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die Voraussetzung für erfolgreiches Wirtschaften. Daher bietet airberlin den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen umfassenden Arbeits- und Gesundheitsschutz. Präventiv erstellen wir für alle Bereiche Gefährdungsbeurteilungen, um Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten und frühzeitig Maßnahmen ergreifen zu können. Zusätzlich halten wir eine Vielzahl an Maßnahmen und Aktionen bereit, um den Arbeits- und Gesundheitsschutz sicherzustellen.

Dabei bekommt das Unternehmen an großen Standorten Unterstützung durch fünf Betriebsärzte und eine externe Sicherheitsfachkraft. airberlin bietet ebenfalls Gesundheitstage an, bei denen Themen wie Ernährung, Bewegung und Entspannung angesprochen werden.

Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die innerhalb eines Jahres länger als 42 Tage krank waren, bietet airberlin ein betriebliches Wiedereingliederungsmanagement an. So können Mitarbeiter die Rückkehr an den Arbeitsplatz optimal gestalten und eine dauerhafte Gesundheit erreichen.

## **Soziales Engagement**

### **WIR SORGEN UNS TRADITIONELL UM DIE KINDER**

airberlin ist sich ihrer sozialen Verantwortung bewusst und beteiligt sich an vielen gesellschaftlichen Projekten. Einen Schwerpunkt unseres Engagements setzen wir schon seit vielen Jahren bei der Kinderhilfe. So unterstützen wir die Christiane-Herzog-Stiftung. Diese Einrichtung betreut seit 1997 junge Menschen, die an Mukoviszidose erkrankt sind, einer der häufigsten schwerwiegenden erblichen Stoffwechselstörungen. airberlin fliegt schon seit 1997 jedes Jahr an Mukoviszidose erkrankte Kinder zu Klimakuren auf die Insel Gran Canaria, initiiert Spendenaktionen und hilft, Veranstaltungen der Stiftung zu finanzieren.

## **VERANTWORTUNG FÜR DIE UMWELT: DAS AIRBERLIN UMWELTENGAGEMENT**

Die strategische und operative Steuerung der airberlin group und ihrer Einzelgesellschaften unterliegt über die finanziellen und organisatorischen Kriterien hinaus durchgängig dem Nachhaltigkeitsprinzip. Daher nehmen wir jede Anstrengung wahr, um unseren ökologischen Fußabdruck möglichst klein zu halten. Die Verbesserung der Ökobilanz stellt ein die gesamte airberlin group übergreifendes permanentes Querschnittsziel dar. Alle Beschäftigten sind aufgerufen, dieses Ziel zu verfolgen. Dabei werden auch kleinste Beiträge mit größter Sorgfalt behandelt, da sie in der Summe viel bewirken können.

Umweltschutz hat bei airberlin damit höchste Priorität; nicht nur als fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie, sondern auch als herausragendes Qualitätsmerkmal, das sowohl für Investoren als auch für Fluggäste an Bedeutung gewinnt. Zum einen erkennen wir das insbesondere bei unseren Unternehmenskunden, die sich bei Dienstreisen für uns entscheiden. Für die gemeinnützige Klimaschutzorganisation atmosfair ist airberlin mit 74 von 100 möglichen Punkten der beste Netzwerk-Carrier Europas bei der Klimaeffizienz. Zum anderen wurde airberlin schon 2009 von der oekom research AG, einer Ratingagentur für nachhaltiges Investment, mit einem „Prime Rating“ bewertet, die Auszeichnung für die jeweils Besten ihrer Branche. Den „Prime-Status“ erhalten Unternehmen, wenn sie die branchenspezifischen, von oekom research definierten Anforderungen in den Bereichen Ökologie und Soziales erfüllen und damit im Rahmen des oekom Corporate Ratings zu den führenden Unternehmen in der Transport- und Logistikbranche zählen. 2011 konnten wir dieses Rating nicht nur bestätigen, wir sind in einigen Bereichen sogar noch besser geworden. Und 2013 erhielt airberlin das Nachhaltigkeitsrating der oekom research mit dem Investmentstatus „Prime“ zum dritten Mal in Folge.

---

VERANTWORTUNG

---

Als erste Fluggesellschaft überhaupt hat airberlin im Jahr 2011 den ÖkoGlobe der Universität Duisburg-Essen in der Kategorie „Fahrzeuginnovationen im öffentlichen Verkehr“ gewonnen. Die Umweltauszeichnung für wegweisende Innovationen zur nachhaltigen Mobilität erhielt airberlin für das Unternehmensprogramm „ökoeffizientes Fliegen“. airberlin steht mit der Auszeichnung mit Unternehmen wie der Deutschen Bahn und den Automobilherstellern Daimler und Toyota in einer Reihe.

### **Moving forward: airberlin setzt Maßstäbe beim ökoeffizienten Fliegen**

Im Vordergrund steht der möglichst schonende Einsatz nicht erneuerbarer Ressourcen. Als Luftfahrtunternehmen stellt der Treibstoff bei airberlin die mit großem Abstand wichtigste Ressource dieser Art dar. Dessen Verbrauch und damit gleichzeitig den Ausstoß von CO<sub>2</sub> zu minimieren betrachten wir als zentrale Herausforderung innerhalb unseres umfassenden Umweltengagements. Diese Aufgabe ist fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie.

airberlin betreibt sehr ehrgeizig das Programm „Ökoeffizientes Fliegen“. Schon seit 2008 arbeiten airberlin Experten kontinuierlich und abteilungsübergreifend an dem Programm. Mit einem umfassenden intern entwickelten Treibstoffeffizienz-Programm verbessern wir kontinuierlich alle Prozesse rund um den Flug und erarbeiten neue Einsparpotenziale. Um CO<sub>2</sub> zu reduzieren, müssen vielfältige Faktoren zusammenwirken. Ein Katalog von 58 Maßnahmen aus den Bereichen Flugplanung, Gewichtsreduzierung, Flugzeugmodernisierung und Flugdurchführung verringert Emissionen und spart Treibstoff ein.

airberlin verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz bei der Treibstoffeffizienz: Insgesamt hat airberlin mit der Durchführung sämtlicher Maßnahmen allein 2013 mehr als 22.500 Tonnen CO<sub>2</sub> nach knapp 32.000 Tonnen im Vorjahr eingespart. Das entspricht 4.688 Flügen von München nach Palma de Mallorca!

Unsere Anstrengungen zur Ökoeffizienz wurden auch 2013 wieder ausgezeichnet. So hat das US-amerikanische Fachmagazin Air Transport World airberlin als „Silver Eco-Airline of the Year“ ausgezeichnet. Die Jury hob insbesondere das umfassende Treibstoffeffizienz-Programm von airberlin hervor.

Hierzu haben wir vier große Bereiche identifiziert, wo wir permanent und systematisch nach Möglichkeiten suchen, auch kleinste Beiträge zur Verbrauchsreduzierung zu erkennen, und mit entsprechenden Maßnahmen umsetzen: bei der Flotte, am Boden, in der Luft und beim Gewicht beziehungsweise bei der Beladung.

### **Ökoeffizienz bei der Flotte**

Die junge Flotte von airberlin ist die Basis für die Rekordleistungen beim ökoeffizienten Fliegen und ein klarer Wettbewerbsvorteil für airberlin. Mit einem Durchschnittsalter von nur 5,4 Jahren ist sie eine der jüngsten, leisesten und effizientesten in Europa. Der IATA-Durchschnitt liegt weltweit bei knapp 14 Jahren, in Europa bei zwölf. Die airberlin Flugzeuge sind mit modernster Technik ausgestattet, da wir kontinuierlich und konsequent in neue Technologien investieren. Die modernen Jets gewährleisten dank ihres ökonomischen Treibstoffverbrauchs eine nachhaltige Emissionsreduktion.

Einen maßgeblichen Anteil zur verbesserten Umweltbilanz bei airberlin leisten die konstante Flottenmodernisierung und die Bereinigung der Flottenstruktur.

In die Höhe ragende Verlängerungen an den Flügelspitzen, sogenannte Winglets, sind sehr viel mehr als nur optisches Beiwerk. Durch ihre nach oben gebogene Form verbessern sie die Aerodynamik an den Tragflächenenden und senken sowohl den Treibstoffverbrauch als auch die Emissionen. Winglets reduzieren die Randwirbel, die aufgrund der unterschiedlichen Druckverhältnisse an der Ober- und Unterseite der Tragfläche auftreten. Mit den nach oben gebogenen Flügeln sinkt der Treibstoffverbrauch des Flugzeugs um bis zu drei Prozent netto. 270 Tonnen Treibstoffersparnis erwirtschaftet eine mit „Blended Winglets“ ausgerüstete Boeing pro Jahr bei airberlin. Das entspricht einer jährlichen CO<sub>2</sub>-Ersparnis von 850 Tonnen pro Flugzeug. Als erste Fluggesellschaft der Welt hat airberlin schon im Jahr 2001 eine Boeing 737-800 mit Blended Winglets im Linienverkehr eingesetzt.

Im Berichtsjahr hat airberlin erneut ihre Vorreiterrolle beim Einsparen von Treibstoff unter Beweis gestellt: Als eines der ersten Luftfahrtunternehmen überhaupt hat airberlin am 26. März 2013 ihren ersten Airbus A320 mit treibstoffsparenden „Sharklets“ im Hamburger Werk von Airbus in Empfang genommen und unsere insgesamt 14 neu bestellten Airbus A320/321 werden ebenfalls mit Sharklets ausgerüstet. Die einer Haifischflosse nachempfundenen und zweieinhalb Meter hohen Tragflügelspitzen ersetzen auf diesem Flugzeugtyp die bisher verwendeten Wingtips und sparen vor allem auf längeren Flügen noch mehr Treibstoff ein. Sie reduzieren die Luftwirbel an den Tragflächen und damit den auftriebsabhängigen Widerstand. Die optisch prägnanten, von Airbus entwickelten Sharklets verbessern so die Aerodynamik der Tragflächen signifikant und können mit einer Treibstoffersparnis von bis zu 3,5 Prozent pro Flugzeug im Jahr rund 1.200 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen. Das entspricht pro Flugzeug und Jahr 55 Flügen von Berlin nach Palma de Mallorca. Das Funktionsprinzip der Sharklets: Durch die verbesserte Auftriebswirkung kann der mit Sharklets ausgestattete Airbus zudem schneller steigen. Dies wiederum reduziert den Lärm am Boden.

Gut gepflegte Triebwerke verbrauchen nicht nur weniger Kerosin, sondern sind auch leistungsstärker. airberlin reinigt ihre Triebwerke regelmäßig und erhöht damit die Effizienz um 0,5 Prozent. Das entspricht 140 Flügen von Düsseldorf nach New York in einem Airbus A330. Auch das Waschen der Außenhaut verbessert die Aerodynamik des Flugzeugs. Allein dadurch werden jährlich bis zu 2,0 Prozent des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs eingespart.

Stichwort Aerodynamik: airberlin entwickelt als erste Airline neue Software zur aerodynamischen Optimierung. Das Ziel ist der „Perfekt-Glatt-Flieger“. airberlin hat ein neues Vermessungs-Tool für die Optimierung des Luftstromflusses entwickelt. Eine solche Software ist bislang nicht am Markt verfügbar und stellt damit eine echte Innovation dar, die einmal mehr die Vorreiterrolle von airberlin in Sachen Treibstoffeffizienz untermauert. Kleine Unebenheiten, raue Lackstellen oder ein Millimeter-Spalt zwischen den Fahrwerksklappen sind Treibstofffresser. Denn jede kleine Unebenheit am Flugzeugkörper wirkt sich auf die Aerodynamik aus und führt zu einem größeren Luftwiderstand.

VERANTWORTUNG

Das neue Tool von airberlin leitet Fluggerätemechaniker durch eine standardisierte Inspektion des gesamten Flugzeugkörpers und unterstützt sie bei der Vermessung und Klassifizierung von Oberflächenmakeln. Die Software berechnet dabei den zusätzlichen Treibstoffverbrauch, der durch den erhöhten Luftwiderstand entsteht. Anschließend wird eine Prioritätenliste für die Wartungspläne der einzelnen Flugzeuge erzeugt, sodass die Makel im Rahmen der nächsten Wartungsereignisse behoben werden können. Eine Lackabsplitterung von 150 mal 50 Zentimeter erzeugt pro Jahr beispielsweise einen zusätzlichen Treibstoffverbrauch, der zwei Flügen von Berlin nach Düsseldorf entspricht. Eine nicht ganz bündige Dichtung an den beweglichen Fahrwerksklappen bewirkt pro Jahr den zusätzlichen Treibstoffverbrauch eines Flugs von Nürnberg nach Dresden. Bislang hat airberlin bei 15 Flugzeugen die Vermessung von Oberflächenunebenheiten mit der neuen Software durchgeführt. Sukzessive soll diese Prüfung bei der gesamten airberlin Flotte vorgenommen werden und anschließend turnusmäßig wiederholt werden.

**Erneuter Rekord beim niedrigsten Verbrauch**

Zusammengefasst führen alle diese Schritte zu erheblichen Erfolgen. Die Erfolgsgeschichte von airberlin reicht viele Jahre zurück: 1994 hatte eine airberlin Maschine noch durchschnittlich knapp 4,4 Liter Treibstoff verbraucht, um einen Fluggast 100 Kilometer weit zu befördern (100 PKM; Berechnungsgrundlage ist die DIN-Norm EN 16258). Bis 2011 konnten wir diesen Wert um 20 Prozent auf 3,5 Liter reduzieren, im Geschäftsjahr 2012 ist uns eine weitere Verbrauchsabsenkung um mehr als 2 Prozent auf nur noch 3,39 Liter gelungen und im Berichtsjahr haben wir den Verbrauch erneut gesenkt – auf 3,30 Liter.

Gegenüber dem Verbrauch bei airberlin weisen die deutschen Linienfluggesellschaften im Durchschnitt einen um 17 Prozent höheren spezifischen Verbrauchswert von etwa 4,0 Litern pro 100 PKM auf, ein PKW liegt auslastungsbereinigt sogar bei über 5 Litern. Da wir unsere Treibstoffeffizienz jährlich um circa 2 Prozent verbessern, übererfüllen wir die ACARE-Reduktionsziele der Branche. Bis 2015 wollen wir unseren Treibstoffverbrauch auf 3 Liter senken.

Insgesamt hat airberlin allein im Berichtsjahr 22.300 Tonnen Treibstoff eingespart nach knapp 32.000 Tonnen im Vorjahr und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 1,7 Prozent oder 70.200 Tonnen gesenkt. Das entspricht dem Schadstoffausstoß eines Airbus A330 auf 444 Flügen von Düsseldorf nach New York! Im Vergleich zum Jahr 1994 beträgt auch der CO<sub>2</sub>-Rückgang über 23 Prozent.

**Treibstoffeinsparung und CO<sub>2</sub>-Reduktionen 2008 bis 2013 und aktuelle Annahmen für 2014**

Treibstoff in '000 Tonnen	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014e
Treibstoff in Tsd. Tonnen	7,9	10,9	14,5	19,8	31,7	22,3	14,8
In Prozent des Gesamtverbrauchs	0,6	0,9	1,1	1,5	2,2	1,7	1,1
CO <sub>2</sub> -Ausstoß in Tsd. Tonnen	24,9	34,3	45,7	62,4	100,2	70,2	46,6
Verbrauch pro 100 RPK in Liter	3,70	3,64	3,60	3,50	3,39	3,30	3,20



## **Ökoeffizienz bei Gewicht und Beladung**

Die Reduzierung des Flugzeuggewichts stellt einen sehr effektiven Weg dar, um die Treibstoff-Effizienz der airberlin Flotte zu verbessern. 2.100 Tonnen Treibstoff und 6.600 Tonnen CO<sub>2</sub> spart airberlin jährlich durch leichtere Sitze, Teppichböden, Trolleys aus Aluminium und das „Paperless Cockpit“.

So sorgen unsere neuen Leichtgewicht-Teppiche auf 157 Quadratmetern in der Kabine eines Airbus A330 für eine Reduzierung des Gewichts um bemerkenswerte 90 Kilogramm. Durch diese Gewichtersparnis können allein auf der A330-Flotte pro Jahr insgesamt 700 Tonnen CO<sub>2</sub> weniger ausgestoßen werden.

Und mit den neuen Leichtbausitzen in der Economy Class entfallen pro Flug 575 Kilogramm Gewicht. Bei 38 Leichtgewichts-Trolleys, die für den Service im Airbus benötigt werden, spart airberlin mehr als 225 Kilogramm Gewicht im Vergleich zu den herkömmlichen Trolleys. Der eingesparte Treibstoff entspricht 20 Flügen in einem Airbus A330 von Düsseldorf nach New York City. Für den Transport von Fracht- und Gepäckladungen setzt airberlin Lightweight-Container ein und spart dadurch mehr als 30.000 Liter Treibstoff pro Jahr und Flugzeug. In sämtlichen airberlin Flugzeugen kommen spezielle Computer zum Einsatz, die sowohl die Bord-Bibliothek als auch die Flugkarten abbilden. Pro Flugzeug entfallen damit mehr als 50 Kilogramm Gewicht. Das entspricht einer Emissionsersparnis von mehr als 1.900 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr oder zwölf Flügen von Düsseldorf nach New York in einem Airbus A330.

Durch optimierte Beladung sowie leichtere Kabinenausstattung sparen wir bis zu drei Prozent des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs. Nur bei einer optimalen Balance fliegt das Flugzeug am ökoeffizientesten und damit am wirtschaftlichsten. Auf einem Flug von Berlin nach New York City spart airberlin mit dieser Maßnahme beispielsweise mehr als vier Tonnen CO<sub>2</sub> ein.

## **Ökoeffizienz am Boden**

Wir überprüfen und optimieren jeden Prozess in der Luft und am Boden auf Treibstoffeffizienz. Vorausschauendes Planen, das Ökoeffizienz in allen Phasen miteinbezieht, ist hierfür unabdingbar. Dazu gehören unter anderem die Steuerung des Flugbetriebs mit treibstoffeffizienten Flugplänen und die Berechnung der optimalen Reiseflughöhe sowie der kürzesten Route. Eine spezielle Software berechnet vor jedem Abflug den kosten- und treibstoffeffizientesten Flugverlauf. Dabei werden Wind- und Wetterdaten, Luftraumbeschränkungen und Temperaturen berücksichtigt. Der Pilot entnimmt dem operativen Flugplan (OFP) wichtige Informationen wie die Passagierzahl, das Gewicht, Wind- und Wetterdaten, die empfohlene Tankmenge und die Wegpunkte der Strecke.

---

VERANTWORTUNG

---

Damit jeder Flug möglichst kosten- und treibstoffeffizient durchgeführt werden kann, werden die Flugpläne aktuell vor jedem einzelnen Flug bereitgestellt und die Daten ins Cockpit gesendet. Bei einem beispielhaften Flugumlauf Berlin–Teneriffa–Berlin erhält der Pilot so noch vor der Landung auf Teneriffa eine digitale Kurzversion des OFPs und kann anhand aktueller Daten den benötigten Treibstoff für den Rückflug nach Berlin berechnen. Bis zu vier Prozent Treibstoffersparnis kann eine optimal berechnete Route ausmachen. Die Reisegeschwindigkeit hat airberlin auf ein nachhaltiges und wirtschaftliches Niveau reduziert.

Eine weitere Maßnahme stellt die Blockzeitenoptimierung dar. Anstatt eine Strecke zu jeder Tageszeit mit derselben Flugdauer anzusetzen, wird bei der Blockzeitenoptimierung auch das erwartete Verkehrsaufkommen im Luftraum und am Zielflughafen miteinbezogen. Die planmäßige Flugdauer ist dann je nach Tageszeit einige Minuten länger oder kürzer. Durch die angepassten Flugzeiten muss der Pilot nicht mit schnellerem Fliegen einen Zeitverzug aufholen oder Warteschleifen am Zielflughafen fliegen. Das spart ebenfalls Treibstoff und schont die Umwelt.

Die Triebwerke stellen airberlin Piloten sofort nach Erreichen des Gates ab. Das vermeidet nicht nur unnötige Emissionen, sondern auch Lärm am Flughafen. Für den Weg von der Landebahn zum Gate ist meistens nur ein Triebwerk notwendig. Piloten können das zweite Triebwerk ausschalten, der Schub eines Triebwerks reicht für den Rollvorgang völlig aus. Mit dem „Single Engine Taxi“ spart airberlin bis zu 1.000 Tonnen Treibstoff im Jahr ein.

Damit das Flugzeug auch am Boden bei abgestellten Triebwerken mit Elektrizität versorgt wird, nutzt airberlin Bodenstrom anstatt das Hilfstriebwerk im Heck des Flugzeugs, die Auxiliary Power Unit. Durch die Verwendung von nachhaltigerem Bodenstrom, der sogenannten Ground Power Unit, verbraucht airberlin 1.500 Tonnen Treibstoff weniger im Jahr.

Elektrische Energie weist am Boden ohnehin die bessere Umweltbilanz auf als Treibstoff. Deshalb arbeitet airberlin als eine der ersten Airlines weltweit im Austausch mit dem Unternehmen WheelTug an einem neuartigen elektrischen Antriebssystem. WheelTug und airberlin haben im Juni 2013 einen entsprechenden „Letter of Intent“ unterzeichnet, der airberlin die Möglichkeit gibt, nach der Zertifizierung der Antriebstechnologie als eine der ersten Fluggesellschaften das System auf einem Teil ihrer Flotte zu installieren. Der „Letter of Intent“ umfasst die Möglichkeit zur Installation des Antriebssystems auf 47 Flugzeugen des Typs Boeing 737NG und auf 63 der Airbus A320 Familie. WheelTug setzt auf einen Elektromotor, der ins Bugrad eingebaut ist und es den Piloten erlaubt, ohne laufende Triebwerke vom Gate zur Runway zu rollen.

## **Fuel Coaches**

Mit einem speziellen Weiterbildungsprogramm schult airberlin seit 2012 ihre Piloten in ökoeffizientem Flugverhalten. Mit ihrem Fachwissen verbrauchen die 60 ausgebildeten Fuel Coaches noch weniger Treibstoff auf airberlin Flügen. Es geht jedoch nicht darum, weniger Treibstoff zu tanken, sondern von dem getankten Treibstoff weniger zu verbrauchen. Bei unvorhergesehenen Änderungen der Flugroute erhöht das sogar die Sicherheit. Nach der abgeschlossenen Weiterbildung geben die Fuel Coaches ihr Wissen auf Coaching-Flügen, sogenannten Fuel Efficiency Flights, an andere Piloten weiter.

## **Ökoeffizienz in der Luft**

Beim Take-off verringern reduzierte Flügelklappen den Luftwiderstand. Die reduzierte Beschleunigungshöhe (Early Acceleration Altitude) ermöglicht dem Piloten das schnellere und somit Treibstoff und Lärm sparende Erreichen der Reiseflughöhe. Allein hierdurch spart airberlin bis zu 50 Kilogramm CO<sub>2</sub> pro Flug. Mit einem höheren Reiseflug erzielt airberlin ebenfalls Treibstoffeinsparungen, da in höheren Luftschichten die Luft dünner ist und das Flugzeug deshalb weniger Widerstand durchfliegt.

airberlin nutzt als erste Fluggesellschaft in Europa das satellitengestützte Anflugnavigationssystem GBAS (Ground Based Augmentation System) für Präzisionsanflüge im Linienbetrieb, zunächst am Flughafen Bremen. Bei dem Landesystem werden die GPS-Daten, wie sie zum Beispiel auch von Navigationsgeräten in Autos empfangen werden, von einer Bodenstation korrigiert. Die GPS-Genauigkeit kann damit im Landeanflug auf weniger als einen Meter präzisiert werden. Somit sind sichere Punktlandungen auch bei weniger guten Witterungsbedingungen möglich. Bereits seit 2008 arbeitet die Deutsche Flugsicherung (DFS) in enger Zusammenarbeit mit airberlin an der Weiterentwicklung von GBAS.

Durch den Einsatz von aktuelleren Daten zur Flugdurchführungsplanung kann höher, schneller und dadurch effizienter geflogen werden. Denn in Kombination aus Höhen- und Windprofil kann die Route mit dem geringsten Treibstoffverbrauch ermittelt werden. Eine Differenz von 300 Metern in der Reiseflughöhe kann etwa bis zu 1 Prozent Unterschied im Treibstoffverbrauch pro Flug ausmachen. Einsparung: 12.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr.

## **On-Bord Umweltschutz**

Alle Reinigungsartikel an Bord wie Falthandtücher, Kosmetiktücher und Toilettenpapier sind bei airberlin recyclingfähig. Die Küchenrolle trägt das FSC-Mix-Siegel, das Papierprodukte kennzeichnet, deren Fasern zu mindestens 50 Prozent aus nachhaltiger Waldwirtschaft stammen. Alle Müllbeutel bestehen aus stärkerreduzierter LDPE-Folie. Die Duftstoffe der Kernseife belasten die Umwelt nicht. Schon seit Herbst 2012 verwenden wir neue besonders leichte Polypropylen-Becher. Allein hierdurch werden jährlich 200 Tonnen Gewicht und bei der Entsorgung mehr als eine Tonne CO<sub>2</sub> eingespart.

### **Weniger Lärm bringt mehr Akzeptanz**

Die Reduktion von Geräuschemissionen ist eine komplexe Aufgabe, in die zahlreiche Akteure involviert sind. airberlin besitzt eine der leisesten Flugzeugflotten Europas. 97 Prozent der airberlin Flotte erfüllen den neuesten ICAO-Lärmstandard Chapter IV. Damit sind alle airberlin Flugzeuge mit der Ausnahme von vier Maschinen um mindestens 10 dB(A) leiser, als noch die Vorgängerklassifizierung ICAO Chapter III gefordert hatte.

airberlin arbeitet proaktiv in zahlreichen Fluglärmkommissionen mit, die u.a. den gesetzlichen Auftrag haben, die Flugsicherung bei der Festlegung von Flugrouten zu beraten. Auch setzt sich airberlin aktiv dafür ein, die Intermodalität – sprich die Anbindung der Flughäfen an das Schienennetz – zu fördern.

Wir sind auch bei technischen Innovationen Vorreiter und leisten mit zahlreichen Investitionen und Maßnahmen einen aktiven Beitrag zur Geräuschreduktion. So evaluieren wir auch gekrümmte Anflugverfahren, um das Fliegen über Wohngebiete nach Möglichkeit zu vermeiden. Bei den satellitengestützten Präzisionsanflügen nach dem GBAS-Verfahren (Ground Based Augmentation System) können Piloten auch im Endanflug Kurven fliegen und sind nicht an einen linearen Flugweg gebunden. Das gekrümmte Anflugverfahren kann den Luftraum effizienter nutzen und spart damit auch Treibstoff. Auch können dicht besiedelte Wohngebiete umflogen und somit die Geräuschbelastung reduziert werden. Die kontinuierlichen Sinkflüge (Continuous Descent Approach – CDA) sorgen im weiteren Umfeld der Flughäfen ebenfalls für weniger Geräuschemissionen.

Als Teil eines gemeinsamen Forschungsprojekts mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und der Fraport AG entwickelt airberlin neue Verfahren zur Lärmreduktion. Eine airberlin Boeing 737-700 hat insgesamt 13 dieser Verfahren auf dem DLR-Forschungsflughafen in Braunschweig-Wolfsburg validiert, während am Boden die Lärmmessung betrieben wurde. airberlin validiert gekrümmte Anflugverfahren, um das Fliegen über Wohngebieten möglichst zu vermeiden. Die Forschungsflüge in Braunschweig simulieren Anflüge auf den Flughafen Frankfurt am Main. Zudem ist airberlin kompetenter Dialogpartner in zahlreichen Fluglärmkommissionen, die u.a. den gesetzlichen Auftrag haben, die Flugsicherung bei der Festlegung von Flugrouten zu beraten.

## WESENTLICHE RISIKEN UND UNWÄGBARKEITEN

**Risiken frühzeitig erkennen und beherrschen: Das airberlin Risikomanagement steht im Zentrum unserer nachhaltigen Unternehmensführung. Systematisches Risikomanagement ist Grundlage unserer leistungsorientierten Unternehmenssteuerung.**

### RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Als international ausgerichtetes Luftfahrtunternehmen ist airberlin in einem von vielfältigen Risiken geprägten Umfeld tätig. Das frühzeitige Erkennen und Beherrschen dieser Risiken stellen einen zentralen Bestandteil der Unternehmensführung dar. Dies wird durch ein umfassendes Risikomanagementsystem unterstützt. Als integraler Bestandteil des Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses werden mittels des Risikomanagementsystems Risiken systematisch erfasst, bewertet und über entsprechende Maßnahmen gesteuert.

Das Board of Directors trägt die Gesamtverantwortung für die Einrichtung eines wirksamen Risikomanagementsystems. Darüber hinaus berichtet das Management Board dem Board of Directors regelmäßig über das Risikomanagement. Das Management Board wird dabei von einem zentralen Risiko-Management-Committee unterstützt, welches die Erfassung und Bewertung von Risiken durch die Fachbereichsverantwortlichen überwacht. Die Mitglieder des Risiko-Management-Committees werden vom Management Board ernannt.

Regelmäßige Reviews in Zusammenarbeit mit den Fachbereichsverantwortlichen stellen die Früherkennung von Gefahren und Risiken sicher und ermöglichen eine wirksame Steuerung. Ein wesentlicher Bestandteil der regelmäßigen Sitzungen des Risiko-Management-Committees ist die Diskussion von Risiken sowie die Beratung und Beschlussfassung über umzusetzende Maßnahmen zur Reduzierung und Begrenzung wesentlicher Risiken.

Das derzeit bestehende Risikomanagementsystem ist ein integraler Bestandteil des gesamten Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses der airberlin. Die erfassten Risiken werden laufend über einen IT-gestützten Prozess aktualisiert. Die Risikoberichterstattung beinhaltet die kritische Durchsicht und Bewertung aller Risiken der airberlin group. Bei Bedarf werden neu identifizierte Risiken hinzugefügt. Neue und bereits bestehende Risiken werden hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer möglichen Schadenshöhe überprüft.

Von großer Bedeutung für die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft ist auch die Umsetzung von Regelungen der nationalen und internationalen Behörden und Institutionen, insbesondere in Bezug auf Sicherheitsfragen. Mittels eines unternehmensweiten Compliance-Programms wird sichergestellt, dass Regelungen und Richtlinien erfasst und eingehalten werden und dass die Prozesse von der Gesellschaft bei Änderungen an die jeweils aktuellen Regelwerke angepasst werden.

Bei den nachfolgend beschriebenen wesentlichen Risiken und Unwägbarkeiten handelt es sich um solche, die in erheblichem Maße nachteilige Auswirkungen auf die operative und finanzielle Performance sowie die zukünftigen Geschäftsaussichten der airberlin group haben können. Die Liste der im Folgenden genannten Risiken ist nicht als erschöpfend anzusehen und die Reihenfolge, in der die Risiken dargestellt werden, lässt keine Rückschlüsse auf deren Eintrittswahrscheinlichkeit, Ausmaß oder Bedeutung zu.

## Branchenrisiken

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Die Umsatzerlöse der airberlin group korrelieren – wie bei allen Fluggesellschaften – überproportional mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Eine Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Lage von Binnen- als auch Weltkonjunktur können einen erheblichen negativen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage und Geschäftstätigkeit der airberlin group haben. Zudem kann die Insolvenz von Kunden oder Vertragspartnern einschließlich der von Finanzinstituten, die als Gegenseite von Sicherungsgeschäften agieren, zu Verlusten bei airberlin führen.

Das allgemeine wirtschaftliche Umfeld bleibt für die konjunktursensible Luftfahrtindustrie mit Risiken behaftet. Hiervon sind – wie schon in den Vorjahren – insbesondere Europa und dabei hauptsächlich die südeuropäischen Länder betroffen. So werden die konjunkturellen Aussichten für das Jahr 2014 zwar insgesamt recht optimistisch gesehen, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die eingeleiteten Maßnahmen zur Stabilisierung der Wirtschaft im europäischen Raum den gewünschten Erfolg bringen.

Die Eurozone überwindet langsam die Rezession. Ab dem vierten Quartal 2013 gab es erstmalig seit eineinhalb Jahren wieder ein Wachstum (+0,5 Prozent). Dafür waren vorwiegend die hohe konjunkturelle Dynamik in Deutschland sowie die überraschend positive Entwicklung in Frankreich (+0,3 Prozent) verantwortlich, während die teils wichtigen Zielmärkte von airberlin in Südeuropa weiterhin in der Rezession stecken. Die ergriffenen Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung wirkten dort kurzfristig dämpfend auf die Konjunktur. So ging in Spanien im Jahr 2013 das reale BIP um –1,2 Prozent zurück, für das Jahr 2014 ist mit einer langsamen Erholung zu rechnen (+0,9 Prozent). Insgesamt ist die Wirtschaftsleistung der Eurozone laut Internationalem Währungsfonds (IWF) im Jahresdurchschnitt 2013 um –0,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken. Für 2014 wird vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung e.V. (DIW) für Deutschland eine Wachstumsrate von +1,9 Prozent prognostiziert. Sowohl zunehmende Konsumausgaben als auch steigende Investitionen fördern die positive wirtschaftliche Entwicklung.

Nach der Rezession infolge der Finanzkrise und dem nur schwachen Wachstum in 2012 (+0,7 Prozent) stagnierte zunächst die Wirtschaftsleistung im airberlin Heimatmarkt Deutschland vor allem aufgrund des scharfen Wintereinbruchs im ersten Quartal 2013 (+0,0 Prozent). Im weiteren Jahresverlauf hat sich die konjunkturelle Entwicklung dann aber verbessert. Das reale Bruttoinlandsprodukt von Deutschland ist vorläufigen Berechnungen des IWF zufolge 2013 dennoch nur um 0,5 Prozent gestiegen. Fehlende ausländische Nachfrageimpulse insbesondere aus dem Euroraum, aber auch aus wichtigen anderen Industrie- und Schwellenländern haben eine deutlichere Erholung verhindert. Dies dämpfte auch die Investitionsbereitschaft der heimischen Unternehmen, während sich die Verbraucher als der wesentliche Impulsgeber für die Konjunktur erwiesen.

Aufgrund des geringen Wirtschaftswachstums in 2013, des seit August um 50 Prozent reduzierten Luftverkehrs von und nach Ägypten und der Sparprogramme vieler europäischer Fluggesellschaften hat sich die Zahl der Flugbewegungen in Europa 2013 laut Eurocontrol um 0,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verringert. Für das Jahr 2014 prognostiziert Eurocontrol jedoch ein Wachstum von +1,4 Prozent.

Die Luftfahrtindustrie ist generell von hohen Fixkosten gekennzeichnet sowie von Erlösen, die grundsätzlich eine erheblich höhere Elastizität aufweisen als die Kosten. Bei dem Großteil der Kosten handelt es sich um Fixkosten oder sie sind flugabhängig – das heißt, sie variieren nicht mit der Zahl der transportierten Passagiere, sondern mit der Zahl der durchgeführten Flüge. Zu diesen flugabhängigen Kosten zählen Kosten für die Nutzung der Infrastruktur und der Dienstleistungen des Flughafens, Abflug-, Lande- und Luftverkehrsgebühren, Wartungs-, Finanzierungs-, Leasing- und Treibstoffkosten. Im Gegensatz dazu sind die Umsätze variabel und stehen in direktem Zusammenhang mit der Anzahl der beförderten Passagiere und den erzielbaren Ticketerlösen. Sollten im Zusammenhang mit einer Abkühlung der wirtschaftlichen Entwicklung Passagierzahlen und Auslastung zurückgehen, würde das Ergebnis der airberlin überproportional stark beeinflusst werden.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Die airberlin group beobachtet regelmäßig die für die Gesellschaft relevanten Märkte und die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie die Rentabilität ihrer Routen, um negativen Entwicklungen nach Möglichkeit entgegensteuern zu können.

#### **MARKT- UND WETTBEWERBSRISIKEN**

Die Luftfahrtbranche zeichnet sich durch eine sich weiter verschärfende Wettbewerbsintensität aus. Insbesondere die Kernmärkte von airberlin – der volumenstarke D-A-CH-, Europa-, Middle-East- und Transatlantik-Verkehr – sind von einer hohen Wettbewerbsdichte gekennzeichnet. Der Wettbewerb wird verstärkt durch Low Cost Carrier, die vermehrt in Geschäftsfelder der Full Service Carrier vordringen, und durch eine Vielzahl neu gegründeter Low Cost Töchter von Legacy Carrier. Durch die Ausweitung des Angebots können die Preise und Absatzvolumina bei airberlin unter Druck geraten.

Die wesentlichen Wettbewerbsfaktoren, denen airberlin ausgesetzt ist, umfassen Preise, Streckennetz, Flugpläne, Reputation, Sicherheitsstatistik, Umfang des Serviceangebots für die Passagiere sowie Flugzeugtyp und Alter des Flugzeugs. Dieser hohe Wettbewerbsdruck fördert die Marktdynamik und eine beschleunigte Marktkonsolidierung. Diese äußert sich durch Anpassungen und Weiterentwicklungen im Kooperationsgefüge mit partnerschaftlichen Fluggesellschaften, Beteiligungen und globalen Allianzen. Potenzielle Unternehmensübernahmen und Zusammenschlüsse von Wettbewerbern könnten die Marktposition von airberlin und die Umsatzerlöse nachteilig und kurzfristig beeinflussen.

Einige der Wettbewerber der airberlin group haben möglicherweise günstigere Kostenstrukturen als die airberlin group oder könnten von anderen Wettbewerbsvorteilen profitieren wie zum Beispiel Hilfen durch staatliche Eingriffe oder verschiedenartigen Insolvenzschutz. Sollten Wettbewerber ihren Marktanteil zulasten von airberlin erhöhen, könnte dies die Geschäftsaussichten und die Gewinne der airberlin group erheblich negativ beeinflussen.

Es ist wahrscheinlich, dass das Geschäft von airberlin von jeglichen Umständen beeinträchtigt würde, die eine Verringerung der Nachfrage oder eine Änderung des Wettbewerbsverhaltens hinsichtlich der Luftverkehrsdienste, die deutsche Destinationen umfasst, verursacht, einschließlich, aber ohne Beschränkung auf negative Veränderungen der regionalen wirtschaftlichen Bedingungen. Darüber hinaus steht airberlin in Deutschland nicht nur in Konkurrenz mit anderen Charter- und Linienfluggesellschaften, sondern auch mit Bahn und Bus, deren Märkte weiter liberalisiert werden. Hier könnten sich negative Dynamiken im Kurzstreckenbereich einstellen.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Durch die Aufrechterhaltung der wichtigen strategischen Allianzen und Partnerschaften, das Heben der sich daraus ergebenden Synergien und das Verdichten des eigenen Bestandsnetzes versucht airberlin das Netzwerk der airberlin group zu sichern und damit die Wettbewerbsposition zu stärken. Darüber hinaus beobachtet airberlin regelmäßig die Aktivitäten von Wettbewerbern und eine mögliche Konsolidierung u. a. anhand definierter Frühwarnindikatoren, um wichtige Strecken und Positionen im Markt zu sichern. airberlin verfügt zudem über ein strenges Kostenmanagement.

### **Risiken im Zusammenhang mit Kooperationsvereinbarungen**

airberlin ist seit März 2012 Mitglied in der Fluglinienallianz **oneworld** und hat in diesem Zusammenhang eine Reihe von Codeshare-Vereinbarungen abgeschlossen. **oneworld** ist dem Wettbewerb mit anderen Fluglinienallianzen ausgesetzt, die zum Teil über ein größeres Netzwerk verfügen. Zudem können andere Fluglinienallianzen ihre Marktstellung durch Fusionen und andere Vereinbarungen erhöhen. Umgekehrt kann **oneworld** an Marktgewicht verlieren oder sich im schlimmsten Fall ganz auflösen, wenn etwa wichtige Mitglieder den Verbund verlassen. Dies kann erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Flugstreckennetz und das Flugangebot der airberlin haben und sich damit sehr negativ auf die Geschäfts- und Finanzlage und das Betriebsergebnis von airberlin auswirken.

Darüber hinaus ist airberlin mit Etihad Airways, dem mit einer Beteiligung von 29,21 Prozent größten Einzelaktionär von airberlin, eine enge Kooperation eingegangen. Die Kooperation umfasst u.a. ein Code Sharing, wechselseitige Vielfliegerprogramme sowie Vereinbarungen hinsichtlich der Bodenabfertigung und des Frachttransports. Des Weiteren hat Etihad Airways eine Kreditfazilität im Gesamtvolumen von 255 Millionen USD bereitgestellt. Etihad Airways und airberlin haben die Ausgliederung des Vielfliegerprogramm „topbonus“ von airberlin vereinbart, welches seitdem von der Topbonus Ltd. betrieben wird, an der die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG einen Anteil von 30 Prozent und Etihad Airport Services L.L.C. einen Anteil von 70 Prozent halten. Topbonus Ltd. setzt auf der Basis



einer Vereinbarung mit airberlin den Betrieb des Vielfliegerprogramms fort, entwickelt dieses weiter und erbringt in diesem Rahmen Kundenbindungsleistungen für die airberlin group. Eine Beendigung oder ein Scheitern der Kooperation würde erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Geschäft, die Betriebstätigkeit und die Finanzlage von airberlin haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Um negative Auswirkungen im Hinblick auf eine Nichtaufrechterhaltung der Mitgliedschaft in der **oneworld**-Allianz oder der Partnerschaft mit Etihad zu mindern, wenn auch nicht zu beseitigen, hat airberlin bereits die Kooperation mit Fluggesellschaften ausgeweitet und wird diese auch weiter ausbauen.

## **Regulatorische Risiken**

### **ALLGEMEINE REGULATORISCHE RISIKEN**

Die Regulierung der Luftfahrtindustrie nimmt weiter zu und betrifft viele Tätigkeiten der airberlin group einschließlich Sicherheit, Umfang des Flugzeuglärms und des Schadstoffausstoßes, Datenerhebung und -verwaltung, Luftverkehrsrechte, Slots an den Flughäfen, Betriebsgenehmigungen und Umweltkontrollen. Gesetzgeber beziehungsweise Regulierungsbehörden könnten zusätzliche operative oder sonstige Einschränkungen an Flughäfen oder anderweitig im Hinblick auf den Flugverkehr auferlegen wie zum Beispiel Nachtflugverbote, die Begrenzung des Flugzeuglärms und des Schadstoffausstoßes, vorgeschriebene Flugrouten, Landbahnrestriktionen und eine Begrenzung der Anzahl der durchschnittlichen täglichen Abflüge. Diese Einschränkungen könnten die Möglichkeiten von airberlin, ein Serviceangebot an diesen Flughäfen anzubieten oder zu erhöhen, begrenzen und könnten zu zusätzlichen Kosten für airberlin führen. Dies könnte einen erheblichen negativen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage von airberlin haben.

Zudem unterliegt das Geschäft von airberlin den geltenden EU-Regelungen und internationalen Bestimmungen, bilateralen und multilateralen Verträgen und den die Luftfahrtindustrie betreffenden Branchenregelungen und eigenen Vorschriften seitens airberlin. airberlin kann nicht vorhersagen, welche Änderungen an den Luftverkehrsregeln und Verträgen in Deutschland, in der Europäischen Union und auf internationaler Ebene in Zukunft vorgenommen werden oder welchen Einfluss solche Änderungen auf die Luftfahrtindustrie oder auf die Geschäftstätigkeit und Kosten von airberlin haben werden. Änderungen der für airberlin maßgeblichen regulatorischen Rahmenbedingungen könnten erheblich höhere Kosten der Geschäftstätigkeit von airberlin mit sich bringen und könnten erhebliche nachteilige Auswirkungen für die Luftfahrtindustrie im Allgemeinen und die airberlin group haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Das Risk-Management-Committee beobachtet gemeinsam mit den jeweiligen Fachabteilungen laufend mögliche Änderungen der regulatorischen Rahmenbedingungen und versucht, entweder selbst, gemeinsam mit anderen Fluggesellschaften oder über Verbände fachliche Expertise beizusteuern und die Interessen von airberlin zu wahren.

#### **REGELUNG ÜBER ENTSCHÄDIGUNGEN FÜR FLUGPASSAGIERE**

Die europäische Verordnung (EG) Nummer 261/2004 (Fluggastrechteverordnung) sieht vor, dass Flugreisende im Falle einer Flugannullierung sowie einer Nichtbeförderung Ausgleichsansprüche gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen geltend machen können. Die Höhe des Ausgleichsanspruchs richtet sich nach der Länge der Flugstrecke und beträgt zwischen 250 EUR und 600 EUR. Mit Urteil vom 19. November 2009 (C-402/07 und C-432/07) hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) den Anspruch auf Ausgleichsleistungen auf Flugverspätungen erweitert, bei denen sich die Ankunft eines Flugreisenden um drei Stunden oder mehr verzögert. Ein Ausgleichsanspruch besteht nicht, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die Flugannullierung beziehungsweise Flugverspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Neben jenen Ausgleichsansprüchen bestehen abhängig von der Beförderungsverzögerung Ansprüche auf Betreuungsleistungen in Gestalt von Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit, Telefonanrufe sowie Hotelunterbringung. Zudem kann der Flugreisende eine anderweitige Beförderung oder eine Erstattung des Flugpreises verlangen.

Im Rahmen der Überarbeitung der Fluggastrechteverordnung sieht die vom Europäischen Parlament am 5. Februar 2014 in erster Lesung beschlossene Fassung für eine geänderte Verordnung vor, die den Flugreisenden bessere und weitergehende Rechte gewähren soll (zum Beispiel kann danach Fluggästen eine Entschädigung nur aufgrund bestimmter außergewöhnlicher Umstände, die in einer abschließenden Liste aufgeführt sind, verweigert werden). Sämtliche Änderungen bedürfen einer weiteren Abstimmung im Europäischen Rat.

Es gibt daher keine Gewissheit, dass airberlin in Zukunft keine deutlich erhöhten Kosten im Zusammenhang mit annullierten oder verspäteten Flügen entstehen, die einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die operativen Kosten von airberlin haben könnten und in der Folge zu einer Verringerung der Profitabilität führen würden.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin wird versuchen, im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf hinzuwirken, im Verlauf des weiteren Gesetzgebungsverfahrens Kompromisslösungen zu erreichen, die die Fluggesellschaften weniger stark belasten.

#### **FLUGSICHERUNG**

Ein Problem für die Luftfahrtbranche sind zudem die Restriktionen der europaweit uneinheitlichen Flugsicherung. Diese Engpässe führen immer noch zu Umwegen, Verspätungen, einem erhöhten Treibstoff- und Emissionsausstoß sowie zu erheblichen Wartezeiten. Dies führt nicht nur zu einer Belastung der Ergebnisse der in Europa operierenden Fluggesellschaften, sondern auch zur Belastung der Umwelt.

Während hinsichtlich der Flugsicherungsgebühren für die Gebührenperioden ab 2015 immerhin eine Kostenregulierung vorgesehen ist, muss bei Luftsicherheitsgebühren weiterhin von

Kostensteigerungen ausgegangen werden. Insbesondere hinsichtlich der Luftsicherheitsgebühren an Flughäfen ist infolge tarifvertraglicher Vereinbarungen weiterhin mit teilweise deutlich steigenden Personalkosten zu rechnen, welche den mit Abstand größten Gebührenbestandteil ausmachen.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin setzt sich dafür ein, dass eine einheitliche Flugsicherung für ganz Europa geschaffen wird. Die Europäische Kommission hat die unzureichenden Fortschritte einzelner Staaten, darunter auch Deutschlands, bei der Schaffung von funktionalen Luftraumblöcken in Europa gerügt. Die Bereitschaft der EU-Mitgliedstaaten zu einer baldigen Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums muss nach wie vor als unzureichend bezeichnet werden.

#### **LUFTVERKEHRSTEUER**

Ein weiterhin airberlin belastender Faktor stellt die seit dem 1. Januar 2011 erhobene deutsche Luftverkehrsteuer für Starts von deutschen Flughäfen dar. airberlin, die zu einem überwiegenden Teil Passagiere von deutschen Flughäfen aus befördert, ist stärker von der Luftverkehrsteuer betroffen als andere Wettbewerber, denn im Cargo-Geschäft sowie für Starts außerhalb Deutschlands wird diese Steuer nicht erhoben. Andere Fluggesellschaften könnten sich dazu entscheiden, die zusätzlichen Kosten vollständig oder teilweise zu übernehmen oder diese in Form höherer Ticketpreise an die Kunden weiterzugeben. airberlin könnte dies nicht tun, ohne einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Umsatzerlöse und die Ertragslage in Kauf zu nehmen.

Eine Abschaffung der Luftverkehrsteuer ist indes nicht absehbar. So wurden zwei Klagen gegen die Luftverkehrsteuer von einem deutschen Finanzgericht abgewiesen, wenngleich über diese aufgrund Zulassung der Revision noch nicht rechtskräftig entschieden wurde.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin wird auch weiterhin auf die nachteiligen und wettbewerbsverzerrenden Effekte der deutschen Luftverkehrsteuer hinweisen und sich für deren Abschaffung einsetzen.

#### **EMISSIONSHANDEL**

Die Einführung des europäischen Emissionshandels (EU-ETS), der auf EU-Ebene am 1. Januar 2012 in Kraft trat, hat einen Einfluss auf den Luftverkehrsmarkt und die Wettbewerbssituation. Seit dem 1. Januar 2012 werden alle Flüge, die von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats der EU starten oder landen, in das europäische Emissionshandelssystem einbezogen. Das System ist ein Quotensystem mit handelbaren Zertifikaten für Kohlenstoffdioxid-Emissionen mit dem Ziel, die Industrie zu veranlassen, ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern.

Auf der Grundlage der einschlägigen Rechtsvorschriften erhalten Fluggesellschaften kostenlos eine bestimmte Anzahl an Verschmutzungsrechten auf Grundlage historischer Emissionen und ihres Anteils am Gesamtluftverkehrsmarkt. Zusätzliche Verschmutzungsrechte werden durch die Mitgliedstaaten versteigert. Es gibt keine Gewissheit, dass airberlin in Zukunft in ausreichendem Umfang Verschmutzungsrechte erhält. Zudem stellt das System einen Wettbewerbsnachteil für Gesellschaften

dar, die innerhalb der EU tätig sind, im Vergleich zu Wettbewerbern außerhalb der EU. Die Einbeziehung der Luftfahrtindustrie in das System könnte die Kosten für airberlin erhöhen. Verschiedene Staaten (wie zum Beispiel China, Indien und die USA) könnten die Einbeziehung der Luftfahrtindustrie in das System ablehnen und Sanktionen gegen die EU und Luftfahrtgesellschaften der EU verhängen.

Am 13. November 2012 kündigte die Europäische Kommission an, dass sie beabsichtigt, „die Uhr anzuhalten“ („Stop-the-Clock-Entscheidung“) und die speziellen EU-Aspekte des europäischen Emissionshandelssystem nicht sofort umzusetzen. Stattdessen schlug die Europäische Kommission vor, die Meldung und Abtretung von Verschmutzungsrechten aus dem Luftverkehr in die und aus der EU heraus um ein Jahr zu verschieben. Wie in dem Vorschlag ausgeführt, bedeutet dies, dass keine Strafverfolgungsmaßnahmen gegen Luftfahrzeugbetreiber unternommen werden, die für die Jahre 2010 bis 2012 keine Emissionen hinsichtlich des Luftverkehrs in die und aus der EU heraus melden oder abtreten.

Laut Europäischer Kommission erfolgt die oben beschriebene vorgeschlagene Verschiebung auf der Grundlage der Annahme, dass eine globale Lösung für die schnell wachsenden Emissionen des internationalen Luftverkehrs in Reichweite ist.

Auf der im Herbst 2013 abgehaltenen ICAO-Vollversammlung haben sich die Mitgliedstaaten darauf verständigt, bis 2016 eine globale Emissionshandelslösung einzuführen, welche voraussichtlich bis 2020 in Kraft treten soll. Wie das EU-ETS bis zu diesem Zeitpunkt ausgestaltet werden soll, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch offen. Der Kommissionsvorschlag (welcher allerdings noch der Zustimmung von Europäischem Parlament und Europäischem Rat bedürfte) sieht vor, dass sämtliche Flüge in das ETS einbezogen werden, soweit sie im EU/EWR-Luftraum durchgeführt werden, also beispielsweise auch Langstreckenflüge, bei denen nur ein Teil der Strecke auf den EU/EWR-Luftraum entfällt (sog. EU Airspace Model).

Emissionshandelspflichtig wäre dann ausschließlich der Flugabschnitt innerhalb des EU/EWR-Luftraums. Alternativ wird die Fortführung des infolge der „Stop-the-Clock“-Entscheidung aktuell geltenden Intra-EU/EWR-ETS diskutiert. Emissionshandelspflichtig wären dann weiterhin ausschließlich Flüge, bei denen sich sowohl der Abflugs- als auch der Ankunftsort innerhalb der EU beziehungsweise des EWR befinden.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin setzt sich, nicht zuletzt aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit, dafür ein, dass das EU-ETS so lange vollständig ausgesetzt wird, bis ein globales Emissionshandelssystem für den Luftverkehr installiert wird. Auch angesichts des bestehenden Kommissionsvorschlags muss eine solche Entwicklung allerdings als eher unwahrscheinlich angesehen werden.

Zur Erfüllung der Verpflichtung aus dem EU-ETS hat airberlin, zusätzlich zur frei zugeteilten Menge an Emissionszertifikaten, Sicherheitsgeschäfte getätigt. Für die Handelsperiode 2013 wurde eine

ausreichende Anzahl an Emissionsberechtigungen bei den europäischen Behörden eingereicht. Die Absicherungsinstrumente von airberlin schützen die Gesellschaft jedoch nicht vollständig gegen den nachteiligen Effekt eines Preisanstiegs für Luftverkehrsverschmutzungsrechte im Rahmen des Systems.

Ungeachtet des im Rahmen der „Stop-the-Clock-Entscheidung“ von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen einjährigen Moratoriums hat airberlin die Pflichten zu Überwachung, Berichterstattung und Abgabe für das Berichterstattungsjahr 2013 erfüllt.

Aufgrund der noch ausstehenden Ausgestaltung der im Herbst 2013 vorgeschlagenen Änderung der EU-ETS bis zur Einführung einer globalen Emissionshandelslösung werden die Emissionsdaten für das Berichterstattungsjahr 2013, analog zu 2010, 2011 und 2012, durch einen unabhängigen Dritten verifiziert. Am 3. April 2014 stimmte das Europäische Parlament für die Befreiung aller Flüge zwischen den Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) und Drittstaaten von dem EU-ETS bis Ende 2016.

## **Finanzrisiken**

### **RISIKEN AUFGRUND VON SCHWANKUNGEN DER TREIBSTOFFPREISE, ZINSSÄTZE UND WECHSELKURSE SOWIE DER PREISE FÜR LUFTVERKEHRSVERSCHMUTZUNGSRECHTE**

airberlin ist als international agierendes Luftfahrtunternehmen den Schwankungen der Treibstoffpreise, Zinsen und Wechselkurse – hier insbesondere der Kursentwicklung des US-Dollars – sowie der Preise für Luftverkehrsverschmutzungsrechte ausgesetzt. Eine erhebliche oder nachhaltige Aufwertung des US-Dollars, die nicht oder nicht vollständig abgesichert werden könnte, hätte nachteilige Auswirkungen auf die finanzielle Performance der airberlin group. Vor allem mögliche Anstiege des Treibstoffpreises oder eine Verringerung in der Verfügbarkeit von Treibstoff können ebenfalls zu erhöhten Aufwandspositionen führen und einen nachteiligen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit sowie die operative und finanzielle Performance der airberlin group haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Die Schwankungen der Treibstoffpreise, Zinsen und Wechselkurse werden durch ein permanentes Hedging umfassend abgesichert. Über eine revolvingierende Sicherung für die entsprechend definierten Zeiträume werden vorab eventuelle Risiken reduziert. Dazu werden mit namhaften Finanzdienstleistern ausschließlich international marktübliche Absicherungsgeschäfte abgeschlossen. Zur systematischen Steuerung der Zins- und Währungsrisiken wird ein gruppenweites Treasury Management System sowie zur Steuerung der Treibstoffpreis- und Emissionspreisänderungsrisiken ein separates Commodity Management System innerhalb des bestehenden Risikomanagementsystems eingesetzt. Dabei erfolgt neben der Darstellung aller Grundgeschäfte und der entsprechend revolvingierend abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte eine umfassende Kalkulation der marktgerechten Bewertung und Effektivität der eingegangenen Sicherungsbeziehungen. Es kann jedoch keine Garantie dafür geben, dass die Absicherungsstrategie von airberlin erfolgreich sein wird oder dass die Gegenseite eines Absicherungsgeschäfts nicht in die Insolvenz gerät und ihre Verpflichtungen erfüllt.

Hinsichtlich der Entwicklungen und Maßnahmen von airberlin in Bezug auf die Luftverkehrsverschmutzungsrechte wird darüber hinaus auf den vorstehenden Abschnitt „Emissionshandel“ verwiesen.

#### **ZUKÜNFTIGE FINANZIERUNG**

airberlin ist von seiner Fähigkeit abhängig, sich Kapital zu beschaffen, um zusätzliche Flugzeuge zu erwerben, das laufende Geschäft zu finanzieren, vorhandene Flugzeuge mit zunehmendem Alter zu ersetzen und bestehende Verpflichtungen bei Fälligkeit zu refinanzieren. Diese Fähigkeit ist von einer Reihe von Faktoren abhängig einschließlich der Lage an den Finanzmärkten, der generellen Verfügbarkeit von Krediten und den aktuellen Zinssätzen. Es kann keine Gewissheit dafür geben, dass sich airberlin eine erforderliche Finanzierung zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen oder überhaupt sichern kann.

airberlin hat zudem erhebliche Finanzierungskosten für die bestehenden Finanzierungen für Fluggerät und Zinszahlungen im Rahmen von ausstehenden Anleihen. Wenn airberlin nicht in der Lage ist, ausreichende Umsatzerlöse zur Deckung der Verpflichtungen der Fixkosten zu generieren, hätte dies einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Finanzlage von airberlin.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Um das Finanzierungsrisiko zu minimieren, sichert airberlin sich die Finanzierung weit im Voraus vor den Auslieferungsterminen unter Berücksichtigung der individuellen Marktgegebenheiten. Zur Steuerung der finanzwirtschaftlichen Risiken werden interne Vorgaben zur Anwendung gebracht, die einen operativen Handlungsrahmen definieren und unterstützen. Kernelement ist hierbei insbesondere ein solides Liquiditätsmanagement, das durch eine umfassende Finanz- und Liquiditätsplanung gewährleistet werden soll.

#### **DAS PROGRAMM TURBINE**

airberlin hat sein Turbine-Programm, das sich über die Jahre 2013 und 2014 erstreckt, erfolgreich eingeleitet. Im Jahr 2014 werden einige Effekte erst voll zur Wirkung kommen. Auch 2014 werden weitere Maßnahmen durchgeführt mit dem Ziel, die operative Performance der airberlin group zu verbessern und nachhaltige Profitabilität zu erlangen. Sollte airberlin nicht in der Lage sein, dieses Programm auch 2014 vollständig umzusetzen oder die Vorteile zu realisieren, oder sollte dieses Programm die Erwartungen von airberlin nicht erfüllen, könnte dies erheblichen negativen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage haben.

#### **FINANZIERUNGSRISEN AUFGRUND SAISONALER SCHWANKUNGEN**

Die Nachfrage nach Dienstleistungen von airberlin schwankt im Jahresverlauf, was zu schwankenden Quartalsergebnissen führt. Geschäftsbedingt ist die Nachfrage in der Sommersaison von Mai bis Oktober am höchsten und in der Wintersaison von November bis April am niedrigsten (mit Ausnahme der Tage um Weihnachten, Neujahr und Ostern). Daher schwanken die Auslastung der airberlin Flugzeuge und die Profitabilität im Jahresverlauf, wobei ein Großteil der Gewinne in der Sommersaison

erwirtschaftet wird. Wenn Flugannullierungen oder andere Faktoren auftreten, die die Auslastung der Flugzeuge nachteilig beeinflussen, speziell in der Sommersaison, können diese einen besonders negativen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage von airberlin haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin unterhält ein Liquiditätsmanagement, das den mit saisonalen Schwankungen verbundenen Geschäftsrisiken Rechnung trägt. Darüber hinaus wurde das Netzwerk angepasst, um derartige saisonale Schwankungen zu reduzieren.

### **Operative Risiken**

Im Rahmen des Risikomanagementsystems werden auch die bei airberlin, wie bei jeder Fluggesellschaft, vorliegenden operativen und technischen Risiken des Flugbetriebs abgedeckt. Diese werden systematisch erkannt, bewertet und durch entsprechende Maßnahmen gesteuert.

### **VERZÖGERTE INBETRIEBNAHME BER**

airberlin plante das Flugangebot für Berlin auf der Basis der Infrastruktur des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg und des ursprünglich geplanten Eröffnungstermins 3. Juni 2012. Zum Sommer 2012 erhöhte airberlin in der Hauptstadt daher sein Berlin-Angebot um über 230 zusätzliche Flüge pro Woche, um sein internationales Drehkreuz auszubauen. Nach der Ankündigung des Flughafens, dass sich die Eröffnung verzögern wird, müssen nun diese Flüge komplett über den Flughafen Berlin-Tegel abgewickelt werden, dessen Infrastruktur für diese Aufgaben nicht ausgelegt ist und airberlin zu erheblichem Mehraufwand zwingt. Tegel steht bereits heute an seiner Belastungsgrenze und bietet selbst bei höchstem Einsatz der Flughafenmitarbeiter nicht die Kapazität und Qualität, die der neue Flughafen bieten würde.

Aus der verzögerten Inbetriebnahme des neuen Flughafens entstehen airberlin erhebliche Schäden, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vollständig beziffert werden können. Der sich aus einer Vielzahl von Faktoren zusammensetzende Gesamtschaden hängt unter anderem vom Verlauf des operativen Betriebs des weiter genutzten Flughafens Berlin-Tegel ab, insbesondere während der Wintermonate. Bis heute sind bereits geschätzte Mehrkosten und sonstige Schäden in zweistelliger Millionenhöhe entstanden.

Wie in 2012 war es airberlin trotz intensiver Gespräche mit den Vertretern des Flughafens nicht möglich, zu einer für beide Seiten akzeptablen Lösung zu kommen. airberlin hat am 6. November 2012 gegen die Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH eine Klage auf Schadensersatz eingereicht, um die Interessen der Gesellschaft zu wahren. Es ist jedoch unsicher, ob – und wenn ja – in welchem Umfang airberlin gerichtlich Entschädigungszahlungen zugesprochen werden (Stand zum Redaktionsschluss dieses Berichts).

Eine weitere Verzögerung der Eröffnung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg oder Schwierigkeiten beim Betrieb des Flughafens könnten einen zusätzlichen, erheblich nachteiligen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die operative Performance der airberlin group haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin hält ständigen Kontakt zum Flughafenmanagement und überprüft zudem regelmäßig das eigene Slot-Portfolio hinsichtlich Optimierungsmöglichkeiten.

#### **SICHERHEIT UND UNFALLVERHÜTUNG**

Reputation und Geschäftstätigkeit von airberlin sind von der Fähigkeit abhängig, schwere Störungen und Unfälle zu vermeiden. Sollte es dennoch zu einem Zwischenfall kommen, ist es wichtig, mit ihnen effektiv umzugehen. Ein Flugunfall oder eine Störung könnte nicht nur die Reparatur oder den Ersatz des beschädigten Flugzeugs und die damit verbundene Außerbetriebnahme beinhalten, sondern auch Ansprüche von verletzten Passagieren und von Angehörigen von verunglückten Passagieren. Sollten ein erhebliches Sicherheitsversäumnis oder Zwischenfall auftreten oder sollte airberlin nicht in der Lage sein, mit einem Flugunfall oder einer Störung effektiv umzugehen, könnte dies einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Reputation, Geschäftstätigkeit und die operative beziehungsweise finanzielle Performance von airberlin haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Die Gewährleistung von Sicherheit gehört für airberlin zur vorrangigen Aufgabe. Um dieses Risiko zu minimieren, verfügt airberlin über ein umfangreiches Safety Management System, welches sich durch alle operationalen Bereiche wie Flugbetrieb, Training, Technik oder Bodenabfertigung zieht. Sicherheitsrelevante Informationen werden in diesem System gebündelt und verknüpft, um negative Trends und potenzielle Gefahren frühzeitig zu erkennen und proaktiv gegenzusteuern. Regelmäßig werden die von der airberlin group durchgeführten Flüge nicht nur auf ihre Wirtschaftlichkeit hin, sondern auch im Hinblick auf ihre Sicherheit ausgewertet. Mit dem Alternative Training Qualification Programme ATQP hat airberlin einen gezielteren, auf die entsprechenden Flottenbedürfnisse abgestimmten Simulatoreinsatz eingeführt. Zudem werden mehr Simulatorereignisse durchgeführt als gesetzlich vorgeschrieben (acht Stunden statt der gesetzlich vorgeschriebenen fünf Stunden pro Mitarbeiter des Flugpersonals). Sollte es dennoch zu einem Zwischenfall kommen, hat airberlin Krisenpläne entwickelt und schult die Mitarbeiter laufend im Umgang mit Krisensituationen. Darüber hinaus hat airberlin eine Versicherung für solche Unfälle und Störungen, die den Marktstandards in der europäischen Luftfahrtindustrie entspricht.

#### **SICHERHEIT UND TERRORISMUS**

Wie bei allen Linienfluggesellschaften ist die Geschäftstätigkeit von airberlin den Gefahren durch Terrorismus beziehungsweise Bedrohungen und Angriffen seiner Sicherheit ausgesetzt. Wenn es nicht gelingt, eine erhebliche Sicherheits- oder Terrorismusbedrohung beziehungsweise einen Angriff zu verhindern oder zu vereiteln beziehungsweise effektiv damit umzugehen, könnte dies einen nachteiligen Effekt auf die Reputation, Geschäftstätigkeit und finanzielle Performance von airberlin



haben. Darüber hinaus könnten zukünftige Terrorangriffe oder andere Konflikte zu erhöhten Sicherheitsbestimmungen für den Luftverkehr führen, wodurch die operativen Kosten von airberlin ansteigen würden.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Die Sicherheit von Passagieren und Mitarbeitern genießt bei airberlin höchste Priorität. airberlin hat eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen, um die Sicherheit zu gewährleisten. Dies umfasst interne Sicherheitskontrollsysteme, Notfallsysteme und Schulung für Krisenmanagement.

#### **ZUGANG ZU FLUGHÄFEN UND ANDERE OPERATIVE BESCHRÄNKUNGEN**

Der Luftverkehr ist begrenzt durch die Infrastruktur der Flughäfen und die Anzahl an verfügbaren Slots für An- und Abflüge. Ein Slot stellt die Berechtigung dar, während eines festgelegten Zeitraums zu einer bestimmten Uhrzeit zu starten und zu landen. Slots werden an Fluggesellschaften anhand bestimmter Verfahren zugeteilt, die von Flughafen zu Flughafen variieren und die sich in der Zukunft ändern können. An bestimmten Flughäfen wurden etablierten Fluggesellschaften bei der Vergabe von Slots Vorzugsrechte gewährt. Zudem operiert eine Reihe große europäischer und anderer wichtiger internationaler Flughäfen nahe an den Kapazitätsgrenzen, sodass eine Ausweitung der Slots an diesen Flughäfen begrenzt ist.

Sollten die für die Verteilung von Slots Verantwortlichen airberlin nicht eine ausreichende Anzahl an Slots zu den benötigten Zeiten oder zu akzeptablen Konditionen zur Verfügung stellen, würde airberlin nicht in der Lage sein zu wachsen und wäre zu einer Einschränkung der Nutzung ihrer Flugzeuge gezwungen. Die Vorgaben zur Nutzung von Slots schreiben in der Regel vor, dass Nutzungsrechte verfallen können, wenn die Slots vorübergehend oder langfristig nicht genutzt werden. Sollte airberlin nicht in der Lage sein, seine Slots zu nutzen, könnte dies zum Verlust von Nutzungsrechten führen.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin wird weiterhin das Netzwerk und die Flughäfen, die angefliegen werden sollen, überprüfen, um innerhalb des Rahmens von Flughäfen mit beschränkten und mit unbeschränkten Slots das attraktivste Angebot machen zu können.

#### **FLUGHAFEN-, TRANSIT- UND LANDEGEBÜHREN SOWIE SICHERHEITSENTGELTE**

Flughafen-, Transit- und Landegebühren sowie Sicherheitsentgelte und -kosten stellen einen wesentlichen Anteil der operativen Kosten von airberlin dar und beeinflussen unmittelbar die Preise, die airberlin seinen Kunden in Rechnung stellen muss, um kosteneffizient zu operieren. airberlin kann keine Gewissheit dafür geben, dass diese Kosten nicht ansteigen oder dass airberlin keine zusätzlichen neuen Kosten entstehen. Jede dieser Entwicklungen könnte zu einer Erhöhung der operativen Kosten von airberlin führen. Sollte airberlin nicht in der Lage sein, eine Erhöhung der Gebühren, Abgaben und Kosten an ihre Kunden weiterzugeben, hätten diese Erhöhungen einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Geschäftstätigkeit sowie die Finanz- und Ertragslage.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin setzt sich gemeinsam mit der deutschen Luftfahrtbranche dafür ein, dass derartige Gebühren und Entgelte minimiert werden und – soweit möglich – dass diese gerechtfertigt und transparent sind.

#### **ZIVILE UND POLITISCHE KONFLIKTE**

Die politischen Umwälzungen in Nordafrika seit Januar 2011 haben die Flugbuchungen nach Nordafrika und speziell nach Ägypten beeinträchtigt. Weitere zivile, politische oder militärische Konflikte, Aufstände oder sonstige Auseinandersetzungen oder die Ausweitung beziehungsweise Fortsetzung bestehender Konflikte oder ähnlicher Zustände, insbesondere wenn diese sich gegen den Luftverkehr richten oder für airberlin wichtige Märkte betreffen, könnten erhebliche nachteilige Effekte auf die Luftfahrtindustrie im Allgemeinen und auf airberlin haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin verfügt über Krisenmanagementprozesse, die auch möglichen zivilen und politischen Konflikten in den Zielländern Rechnung tragen. Bei länger anhaltenden Konflikten beobachtet airberlin die Situation, um gegebenenfalls durch eine Anpassung des Streckennetzes reagieren zu können.

#### **BEZIEHUNG ZU MITARBEITERN**

Die Mitarbeiter von airberlin sind zum Teil gewerkschaftlich organisiert und über etliche Tarifverträge abgedeckt, die die Arbeitsbedingungen und Vergütung regeln. Mitarbeiter mit tariflich gebundenen Verträgen sind überwiegend gegen Restrukturierungsmaßnahmen/Betriebsänderungen und individuelle Kündigungen geschützt. Diese Verträge werden mit den Gewerkschaften in regelmäßigen Abständen neu verhandelt. airberlin könnte auch einem Streik ihrer Mitarbeiter ausgesetzt sein oder einem Streik oder Arbeitskämpfen der gesamten Luftfahrtindustrie. Solche Ereignisse könnten erhebliche nachteilige Effekte auf die Fähigkeit von airberlin haben, die Profitabilität zu bewahren beziehungsweise zu erreichen, auf die Geschäftstätigkeit sowie die Finanz- und Ertragslage von airberlin. Aufgrund von Vereinbarungen mit den Gewerkschaften bis ins Jahr 2016 erscheint dieses Szenario für airberlin allerdings eher unwahrscheinlich.

Der Erfolg von airberlin hängt von der Leistung der Mitglieder des Board, der leitenden Angestellten und der Manager in Schlüsselpositionen ab. Der Abgang oder eine erhebliche Veränderung in der Geschäftsleitung von airberlin könnte zu einem großen Verlust an Expertise führen und zu einem Vertrauensverlust in airberlin seitens der Investoren und könnte einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage von airberlin haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin steht in regelmäßigem Kontakt zu ihren Mitarbeitern, deren Vertretern und den Gewerkschaften, um einer Eskalierung von Streitigkeiten vorzubeugen. Für den Fall, dass es zu einem Arbeitskampf kommt, verfügt airberlin über entsprechende Verfahren, um sich auf die damit verbundenen Unterbrechungen des Geschäftsbetriebs einstellen zu können.

airberlin unterhält Personal auf „stand-by“-Basis in einem Umfang, der den externen Faktoren und der Volatilität, denen die Luftfahrtbranche ausgesetzt ist, Rechnung trägt.

### **Beschaffungsrisiken**

Ein wesentlicher Faktor zur Sicherstellung eines reibungslosen Geschäftsbetriebs der airberlin group besteht in einer zuverlässigen Versorgung mit Waren und Dienstleistungen, wie beispielsweise Treibstoff, Catering, Zugang zu attraktiven Zielflughäfen, Ersatzteilen, Wartungs-, Reparatur- und Instandsetzungsleistungen sowie zahlreichen anderen Warengruppen. Effizienz, Pünktlichkeit und Qualität der vertraglichen Leistungen von Drittanbietern werden durch ein effizientes Lieferanten- und Vertragsmanagement optimiert, jedoch sind die damit verbundenen Risiken nicht völlig vermeidbar. Sollte es durch Störeinflüsse in der Lieferkette nicht oder nur verspätet gelingen, diese Waren und Dienstleistungen zu beziehen oder durch Monopolsituation bedingt nicht zu wirtschaftlich tragbaren Preisen zu beschaffen oder sollte es nicht gelingen, risikoreduzierende Aufträge zu erneuern oder neu auszuhandeln, könnte dies einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Geschäftstätigkeit und die Finanz- und Ertragslage von airberlin haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Zur langfristigen Minimierung der Abhängigkeiten von einzelnen Lieferanten strebt airberlin eine Vermeidung von Monopolsituationen am Lieferantenmarkt an und überwacht laufend die Performance der Dienstleistungen von Drittanbietern.

Eine moderne Flotte verringert entscheidend die Kosten für Wartung und Reparatur. airberlin pflegt daher langfristig angelegte Kundenbeziehungen zu den Flugzeugherstellern Airbus, Boeing, Bombardier und Embraer und sichert sich damit den Zugang zum jeweils modernsten Fluggerät. Neben eigenen Maschinen setzt airberlin auch eine Flotte von geleaseten Flugzeugen ein.

Den größten beschaffungsseitigen Kostenblock stellt für jede Fluglinie und damit auch für airberlin der Treibstoff dar. Neben der Auswahl der Treibstofflieferanten nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterzieht airberlin bei der Beschaffung von Treibstoff sämtliche an einem Flughafen vertretenen Treibstofflieferanten einer Risikoanalyse, bei der die Überprüfung hinsichtlich der Versorgungsstabilität eine zentrale Rolle spielt. Zudem kontrolliert airberlin die Einhaltung der Qualitätsstandards bei der Lagerung sowie der Into-Plane-Betankung von Treibstoff gemäß den Vorgaben des IATA Fuel Quality Pool. Zu großen Mineralöllieferanten unterhält airberlin langfristige Beziehungen, um die Versorgungssicherheit jederzeit gewährleisten zu können.

Ein weiterer großer Kostenblock liegt im Catering. Auch hier arbeitet airberlin mit festen Lieferverträgen, deren jeweilige Servicelevels laufend überwacht werden. Im Bereich Ground & Air Services optimiert airberlin laufend die bestehenden Beziehungen zu den Flughäfen und Behörden. Für alle weiteren Waren und Dienstleistungen wird ein Mix an kurz-, mittel- und langfristigen Verträgen angestrebt, die es airberlin ermöglichen, Schwankungen des Markts und des Wettbewerbs optimal

auszunutzen. Ein institutionalisiertes Lieferanten- und Vertragsmanagement rundet das Risikomanagement in der Beschaffung ab.

### **Umwelt- und Gesundheitsrisiken**

Wiederkehrende oder langanhaltende Zeiträume von extrem ungünstigen Wetterverhältnissen wie zum Beispiel Schnee und Nebel sowie Naturgewalten wie Erdbeben, Vulkanausbrüche oder andere Naturkatastrophen, speziell wenn diese in der Europäischen Union auftreten, könnten zu einer erheblichen Störung des Strecken- und Flugnetzes von airberlin führen. Diese extremen Wetterverhältnisse und Naturgewalten könnten zudem zu zusätzlichen Kosten unter anderem aufgrund von Flugausfällen, der Enteisung von Flugzeugen oder erhöhtem Treibstoffverbrauch führen. Solche Störungen, insbesondere wenn diese zu den Hauptflugreisezeiten eintreten, können zu Umsatzeinbußen führen und haben einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Finanz- und Ertragslage von airberlin.

Darüber hinaus kann auch der Ausbruch einer Pandemie wie der Schweinegrippe, des Schwere Akuten Respiratorischen Syndroms (SARS) oder anderer Infektionskrankheiten eine erhebliche Störung des Netzwerks verursachen. Solche Störungen, insbesondere wenn diese zu den Hauptreisezeiten eintreten, können zu einem Rückgang der Reisehäufigkeit, erhöhter Mitarbeiterabwesenheit und Umsatzeinbußen führen und haben einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Geschäftstätigkeit sowie auf die Finanz- und Ertragslage von airberlin.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* airberlin hat entsprechende Prozesse installiert, um auf die oben beschriebenen Ereignisse reagieren und die Folgen durch Maßnahmen des Krisenmanagements nach Möglichkeit reduzieren zu können. Es werden regelmäßig Krisenmanagementübungen abgehalten und airberlin verfügt auch über ein Business-Continuity-Programm.

### **IT-Risiken**

Die zentralen Geschäftsprozesse von airberlin sind ohne angemessene und unterbrechungsfreie interne und externe Computersysteme, Kommunikationssysteme und IT-Unterstützung sowie IT-Systeme nicht darstellbar. Diese zentralen Geschäftsprozesse umfassen den Ticketverkauf, die Reservierungsprozesse, das Luftverkehrsmanagement und den Flugbetrieb. Da Computer- und Kommunikationssysteme anfällig für Störungen, Schäden, Stromausfälle, Terrorakte, Sabotage, Computerviren, Brände und andere Vorfälle sind und Programmierfehler nie vollständig vermieden werden können, kann es keine Gewissheit für einen effizienten und unterbrechungsfreien Betrieb der Systeme geben, die von airberlin oder Dritten genutzt werden, einschließlich der Systeme, die von Vertriebspartnern von airberlin genutzt werden wie zum Beispiel Reservierungssysteme in Reisebüros.

Ein Verlust, Ausfall oder eine Unterbrechung dieser Unterstützung und Systeme oder ein Verlust des Zugangs zu den entsprechenden Anlagen, in denen diese Systeme untergebracht sind, oder eine Verletzung der Sicherheitsmaßnahmen, die diese IT-Systeme und die darin enthaltenen Informationen schützen, können den Geschäftsbetrieb von airberlin erheblich stören und einen erheblichen nachteiligen Effekt auf die Reputation, die Geschäftstätigkeit und die operative beziehungsweise finanzielle Performance haben.

*Maßnahmen zur Risikominderung.* Auf dem Erkennen und Steuern von IT-Risiken liegt ein besonderer Schwerpunkt des Risikomanagementsystems von airberlin. Dabei werden sowohl von außen als auch von innen kommende Gefahren berücksichtigt. Um ein angemessenes IT-Sicherheitsniveau sicherzustellen, bestehen unternehmensweite interne Sicherheitsrichtlinien, die die Grundlage für den Umgang mit IT-Risiken bilden. Zur Lösung von IT-Problemen steht ein erfahrenes IT-Team zur Verfügung.

## **BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGE AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG**

### **ENTWICKLUNG DER GESAMTWIRTSCHAFT UND DER LUFTFAHRTBRANCHE**

#### **Die Aussichten für die Weltwirtschaft**

Im laufenden Jahr geht der Internationale Währungsfonds (IWF) von einer Belebung der Weltwirtschaft aus. Nachdem 2013 noch 3,0 Prozent erreicht worden waren, soll sie 2014 um 3,6 Prozent wachsen. Zu diesem Wachstum sollen nahezu alle Regionen, vor allem aber die Erholung in den Industrieländern, beitragen. So wird insbesondere die US-Wirtschaft von einer starken Inlandsnachfrage profitieren und sich das US-Wachstum auf 2,8 Prozent nach 1,9 Prozent beschleunigen. Der Euroraum verlässt die Rezession und legt 2014 um 1,2 Prozent nach einem Rückgang um -0,5 Prozent im Vorjahr zu. Hier sollen Spanien und Italien 2014 wieder leicht um 0,9 beziehungsweise 0,6 Prozent wachsen, nachdem im Vorjahr noch Rückgänge um -1,2 Prozent beziehungsweise -1,9 Prozent zu verzeichnen waren. Das deutsche Wirtschaftswachstum soll aus Sicht des IWF 2014 auf 1,7 Prozent zulegen.

#### **Die internationale Luftfahrt im Jahr 2014**

Die IATA schaut optimistisch auf das Jahr 2014. Getragen von einer besseren weltwirtschaftlichen Entwicklung wird für die Branche global ein Anstieg der Umsätze um 5,3 Prozent auf 745 Mrd. USD und ein Gewinnanstieg um 45 Prozent auf 18,7 Mrd. USD nach 12,9 Mrd. USD prognostiziert. Der Verband betont allerdings gleichzeitig, dass dieses Ertragsniveau immer noch eine nur geringe Nettomarge von 2,5 Prozent abwirft. Das Passagieraufkommen soll, gemessen in RPK, um 5,8 Prozent, die Kapazität um fünf Prozent zulegen. Der Ladefaktor in der Passage soll leicht auf 80,2 Prozent nach 79,6 Prozent steigen. Auf der Kostenseite wird der Treibstoff trotz einer geringen Abnahme des erwarteten Durchschnittspreises (108,0 USD nach 108,8 USD) mit einer Quote von 30 Prozent (Vorjahr: 31 Prozent) auch im laufenden Jahr den wichtigsten Kostenfaktor darstellen.

Für die europäischen Carrier erwartet die IATA einen Gewinnanstieg auf 3,1 Mrd. USD von dem mit 1,2 Mrd. USD allerdings sehr niedrigen Vorjahresniveau aus. Die Margen sollen entsprechend niedrig bleiben. Während sich in Europa die konjunkturellen Perspektiven aufhellen, werden auch im laufenden Jahr die unverändert großen strukturellen Probleme des europäischen Marktes, wie hohe Steuerbelastungen, Überregulierung und infrastrukturelle Engpässe wie das weitere Ausbleiben des Single European Sky das Wachstum der Branche beschränken. Ein besonderes Risiko wird im Konflikt in der Ukraine gesehen.

## PROGNOSEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2014

airberlin hat im bisherigen Jahresverlauf 2014 die Kapazität im Vorjahresvergleich ausgebaut. Durch mehr ganzjährige Verbindungen vor allem auf touristischen Routen und der Langstrecke reduziert airberlin bisherige saisonale Schwankungen zwischen Winter- und Sommerflugplan und etabliert ihre Angebote langfristig im Markt.

Da sich das für den Flugverkehr wichtige Ostergeschäft in diesem Jahr erst im April bemerkbar macht, liegen Gästezahl (5.859.660; -1,0 Prozent) und Auslastung (81,8 Prozent; -3,7 Prozentpunkte) nach den ersten drei Monaten unter den Vorjahreswerten. Das erste Quartal 2013 hatte noch die Osterferien beinhaltet. Die Nachfrage über die Osterfeiertage hat sich 2014 erfreulich entwickelt. Hier waren neben den klassischen Mittelmeerverbindungen vor allem Strecken mit Frequenzerhöhungen, unter anderem zu den Kanaren und nach New York (JFK) und Chicago, stark gefragt. Die zurückgelegten Passagierkilometer (RPK) gingen im ersten Quartal 2014 im Jahresvergleich trotz des fehlenden Ostergeschäfts nur ganz leicht um 0,2 Prozent auf 9,53 Milliarden zurück. Die angebotenen Sitzplatzkilometer stiegen aufgrund der Kapazitätserhöhung um 4,4 Prozent auf 11,65 Milliarden.

Vor dem Hintergrund der im Risikobericht (Seiten 51 bis 67) dargestellten Risiken geht airberlin im laufenden Geschäftsjahr von einer positiven Entwicklung bei der Gästezahl aus. Die Phase des Kapazitätsabbaus im Zuge der Anpassung an die Marktsituation ist inzwischen abgelaufen. Im Codeshare-Bereich wird im laufenden Geschäftsjahr sowohl mit dem strategischen Partner Etihad Airways als auch innerhalb der **oneworld** Allianz mit einem ähnlich dynamischen Wachstum gerechnet wie im Vorjahr.

Angesichts insgesamt steigender Passagierzahlen wird für 2014 – insbesondere auch vor dem Hintergrund des schwachen dritten Quartals 2013 – mit einem Anstieg der Auslastung sowie mit einer Erlösausweitung gerechnet. Da die Umsetzung von Turbine zu insgesamt rückläufigen Aufwendungen führen wird, erwartet airberlin für das Geschäftsjahr 2014 auch eine Verbesserung des Ergebnisses.

Das Geschäftsjahr 2013 hat jedoch gezeigt, dass der Weg zurück zur Profitabilität länger und beschwerlicher ist als angenommen. Zwar werden die im vergangenen Geschäftsjahr erzielten und angestoßenen Erfolge durch Turbine im laufenden Jahr ihren vollen Turnaround-Effekt erzielen. Dieser wird, wie schon frühzeitig angekündigt, für die Geschäftsjahre 2013 und 2014 insgesamt rund 400 Mio. EUR betragen. Vor allem der europäische Luftfahrtmarkt ist aber von einer besonderen Wettbewerbsintensität und von zahlreichen externen Risiken und Einflussfaktoren geprägt, die den gesamtwirtschaftlichen Fundamentalien entgegenlaufen. Dies erfordert besonders hohe Effizienz und Flexibilität in allen Prozessen. Daher werden im Zusammenhang mit Turbine zusätzliche Strukturmaßnahmen im laufenden Geschäftsjahr in Angriff genommen.

---

BERICHT ZU  
PROGNOSEN UND  
SONSTIGE AUSSA-  
GEN ZUR VORAUS-  
SICHTLICHEN  
ENTWICKLUNG

---

Sie umfassen unter anderem den Aufbau eines neuen Revenue-Management-Systems zur Erschließung zusätzlicher Umsatzquellen, die weiter vertiefte Zusammenarbeit mit unserem Partner Etihad Airways und damit zusätzliche Synergiegewinne, die Intensivierung unserer Zusammenarbeit mit American Airlines und nicht zuletzt die Fortführung unserer Flotten- und Netzoptimierung.

Um Turbine noch einmal deutlich zu beschleunigen und mit den zusätzlichen Initiativen zu bereichern, bedarf es einer Stärkung von Eigenkapital und Liquidität. Hierzu wird Etihad Airways langfristige, nachrangige Wandelschuldverschreibungen mit einem Gesamtnennwert von 300 Millionen EUR zeichnen. Diese Wandelschuldverschreibungen haben eine unbegrenzte Laufzeit („perpetual bonds“) und werden nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) Eigenkapital der airberlin group darstellen.

Über diese Stärkung des Eigenkapitals hinaus werden airberlin weitere Mittel durch die Emission von neuen Unternehmensanleihen mit einem Gesamtnennwert von 150 Millionen EUR zufließen. Des Weiteren wird den Investoren der aktuell ausstehenden und 2014 und 2015 fällig werdenden Unternehmensanleihen mit einem Gesamtnennwert von 350 Millionen EUR angeboten, ihre bestehenden Schuldverschreibungen zu attraktiven Bedingungen in neue Schuldverschreibungen mit einer Fälligkeit im Jahr 2019 umzutauschen.

Um die Management-Kapazität für den Turnaround-Prozess zu stärken, wird das airberlin Management Board um die Funktion eines Chief Restructuring Officer (CRO) erweitert. Ab Mai 2014 wird Marco Ciomperlik die Funktion des CRO übernehmen und den Neustrukturierungs- und Turnaround-Prozess koordinieren und steuern. Wie schon angekündigt wird Götz Ahmelmann mit Wirkung zum 1. Juli 2014 die Verantwortung des Chief Commercial Officer bei airberlin übernehmen.

## **GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DES KONZERNES**

Die airberlin group hat eine längere als erwartete Wegstrecke zurückzulegen, um zu nachhaltiger Profitabilität zu gelangen. Die Gesellschaft hat durch die Umsetzung der im Rahmen des Turbine-Programms für 2013 vorgesehenen Maßnahmen zwar die erwarteten positiven Effekte erzielt, diese wurden jedoch durch verschiedene negative Einwirkungen mehr als aufgezehrt. Auch wenn alle für 2014 vorgesehenen Einzelmaßnahmen des Programms wie geplant vollumfänglich und pünktlich umgesetzt werden können, sind daher zusätzliche strukturelle Maßnahmen erforderlich. Diese wurden identifiziert und sollen beschleunigt umgesetzt werden.

Das Board erwartet, dass nach deren vollständiger und plangerechter Umsetzung die airberlin group in die Lage versetzt sein wird, nachhaltig die Gewinnzone zu erreichen. Unverändert sieht das Board in der Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner Etihad Airways und der Mitgliedschaft in der international führenden Luftfahrtallianz **oneworld** die airberlin group im internationalen Wettbewerb gut aufgestellt.



## NACHTRAGSBERICHT

27. April 2014: airberlin kündigt an, dass Etihad Airways nachrangige Wandelschuldverschreibungen mit unbegrenzter Laufzeit und mit einem Gesamtnennwert von 300 Millionen EUR zeichnen wird. Etihad Airways und airberlin haben darüber hinaus vereinbart, die Laufzeit des bestehenden, von Etihad zur Verfügung gestellten – und nicht vollständig ausgeschöpften – Gesellschafterdarlehens um fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2021 zu verlängern. Zusätzliche Mittel gewinnt airberlin durch die Emission von neuen Unternehmensanleihen mit einem Gesamtnennwert von 150 Millionen EUR. Der Erlös wird für allgemeine Unternehmenszwecke genutzt. Darüber hinaus wird den Investoren der aktuell ausstehenden und 2014 und 2015 fällig werdenden Unternehmensanleihen mit einem Gesamtnennwert von 350 Millionen EUR angeboten, ihre bestehenden Schuldverschreibungen zu attraktiven Bedingungen in neue Schuldverschreibungen mit einer Fälligkeit im Jahr 2019 umzutauschen.



**WOLFGANG PROCK-SCHAUER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

## CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

**Dieser Bericht legt die Vorgehensweise dar, wie die Gesellschaft sich zu verantwortungsvoller Unternehmensführung, effektiver und transparenter Corporate Governance, geschäftlicher Integrität, Nachhaltigkeit und der Einhaltung ethischer Werte verpflichtet hat. Die Gesellschaft führt ihre Geschäfte in Übereinstimmung mit diesen Prinzipien.**

### ZUSAMMENSETZUNG DES BOARD

Am 31. Dezember 2013 bestand das Board der Gesellschaft aus den folgenden zehn Non-Executive Directors: Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman of the Board), James Hogan (Vice Chairman of the Board), Joachim Hunold, James Rigney, Ali Sabancı, Heinz-Peter Schlüter, Dr. Lothar Steinebach, Nicholas Teller, Andries van Luijk und Johannes Zurnieden sowie aus dem Executive Director Wolfgang Prock-Schauer. In 2013 hat das Board 12 Sitzungen abgehalten.

Am 3. Januar 2013 wurde Austin Reid dem Board als Non-Executive Director des Board bestellt, schied aber aus persönlichen Gründen am 23. Juni 2013 wieder aus dem Board aus. Mit Wirkung zum 7. Januar 2013 ersetzte Wolfgang Prock-Schauer Hartmut Mehdorn als alleinigen Executive Director des Board. Im Anschluss daran blieb Hartmut Mehdorn Non-Executive Director des Board bis zum 12. März 2013.

Das Board ist für die Festlegung des Risikoprofils und der Risikolimits sowie der langfristigen Strategie, die Einhaltung der ethischen Werte der airberlin group und die Optimierung des Shareholder Value verantwortlich. Das Board erwägt und trifft alle wesentlichen Entscheidungen, die Auswirkungen auf die Risiken, die Zusammensetzung und das Profil der airberlin group haben, einschließlich der Ziele für das Jahresbudget und der Performanceziele, der Abschlüsse, der strategischen Planung und der wesentlichen Investitionen. Das Board überprüft zudem in regelmäßigen Zeitabständen die Zusammensetzung des Management Boards und bestimmt bei Bedarf in Abstimmung mit dem Ernennungsausschuss zusätzliche Kandidaten für das Management Board. Der Chairman ist für die Leitung des Board verantwortlich und sorgt dafür, dass das Board seine Aufgaben effizient wahrnimmt, einschließlich der Kommunikation mit den Aktionären, Festlegung der Tagesordnung des Board und der Aufforderung an alle Boardmitglieder, in umfassender Art und Weise an den Aktivitäten und Entscheidungsprozessen des Board mitzuwirken.

### **Non-Executive Directors und Unabhängigkeit**

Die Non-Executive Directors verfügen über umfangreiche Erfahrung und Fähigkeiten und sind von zentraler Bedeutung für die Formulierung und Entwicklung der Unternehmensstrategie. Die Verantwortlichkeiten der Non-Executive Directors beinhalten unter anderem die folgenden Punkte:

- ▶ Konstruktives Hinterfragen der und Beitrag zur Entwicklung der Strategien,
- ▶ eingehende Prüfung der Leistung und der Ziele des Managements sowie die Überwachung der Performanceberichterstattung,
- ▶ sich davon zu überzeugen, dass Finanzinformationen zutreffend sind und dass das Finanzcontrolling und die Risikomanagementsysteme robust und belastbar sind,
- ▶ Festlegung einer angemessenen Vergütung der Executive Directors in Abstimmung mit dem Vergütungsausschuss,
- ▶ so zu handeln, wie es nach ihrer in gutem Glauben vorgenommenen Einschätzung dem Erfolg der Gesellschaft zum Wohl der Gesamtheit seiner Stakeholder am ehesten dient.

Das Board ist davon überzeugt, dass der Chairman und alle Non-Executive Directors im Jahr 2013 in ausreichendem Maße Zeit investiert haben, um ihre Aufgaben als Boardmitglieder zu erfüllen, und dass ihre Beiträge und Leistungen weiterhin verständlich, rechtzeitig und von Bedeutung waren. Die wichtigsten externen Verpflichtungen des Chairman des Boards, Dr. Hans-Joachim Körber, haben sich im Laufe des Jahres nicht geändert.

Das Board überprüft jährlich die Unabhängigkeit jedes Non-Executive Directors, um sicherzustellen, dass kein Director beziehungsweise keine Gruppe von Directors andere Directors in unzulässiger Weise beeinflusst. Das Board wendet strenge Regeln an, um sich zu vergewissern, dass die Unabhängigkeit ihrer Non-Executive Directors erhalten bleibt.

Nach sorgfältiger Beratung hat das Board die Feststellung getroffen, dass die Herren Schlüter, Teller und Zurnieden unabhängige Non-Executive Directors sind. Ferner hat das Board festgestellt, dass Dr. Lothar Steinebach und Herr Andries van Luijk, die mit Wirkung zum 1. Oktober 2013 als Non-Executive Directors bestellt worden sind, unabhängige Non-Executive Directors sind. Bei diesen Festlegungen hat das Board die relevanten externen Verpflichtungen dieser Non-Executive Directors während des Berichtszeitraums berücksichtigt. Insbesondere hat das Board berücksichtigt, ob sie trotzdem in ihrem Urteilsvermögen und hinsichtlich ihrer Person unabhängig sind und keine Umstände beziehungsweise Beziehungen vorliegen, die ihr Urteilsvermögen beeinträchtigen könnten.

Das Board hat festgestellt, dass jeder einzelne Non-Executive Director das Board durch sein Maß an Fachkompetenz und seine langjährige Erfahrung, die er in seinem jeweiligen Berufs- und Geschäftsfeld erworben hat, stärkt. Das Board hat dabei, wenn relevant, auch den Anteilsbesitz der oben genannten Non-Executive Directors an der Gesellschaft und deren finanzielle Interessen an der Gesellschaft in Relation zu der Gesamtheit an ausstehenden Aktien der Gesellschaft berücksichtigt (siehe Seite 18). Das Board kam zu dem Ergebnis, dass der jeweilige Anteilsbesitz und die finanziellen Interessen hinreichend gering sind, sodass diese nicht der Unabhängigkeit entgegenstehen.

### **DIE ARBEIT DES BOARD IM JAHR 2013**

Die im Berichtsjahr vom Board erörterten Themen umfassten unter anderem:

- ▶ die Positionierung und das Geschäftsmodell der Gesellschaft, einschließlich der weiteren Entwicklung des Streckennetzes und ihrer Partnerschaften, insbesondere der Partnerschaft mit Etihad Airways und **oneworld**,
- ▶ den Stand der Umsetzung des Programms Turbine und den damit in Zusammenhang stehenden Maßnahmen, einschließlich Diskussionen mit unterschiedlichen Stakeholdern sowie der Auslagerung des Geschäftsbereichs Call Center und Customer Service der Gesellschaft,
- ▶ die mit den anhaltenden Verzögerungen bei der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg BER verbundenen Schäden und die Fähigkeit, diese Schäden zu mindern,
- ▶ die Umsetzung bestimmter Kapitalmarktmaßnahmen und
- ▶ die Einführung verbesserter Erlösmanagement- und EDV-Systeme.

Darüber hinaus haben im Berichtszeitraum die leitenden Mitarbeiter gemeinsam mit Wolfgang Prock-Schauer, dem CEO und Chairman des Management Board, dem Board regelmäßig über finanzielle, geschäftliche, strategische und operative Angelegenheiten berichtet. Das Board hatte in dem Umfang uneingeschränkter Zugang zu den leitenden Mitarbeitern und dem Management Board, wie es im Hinblick auf etwaige Fragen des Board in Bezug auf die Gesellschaft und deren Geschäftstätigkeit erforderlich sein kann.

### **MANAGEMENT BOARD**

Das Board ist für die strategische Ausrichtung der Gesellschaft verantwortlich und beaufsichtigt das Management der Gesellschaft einschließlich des Management Board. Das Management Board verantwortet das Tagesgeschäft der Gesellschaft und die Umsetzung der Unternehmensstrategie im Rahmen der vom Board festgelegten Parameter. Das Management Board berichtet dem Board regelmäßig über alle wesentlichen Angelegenheiten bezüglich der Geschäftsplanung und des Geschäftsverlaufs, einschließlich des Risikostatus und des Risikomanagements.

Vom 7. Januar 2013 bis einschließlich zum 30. November 2013 bestand das Management Board aus den folgenden fünf Mitgliedern: Chief Executive Officer und Chief Strategy and Planning Officer Wolfgang Prock-Schauer, Chief Financial Officer Ulf Hüttmeyer, Chief Commercial Officer Paul Gregorowitsch, Chief Operating Officer Helmut Himmelreich und Chief Human Resources Officer Dr. Martina Niemann. Mit Wirkung zum 1. Dezember 2013 ist Herr Paul Gregorowitsch aus dem Management Board ausgeschieden und hat alle weiteren Funktionen innerhalb der Gesellschaft niedergelegt. Herr Wolfgang Prock-Schauer ist seit dem 7. Januar 2013 der Chairman des Management Board. In seiner Position als Chairman des Management Board und CEO ist Herr Prock-Schauer – im Rahmen der Vorgaben des Board – für die Führung, die operative Steuerung und das Performancemanagement der airberlin group verantwortlich. Das Management Board tagt wöchentlich beziehungsweise häufiger, wenn es die Umstände erfordern. Der Chairman des Management Board kann Personen, die nicht Mitglieder des Management Board sind, wie zum Beispiel entsprechende Mitarbeiter oder externe Berater, zur Teilnahme an den Sitzungen einladen. Der Company Secretary, Michelle Johnson, unterstützt das Management Board.

Die Aufgabe des Management Board besteht in der Steuerung der Performance der airberlin group. Das Management Board ist verantwortlich für alle wesentlichen Managementfragen, die sich aus der Geschäftstätigkeit der airberlin group ergeben, einschließlich aller Aspekte in Bezug auf Risiken und Sicherheit. Das Management Board überwacht darüber hinaus die operative und finanzielle Performance der airberlin group sowie die Umsetzung der Strategie der airberlin group, die betrieblichen Planungen, die Richtlinien, Verfahren und die Budgets im Rahmen der Vorgaben des Board. Zudem beobachtet das Management Board die Wettbewerbskräfte in allen für die airberlin group relevanten Bereichen. Das Management Board berichtet an das Board und seine Zuständigkeiten sind in

den Richtlinien („terms of reference“) des Management Board geregelt, die vom Board geprüft und genehmigt wurden.

Das Board hat die Verantwortung für die Entwicklung und Empfehlung der strategischen Planung dem Management Board übertragen, die die vom Board bereits festgelegten längerfristigen Zielsetzungen und Prioritäten wiedergeben, die Entwicklung und die Umsetzung der vom Board festgelegten Strategien und Richtlinien der Gesellschaft, die Überwachung des Betriebs- und Finanzergebnisses der Gesellschaft im Vergleich zur Planung des Board, die Priorisierung, Optimierung und Einteilung von Ressourcen sowie die Sicherstellung der Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Regelungen.

## **AUSSCHÜSSE DES BOARD**

Die Gesellschaft hat den Prüfungs-, Ernennungs-, Vergütungs- und Finanzausschuss geschaffen, die jeweils im Rahmen eigener Richtlinien („terms of reference“) regelmäßig Sitzungen abhalten. Die Verantwortung, die Tätigkeiten und die Mitglieder der jeweiligen Ausschüsse sind nachfolgend in diesem Corporate Governance Bericht beschrieben.

### **Prüfungsausschuss**

Die Richtlinien des Prüfungsausschusses sind vom Board dokumentiert und genehmigt.

Der Bericht des Prüfungsausschusses findet sich auf den Seiten 84 bis 88.

Die Hauptaufgabe des Prüfungsausschusses besteht darin, das Board bei seinen Kontrollaufgaben in Bezug auf interne und externe Abschlussprüfungen (Audits) und Kontrollen zu unterstützen. Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses gehört die Überprüfung des Konzernabschlusses der Gesellschaft und sonstiger Finanzinformationen vor ihrer Veröffentlichung einschließlich Erklärungen zur Fortführung des Geschäftsbetriebs (Trading Statements) und förmlicher Bekanntmachungen in Bezug auf die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft, die Festlegung des Umfangs der jährlichen Abschlussprüfung (Audit) und die Beratung hinsichtlich der Ernennung der Abschlussprüfer durch die Aktionäre.

### **Ernennungsausschuss**

Im Zeitraum vom 3. Januar 2013 bis 22. Juni 2013 bestand der Ernennungsausschuss aus den folgenden zwei unabhängigen Non-Executive Directors: Dr. Hans-Joachim Körber (als Chairman des Ausschusses) und James Hogan sowie drei unabhängigen Non-Executive Directors: Austin Reid, Heinz-Peter Schlüter und Johannes Zurnieden. Herr Reid als unabhängiger Non-Executive Director des Ernennungsausschusses ist mit Wirkung zum 23. Juni 2013 zurückgetreten und wurde mit Wirkung zum 1. Oktober 2013 von Dr. Lothar Steinebach ersetzt.

Der Ausschuss hat im Jahr 2013 drei Sitzungen abgehalten. Die Hauptaufgabe des Ausschusses besteht darin, das Board hinsichtlich der Zusammensetzung des Board, der Festlegung der Auswahlkriterien der Boardmitglieder und der Ausgewogenheit der Besetzung des Board zu unterstützen. Dabei berücksichtigt der Ausschuss die für das Board erforderlichen Kenntnisse, Qualifikation, Unabhängigkeit, Erfahrung, Geschlecht und Vielfalt. Die Gesellschaft ist davon überzeugt, dass Leitungsorgane von Unternehmen bessere Leistungen erbringen, wenn sie sich aus den am besten qualifizierten Personen zusammensetzen, die ein breites Spektrum an Sichtweisen und Hintergründen mitbringen. Die Gesellschaft sieht sich weiterhin in der Verpflichtung, eine vielfältige Belegschaft zu entwickeln und ein Arbeitgeber zu sein, der Chancengleichheit fördert. Daher strebt der Ernennungsausschuss Ausgewogenheit darin an, kompetente und hochkarätige Personen als Boardmitglieder zu bestellen, die gemeinsam eine angemessene Mischung an Fähigkeiten, Erfahrungen und Hintergründen einbringen, und gleichzeitig sicherzustellen, dass dennoch die am besten qualifizierte Person die Position erhält.

Der Ernennungsausschuss nimmt eine wesentliche Rolle ein in der Unterstützung von airberlins Engagement für Vielfalt und prüft Möglichkeiten, um in der Zukunft die Vielfalt des Board im weitesten Sinne zu erhöhen.

Der Ausschuss überprüft zudem in regelmäßigen Zeitabständen die Zusammensetzung des Boards einschließlich der Unabhängigkeit seiner jeweiligen Mitglieder und bestimmt bei Bedarf mögliche Kandidaten für die Position eines Directors. Um ihre Aufgaben zu erfüllen, müssen die Kandidaten für die Position eines Directors über die erforderliche Qualifikation und Erfahrung verfügen, wie sie vom Ausschuss festgelegt wurden.

Darüber hinaus legt der Ausschuss die Nachfolgepläne für die Position des Chairman des Board und des Chief Executive Officer fest. Der Ausschuss hält so viele Sitzungen ab wie notwendig, jedoch mindestens eine Sitzung pro Jahr. Die Ernennungen von Directors werden generell auf Basis eines vom Board und/oder von einem unabhängigen professionellen Beratungsunternehmen durchgeführten Prozesses der Suche vorgenommen. Mit Wirkung zum 7. Januar 2013 ersetzte Wolfgang Prock-Schauer Hartmut Mehdorn als alleiniger Executive Director des Board und Austin Reid wurde als Non-Executive Director des Board ernannt. Zum 23. Juni 2013 schied Austin Reid aus persönlichen Gründen aus dem Board aus und wurde zum 1. Oktober 2013 von Dr. Lothar Steinebach ersetzt. Die Gesellschaft hat keine Dienste eines unabhängigen professionellen Beratungsunternehmens für Bestellung von Boardmitgliedern in Anspruch genommen.

In der Vergangenheit hat die Gesellschaft die Dienste von Egon Zehnder International GmbH, einem unabhängigen Beratungsunternehmen, in Anspruch genommen, das keine weiteren Verbindungen zu Mitgliedern der airberlin group hat.

### **Die Tätigkeit des Ernennungsausschusses in 2013**

Der Ausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2013 unter anderem wie folgt wahrgenommen:

- ▶ Sicherstellung, dass die Gesellschaft hinsichtlich der Ernennung von Boardmitgliedern den erforderlichen Kontakt zu den wesentlichen Aktionären hielt,
- ▶ Überprüfung der Struktur, Größe und Zusammensetzung des Board (einschließlich der Qualifikation, Kenntnisse und Erfahrung der Boardmitglieder) und Empfehlungen an das Board hinsichtlich Anpassungen,
- ▶ Bestimmung und Nominierung von zukünftigen Kandidaten, über die das Board entscheiden sollte, im Anschluss an die umfassende Neuordnung des Board,
- ▶ Sicherstellung, dass die Non-Executive Directors bei Bestellung zum Board ein formales Ernennungsschreiben erhielten, in dem klar geregelt ist, welcher Umfang an zeitlichem Engagement, Mitarbeit in Ausschüssen und Einbindung außerhalb von Boardmeetings von ihnen erwartet wird,
- ▶ Erörterung von Nachfolgeplanungen für Directors und andere Führungskräfte unter Berücksichtigung der Herausforderungen und der Chancen, denen sich die Gesellschaft gegenüber sieht, und die Qualifikation und Erfahrung, die die Gesellschaft in der Zukunft benötigt,
- ▶ Sicherstellung, dass die vorgeschlagenen Non-Executive Directors vor ihrer Ernennung sämtliche Geschäftsinteressen offenlegen, die zu einem Interessenkonflikt führen können, und Sicherstellung, dass sie dazu verpflichtet werden, sämtliche zukünftigen Geschäftsinteressen offenzulegen, die zu einem Interessenkonflikt führen könnten, sowie die
- ▶ Festlegung der Erklärung der Pflichten des Chairman des Board und des Chief Executive Officer und Sicherstellung, dass sie in förmlicher Weise schriftlich über ihre jeweiligen Aufgaben und zeitlichen Verpflichtungen informiert wurden.

### **Vergütungsausschuss**

Am 31. Dezember 2013 bestand der Vergütungsausschuss aus drei unabhängigen Non-Executive Directors Heinz-Peter Schlüter (als Chairman des Ausschusses), Johannes Zurnieden und Nicholas Teller sowie Non-Executive Director Dr. Hans-Joachim Körber. Der Ausschuss hält nach Bedarf Sitzungen ab, jedoch mindestens einmal pro Jahr. In Jahr 2013 hat der Vergütungsausschuss vier Sitzungen abgehalten. Der Vergütungsausschuss spricht gegenüber dem Board Empfehlungen bezüglich der Vergütung des Executive Directors und des Management Board aus, und zwar einschließlich Bonuszahlungen, gegebenenfalls auch Pensionsansprüchen sowie Vergütungen in Form von Aktien. Der Vergütungsausschuss überwacht und überprüft die Vergütungsrichtlinien der airberlin group. Er informiert das Board über seine Entscheidungen und jeweils über den neuesten Stand der allgemeinen Vergütungsrichtlinien der airberlin group. Der Ausschuss überprüft regelmäßig sowohl die Effektivität der Vergütungsrichtlinien der airberlin group hinsichtlich der Anreizmechanismen für leitende Mitarbeiter, den Shareholder Value zu steigern, als auch die Wettbewerbsfähigkeit der Vergütungsrichtlinien. Der Vergütungsbericht auf den Seiten 89 bis 112 enthält die vorgeschlagene Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft und weitere Details zur Arbeit des Ausschusses.

### Finanzausschuss

Am 31. Dezember 2013 bestand der Finanzausschuss aus vier Non-Executive Directors: Nicholas Teller (als Chairman des Ausschusses), Dr. Hans-Joachim Körber, Ali Sabancı und James Rigney. Der Ausschuss hält nach Bedarf Sitzungen ab, jedoch mindestens zweimal pro Jahr. In Jahr 2013 hat der Ausschuss vier Sitzungen abgehalten. Der Ausschuss überwacht und überprüft die Finanzplanung und die Finanzierungsrichtlinien der airberlin group und deren Umsetzung. Darüber hinaus unterstützt der Finanzausschuss das Board in verschiedenen Tätigkeiten (wie Investitionen, Veräußerung von Vermögenswerten oder Kapitaleinsatz), die einen erheblichen finanziellen Einfluss auf die Gesellschaft haben könnten. Er ist für die Überwachung der Hedgingstrategie und der Hedgingaktivitäten sowie des Finanzierungsbudgets verantwortlich und berät im Hinblick auf Finanzierungsmöglichkeiten. Bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben arbeitet der Finanzausschuss eng mit dem Management Board und dem Chief Financial Officer zusammen.

### Die Tätigkeit des Finanzausschusses im Jahr 2013

Der Finanzausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2013 unter anderem wie folgt wahrgenommen:

- ▶ Überwachung des Finanzierungsbudgets im Zusammenhang mit den prognostizierten Cashflows,
- ▶ Beurteilung von signifikanten Abweichungen vom Budget beziehungsweise von den Cashflows,
- ▶ Unterstützung bei der Formulierung und Implementierung der Hedgingstrategie hinsichtlich der Treibstoffkosten sowie der Währungs- und Zinsrisiken sowie die
- ▶ Überwachung der Hedgingstrategie im Hinblick auf ihre Übereinstimmung mit den Treasury-Richtlinien, die von Zeit zu Zeit angepasst werden können.

### SITZUNGEN DES BOARD UND DER AUSSCHÜSSE

Soweit möglich wird von den Directors erwartet, dass sie an allen Boardsitzungen, wichtigen Sitzungen der Ausschüsse und an der HV teilnehmen. Die entsprechenden Informationen über die bei der HV zur Diskussion anstehenden Themen werden allen Boardmitgliedern im Voraus zugesandt. In der nachstehenden tabellarischen Übersicht ist die Teilnahme der Directors an den jeweiligen Sitzungen des Board und der Ausschüsse im Jahr 2013 im Einzelnen dargestellt:

	Board	Prüfungs- ausschuss	Ernennungs- ausschuss	Vergütungs- ausschuss	Finanz- ausschuss
Gesamtanzahl der Sitzungen	12	5	3	4	4
Teilnahme an den Sitzungen					
Dr. Hans Joachim Körber CHAIRMAN OF THE BOARD	11	1	3	4	4
Hartmut Mehdorn** EHEMALIGER CHIEF EXECUTIVE OFFICER, EHEMALIGER CHAIRMAN DES MANAGEMENT BOARD	1	NZ	NZ	NZ	NZ



Wolfgang Prock-Schauer** CHIEF EXECUTIVE OFFICER, CHAIRMAN DES MANAGEMENT BOARD	10	NZ	NZ	NZ	NZ
Joachim Hunold NON-EXECUTIVE DIRECTOR	11	NZ	NZ	NZ	NZ
Austin Reid* UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	5	3	NZ	NZ	NZ
James Hogan NON-EXECUTIVE DIRECTOR, VICE-CHAIRMAN DES BOARD	10	NZ	NZ	NZ	NZ
James Rigney NON-EXECUTIVE DIRECTOR	12	NZ	NZ	NZ	4
Ali I. Sabancı NON-EXECUTIVE DIRECTOR	6	NZ	NZ	NZ	3
Heinz-Peter Schlüter UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	11	5	2	2	NZ
Nicholas Teller UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	11	5	NZ	3	4
Johannes Zurnieden UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	11	NZ	2	3	NZ
Andries van Luijk*** UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	2	NZ	NZ	NZ	NZ
Dr. Lothar Steinebach*** UNABHÄNGIGER NON-EXECUTIVE DIRECTOR	2	1	1	NZ	NZ

Die vorstehende Tabelle enthält keine Angaben zur Teilnahme von Gästen an Sitzungen und umfasst die Mitglieder des Management Board, die im Jahr 2013 die Position eines Executive Director innehatten. „NZ“ steht für nicht zutreffend, da die entsprechende Person nicht Mitglied des jeweiligen Ausschusses ist.

\* Herr Reid schied am 23. Juni 2013 aus dem Board aus.

\*\* Herr Mehdorn war CEO, alleiniger Executive Director und Chairman des Management Board, bis er am 7. Januar 2013 in diesen Funktionen von Herrn Prock-Schauer abgelöst wurde. Herr Mehdorn schied am 12. März 2013 aus dem Board aus.

\*\*\* Andries van Luijk und Dr. Lothar Steinebach wurden im Laufe des Geschäftsjahrs 2013 als Boardmitglieder bestellt.

### **COMPANY SECRETARY**

Alle Directors profitieren von der Beratung und Unterstützung durch den Company Secretary, der an den Chairman des Boards berichtet und dafür verantwortlich ist, dass die vom Board festgelegten Verfahren eingehalten werden und dass die anwendbaren Regeln und Vorschriften befolgt werden.

Die Funktion des Company Secretary wird von Michelle Johnson ausgeübt, die am 21. Februar 2007 ernannt wurde.

Der Company Secretary ist verantwortlich für die Beratung und Unterstützung des Chairman und des Board in Bezug auf Angelegenheiten der Corporate Governance, neue Entwicklungen in der Gesetzgebung sowie neue Vorschriften. Der Company Secretary stellt sicher, dass neue Boardmitglieder mit allen wichtigen geschäftlichen Aspekten der Gesellschaft vertraut gemacht werden und detaillierte Informationen erhalten. Neue Non-Executive Directors sind zudem angehalten, sich mit dem Executive Director und den leitenden Mitarbeitern zu einer Unterrichtung über die Entwicklung und den Geschäftsbetrieb der Gesellschaft – wie vom Board festgelegt – zu treffen.

Der Company Secretary stellt den Mitgliedern des Board umfangreiche Unterlagen und Informationen bezüglich wichtiger Geschäftsangelegenheiten vor Sitzungen des Board zur Verfügung. Außerdem haben die Directors Zugang zu entsprechenden unabhängigen Beratungsleistungen, die sie gegebenenfalls zur Erfüllung ihrer Aufgaben – auf Kosten der Gesellschaft – in Anspruch nehmen können. Die Gesellschaft hat eine Haftpflichtversicherung mit ausreichender Deckung für ihre Directors und Officers abgeschlossen, die sämtliche Klagen gegen Directors und Officers in Ausübung ihrer entsprechenden Aufgaben abdeckt.

### **POLITISCHE SPENDEN**

Gemäß der auf der Hauptversammlung (HV) 2013 erteilten Ermächtigung hat die airberlin group im Einklang mit ihren bestehenden Richtlinien keine politische Spenden getätigt. Die Definition des Companies Act 2006 in Bezug auf politische Spenden (political donations) ist sehr weit gefasst und beinhaltet rechtmäßig entstandene Kosten im Rahmen von Gesprächen mit Mitgliedern von Gesetzgebungsorganen und meinungsbildenden Personen, um sicherzustellen, dass die Belange und Anliegen der airberlin group erörtert und berücksichtigt werden. Diese Tätigkeiten dienen nicht dazu, eine politische Partei zu unterstützen, und es entspricht den Richtlinien der airberlin group, keine Spenden für politische Zwecke im üblichen Verständnis zu tätigen. Die HV 2013 hat daher einen Beschluss gefasst, der die Directors ermächtigt, Spenden und Ausgaben zu tätigen, die anderenfalls die Bedingungen des Companies Act 2006 erfüllen könnten. Die ersuchte Ermächtigung ist auf einen Höchstbetrag von 100.000 GBP (beziehungsweise den entsprechenden Wert in Euro) für jede Gesellschaft der airberlin group begrenzt beziehungsweise soll für die gesamte airberlin group in Summe den Betrag von 100.000 GBP (beziehungsweise den entsprechenden Wert in Euro) nicht übersteigen.

## **GRUNDSÄTZE UND PRAKTIKEN BEZÜGLICH DER ZAHLUNGEN AN GLÄUBIGER**

airberlin strebt strategische Vereinbarungen mit seinen Zulieferern an, die die Wichtigkeit von starken Zulieferern für airberlins geschäftlichen Erfolg betonen. Viele unserer Lieferverträge sind individuell ausgestaltet und auf airberlins geschäftliche Bedürfnisse zugeschnitten, um eine angemessene Entlohnung der Zulieferer für die Bereitstellung ihrer Leistungen sicherzustellen, die vorab vereinbarte Leistungsvorgaben zu erfüllen, und die airberlins eigenen, internen Leistungsvorgaben entsprechen. Wir schließen solche Vereinbarungen unter Beachtung folgender Standards ab:

- ▶ Vereinbarung der Zahlungsbedingungen zu Beginn der Geschäftsbeziehung mit unseren Zulieferern,
- ▶ Sicherstellung, dass die Zulieferer über diese Zahlungsbedingungen Kenntnis haben, und
- ▶ Zahlung gemäß den vertraglichen und sonstigen gesetzlichen Verpflichtungen.

Zum 31. Dezember 2013 betrug die Dauer der Außenstände der airberlin group 11 Tage (2012: 9 Tage) und die der Gesellschaft 24 Tage (2012: 0 Tage).

### **Kontrollwechsel (Change of Control)**

Es gibt ausgewählte Verträge und Vereinbarungen, die es der Gegenseite erlauben, für den Fall eines Kontrollwechsels (Change of Control) der Gesellschaft diese Vereinbarungen zu kündigen oder abzuändern. Diese Vereinbarungen sind vertraulich und deren Offenlegung könnte einen erheblichen Nachteil für die Gesellschaft darstellen.

## **AKTIONÄRSBEZIEHUNGEN**

Die Gesellschaft ist davon überzeugt, dass eine offene Kommunikation mit ihren Aktionären extrem wichtig ist. Im Rahmen der HV haben alle Aktionäre die Möglichkeit, direkt mit dem Board zu kommunizieren, einschließlich der Vorsitzenden der jeweiligen Ausschüsse. Im Einklang mit geltendem Recht setzt die Gesellschaft alle Aktionäre über die HV rechtzeitig in Kenntnis, bei der der Chief Executive Officer den Geschäftsverlauf der airberlin group im Geschäftsjahr darlegt und erläutert und Fragen der Aktionäre beantwortet. Bei der HV wird die Anzahl der von Stimmrechtsbevollmächtigten abgegebenen Stimmen in Bezug auf jeden Beschluss sowohl in der Sitzung als auch anschließend auf der Internetseite der Gesellschaft bekannt gegeben. Jedes im Wesentlichen eigenständige Thema wird als getrennter Beschlusspunkt vorgetragen. Die Gesellschaft hat zudem die Teilnahme von Aktionären an der HV 2013 durch die Einführung eines Online-Abstimmungssystems für Aktionäre und Stimmrechtsbevollmächtigte über die Internetseite der Gesellschaft weiter erleichtert.

Heinz-Peter Schlüter ist unabhängiger Senior Non-Executive Director und steht den Aktionären als Ansprechpartner zur Verfügung, wenn der Kontakt über die normalen Kommunikationswege mit dem Chairman, dem Chief Executive Officer oder dem Chief Financial Officer nicht angemessen war oder nicht erfolgreich ist.

Die Gesellschaft unterhält außerdem regelmäßigen Kontakt mit den wichtigsten institutionellen Aktionären sowohl über die Abteilung für Investor Relations als auch in Form von Gesprächsterminen mit dem Chief Executive Officer, dem Chief Financial Officer und dem Chairman sowie durch spezielle Veranstaltungen für institutionelle Investoren.

Außerdem wird durch die Gesellschaft sichergestellt, dass alle Directors über die Auffassungen und Bedenken der wichtigsten Aktionäre informiert sind. Eine separate Abteilung für Investor Relations fördert den Dialog mit den Aktionären.

### **INTERNE KONTROLLEN UND PERFORMANCE DES BOARD**

Die Directors sind für die Umsetzung und Überprüfung der Effektivität des Risikomanagements und der internen Kontrollsysteme der Gesellschaft, einschließlich, aber ohne Einschränkung, des Prozesses der Finanzberichterstattung („financial reporting process“) und der Vorbereitung und Aufstellung des Konzernabschlusses der airberlin group, verantwortlich. Die internen Kontrollverfahren dienen lediglich dem angemessenen – wenngleich nicht absoluten – Absicherung hinsichtlich des Schutzes der Vermögensgegenstände der Gesellschaft gegen Missbrauch oder unberechtigte Verfügung sowie hinsichtlich des Risikos wesentlicher falscher Darstellungen oder Verlusten oder der Nichterreichung von geschäftlichen Zielen.

Während der Chief Executive Officer die Gesamtverantwortung für die Umsetzung der Kontrollverfahren und die Leitung des Tagesgeschäfts trägt, wurden bestimmte Befugnisse den jeweiligen verantwortlichen Abteilungsleiter übertragen. Die eingeräumten Befugnisse unterliegen jedoch bestimmten Einschränkungen und Anforderungen hinsichtlich des Reportings.

Mit Unterstützung des Prüfungsausschusses hat das Board im Berichtsjahr die Effektivität des internen Kontrollsystems geprüft. Die Prüfung umfasste auch die Systeme und Kontrollen im Hinblick auf die Prozesse der Finanzberichterstattung sowie die Erstellung der Abschlüsse.

Im Hinblick auf die Finanzberichterstattung verfügt die airberlin group über ein umfassendes Budgetierungssystem und das Board hat das Jahresbudget der airberlin group zu genehmigen. Revidierte Prognosen („forecasts“) für das Jahr sind quartalsmäßig oder häufiger zu berichten. Die tatsächliche

Ertragslage auf Betriebs- und auf Konzernebene wird berichtet und auftretende Abweichungen werden geprüft.

Die Gesellschaft hat einen kontinuierlichen Prozess zur wirksamen Bestimmung und Handhabung von Risiken erarbeitet, wobei potenzielle Risiken erkannt, überwacht und – untergliedert nach den Hauptgeschäftsfeldern der Gesellschaft – in Form von Berichten mitgeteilt werden. Das Management Board erhält detaillierte Risikomanagementberichte, in denen die identifizierten Risiken innerhalb der Gesellschaft dargestellt werden. Erhebliche Risiken werden vom gesamten Board erörtert.

Die Richtlinien und Verfahren werden laufend überprüft und gegebenenfalls aktualisiert, um sicherzustellen, dass sie in Bezug auf erhebliche Risiken, Investitionsentscheidungen und Managementan-  
gelegenheiten ordnungsgemäß und kontinuierlich angewandt werden.

Die Innenrevision, die die internen Kontrollmechanismen der Gesellschaft überwacht, verbessert diese Systeme und insbesondere die Bereiche, die vom Management als besonders gefahrträchtig eingestuft werden. Die Innenrevision wird in Abstimmung mit dem genehmigten jährlichen Prüfungsplan durchgeführt, der, sofern erforderlich, in bestimmten Abständen unterjährig angepasst wird.

Der Chairman des Board trifft regelmäßig mit den Mitgliedern des Board und des Management Board zusammen, um deren Performance, die Performance des gesamten Board und die Performance der Ausschüsse des Board, die Performance des Management Board sowie sonstige Angelegenheiten, die die Directors diskutieren möchten, zu besprechen.

#### **DER UNITED KINGDOM CORPORATE GOVERNANCE CODE**

Da die Gesellschaft nicht in Großbritannien börsennotiert ist, besteht keine Verpflichtung, zur Einhaltung der Vorschriften der UK Listing Rules den Umfang der Einhaltung der Corporate-Governance-Standards gemäß den Vorschriften des Codes im testierten Jahresabschluss der Gesellschaft zu veröffentlichen. Es besteht auch keine Pflicht, die in Deutschland geltenden Corporate-Governance-Standards einzuhalten. Die Gesellschaft hat daher nicht die UK-Corporate-Governance-Standards angewendet, aber hat sich auf die Vorschriften bezogen.

### PRÜFUNGS-AUSSCHUSS

Im Zeitraum vom 3. Januar 2013 bis 22. Juni 2013 bestand der Prüfungsausschuss aus den folgenden drei unabhängigen Non-Executive Directors: Heinz-Peter Schlüter (als Chairman des Ausschusses), Nicholas Teller und Austin Reid. Mit Wirkung zum 23. Juni 2013 schied Austin Reid aus dem Prüfungsausschuss aus und wurde von Dr. Hans-Joachim Körber auf interimistischer Basis abgelöst. Mit Wirkung zum 1. Oktober 2013 schied Dr. Hans-Joachim Körber aus dem Prüfungsausschuss aus und wurde von Dr. Lothar Steinebach ersetzt, der zum Chairman des Ausschusses ernannt wurde. Die Qualifikationen der jeweiligen Mitglieder des Prüfungsausschusses sind ab Seite 8 dieses Geschäftsberichts dargestellt. Das Board ist der Auffassung, dass zumindest ein Mitglied des Prüfungsausschusses gemäß den Voraussetzungen von C3.1 des Code über aktuelle und relevante Erfahrung im Finanzbereich verfügt.

### SITZUNGEN

Der Prüfungsausschuss hat im Jahr 2013 fünf Sitzungen abgehalten. Grundsätzlich tagt der Ausschuss mindestens dreimal im Jahr beziehungsweise häufiger, falls es die Umstände erfordern, und die Sitzungen fallen nach Möglichkeit mit den wesentlichen Terminen der Finanzberichterstattung der Gesellschaft zusammen. Ein Vertreter der Abschlussprüfer der Gesellschaft und der Chief Financial Officer nehmen an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil. Mitglieder des Board und leitende Mitarbeiter können an den Sitzungen auf Einladung des Ausschusses hin teilnehmen. Zudem können die Abschlussprüfer der Gesellschaft, der Leiter der Innenrevision oder leitende Mitarbeiter, die für die Risikobeurteilung verantwortlich sind, eine Besprechung mit dem Ausschuss verlangen, falls sie dies für erforderlich erachten. Der Chairman des Ausschusses nimmt an der Hauptversammlung der Gesellschaft teil, um etwaige Fragen hinsichtlich der Tätigkeit und der Verantwortlichkeiten des Ausschusses zu beantworten.

### FUNKTION

Die Hauptaufgabe des Prüfungsausschusses besteht darin, das Board bei seinen Kontrollaufgaben in Bezug auf interne und externe Abschlussprüfungen und Kontrollen zu unterstützen. Zu den Aufgaben des Ausschusses gehört die Überprüfung des Konzernabschlusses der Gesellschaft und sonstiger Finanzinformationen vor ihrer Veröffentlichung einschließlich Erklärungen zur Fortführung des Geschäftsbetriebs (Trading Statements) und förmlicher Bekanntmachungen in Bezug auf die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft, die Festlegung des Umfangs der jährlichen Abschlussprüfung (Audit) und die Beratung hinsichtlich der Ernennung der Abschlussprüfer durch die Aktionäre. Der Ausschuss überwacht zudem das grundsätzliche Verhältnis zu KPMG, dem Abschlussprüfer der Gesellschaft. Außerdem ist der Prüfungsausschuss für die Überwachung der Leistungsfähigkeit des Risikomanagements der airberlin group sowie der externen und internen Kontrollsysteme, einschließlich der Ergebnisse interner Prüfungen, verantwortlich. Der Ausschuss wird regelmäßig über wesentliche Ergebnisse und den Fortschritt der Abschlussprüfung informiert und hat uneingeschränkten Zugang

zum Management der Gesellschaft und der airberlin group sowie zu den Geschäftsbüchern und -aufzeichnungen.

### **DIE TÄTIGKEIT DES PRÜFUNGSAUSSCHUSSES IM JAHR 2013**

Der Ausschuss hat seine Aufgaben im Jahr 2013 unter anderem durch folgende Prüfungen durchgeführt:

- ▶ Form, Inhalt und Vollständigkeit des Geschäftsberichts der Gesellschaft, des Jahresabschlusses der Gesellschaft und des Konzernabschlusses der airberlin group, der Veröffentlichung des Halbjahresergebnisses und der Zwischenberichte,
- ▶ die von den leitenden Mitarbeitern und KPMG erstellten Berichte,
- ▶ die Einheitlichkeit der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Rechnungslegungsgrundsätze innerhalb der airberlin group,
- ▶ die wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Rechnungslegungsgrundsätze der airberlin group einschließlich aller Änderungen,
- ▶ KPMGs Objektivität, Unabhängigkeit, prüfungsrelevante und prüfungsfremde Honorare und deren Wiederbestellung sowie die Vorschläge in diesem Zusammenhang an das Board,
- ▶ die Einhaltung angemessener Rechnungslegungsstandards und die Vornahme von angemessenen Schätzungen und Beurteilungen unter Berücksichtigung der Sichtweise des Abschlussprüfers,
- ▶ die Vorkehrungen der airberlin group zur Gewährleistung der Einhaltung geeigneter Standards der Unternehmensführung und -ethik, um sicherzustellen, dass die airberlin group die relevanten regulatorischen und gesetzlichen Anforderungen einhält, sowie
- ▶ alle wesentlichen Informationen, die mit den Jahresabschlüssen vorgelegt werden wie zum Beispiel die Darstellung der Geschäfts- und Finanzlage.

Der Ausschuss ist dazu berechtigt, sich mindestens einmal im Jahr mit den Abschlussprüfern unter Ausschluss der Geschäftsleitung und der Innenrevision zu treffen.

## FINANZBERICHTERSTATTUNG UND WESENTLICHE FINANZIELLE ASPEKTE

Wir haben die Vollständigkeit des Jahresabschlusses der Gesellschaft und aller offiziellen Veröffentlichungen in Bezug auf die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft überprüft.

Bestimmte wesentliche Aspekte, die während des Jahres betrachtet wurden, sind nachstehend einzeln aufgeführt:

- ▶ Insbesondere hat der Ausschuss die ihm vom Management zur Kenntnis gebrachten Angelegenheiten betrachtet wie die Bilanzierung von Währungs- und Sicherungsgeschäften (foreign exchange and hedge accounting) und die Behandlung von Flugzeugtransaktionen.
- ▶ Der Ausschuss erhält ferner regelmäßig detaillierte Berichte hinsichtlich der finanziellen und geschäftlichen Performance der Gesellschaft. Die vom Ausschuss überprüften und beurteilten Angelegenheiten umfassten auch die Rechnungslegungsgrundsätze der Gesellschaft wie die Behandlung oder Anerkennung von latenten Steuern. Nach Erörterung mit den Abschlussprüfern der Gesellschaft und der Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung DPR e.V. hat die Gesellschaft rückwirkend für das Jahr 2011 aktivierte latente Steuern wertberichtigt und nur in begrenztem Umfang latente Steueransprüche für das Jahr 2012 angesetzt. Für das Geschäftsjahr 2013 wurden latente Steueransprüche auf 17,1 Millionen EUR reduziert.
- ▶ Der Ausschuss hat zudem die bilanzielle Behandlung der am 6. März 2013 emittierten Wandelschuldverschreibungen erörtert. Nach IAS 32 muss die Zahl der Aktien, die im Falle der Wandlung emittiert werden, bei Emission genau bestimmt sein. Da die Zahl der Aktien, die im Falle einer Wandlung emittiert werden, von einer oder mehreren Bedingungen abhängig ist, konnte die Zahl der Aktien am Emissionstag der Wandelschuldverschreibung nicht genau bestimmt werden, so dass kein Betrag als Eigenkapital angesetzt werden konnte.
- ▶ Der Ausschuss prüft jedes Jahr den Prüfungsplan und stimmt diesen mit den Abschlussprüfern ab. Die Bereiche, die beurteilt werden, umfassen u.a. die Beurteilung der Unternehmensfortführung (Going Concern), die Bewertung von latenten Steuern und die Bewertung von immateriellen Vermögenswerten. Rechnungslegungsstandards hinsichtlich der Wertminderung von Vermögenswerten und immateriellen Vermögenswerten sowie die Stellungnahme der Abschlussprüfer wurden berücksichtigt. Im Anschluss an die Beratung durch finanzielle Berater kam der Ausschuss zu dem Fazit, dass eine Wertminderung von immateriellen Vermögenswerten nicht erforderlich war.
- ▶ Im Hinblick auf die Unternehmensfortführung (Going Concern) hat der Ausschuss den Finanzierungsbedarf der Gesellschaft und verbindliche Finanzierungszusagen, die Möglichkeit der Gesellschaft, liquide Mittel aus dem operativen Geschäft zu generieren, die Liquiditätsplanung und die historische Performance beurteilt. Der Ausschuss hat die Annahmen und die Vorausplanungen des Managements hinterfragt und Sensitivitäten berücksichtigt. Der Ausschuss hat zudem detaillierte Berichte der Abschlussprüfer berücksichtigt. Im Anschluss an diese Erörterungen hat der Ausschuss dem Board of Directors empfohlen, zu beschließen, eine Aussage zur Unternehmensfortführung (Going Concern) in den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2013 aufzunehmen.



## **LEISTUNGSFÄHIGKEIT DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

Der Ausschuss bewertet jährlich die Qualifikation, Kompetenz und Ressourcen des Abschlussprüfers und die Effektivität des Prüfungsprozesses einschließlich der vom Abschlussprüfer erbrachten prüfungsfremden Leistungen. Der Abschlussprüfer ist jährlich verpflichtet, über seine internen Qualitätskontrollmechanismen und die Maßnahmen, mit denen er seine Unabhängigkeit und Objektivität gewährleistet, Auskunft zu geben. Der Ausschuss überwacht Performance, Verhalten und Leistungsfähigkeit des Abschlussprüfers bei der Durchführung seiner Aufgaben, was dem Prüfungsausschuss eine Entscheidungsgrundlage für eine Empfehlung für eine Wiederbestellung auf jährlicher Basis liefert.

Im Jahr 2013 hat die airberlin group folgende Beträge an KPMG gezahlt: 1,1 Millionen Euro für erbrachte Prüfungsleistung, 0,4 Millionen EUR. für Leistungen im Zusammenhang mit prüfungsrelevanten Leistungen und 0,1 Millionen EUR für prüfungsfremde Leistungen. Die prüfungsfremden Leistungen bestanden überwiegend auf Consultingleistungen für ein Treasury-Management-System sowie Leistungen im Zusammenhang mit einem elektronischen Archivierungssystem.

## **BEZIEHUNG ZU ABSCHLUSSPRÜFERN**

Die Abschlussprüfer erbringen von Zeit zu Zeit prüfungsfremde Leistungen für die Gesellschaft oder für Gesellschaften der airberlin group. Der Ausschuss überwacht den Umfang dieser prüfungsfremden Leistungen der Abschlussprüfer und die damit verbundenen Honorare, um sicherzustellen, dass die Objektivität der Abschlussprüfer nicht beeinträchtigt ist oder beeinträchtigt wird. Der Ausschuss hat diese Aufgabe wahrgenommen, indem er folgende Vorgehensweisen befolgt hat:

- ▶ Genehmigung der Vergütung der Abschlussprüfer und Sicherstellung, dass die Höhe des angemessen ist, um eine adäquate Prüfung durchführen zu können,
- ▶ Billigung der Auftragsbedingungen für die Abschlussprüfer einschließlich aller – falls vorhanden – Mandatierungsschreiben zu Beginn jeder Prüfung und des Umfangs der Prüfung,
- ▶ jährliche Bewertung der Unabhängigkeit und Objektivität der Abschlussprüfer unter Berücksichtigung der relevanten beruflichen und regulatorischen Anforderungen und der Beziehung zu dem Abschlussprüfer insgesamt, einschließlich des Honorars für prüfungsfremde Leistungen,
- ▶ Anfrage an den Abschlussprüfer, über die von ihm getroffenen Maßnahmen Auskunft zu geben, mit denen die Unabhängigkeit und Objektivität gewährleistet werden sollen,
- ▶ Überprüfung, dass es zwischen dem Abschlussprüfer und der Gesellschaft außer den üblichen Geschäftsbeziehungen keine Beziehungen gibt (wie z. B. Familie, Arbeitsverhältnisse, Investitionen, finanzielle oder geschäftliche Beziehungen),
- ▶ Überwachung der Einhaltung der relevanten ethischen und berufsrechtlichen Leitlinien seitens des Abschlussprüfers und der Höhe des Honorars, das die Gesellschaft im Vergleich zu dem Gesamteinkommen der Prüfungsgesellschaft zahlt, der Niederlassung und des Partners sowie anderer damit verbundener relevanter Anforderungen.

## PRÜFUNGSFREMDE LEISTUNGEN

Es entspricht den Richtlinien des Prüfungsausschuss, dass Abschlussprüfer prüfungsfremde Leistungen erbringen können sollen, wenn es sich um Tätigkeiten handelt, für die die Abschlussprüfer am besten geeignet erscheinen, und wenn deren Beauftragung im besten Interesse der Gesellschaft ist. Prüfungsfremde Leistungen können Tätigkeiten im Zusammenhang mit Krediten, Tätigkeiten bezüglich Fusionen, Akquisitionen und Veräußerungen, verschiedene regulatorische Berichte und Leistungen im Zusammenhang mit dem Risikomanagement umfassen. Des Weiteren werden die Abschlussprüfer für Tätigkeiten in Bezug auf Steuern und Buchführung beauftragt, wenn sie dafür am besten geeignet erscheinen und wenn ihre Beauftragung im besten Interesse der Gesellschaft ist. Die Gesellschaft hat die Beauftragung der Abschlussprüfer mit bestimmten prüfungsfremden Leistungen weder im Voraus bewilligt noch ausgeschlossen. Vielmehr erfolgt die Beurteilung der möglichen Erbringung prüfungsfremder Leistungen von Fall zu Fall auf Grundlage der oben dargestellten Grundsätze.

Der Ausschuss stellt sicher, dass die Erbringung prüfungsfremder Leistungen die Unabhängigkeit und Objektivität der Abschlussprüfer nicht beeinträchtigt. Der Ausschuss bewertet die Performance und Leistungsfähigkeit der Abschlussprüfer in Abstimmung mit den Mitgliedern des Ausschusses und gegebenenfalls mit anderen Mitgliedern des Board und leitenden Mitarbeitern.

## AUSSCHREIBUNG DER ABSCHLUSSPRÜFUNG

Der Ausschuss hat die Änderungen, die in Europa im Zusammenhang mit der Anforderung, mindestens alle zehn Jahre eine Ausschreibung des Auftrags für die Abschlussprüfung vorzunehmen, zur Kenntnis genommen. Der Ausschuss spricht gegenüber dem Board zudem Empfehlungen hinsichtlich der Wiederbestellung beziehungsweise des Austauschs der Abschlussprüfer sowie hinsichtlich der jeweiligen Auftragsbedingungen und der Vergütung der Abschlussprüfer aus. KPMG ist seit 2006 der Abschlussprüfer der Gesellschaft. Der verantwortliche Partner der Prüfungsgesellschaft hat regelmäßig gewechselt. Nach Prüfung von Performance, Leistungsfähigkeit, Unabhängigkeit und Objektivität des Abschlussprüfers sowie seiner Beziehung zu der Gesellschaft und der prüfungsfremden Leistungen und des entsprechenden Honorars, wie jeweils oben dargestellt, haben der Ausschuss und das Board die Wiederwahl des derzeitigen Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2014 empfohlen.

Dementsprechend wird auf der nächsten Hauptversammlung („HV“) der Gesellschaft vorgeschlagen, die Wiederwahl von KPMG als Abschlussprüfer der Gesellschaft sowie die Ermächtigung der Directors zur Festlegung einer entsprechenden Vergütung des Abschlussprüfers zu beschließen. Der Ausschuss prüft weiterhin den Zeitpunkt für die nächste offizielle Ausschreibung vor dem Hintergrund der rechtlichen Anforderungen und weiterer Änderungen im rechtlichen Umfeld. Die Auswahl der Abschlussprüfer durch den Ausschuss ist durch keine vertraglichen Verpflichtungen eingeschränkt.



**DR LOTHAR STEINEBACH**

CHAIRMAN

30. April 2014

# **BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS**

## **JÄHRLICHE ERKLÄRUNG DES CHAIRMAN DES VERGÜTUNGSAUSSCHUSSES**

Sehr geehrte Aktionäre,

als Chairman des Vergütungsausschusses des Board und im Namen des Board of Directors freue ich mich, Ihnen den Bericht über die Vergütung der Directors für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2013 vorzulegen.

Der Bericht über die Vergütung der Directors erläutert detailliert die Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft für Directors, beschreibt deren Umsetzung und legt die Höhe der Vergütung der Directors im Geschäftsjahr 2013 offen. Der Bericht wurde gemäß den Vorschriften des Companies Act 2006 und Anhang 8 der The Large and Medium-sized Companies and Groups (Accounts and Reports) Regulations 2008 (in ihrer derzeit gültigen Fassung) erstellt. Er wurde auch im Einklang mit den Empfehlungen des UK Corporate Governance Code erstellt. Die prüfungspflichtigen Abschnitte des Berichts über die Vergütung der Directors wurden nachstehend entsprechend gekennzeichnet. Der Bericht über die Vergütung der Directors wird den Aktionären auf der Hauptversammlung 2014 zu einer Konsultativabstimmung vorgelegt.

### **Mitglieder des Vergütungsausschusses**

Zum 31. Dezember 2013 bestand der Vergütungsausschuss aus den drei unabhängigen Non-Executive Directors Nicholas Teller, Heinz-Peter Schlüter und Johannes Zurnieden sowie Non-Executive Director Dr. Hans Joachim Körber. Die Biografien der Mitglieder des Vergütungsausschusses sind auf den Seiten 8 bis 11 dargestellt. Der Vergütungsausschuss hat im Jahr 2013 vier Sitzungen abgehalten.

Der Vergütungsausschuss hat im Jahr 2013 die folgenden wesentlichen Entscheidungen getroffen und übte folgende Tätigkeiten aus:

- ▶ Die sorgfältige Prüfung der Auswirkungen der marktüblichen Standards in Deutschland und des Code auf die Vergütungsrichtlinie,
- ▶ Die Überprüfung der Vergütungsrichtlinie im Allgemeinen, einschließlich einer Überprüfung ihrer Angemessenheit und Bedeutung,
- ▶ Die Ausarbeitung einer neuen Vergütungsrichtlinie mit dem Vorschlag die Aktionäre, diese mit Wirkung zum 1. Januar 2015 einzuführen,
- ▶ Die Festlegung der Abfindung für Herrn Mehdorn, der am 7. Januar 2013 von seiner Position als CEO der Gesellschaft und am 12. März 2013 von seiner Position als Non-Executive Director zurückgetreten ist, und
- ▶ Die Festlegung der Vergütung des neuen CEO der Gesellschaft, Herrn Wolfgang Prock-Schauer.

Die Umstände, unter denen diese Entscheidungen getroffen wurden, und weitere Einzelheiten zu der jeweiligen Entscheidung sind nachstehend im Abschnitt „Jährlicher Bericht für die Vergütung der Directors“ dargestellt. Eine Zusammenfassung darüber, wie der Vergütungsausschuss im Jahr 2013 seine Aufgaben wahrgenommen hat, ist auf der Seite 102 dargestellt.

### **Vergütungsrichtlinie**

Der Vergütungsausschuss hat eine neue Vergütungsrichtlinie (die „Richtlinie“) ausgearbeitet. Die Richtlinie (dargestellt auf den Seiten 91 bis 101) wird für alle Executive Directors und Non-Executive Directors gelten und wird den Aktionären anlässlich der Hauptversammlung der Gesellschaft 2014 im Rahmen einer verbindlichen Abstimmung zur Zustimmung vorgelegt. Die Richtlinie wird mit Wirkung zum 1. Januar 2015 in Kraft treten, um der Gesellschaft ausreichend Zeit für die Umsetzung der Richtlinie einzuräumen.

Der Vergütungsausschuss hat die Richtlinie ausgearbeitet, um die Interessen der Aktionäre mit dem umkämpften Markt für Führungskräfte und den strategischen Plänen der Gesellschaft weiter anzugleichen. Die Richtlinie steht im Einklang mit den Vergütungsprinzipien, die im Geschäftsjahr 2013 gültig waren, und baut auf diesen auf. Der Vergütungsausschuss ist der Auffassung, dass die Richtlinie den Aktionären eine erhöhte Transparenz gewährleisten und die Vergütungsstruktur weiter straffen wird. Die übergreifenden Prinzipien der Richtlinie sind ab Seite 92 dargestellt.

### **Vergütungsentscheidungen**

Im Zusammenhang mit Herrn Mehdorns Rücktritt als Executive Director wurde vereinbart, dass Herr Mehdorn Bezüge aus seinem Vertrag bis März 2013 erhalten wird. Ein Bonus für das Jahr 2013 wurde nicht gewährt.

Der Vergütungsausschuss hat festgelegt, dass der CEO der Gesellschaft, Herr Prock-Schauer, ein jährliches Grundgehalt von 800.000 EUR sowie eine variable Vergütung von bis zu 1.800.000 EUR erhalten soll. Das Grundgehalt von Herrn Prock-Schauer ist somit erheblich niedriger als das seines Vorgängers. Darüber hinaus hat Herr Prock-Schauer auf 10 Prozent seines Grundgehalts für das Jahr 2013 verzichtet. Ein Bonus für das Jahr 2013 wurde nicht gewährt. Unter Berücksichtigung der Praxis der Gesellschaft in den vorhergehenden Jahren in Bezug auf eine variable Vergütung und vor dem Hintergrund der Entwicklung des Turbine-Programms hat der Vergütungsausschuss jedoch beschlossen, dem derzeitigen alleinigen Executive Director, Wolfgang Prock-Schauer, eine einmalige, außerordentliche variable Vergütung in Höhe von 62.500 EUR zu gewähren. Herrn Prock-Schauers Vergütungspaket wurde so strukturiert, dass sein Gehalt an die Performance der Gesellschaft geknüpft ist, um somit die gängige Marktpraxis zu reflektieren und um seine größere Verantwortung als CEO zu berücksichtigen.

### **Engagement**

Der Vergütungsausschuss wird bei der Verfolgung der in der Richtlinie aufgeführten Ziele und bei der Umsetzung der Richtlinie fortlaufend im Rahmen von transparenten und offenen Dialogen mit Aktionären engagiert bleiben und das Ergebnis von Abstimmungen aufmerksam verfolgen. Der Vergütungsausschuss wird weiterhin das Feedback prüfen, das er von den Aktionären und anderen Stakeholdern erhält, und sich auf weitergehende Dialoge im Jahr 2014 freuen. Der Vergütungsausschuss ist unverändert der Auffassung, dass sein Vergütungsansatz im Einklang mit der Geschäftsstrategie

der Gesellschaft und dem Ziel steht, den Shareholder Value zu optimieren.  
Wir danken Ihnen für Ihre fortdauernde Unterstützung.



**HEINZ-PETER SCHLÜTER**

CHAIRMAN DES VERGÜTUNGS-AUSSCHUSSES

## **VERGÜTUNGSRICHTLINIE FÜR DIRECTORS**

Die Gesellschaft beabsichtigt, die Richtlinie, wie in diesem Abschnitt dargestellt, mit Wirkung zum 1. Januar 2015 umzusetzen.

### **Wesentliche Elemente der Vergütungsrichtlinie**

Die airberlin group bleibt dem Erreichen nachhaltiger Leistungsverbesserungen verpflichtet. Solche Verbesserungen sind entscheidend von den individuellen Beiträgen der gesamten Belegschaft der airberlin group abhängig. Das Board ist daher der Meinung, dass eine effektive Gehaltspolitik eine wesentliche Rolle für den zukünftigen Erfolg der airberlin group spielt.

Die Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft besteht aus den folgenden übergreifenden Prinzipien:

- ▶ das Gewähren von Vergütungspaketen in marktüblicher Höhe, die erfolgreiche Leistung fördert und belohnt,
- ▶ die Empfehlung von Belohnungen und Vorteilen sowie langfristigen und performanceabhängigen Anreizen unter Berücksichtigung aller wesentlichen rechtlichen Anforderungen und den Vorschriften und Empfehlungen des UK Corporate Governance Code,
- ▶ Sicherstellung, dass die Mitglieder der Geschäftsleitung der Gesellschaft geeignete Anreize erhalten, die eine verbesserte Performance fördern, und dass sie in fairer und verantwortlicher Weise für ihre individuellen Beiträge zum langfristigen Erfolg der Gesellschaft belohnt werden,
- ▶ Aussprechen von Empfehlungen an das Board bezüglich der Richtlinie für Pensionszusagen an die Executive Directors und andere Führungskräfte und deren Umfang unter Berücksichtigung der zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Empfehlungen sowie detaillierte Darstellung, welche Elemente der Vergütungspakete pensionsfähig sind, sowie
- ▶ Formulieren geeigneter leistungsbezogener Kriterien und Überwachung ihrer Funktion bezüglich sämtlicher Vergütungselemente der Geschäftsführung, die leistungsbezogen sind.

Der Vergütungsausschuss behält sich das Recht vor, Vergütungs- und Abfindungszahlungen auch in Fällen zu leisten (insbesondere durch die Ausübung ihm zur Verfügung stehender Ermessensspielräume), in denen solche Regelungen vereinbart waren, bevor die Vergütungsrichtlinie in Kraft trat oder bevor die jeweilige Person in das Board eintrat.

## I. Übersicht: Zukünftige Richtlinie

	Ziel	Funktionsweise
<b>Gehalt</b>	Das Gehalt eines Executive Directors soll den Umfang seiner Verantwortung und seinen Beitrag für die Gesellschaft im Wettbewerbsumfeld reflektieren.	Das Grundgehalt wird gemäß des Dienstvertrags des Executive Directors mit der Gesellschaft bezahlt. Das Grundgehalt wird regelmäßig vom Vergütungsausschuss überprüft und basiert unter anderem auf den folgenden Faktoren: (a) einer Bewertung des entsprechenden Directors und seines oder ihres Beitrags zum Geschäftserfolg; (b) der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft; sowie (c) dem Wettbewerbsumfeld und dem Markt für Unternehmen ähnlicher Komplexität, Größe und globaler Reichweite.
<b>Steuerpflichtige Leistungen</b>	Geldwerte Vorteile werden im Rahmen der lokalen marktüblichen Gepflogenheiten gewährt und sind so ausgestaltet, dass sie ausreichend attraktiv sind, um hochkarätige Anwärter für das Unternehmen zu gewinnen beziehungsweise an das Unternehmen zu binden.	<p>Die Executive Directors erhalten von der Gesellschaft Sachleistungen, unter anderem ein Geschäftstelefon, einen Dienstwagen und Telekommunikationsgeräte.</p> <p>Die Executive Directors haben Anspruch auf ermäßigte – oder kostenfreie – Beförderung auf Flügen, die von der Gesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften durchgeführt werden.</p> <p>Die Executive Directors genießen Versicherungsschutz im Rahmen einer Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Leitungs- und Aufsichtsorgane (D&amp;O-Versicherung), die Risiken aufgrund jeglicher Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf die Ausübung ihrer Aufgaben mit angemessenen Deckungssummen abdeckt, sowie einer Unfallversicherung. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, jedwede Steuerverpflichtung zu übernehmen, falls die Gesellschaft diese im Auftrag des Director erfüllt.</p>

---

Die Gehälter von Executive Directors sollen auf einem Niveau sein, das es airberlin ermöglicht, Personen mit dem notwendigen Format zu gewinnen beziehungsweise an sich zu binden.

NZ

Das Grundgehalt kann während der Gültigkeit der Vergütungsrichtlinie erhöht werden. Normalerweise wird eine jährliche Anhebung nicht über den Anstieg der Inflationsrate plus 5 Prozent hinausgehen. Der Vergütungsausschuss behält sich aber das Recht vor, bei außergewöhnlichen Umständen auch größere Anhebungen vorzunehmen, zum Beispiel bei einer wesentlichen Änderung der Aufgaben oder Verantwortlichkeiten des Directors.

---

Die Gesamtkosten des jährlichen geldwerten Vorteils für jeden Director und seine Angehörigen werden voraussichtlich 25.000 EUR betragen. Die tatsächlichen Kosten können davon abweichen und hängen von den Konditionen ab, die sich die Gesellschaft sichern kann, sowie von den in Anspruch genommenen Flügen.

NZ

	Ziel	Funktionsweise
<b>Kurzfristige Anreize</b>	Der Jahresbonus eines Executive Directors soll Anreiz dafür sein, bestimmte operationale Ziele und Finanzziele in einem Jahr zu erreichen, wodurch die Interessen des jeweiligen Executive Directors mit denen der Aktionäre der Gesellschaft in Einklang gebracht werden.	Der Vergütungsausschuss legt jährlich die Zahlung solcher Bonuszahlungen fest und berücksichtigt bei der Entscheidung über die Gewährung solcher Bonuszahlungen eine Reihe von gewichteten Faktoren.  Von bestimmten Ausnahmen abgesehen, wird jegliche variable Vergütung nach Zielerreichungsvereinbarungen durch den Vergütungsausschuss an die Executive Directors zu gleichen Teilen in bar und in Form von Aktien gezahlt. Die Aktien unterliegen einer generellen Haltefrist von drei Jahren.
<b>Langfristige Anreize</b>	Das Aktien-Incentiveprogramm wurde entwickelt, um Anreize für Mitarbeiter zu schaffen und um sie an das Unternehmen zu binden sowie um Beschäftigung zu fördern.	Zuteilungen können vom Vergütungsausschuss jährlich gewährt werden. Der Ausschuss berücksichtigt bei der Gewährung von Zuteilungen die Performance des Directors und der airberlin group, um so die angemessene Anzahl und Struktur der Zuteilung sowie die angewandten Leistungsbedingungen festzulegen.
<b>Pensionen und sonstige Leistungen</b>	Rückstellungen für Pensionen und Hinterbliebenenversorgung dienen dazu, hochkarätige Anwärter für das Unternehmen zu gewinnen beziehungsweise an das Unternehmen zu binden.	Pensionen und Hinterbliebenenversorgung können vom Vergütungsausschuss gewährt werden. Mit Erreichen des 65. Lebensjahres oder bei dauerhafter Erwerbsunfähigkeit hat der Director Anspruch auf Pensionsleistungen.  Darüber hinaus kann die Gesellschaft dem Lebensgefährten und jedem Kind des Director eine einmalige Pensionszahlung in einem zu vereinbarenden Betrag gewähren. Ansprüche sind ausgeschlossen, falls der Director nach dem 70. Geburtstag verstirbt beziehungsweise einem anderen vereinbarten Zeitpunkt.



Der Bonus des Executive Directors ist auf 225 Prozent seines jährlichen Grundgehalts begrenzt.

Die variable Vergütung bemisst sich anhand eines Bündels von Maßnahmen mit unterschiedlicher Gewichtung, abhängig von den kurzfristigen Finanzziele der Gesellschaft. Diese können jährlich angepasst werden, umfassen aber üblicherweise EBIT, operative Performanceziele und individuelle Ziele, um die strategischen Ziele der airberlin group abzubilden.

Soweit es sich nicht um wirtschaftlich sensible Daten handelt, werden die eingesetzten Leistungskennzahlen und Ziele nachträglich im jährlichen Vergütungsbericht der Gesellschaft offengelegt.

Zuteilungen können in Form von Aktien erfolgen, deren Höhe 200 Prozent des Grundgehalts nicht übersteigen darf (der Zeitpunkt der Gewährung ist hierfür maßgeblich).

Der Vergütungsausschuss hat derzeit nicht die Absicht, Zuteilungen im Rahmen des Aktien-Incentiveprogramms an Executive Directors vorzunehmen, behält sich aber das Recht vor, dies zu tun, wenn er dies aus irgendeinem Grund für angemessen hält. Der Vergütungsausschuss würde die Leistungsbedingungen zum Zeitpunkt der Gewährung so festlegen, dass die strategischen Ziele der airberlin group zu diesem Zeitpunkt abgebildet werden. Solche Leistungsbedingungen wären zeitlich so ausgedehnt und ausgestaltet, dass sie den langfristigen Erfolg der Gesellschaft fördern.

Der jährliche Anspruch darf nicht 50 Prozent des Grundgehalts des Executive Directors in dem Jahr übersteigen.

NZ

Die Directors sind nicht verpflichtet, sich an den Beiträgen für ihre Versorgungsleistungen zu beteiligen.

BERICHT ÜBER DIE  
VERGÜTUNG DER  
DIRECTORS

	Ziel	Funktionsweise
<b>Sonstige Leistungen</b>	Schutz des Geschäfts gegen Wettbewerber nach Beendigung der Beschäftigung.	Der alleinige Executive Director erhält eine Zahlung aufgrund einer strikten Verpflichtung zur Einhaltung eines Wettbewerbsverbots bis zum Ablauf von einem Jahr nach Beendigung oder Auslaufen des Dienstvertrags.  Aufgrund dieser Verpflichtung hat der Executive Director Anspruch auf Zahlung von 50 Prozent seiner fixen Vergütung für dieses Jahr.
<b>Rückforderung oder Einbehalt</b>	Keine der Vergütungsbestandteile in dieser Aufstellung unterliegen der Möglichkeit der Rückforderung des Einbehalts.	

Es bestehen keine wesentlichen Unterschiede zwischen der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft und der Richtlinie, die im Geschäftsjahr 2013 zur Anwendung kam.

Es kann außergewöhnliche Umstände geben, in denen es im besten Interesse der Aktionäre ist, dass der Vergütungsausschuss Vereinbarungen trifft, die außerhalb der Bestimmungen der genehmigten Vergütungsrichtlinie sind. Der Vergütungsausschuss behält sich daher einen Ermessensspielraum vor, um – in Reaktion auf außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände – auch ohne Zustimmung der Aktionäre Änderungen an der Vergütungsrichtlinie vorzunehmen. Der Vergütungsausschuss würde diese Änderungen nach ihrer Umsetzung vollständig offenlegen.

Höchstbetrag

Leistungskennzahlen

---

50 Prozent der fixen Vergütung  
des Jahres.

NZ

---

---

BERICHT ÜBER DIE  
VERGÜTUNG DER  
DIRECTORS

Die Richtlinie der airberlin group für die Vergütung der Non-Executive Directors beinhaltet folgende Elemente:

	Zweck	Funktionsweise	Gelegenheit
Honorar	Das Honorar soll maßvoll, aber dennoch wettbewerbsfähig sein, um hochkaratige Anwärter für das Unternehmen zu gewinnen, zu entwickeln beziehungsweise an das Unternehmen zu binden.	Das Honorar wird nach Maßgabe des Ernennungsschreibens des Directors vergütet. Das Honorar wird jährlich vom Vergütungsausschuss überprüft und kann nach dessen alleinigem Ermessen angepasst werden, um die Entwicklung von Inflation, Lebenshaltungskosten, Währungskursen, Leistung oder jedes sonstigen relevanten Faktors zu reflektieren.	Das Honorar kann während der Gültigkeit der Vergütungsrichtlinie jährlich an die Inflationsentwicklung angepasst werden.
Steuerpflichtige Leistungen	Geldwerte Vorteile werden im Rahmen der lokalen marktüblichen Gepflogenheiten gewährt.	Die Non-Executive Directors haben Anspruch auf ermäßigte – oder kostenfreie – Beförderung auf Flügen, die von der Gesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften durchgeführt werden.  Die Non-Executive Directors genießen Versicherungsschutz im Rahmen einer Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Leitungs- und Aufsichtsorgane (D&O-Versicherung), die Risiken aufgrund jeglicher Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf die Ausübung ihrer Aufgaben mit angemessenen Deckungssummen abdeckt, sowie einer Unfallversicherung. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, jedwede Steuerverpflichtung zu übernehmen, falls die Gesellschaft diese im Auftrag des Directors erfüllt.	
Rückforderung oder Einbehalt	Keine der Vergütungsbestandteile in dieser Aufstellung sind von Leistungskennzahlen abhängig beziehungsweise unterliegen nicht der Möglichkeit der Rückforderung oder des Einbehalts.		

Die airberlin group schließt mit den Non-Executive Directors keine Dienstverträge ab und diese erhalten keine Pensionen, Sachleistungen, variablen Bezüge oder Vergütung mit Anreizwirkung (einschließlich Boni oder aktienbasierter Vergütungen). Die Vergütung der Non-Executive Directors ist nicht an irgendwelche Leistungsindikatoren geknüpft und die Gesellschaft hat gegenwärtig keine Pläne, die Vergütung ihrer Non-Executive Directors in der Weise zu modifizieren, dass Leistungsindikatoren berücksichtigt werden.

## **II. Richtlinie für Neueinstellungen**

Das Vergütungspaket für einen neuen Director stünde, soweit dies praktikabel ist, im Einklang mit der Richtlinie, die in der Übersicht auf den Seiten 91 bis 98 dargelegt ist. Darüber hinaus würde die Gesellschaft prüfen, inwieweit die folgenden Elemente notwendig oder zweckmäßig wären, um sich die Dienste eines neuen Directors zu sichern:

- (a) Ablösung bestehender Aktienoptionsprogramme oder langfristiger Anreizprogramme unter der Voraussetzung, dass eine solche Entschädigung nicht einen höheren Wert hat als die aufgegebene Prämie (basierend auf einer angemessenen und vernünftigen Bewertung durch die Gesellschaft),
- (b) angemessene Umzugskosten für den Director und seine Familie und
- (c) Ausgleich steuerlicher Nachteile.

Der höchstmögliche Betrag jedweder kurzfristiger variabler Vergütung, die einem neuen Director gewährt werden kann, beträgt 225 Prozent seines/ihrer Grundgehalts. Zudem kann ein neuer Director Anspruch auf Zuteilung unter dem Aktien-Incentiveprogramm haben (bis zu dem in diesem Programm vorgesehenen Höchstbetrag). Dies würde nicht solche Beträge beinhalten, die für die Ablösung bestehender Aktienoptionsprogramme oder langfristiger Anreizprogramme früherer Arbeitgeber aufgewendet werden.

## **III. Dienstvertrags-Richtlinie**

Das Verhältnis der Gesellschaft mit seinem Executive Director ist durch einen Dienstvertrag geregelt. Das Verhältnis zu den Non-Executive Directors ist durch Ernennungsschreiben geregelt.

Die Kündigungsfrist und die verbleibende Laufzeit des Dienstvertrags des Executive Directors zum 31. Dezember 2013 zusammen mit einer Beschreibung aller Verpflichtungen, die sich für die Gesellschaft aus dem Dienstvertrag des Executive Directors ergeben und die zu Vergütungszahlungen oder Abfindungszahlungen führen oder diese beeinflussen können, sind unten stehend unter der Überschrift „Richtlinie für Abfindungszahlungen“ dargelegt. Die Gesellschaft antizipiert, dass der Dienstvertrag mit einem neuen Executive Director Konditionen enthalten würde, die – in Bezug auf die Laufzeit und die Kündigungsfrist – nicht belastender für die Gesellschaft wären als der Dienstvertrag mit dem derzeitigen Executive Director. Die anderen Regelungen entsprächen denen der Richtlinie für Neueinstellungen.

BERICHT ÜBER DIE  
VERGÜTUNG DER  
DIRECTORS

Keines der Ernennungsschreiben berechtigt die Non-Executive Directors zum Bezug jedweder Art von Abfindung bei Kündigung ihrer entsprechenden Ernennung oder bei ihrem Ausscheiden. Sie haben ebenfalls keinen Anspruch auf Bonuszahlungen, Pensionszusagen und Teilnahme an Aktienprogrammen.

#### IV. Richtlinie für Abfindungszahlungen

##### A. KÜNDIGUNGSFRISTEN

Es ist ein Grundsatz der airberlin group, dass die Dienstverträge der Executive Directors mit der Gesellschaft auf unbestimmte Zeit abgeschlossen werden und von beiden Seiten mit einer Frist von 24 Monaten schriftlich gekündigt werden können beziehungsweise von der Gesellschaft mit sofortiger Wirkung gegen Gewährung einer Abfindungszahlung (wobei eine solche Abfindungszahlung ausschließlich in Bezug auf das Grundgehalt gemäß Dienstvertrag geleistet werden soll).

##### B. ZAHLUNGEN BEI BEENDIGUNG

Falls die Gesellschaft das Arbeitsverhältnis kündigt beziehungsweise darauf verzichtet, dass der Director seine Dienste bis zum Ablauf der Kündigungsfrist erbringt, gelten die folgenden Grundsätze:

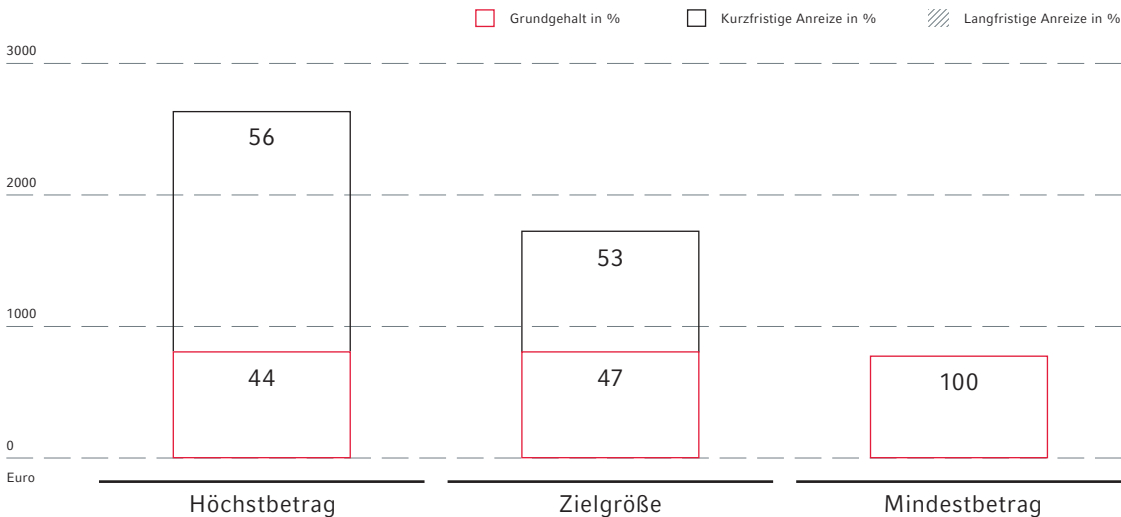
<b>Gehalt</b>	Gehalt für nicht erbrachten Zeitraum der Kündigungsfrist
<b>Jahresbonus</b>	Eine zeitanteilige Zahlung erfolgt im Hinblick auf den Jahresbonus für das Geschäftsjahr, in dem das Arbeitsverhältnis des Director beendet wird. Alle Aktien, die einer Haltefrist unterliegen, werden von dieser Haltefrist befreit.
<b>Sachleistungen</b>	Für Sachleistungen betreffend den nicht erbrachten Zeitraum der Kündigungsfrist kann eine Abfindungszahlung in bar erfolgen. Die Berechnung erfolgt anhand des Werts der Sachleistungen im vorangegangenen Geschäftsjahr.
<b>Langfristige Anreize</b>	Wird abhängig von der Regelung des jeweiligen Plans festgelegt.

Aufgrund des Dienstvertrags des Executive Directors entfällt im Falle eines Kontrollwechsels die generelle Haltefrist von drei Jahren für als Bonus gewährte Aktien.

#### Darstellung der Anwendung der Vergütungsrichtlinie

Das folgende Diagramm stellt den Mindestbetrag, die Zielgröße und den Höchstbetrag für die Vergütung des Executive Directors im ersten Jahr der Anwendung der Vergütungsrichtlinie dar. Jeder Balken unterteilt sich in das Grundgehalt sowie die kurz- und langfristigen Anreize und zeigt deren prozentualen Anteil an der Gesamtvergütung und die Gesamthöhe der für jeden Balken erwarteten Vergütung.

## Executive Director: Anwendung der Vergütungsrichtlinie



### Berechnungsgrundlage und Annahmen

- ▶ Der Bonus für die Zielvorgabe unterstellt eine Auszahlung von 50 Prozent. Für jede Bonushöhe (sowohl Zielgröße als auch Höchstbetrag) wurde der Gesamtbetrag des Jahresbonus berücksichtigt – das heißt, dafür, dass 50 Prozent des Jahresbonus in Aktien bezahlt werden und diese einer Haltefrist unterliegen, wurden keine Abschläge vorgenommen.
- ▶ Der Wert der Sachleistungen unterstellt die gleichen Kosten für die Gesellschaft wie im am 31. Dezember 2013 zu Ende gegangenen Geschäftsjahr.

### Berücksichtigung von Anstellungsbedingungen an anderer Stelle innerhalb der airberlin group

Der Vergütungsausschuss analysiert die Gehälter und Anstellungsbedingungen der Mitarbeiter der airberlin group (ohne Directors) und berücksichtigt diese bei der Festlegung der Vergütung der Directors um sicherzustellen, dass Veränderungen in den Gehältern über die Gruppe hinweg im Einklang mit den beabsichtigten Gehältern des Managements stehen.

Die Gesellschaft stimmt sich nicht auf formalem Weg mit den Mitarbeitern bezüglich der Inhalte der Vergütungsrichtlinie für Directors ab.

Der Vergütungsausschuss beabsichtigt, bei der Festlegung der angemessenen Höhe des Gehalts und der variablen Vergütung der Executive Directors Vergleichsdaten zu berücksichtigen.

### Berücksichtigung der Sicht der Aktionäre

Die Gesellschaft beriet sich mit Hauptaktionären bei der Ausgestaltung der in diesem Bericht dargelegten Vergütungsrichtlinie. Der Vergütungsausschuss ist für die mitgeteilten Auffassungen dankbar und war bestrebt, diese Auffassungen soweit wie möglich in den Bestimmungen dieser Richtlinie zu reflektieren.

## JÄHRLICHER BERICHT ÜBER DIE VERGÜTUNG DER DIRECTORS

### **Zuständigkeiten des Vergütungsausschusses**

Der Ausschuss setzt im Namen des Board die Gesamtvergütungspakete für den Executive Director gemäß der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft fest, einschließlich Bonuszahlungen, Pensionsansprüchen (falls zutreffend) und Vergütungszahlungen in Form von Aktien, wie nachstehend beschrieben.

Der Ausschuss nimmt seine Aufgaben unter anderem durch folgende Maßnahmen wahr:

- ▶ Festlegung und regelmäßige Überprüfung der Angemessenheit und Bedeutung der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft,
- ▶ Zusammenarbeit mit dem Ernennungsausschuss, um sicherzustellen, dass die Vergütung von neu berufenen Führungskräften im Einklang mit der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft steht,
- ▶ Festsetzung und Überwachung von Performance-Kriterien für Bonusregelungen und leistungsbezogene Vergütungen durch die Gesellschaft und die airberlin group und Sicherstellung, dass diese erreichbare und motivierende Vergütungen für ein angemessenes Leistungsniveau darstellen und dass diese unter Berücksichtigung der Gesamtentwicklung der Gesellschaft und der airberlin group und der entsprechenden Rendite für die Aktionäre im gleichen Zeitraum vertretbar sind,
- ▶ Sicherstellung, dass das Board Kontakt zu den wesentlichen Aktionären hinsichtlich seiner Vergütungsrichtlinien hält,
- ▶ Genehmigung aller Zahlungen und/oder Gewährung geldwerter Vorteile an oder zugunsten des Executive Directors oder anderer Mitglieder der Geschäftsleitung sowie aller sonstigen Vertragsbedingungen, die bei der Beendigung des Arbeitsverhältnisses dieser Personen zum Tragen kommen, und
- ▶ Kenntnisnahme von sowie Beratung über alle wesentlichen Änderungen der Vergütungsstrukturen der Mitarbeiter der Gesellschaft und der airberlin group.

Während der Berichtsperiode hat der Ausschuss keine Beratungsleistungen von externen Beratern in Anspruch genommen. Der Ausschuss hat vom Board die umfassende Befugnis erhalten, Berichte oder Gutachten in Auftrag zu geben, die er zur Erfüllung seiner Aufgaben als notwendig erachtet.

### **Anwendbare Vergütungsrichtlinie im Jahr 2013**

Die neue Vergütungsrichtlinie für Directors (dargestellt auf den Seiten 91 bis 101), die den Aktionären anlässlich der Hauptversammlung zur Zustimmung vorgelegt wird, steht im Einklang mit der im Geschäftsjahr 2013 anwendbaren Vergütungsrichtlinie und reflektiert somit die Grundsätze, anhand derer die Gesellschaft die Vergütung ihrer Directors vorgenommen hat.

Dabei ist allerdings zu beachten, dass die im Jahr 2013 anwendbare Vergütungsrichtlinie ihrer Art nach flexibel war und der Vergütungsausschuss die Vergütungen regelmäßig überprüft und – wenn nötig – an Änderungen im Markt, die Performance der Gesellschaft, das Wettbewerbsumfeld und die allgemeinen Beschäftigungs- und Gehaltsbedingungen innerhalb der airberlin group angepasst hat.



## Vergütung der Executive Directors

Im Einklang mit der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft bietet die Gesellschaft ein Vergütungspaket an, das dem Umfang der Verantwortung des jeweiligen Executive Directors und dessen Beitrag zum Unternehmenserfolg unter Berücksichtigung des Wettbewerbsumfelds entspricht. Die Gesellschaft berücksichtigt gegebenenfalls auch einen Vergleich der Bezahlung und Vergütung von Führungskräften und Änderungen im Gehaltsniveau innerhalb der airberlin group. Der Vergütungsausschuss überprüft regelmäßig seine Vergütungsrichtlinie und seinen Ansatz bei der Festsetzung von Zielen, soweit dies erforderlich ist.

Das Vergütungspaket für die Executive Directors, die im Jahr 2013 dem Board angehörten, bestand aus einer Kombination von Grundgehalt, einem variablen Bonusprogramm und Sachleistungen. Die Grundgehälter werden jährlich überprüft und basieren unter anderem auf den folgenden Faktoren:

- a) einer Bewertung des entsprechenden Directors und seines oder ihres Geschäftsbeitrags,
- b) der Vergütungsrichtlinie der Gesellschaft und
- c) dem Wettbewerbsumfeld und dem Markt für Unternehmen ähnlicher Komplexität, Größe und globaler Reichweite.

Die Bruttogrundgehälter der Executive Directors, die im Jahr 2013 dem Board angehörten, sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Name	Bruttogrundgehalt in 2013 (EUR)
Hartmut Mehdorn*	1.000.000**
Wolfgang Prock-Schauer***	800.000

\* Herr Mehdorn war alleiniger Executive Director vom 1. Januar 2013 bis zum 7. Januar 2013, ihm folgte als alleiniger Executive Director unmittelbar Herr Wolfgang Prock-Schauer. Ab dem 7. Januar 2013 verblieb Herr Mehdorn im Board als Non-Executive Director. Zum 12. März 2013 trat Herr Mehdorn von seinem Amt als Non-Executive Director zurück. Herr Mehdorn erhielt keine Entschädigungszahlung nach seinem Rücktritt von der Position des CEO und alleinigen Executive Director.

\*\* Gemäß einer im Januar 2013 abgeschlossenen und im März 2013 in Form eines Letter Agreements geänderten Ausscheidungsvereinbarung hatte Herr Mehdorn Anspruch auf Fortzahlung seines Grundgehalts bis März 2013 und verzichtete auf die Zahlung seines Grundgehalts für den Zeitraum von April 2013 bis einschließlich Dezember 2013.

\*\*\* Herr Prock-Schauer war alleiniger Executive Director vom 7. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2013.

Sofern die festgelegten Benchmarks erreicht wurden, waren die Executive Directors, die im Jahr 2013 dem Board angehörten, berechtigt, einen vom Vergütungsausschuss bestimmten Jahresbonus zu erhalten. Ein solcher Bonus wurde der Höhe nach auf den vom Ausschuss festgelegten Höchstbetrag begrenzt. Der Bonus verfolgt die Absicht, diesen Personen Anreize zu setzen, gewisse operative und finanzielle Jahresziele zu erreichen, wodurch die Interessen des jeweiligen Directors mit denen der Aktionäre der Gesellschaft in Einklang gebracht werden. Der Vergütungsausschuss legt jährlich die Zahlung solcher Bonuszahlungen fest und berücksichtigt bei der Entscheidung über die Gewährung solcher Bonuszahlungen eine Reihe von gewichteten Faktoren.

Im Jahr 2013 umfassten diese Faktoren die Effekte des Turbine-Programms im Sinne der erreichten Einsparungen für die airberlin group, das EBIT und andere individuell für den jeweiligen Director festgesetzte Leistungsbedingungen.

Von bestimmten Ausnahmen abgesehen, wird jegliche vom Vergütungsausschuss festgelegte variable Vergütung an die Executive Directors zu gleichen Teilen in bar und in Form von Aktien gezahlt. Die Aktien unterliegen einer generellen Haltefrist von drei Jahren.

### **Keine Bonuszahlungen für das Geschäftsjahr 2013**

Ein entscheidender Grundsatz der Bonuspolitik der Gesellschaft ist, dass kein Bonus gewährt werden soll, wenn u.a. die airberlin group bestimmte, vom Vergütungsausschuss festgesetzte Ziele nicht erreicht hat. Im Hinblick auf das aktuelle wirtschaftliche Umfeld und das Ergebnis der Gesellschaft wurden für das Geschäftsjahr 2013 keine Bonuszahlungen gewährt. Unter Berücksichtigung der Praxis der Gesellschaft in Bezug auf variable Vergütungen in den vergangenen Jahren und in Anbetracht der Leistung des Turbine-Programms hat der Vergütungsausschuss jedoch beschlossen, dem derzeit alleinigen Executive Director, Wolfgang Prock-Schauer, eine einmalige, außerordentliche variable Vergütung in Höhe von 62.500 EUR zu gewähren.

### **Teilweiser Verzicht auf Vergütung**

Als Teil seines Beitrags zum Turbine-Programm hat der derzeitige alleinige Executive Director und Chief Executive Officer, Wolfgang Prock-Schauer, auf 10 Prozent (10 %) seines Grundgehalts für das Jahr 2013 verzichtet.

### **Dienstverträge**

Der Dienstvertrag des alleinigen Executive Directors der Gesellschaft beinhaltet eine Verpflichtung zur Einhaltung eines Wettbewerbsverbots bis zum Ablauf eines Jahres nach Beendigung oder Auslaufen des Dienstvertrags. In Ansehung dieser Verpflichtung hat der Executive Director Anspruch auf Zahlung von 50 Prozent seiner fixen Vergütung für dieses Jahr.

### **Sonstige Leistungen**

Der derzeitige alleinige Executive Director erhält von der Gesellschaft ein Telefon, einen Dienstwagen und Telekommunikationsgeräte. Außerdem hat der Executive Director Anspruch auf ermäßigte – oder kostenfreie – Beförderung auf Flügen, die von der Gesellschaft oder ihren Tochtergesellschaften durchgeführt werden. Der Executive Director genießt Versicherungsschutz im Rahmen einer Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Leitungs- und Aufsichtsorgane (D&O-Versicherung), die Risiken aufgrund jeglicher Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf die Ausübung seiner Aufgaben mit angemessenen Deckungssummen abdeckt, sowie einer Unfallversicherung.

### **Keine Pensionsansprüche**

Weder der ehemalige alleinige Executive Director, Hartmut Mehdorn, noch der derzeitige alleinige Executive Director, Wolfgang Prock-Schauer, haben Anspruch auf Pensionsleistungen.

## Prozentuale Veränderung der Vergütung des CEO

Die folgende Tabelle zeigt die prozentuale Veränderung der Vergütung (bestehend aus Grundgehalt, sonstigen Leistungen und Boni) des CEO im am 31. Dezember 2013 beendeten Geschäftsjahr gegenüber dem am 31. Dezember 2012 beendeten Geschäftsjahr jeweils im Vergleich zu dem Durchschnitt aller in Deutschland beschäftigten Mitarbeiter der airberlin group während des jeweiligen Jahres.

	Prozentuale Veränderung der Vergütung des CEO gegenüber dem Vorjahr	Durchschnittliche prozentuale Veränderung für Mitarbeiter der Gesellschaft in ihrer Gesamtheit gegenüber dem Vorjahr
Gehalt/Honorar	2,1 %	6,9 %
Steuerpflichtige Leistungen	-55,4 %	-45,4 %
Kurzfristige Anreize	0 %	0 %
Sonstige Leistungen: geschätzter Gesamtwert an erhaltenen geldwerten Leistungen, die Bezüge darstellen	0 %	0 %

## Vergütungsrichtlinie für 2014 und darüber hinaus

Das Board geht gegenwärtig davon aus, dass die oben beschriebene Vergütungsrichtlinie in Bezug auf die Festlegung der Grundgehälter, Bonuszahlungen, Pensionen und aller weiteren Leistungen für das Jahr 2014 weiterhin Anwendung findet und dass ab dem 1. Januar 2015 die neue Vergütungsrichtlinie (dargestellt auf den Seiten 91 bis 101) bei der Festlegung der Grundgehälter, Bonuszahlungen, Pensionen und aller weiteren Leistungen Anwendung finden wird. Das Board erwartet gegenwärtig, dass der Vergütungsausschuss nach seinem freien Ermessen die Höhe zu gewählender Jahresboni festlegen wird und dabei die finanzielle und operationelle Performance der airberlin group berücksichtigt. Diese bemisst sich anhand von Faktoren, beispielsweise den Auswirkungen der Kostensenkungs- und Turnaround-Programme, wie z. B. des Turbine Programms, im Sinne der dadurch erreichten Einsparungen für die airberlin group, das EBIT und andere individuelle für den jeweiligen Director festgesetzte Leistungsbedingungen. Dabei ist zu beachten, dass die bis zum 31. Dezember 2014 anzuwendende Vergütungsrichtlinie ihrer Art nach flexibel ist und der Vergütungsausschuss die Vergütung regelmäßig überprüft und – wenn nötig – an Änderungen im Markt, der Performance der Gesellschaft, des Wettbewerbsumfelds und der allgemeinen Beschäftigungs- und Gehaltsbedingungen innerhalb der airberlin group anpasst.

BERICHT ÜBER DIE  
VERGÜTUNG DER  
DIRECTORS

### Vergütung der Non-Executive Directors

Der Chairman und der Executive Director legen die Vergütung der Non-Executive Directors fest. Bei der Festlegung der Vergütung berücksichtigen sie die Vergütungspraktiken der Wettbewerber von airberlin, den Beitrag und den Vorsitz in Ausschüssen des Boards des jeweiligen Non-Executive Directors und das erwartete zeitliche Engagement. Kein Director kann die Höhe seiner eigenen Vergütung mitbestimmen. Laut Satzung der Gesellschaft darf die Vergütung für Non-Executive Directors in der Summe den Betrag von 750.000 EUR nicht übersteigen.

Die Gesellschaft schließt mit den Non-Executive Directors keine Dienstverträge ab, sondern sie erhalten ein Honorar für die Erbringung ihrer Dienste gemäß ihren Ernennungsschreiben. Namentlich erhält jeder Non-Executive Director einen Betrag von 50.000 EUR pro Jahr und 25.000 EUR pro Jahr für jeden Ausschuss, in dem der jeweilige Non-Executive Director den Vorsitz innehat. Die Herren Rigney und Hogan haben entschieden, dass sie für 2013 auf diese Honorare vollständig verzichten. Die Herren Sabancı und Zurnieden haben entschieden, dass sie auf diese Honorare für das erste und vierte Quartal 2013 verzichten. Alle anderen Non-Executive Directors haben entschieden, dass sie auf diese Honorare für das erste Quartal 2013 verzichten. Non-Executive Directors haben keinen Anspruch auf Aktienoptionen oder Pensionsleistungen.

### Aktienbesitz der Directors (prüfungspflichtige Angaben)

Die folgende Tabelle zeigt Details bezüglich des aktuellen Aktienbesitzes der Directors zum 31. Dezember 2013:

Director	Aktien im wirtschaftlichen Eigentum*
Dr. Hans-Joachim Körber	356.000
Joachim Hunold	2.275.004
Ali Sabancı	14.045.031
Heinz-Peter Schlüter	1.200.000
Johannes Zurnieden	1.350.268
Dr. Hartmut Mehdorn	125.000

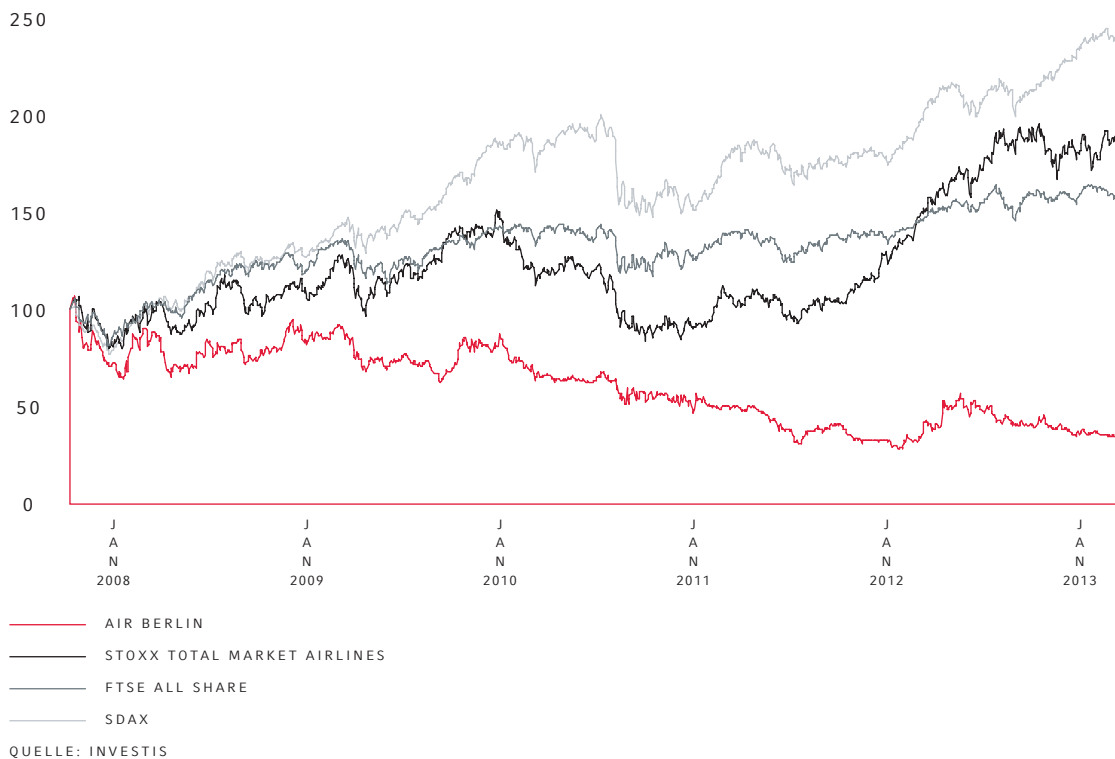
\* einschließlich aller Aktien, die von verbundenen Personen gehalten werden

Es besteht keine Verpflichtung der Directors der Gesellschaft, einen Anteilsbesitz an der Gesellschaft aufzubauen.

### Grafik und Tabelle der Aktienkursentwicklung

In der nachstehenden Grafik wird die Entwicklung der Aktienrendite („total shareholder return“) der Gesellschaft im Vergleich zum SDAX Index, STOXX TM Airlines Index und FTSE All Share Index dargestellt. Der SDAX wurde zu Vergleichszwecken ausgewählt, weil dieser Index ein Aktienindex ist, in dem auch die Aktien der Gesellschaft enthalten sind. Der STOXX TM Airlines Index wurde deshalb ausgewählt, weil in diesem Index Gesellschaften der Luftfahrtbranche enthalten sind. Der FTSE All Share Index wurde ausgewählt, weil dieser ein breiter Aktienindex ist.

#### AKTIENRENDITE (TOTAL SHAREHOLDER RETURN) DER AIRBERLIN AKTIE (EUR) VS. SDAX, STOXX TOTAL MARKET AIRLINES UND FTSE ALL SHARE INDIZES



BERICHT ÜBER DIE  
VERGÜTUNG DER  
DIRECTORS

Die nachstehende Tabelle zeigt die Höhe der Gesamtvergütung des CEO während dieser 5-Jahres-Periode.

	2009	2010	2011	2012	2013	
Gesamtvergütung (in TEUR)	1.621	1.205	4.805	1.083	267 <sup>1</sup>	790 <sup>2</sup>
Short Term Incentives (STI – Kurzfristige Anreize) Auszahlung in % gegenüber Höchststand	39 %	12 %	0	0	0	0
Long Term Incentives (LTI – Langfristige Anreize) Auszahlung in % gegenüber Höchststand <sup>3</sup>	NZ	NZ	NZ	NZ	NZ	NZ

- 1 Herr Hartmut Mehdorn war alleiniger Executive Director und Chief Executive Officer bis zum 7. Januar 2013, ihm folgte als alleiniger Executive Director unmittelbar Herr Wolfgang Prock-Schauer. Diese Zahl berücksichtigt Herrn Mehdorns Grundgehalt in seiner Eigenschaft als CEO bis einschließlich 6. Januar 2013.
- 2 Diese Zahl berücksichtigt das Grundgehalt von Herrn Wolfgang Prock-Schauer in seiner Eigenschaft als CEO seit dem 7. Januar 2013, die einmalige außerordentliche Zahlung von 62.500 EUR und Vergünstigungen, jedoch unter Berücksichtigung, dass Herr Prock-Schauer auf 10% seines Grundgehalts verzichtet hat, sodass dieser Teil bereits abgezogen wurde.
- 3 Im Jahr 2013 wurden keine langfristigen Anreizvergütungen gewährt.

### Relative Bedeutung der Ausgaben für Vergütung

Die nachstehende Tabelle zeigt die Gesamtbezüge aller Mitarbeiter der airberlin group im Vergleich zu anderen wichtigen Finanzkennzahlen:

In TEUR (mit Ausnahme der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl)	2013	2012	Prozentuale Veränderung
Personalaufwand	488.164	488.761	-0,12%
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	8.991	9.315	-3,48%
Umsatz	4.146.794	4.311.676	-3,82%
Betriebsergebnis	-231.881	70.153	NZ
Ergebnis vor Ertragsteuern	-305.232	-3.174	NZ
Periodenergebnis	-315.512	6.813	NZ
Dividenden	0	0	NZ

Zusätzliche Informationen zu Mitarbeiterzahl, Umsatz und Ergebnis wurden zu Vergleichszwecken aufgeführt.

BERICHT ÜBER DIE  
VERGÜTUNG DER  
DIRECTORS

**Vergütung der Directors (prüfungspflichtige Angaben)**

Im Jahr 2013 erhielten die Directors folgende Vergütungen:

(in TEUR)	Grundgehalt und bezahlte oder ausstehende Honorare		Steuerpflichtige Leistungen <sup>9</sup>		Kurzfristige Anreize	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
<b>Executive Directors:</b>						
Hartmut Mehdorn <sup>1</sup>	250	1.000	17 <sup>10</sup>	83 <sup>10</sup>	0	0
Wolfgang Prock-Schauer <sup>2</sup>	708 <sup>3</sup>	NZ	20	NZ	0	NZ
<b>Non-Executive Directors:</b>						
Dr. Hans-Joachim Körber	134 <sup>8</sup>	178	2	2	0	0
Joachim Hunold	15 <sup>8</sup>	0	1	0	0	0
Ali Sabancı	25 <sup>7</sup>	50	0	0	0	0
Austin Reid <sup>4,5</sup>	13 <sup>8</sup>	NZ	0	NZ	0	NZ
Heinz-Peter Schlüter <sup>4</sup>	67 <sup>8</sup>	89	3	3	0	0
Nicholas Teller <sup>4</sup>	67 <sup>8</sup>	89	2	2	0	0
Johannes Zurnieden <sup>4</sup>	30 <sup>7</sup>	60	0	0	0	0
James Hogan	0	0	0	0	0	0
James Rigney	0	0	0	0	0	0
Lothar Steinebach <sup>4,6</sup>	15	NZ	0	NZ	0	NZ
Andries B. van Luijk <sup>4,6</sup>	13	NZ	0	NZ	0	NZ
<b>Bezüge insgesamt:</b>	<b>379</b>	<b>466</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

1 Hartmut Mehdorn war alleiniger Executive Director des Board und Chief Executive Officer, bis er am 7. Januar 2013 in diesen Funktionen von Herrn Prock-Schauer abgelöst wurde. Ab dem 7. Januar 2013 verblieb Herr Mehdorn im Board als Non-Executive Director. Zum 12. März 2013 trat Herr Mehdorn von seinem Amt als Non-Executive Director zurück. Herr Mehdorn erhielt keine Entschädigungszahlung nach seinem Rücktritt von der Position des CEO und alleinigen Executive Directors. Gemäß einer im Januar 2013 abgeschlossenen und im März 2013 in Form eines Letter Agreements geänderten Ausscheidungsvereinbarung hatte Herr Mehdorn Anspruch auf Fortzahlung seines Grundgehalts bis März 2013 und verzichtete auf die Zahlung seines Grundgehalts für den Zeitraum von April 2013 bis einschließlich Dezember 2013.

2 Vergütung ab dem 7. Januar 2013.

3 Herr Prock-Schauer hat auf 10% seines Grundgehalts verzichtet, sodass dieser Teil bereits abgezogen wurde.

4 Unabhängiger Non-Executive Director.

5 Trat zum 3. Januar 2013 in das Board ein und schied zum 23. Juni 2013 aus dem Board aus.

6 Trat zum 1. Oktober 2013 in das Board ein.

7 Der jeweilige Non-Executive Director hat auf seine Honorare für das erste und vierte Quartal 2013 verzichtet (50% insgesamt), sodass dieser Teil bereits abgezogen wurde.

8 Der jeweilige Non-Executive Director hat auf seine Honorare für das erste Quartal 2013 verzichtet (25% insgesamt), sodass dieser Teil bereits abgezogen wurde.

9 Dienstwagen und Übernahme von Telefonkosten, Krankenversicherung, Auslandskrankenversicherung, Unfall- und Gepäckversicherung, Anspruch auf ermäßigte – oder kostenfreie – Beförderung auf Flügen.

10 Anstelle von Telefonverbindungskosten sind angemessene Mietkosten eingerechnet.



Langfristige Anreize		Außerordentliche Einmalzahlungen		Sonstige Leistungen Geschätzter Gesamtwert an erhaltenen geldwerten Leistungen, die Bezüge darstellen		Gesamt	
2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
0	0	0	0	0	9	267	1.083
0	NZ	63	NZ	0	NZ	790	NZ
0	0	0	0	0	0	136	180
0	0	0	0	0	0	15	0
0	0	0	0	0	0	25	50
0	NZ	0	NZ	0	NZ	13	NZ
0	0	0	0	0	0	70	92
0	0	0	0	0	0	69	91
0	0	0	0	0	0	30	60
0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0
0	NZ	0	NZ	0	NZ	15	NZ
0	NZ	0	NZ	0	NZ	13	NZ
0	0	0	0	0	0	386	473

### Abstimmung bei der Hauptversammlung 2012

Die nachstehende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Konsultativabstimmung in Bezug auf den Bericht 2012 über die Vergütung der Directors auf der Hauptversammlung am 6. Juni 2013.

	Gesamtstimmzahl	In % der abgegebenen Stimmen
Dafür	64.116.345	91,78
Dagegen	5.743.496	8,22
<b>Insgesamt abgegebene Stimmen (ohne Stimmenthaltungen)</b>	<b>69.859.841</b>	<b>100</b>
Stimmenthaltungen *	294.908	
<b>Insgesamt abgegebene Stimmen (mit Stimmenthaltungen)</b>	<b>70.154.749</b>	

\* Eine Stimmenthaltung ist rechtlich als nicht abgegebene Stimme zu bewerten, sodass sie bei der Berechnung des Verhältnisses der Für- oder Gegenstimmen einer Beschlussfassung nicht berücksichtigt wird.

Im Auftrag des Board



**HEINZ-PETER SCHLÜTER**

CHAIRMAN DES VERGÜTUNGS-AUSSCHUSSES  
30. April 2014

## **BERICHT DER DIRECTORS**

Air Berlin PLC ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht von England und Wales (public limited company) und als solche unter der Nummer 5643814 im englischen Handelsregister eingetragen. Der Satzungssitz der Air Berlin PLC lautet The Hour House, 32 Hight Street, Rickmansworth, Hertfordshire, WD3 1ER, Großbritannien. Die Air Berlin PLC ist die Muttergesellschaft der Air Berlin-Gruppe.

Die Directors legen den Geschäftsbericht und den Konzern- und Jahresabschluss für das am 31. Dezember 2013 endende Geschäftsjahr vor. Bezugnahmen auf „airberlin“, „airberlin group“, „Gesellschaft“, „wir“ oder „unser“ beziehen sich auf Air Berlin PLC oder, je nach Kontext, auf Air Berlin PLC und ihre Tochtergesellschaften.

Die Seiten 115 bis 116 („Verantwortlichkeitserklärung der Directors in Bezug auf die Aufstellung des Geschäftsberichts und des Konzern- und Jahresabschlusses“) umfassen den Bericht der Directors, der gemäß englischem Gesellschaftsrecht erstellt und vorgelegt worden ist. Die Haftung der Directors im Zusammenhang mit dem Bericht der Directors unterliegt den im englischen Gesellschaftsrecht vorgesehenen Begrenzungen und Beschränkungen.

### **AKTIONÄRSINFORMATION**

#### **Kapital**

Einzelheiten zu Veränderungen hinsichtlich des genehmigten Kapitals (authorised capital) und des emittierten Kapitals sind in Anhang 12 zum Konzernabschluss enthalten.

Die mit den auf den Namen lautenden Stammaktien der Gesellschaft verbundenen Rechte und Pflichten sind in der Satzung der Gesellschaft (Articles of Association) und im Anhang 12 zum Konzernabschluss beschrieben.

#### **Stimmrechte und Beschränkungen in der Übertragung der Aktien**

Es gibt keine auf den Namen lautende Stammaktien, die besondere Rechte in Bezug auf die Kontrolle der Gesellschaft vorsehen.

Um die Einhaltung luftverkehrsrechtlicher Anforderungen an das Anteilseigentum und die tatsächliche Kontrolle über die Gesellschaft (EU-Verordnung Nummer 1008/2008 und von der Bundesrepublik Deutschland mit Nicht-EU-Mitgliedstaaten abgeschlossene Luftverkehrsabkommen) jederzeit zu gewährleisten, wird ein Aktionärsregister (sog. CI Register) geführt. Die Satzung der Air Berlin PLC (Articles of Association) sieht vor, dass Aktionäre der Air Berlin PLC nur dann in das Aktionärsregister eingetragen werden, wenn sie der Gesellschaft ihre Nationalität offenlegen. Sollte die Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung oder einzelner Verkehrsrechte gefährdet werden, dann können die Directors der Air Berlin PLC neben der Verweigerung der Zustimmung zur Übertragung von Aktien und zur Eintragung von Aktionären etwa von Aktionären Auskunft verlangen, die Ausübung von Stimmrechten beschränken oder auch zum Verkauf von Aktien auffordern. Im Falle des fruchtlosen Verstreichens einer Frist zum Verkauf können die Directors die Aktien selbst im Namen des Aktionärs verkaufen.

Informationen zu den Hauptaktionären und der Aktionärsstruktur nach Nationalitäten jeweils zum 31. Dezember 2013 befinden sich auf den Seiten 18 bis 19 des Geschäftsberichts.

#### **Satzungssitz**

The Hour House, 32 Hight Street, Rickmansworth, Hertfordshire, WD3 1ER, Großbritannien

#### **Aktionärsregisterführer**

Registrar Services GmbH, Frankfurter Straße 84–90a, 65760 Eschborn, Deutschland; postalische Adresse: Postfach 60630, Frankfurt am Main, Deutschland

#### **Nummer, unter der die Gesellschaft registriert ist**

5643814

#### **Abschlussprüfer**

Ein Beschlussvorschlag zur Wiederbestellung von KPMG LLP als Abschlussprüfer der Gesellschaft wird den Aktionären in der kommenden Jahreshauptversammlung unterbreitet.

## **VERANTWORTLICHKEITSERKLÄRUNG DER DIRECTORS** **IN BEZUG AUF DIE AUFSTELLUNG DES GESCHÄFTS-** **BERICHTS UND DES KONZERN- UND JAHRESABSCHLUSSES**

Die Directors sind für die Erstellung dieses Geschäftsberichts, des Berichts zur Vergütung der Directors, des Konzernabschlusses der airberlin group und des Einzelabschlusses der Gesellschaft in Übereinstimmung mit dem anwendbaren Recht und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich.

Das englische Gesellschaftsrecht verpflichtet die Directors, für jedes Geschäftsjahr den Konzernabschluss der airberlin group und den Einzelabschluss der Gesellschaft aufzustellen. Nach dem englischen Gesellschaftsrecht sind die Directors dazu verpflichtet, den Konzernabschluss der airberlin group in Übereinstimmung mit den von der Europäischen Union angenommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und dem anwendbaren Recht aufzustellen. Die Directors haben sich dazu entschieden, den Einzelabschluss der Gesellschaft auf der gleichen Basis zu erstellen.

Gemäß englischem Gesellschaftsrecht dürfen die Directors den Einzel- und Konzernabschluss der airberlin group nur dann genehmigen, wenn sie sich davon überzeugt haben, dass die Abschlüsse ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der airberlin group und der Gesellschaft für die Berichtsperiode vermitteln. Bei der Erstellung des Einzel- und Konzernabschlusses sind die Directors zu Folgendem verpflichtet:

- ▶ Sie müssen geeignete Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden auswählen und diese dann einheitlich anwenden,
- ▶ sie müssen angemessene und umsichtige Schätzungen und Beurteilungen hinsichtlich der Bilanzierung treffen,
- ▶ sie müssen angeben, ob die anzuwendenden IFRS Vorschriften – wie sie von der Europäischen Union angenommen wurden – eingehalten wurden, und
- ▶ sie müssen die Abschlüsse nach dem Grundsatz der Fortführung des Unternehmens („going concern basis“) erstellen, es sei denn, es kann nicht von der Annahme ausgegangen werden, dass die airberlin group und die Gesellschaft ihre Geschäftstätigkeit weiterbetreiben.

Die Directors sind auch dafür verantwortlich, eine ordentliche Buchhaltung zu gewährleisten, die stets die Geschäfte der Gesellschaft ausreichend erläutert und die stets die Finanzlage der Gesellschaft mit angemessener Genauigkeit widerspiegelt und die es ihnen ermöglicht sicherzustellen, dass der Konzernabschlusses der airberlin group und der Einzelabschluss der Gesellschaft die Bestimmungen des Companies Act 2006 erfüllen und dass der Konzernabschluss der airberlin group die Bestimmungen des Artikels 4 der IAS-Verordnung erfüllt. Sie tragen auch die Verantwortung dafür, die Vermögensgegenstände der Gesellschaft und der airberlin group zu schützen sowie Betrug und andere Unregelmäßigkeiten aufzudecken.

Nach geltendem Recht und gesetzlichen Vorschriften sind die Directors auch für die Erstellung eines Strategieberichts, eines Berichts der Directors und eines Berichts über die Vergütung der Directors verantwortlich, der mit diesem Recht und diesen Vorschriften im Einklang steht.

---

**VERANTWORT-  
LICHKEITSER-  
KLÄRUNG DER  
DIRECTORS IN  
BEZUG AUF DIE  
AUFSTELLUNG  
DES GESCHÄFTS-  
BERICHTS UND  
DES KONZERN-  
UND JAHRESAB-  
SCHLUSSES**

---

Die Directors sind darüber hinaus dafür verantwortlich, dass die Geschäfts- und Finanzinformationen auf der Unternehmenswebsite gepflegt werden und vollständig sind. Die gesetzlichen Bestimmungen in Großbritannien über die Erstellung und Veröffentlichung von Abschlüssen können von der Gesetzgebung anderer Rechtsordnungen abweichen.

Die Directors sind der Auffassung, dass der Geschäftsbericht sowie der Konzern- und Jahresabschluss als Ganzes angemessen, ausgewogen und verständlich sind und die hierin enthaltene Information für die Aktionäre erforderlich ist, damit diese die Performance, das Geschäftsmodell und die Strategie der Gesellschaft und der airberlin group beurteilen können.

**GOING CONCERN**

Nach Durchführung von Untersuchungen haben die Directors die begründete Annahme, dass die Gesellschaft über entsprechende Ressourcen verfügt, um den Geschäftsbetrieb für die vorhersehbare Zukunft aufrechtzuerhalten, wie in Anmerkung 2 zum Konzernabschluss dargestellt wurde. Aus diesem Grund haben sie die Erstellung des Konzernabschlusses weiterhin auf der Basis des Going Concern vorgenommen.

## **ERKLÄRUNG DER DIRECTORS IN BEZUG AUF DIE OFFENLEGUNG VON INFORMATIONEN GEGENÜBER DEM WIRTSCHAFTSPRÜFER**

Jeder der Directors, der zum Zeitpunkt der Genehmigung dieses Directors' Report im Amt ist, bestätigt gemäß Paragraf 418 des Companies Act 2006:

- a) Nach Kenntnis des Director gibt es keine relevanten Informationen, von denen der Wirtschaftsprüfer der Gesellschaft keine Kenntnis hat und
- b) dass er unter Anwendung der zu erwartenden Sorgfalt in seiner Funktion als Director sich bemüht hat, Kenntnis über sämtliche prüfungsrelevanten Informationen zu erlangen und diese dem Wirtschaftsprüfer zur Verfügung zu stellen.

Diese Versicherung wird abgegeben und sollte in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Paragrafen 418 des Companies Act 2006 ausgelegt werden.

Der Geschäftsbericht auf den Seiten 2 bis 117 wurde am 30. April 2014 durch das Boards of Directors genehmigt und zur Veröffentlichung freigegeben und wurde in Vertretung des Boards of Directors unterzeichnet von:



**WOLFGANG PROCK-SCHAUER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

## VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Berlin, 30. April 2014



**WOLFGANG PROCK-SCHAUER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER



# **BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS AN DIE MITGLIEDER DER AIR BERLIN PLC**

Wir haben den Konzernabschluss sowie den Jahresabschluss der Air Berlin PLC für das am 31. Dezember 2013 beendete Geschäftsjahr, wiedergegeben auf den Seiten 123 bis 187, geprüft. Die Abschlüsse wurden nach den geltenden rechtlichen Vorschriften und den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, erstellt. Der Jahresabschluss der Muttergesellschaft wurde auch nach den Bestimmungen des Companies Act 2006 erstellt. Dieser Bestätigungsvermerk ist gemäß Kapitel 3, Teil 16 des Companies Act 2006 ausschließlich für die Gesellschafter bestimmt. Wir haben unsere Prüfung nur durchgeführt, um den Gesellschaftern die vorgeschriebenen Aussagen in Form eines Bestätigungsvermerks zu berichten. Der Bestätigungsvermerk dient keinem anderen Zweck. Soweit gesetzlich zulässig, akzeptieren oder übernehmen wir keine Verantwortung gegenüber jemand anderem als der Gesellschaft oder den Gesellschaftern für unsere Prüfung, den Bestätigungsvermerk oder unsere vorgenommenen Beurteilungen.

## **Verantwortlichkeiten der Directors und des Abschlussprüfers**

Wie auf Seite 115 im Abschnitt Verantwortlichkeiten der Directors im Detail erläutert, liegt die Erstellung der Abschlüsse in der Verantwortung der Directors. Die Directors müssen sicherstellen, dass alle Angaben in den Abschlüssen richtig und angemessen sind und ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vermitteln. Unsere Aufgabe ist es, nach den geltenden rechtlichen Vorschriften und den International Standards on Auditing (UK and Ireland) die Abschlüsse einer Prüfung zu unterziehen und zu beurteilen. Nach diesen Standards sind wir zur Einhaltung der vom Auditing Practices Board (APB's) festgelegten ethischen Standards für Abschlussprüfer verpflichtet.

## **Anforderungen an die Prüfung von Jahresabschlüssen**

Eine Beschreibung der Anforderungen an die Prüfung von Jahresabschlüssen ist auf der Webseite des FRC unter folgender Internetadresse einsehbar: [www.frc.org.uk/auditscopeukprivate](http://www.frc.org.uk/auditscopeukprivate).

## **Stellungnahme zu den Abschlüssen**

Nach unserer Überzeugung:

- ▶ vermitteln die Abschlüsse ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Muttergesellschaft zum 31. Dezember 2013 sowie des Konzernergebnisses für das Jahr 2013
- ▶ wurde der Konzernabschluss ordnungsgemäß unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, erstellt
- ▶ wurde der Jahresabschluss der Muttergesellschaft ordnungsgemäß unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU und gemäß den Vorschriften des Companies Act 2006 anzuwenden sind, erstellt
- ▶ wurden die Abschlüsse unter Einhaltung der Anforderungen des Companies Act 2006 und der Konzernabschluss entsprechend Artikel 4 der IAS-Verordnung erstellt

**Stellungnahme, die nach den Vorschriften des Companies Act 2006 und im Rahmen unseres Prüfungsauftrags vorgeschrieben ist**

Nach unserer Überzeugung:

- ▶ wurde der prüfungspflichtige Teil des Berichts über die Vergütung der Directors ordnungsgemäß nach den Vorschriften des Companies Act 2006 erstellt und
- ▶ stehen die Angaben im Strategiebericht und Lagebericht für das Geschäftsjahr im Einklang mit den Angaben in den Abschlüssen

**Angelegenheiten, über die wir verpflichtet sind zu berichten, soweit sie zutreffen**

Nach dem Companies Act 2006 und gemäß den Bedingungen unseres Prüfungsauftrags sind wir verpflichtet, Ihnen zu berichten, wenn nach unserer Überzeugung:

- ▶ die Muttergesellschaft keine ordnungsgemäße Buchführung geführt hat oder wenn die für unsere Abschlussprüfung erforderlichen, angemessenen Nachweise von Zweigniederlassungen, die wir nicht aufgesucht haben, nicht vorliegen oder der Jahresabschluss der Muttergesellschaft und der prüfungspflichtige Teil des Berichts über die Vergütung der Directors nicht im Einklang mit den Angaben aus der Buchführung der Muttergesellschaft und Nachweisen der Zweigniederlassungen stehen oder
- ▶ bestimmte gesetzlich vorgeschriebene Angaben über die Vergütung der Directors nicht vorliegen oder
- ▶ wir nicht alle für die Prüfung erforderlichen Informationen und Erklärungen erhalten haben.

Phil Charles (Leitender Wirtschaftsprüfer)  
im Auftrag und im Namen von: KPMG LLP,  
Statutory Auditor  
Wirtschaftsprüfer

St. Nicholas House  
Park Row  
Nottingham NG1 6FQ Großbritannien  
30. April 2014





**Air Berlin PLC**  
**KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG**  
**für den Zeitraum endend zum 31. Dezember 2013**

	Anhang	1/13-12/13 € 000	1/12-12/12 € 000
<b>Umsatzerlöse</b>	20	<b>4.146.794</b>	4.311.676
Sonstige betriebliche Erträge (inklusive Nettoertrag in 2012 aus dem Verkauf topbonus von € 184.400)	5, 21	<b>59.753</b>	264.192
Materialaufwand und bezogene Leistungen	22	<b>(3.174.504)</b>	(3.288.763)
Personalaufwand	23	<b>(488.164)</b>	(488.761)
Abschreibungen	6, 7	<b>(85.191)</b>	(74.145)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	24	<b>(690.569)</b>	(654.046)
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>		<b>(4.438.428)</b>	(4.505.715)
<b>Betriebsergebnis</b>		<b>(231.881)</b>	70.153
Finanzaufwendungen	25	<b>(87.898)</b>	(77.217)
Finanzerträge	25	<b>7.124</b>	1.068
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	25	<b>6.786</b>	2.575
<b>Finanzergebnis, netto</b>		<b>(73.988)</b>	(73.574)
Ergebnis aus Equity Beteiligungen, nach Steuern	26	<b>637</b>	247
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>(305.232)</b>	(3.174)
Ertragsteuern	27	<b>(10.280)</b>	9.987
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>		<b>(315.512)</b>	6.813
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	13	<b>(2,71)</b>	0,06
<b>Verwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	13	<b>(2,71)</b>	0,06
<b>GESAMTERGEBNISRECHNUNG</b>	Anhang	1/13-12/13 € 000	1/12-12/12 € 000
<b>Ergebnis der Periode</b>		<b>(315.512)</b>	6.813
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen		<b>(237)</b>	490
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten		<b>(29.607)</b>	(18.876)
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten		<b>33.242</b>	(54.459)
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen		<b>(3.188)</b>	0*
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	27	<b>(937)</b>	21.971
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern</b>		<b>(727)</b>	(50.874)
<b>Gesamtergebnis – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>		<b>(316.239)</b>	(44.061)

\* Die retrospektive Anwendung der geänderten Fassung des IAS 19 hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vorjahreszahlen.

Air Berlin PLC  
**KONZERNBILANZ**  
zum 31. Dezember 2013

	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
		€ 000	€ 000
<b>Aktiva</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	6	415.893	421.044
Sachanlagen	7	497.846	597.890
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	10	115.301	79.770
Latente Steueransprüche	27	17.063	28.666
Positiver Marktwert von Derivaten	29	105	0
Marktwert des Planvermögens, netto	14	3.455	4.015
Rechnungsabgrenzungen	11	55.744	47.597
Equity Beteiligungen	8	6.666	4.847
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>1.112.073</b>	<b>1.183.829</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	9	53.043	49.867
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	10	406.027	451.736
Positiver Marktwert von Derivaten	29	14.350	12.467
Rechnungsabgrenzungen	11	46.620	46.571
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	7	30.309	145.206
Bankguthaben und Kassenbestände	28	223.063	327.936
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>773.412</b>	<b>1.033.783</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>1.885.485</b>	<b>2.217.612</b>

**Air Berlin PLC**  
**KONZERNBILANZ**  
zum 31. Dezember 2013

	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
		€ 000	€ 000
<b>Passiva</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	12	29.273	29.273
Kapitalrücklage	12	435.085	435.085
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	16	597	597
Sonstige Rücklagen	12	217.056	217.056
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		(862.175)	(546.663)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern		(5.904)	(8.602)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	12	3.192	3.429
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen	14	(3.188)	0*
<b>Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>		<b>(186.064)</b>	<b>130.175</b>
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	178.391	267.044
Finanzschulden	16	605.265	621.066
Rückstellungen	15	4.356	9.153
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	18	72.405	70.357
Latente Steuerverbindlichkeiten	27	29.707	30.786
Negativer Marktwert von Derivaten	29	577	531
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>		<b>890.701</b>	<b>998.937</b>
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>			
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	76.863	158.946
Finanzschulden	16	158.542	51.084
Ertragsteuerverbindlichkeiten		3.716	4.514
Rückstellungen	15	25.777	14.234
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	18	440.967	426.778
Negativer Marktwert von Derivaten	29	23.098	38.601
Rechnungsabgrenzungen		22.957	28.718
Erhaltene Anzahlungen	19	428.928	365.625
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>		<b>1.180.848</b>	<b>1.088.500</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>1.885.485</b>	<b>2.217.612</b>

\* Die retrospektive Anwendung der geänderten Fassung des IAS 19 hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vorjahreszahlen.

Der Konzernabschluss ist genehmigt durch den Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 30. April 2014;  
unterzeichnet für den Board of Directors:



**WOLFGANG PROCK-SCHAUER**  
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

**Air Berlin PLC**  
**KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG**  
für den Zeitraum endend zum 31. Dezember 2013

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Eigenkapital- komponente der Wandel- anleihe	Sonstige Rücklagen	Gewinn- rücklage und Jahreser- gebnis	Marktbe- wertung der Sicherungs- instrumente nach Steuern	Ausgleichs- posten aus Währungsdif- ferenzen	Neubewer- tung der Pensionsver- pflichtungen*	Eigenkapital – den Eigen- tümern der Gesellschaft zuzurechnen
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2011 (angepasst)</b>	<b>21.379</b>	<b>373.923</b>	<b>1.343</b>	<b>217.056</b>	<b>(554.221)</b>	<b>42.762</b>	<b>2.939</b>	<b>0</b>	<b>105.181</b>
Ausgabe von neuen Stammaktien	7.894	65.043							72.937
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien, nach Steuern		(3.881)							(3.881)
Einzug von Wandelanleihen			(746)		746				0
<b>Summe Transaktionen mit Eigentümern</b>	<b>7.894</b>	<b>61.162</b>	<b>(746)</b>	<b>0</b>	<b>746</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>69.056</b>
Verlust der Periode					6.813				6.813
Sonstiges Ergebnis						(51.364)	490		(50.874)
<b>Summe Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.813</b>	<b>(51,364)</b>	<b>490</b>	<b>0</b>	<b>(44.061)</b>
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2012</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>	<b>217.056</b>	<b>(546.663)</b>	<b>(8.602)</b>	<b>3.429</b>	<b>0</b>	<b>130.175</b>
<b>Summe Transaktionen mit Eigentümern</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Verlust der Periode					(315.512)				(315.512)
Sonstiges Ergebnis						2.698	(237)	(3.188)	(727)
<b>Summe Gesamtergebnis</b>					<b>(315.512)</b>	<b>2.698</b>	<b>(237)</b>	<b>(3.188)</b>	<b>(316.239)</b>
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2013</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>	<b>217.056</b>	<b>(862.175)</b>	<b>(5.904)</b>	<b>3.192</b>	<b>(3.188)</b>	<b>(186.064)</b>

\* Die retrospektive Anwendung der geänderten Fassung des IAS 19 hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vorjahreszahlen.



**Air Berlin PLC**  
**KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG**  
für den Zeitraum endend zum 31. Dezember 2013

	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
		€ 000	€ 000
Ergebnis der Periode		(315.512)	6.813
<b>Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:</b>			
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	6, 7	85.190	74.145
Erträge aus dem Verkauf topbonus	5	0	(184.400)
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	21, 24	(11.289)	(33.076)
Zunahme der Vorräte		(3.176)	(4.343)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		(4.634)	(58.918)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen		(11.441)	(33.475)
Latenter Steueraufwand (Steuerertrag)	27	9.587	(13.944)
Zunahme der Rückstellungen		7.306	11.893
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		18.556	36.730
Zunahme (Abnahme) der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten		55.643	(30.332)
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	25	(6.786)	(2.575)
Zinsaufwendungen	25	86.898	75.227
Zinserträge	25	(7.125)	(1.068)
Ertragsteueraufwendungen	26	693	3.957
Anteil am Gewinn von Equity Beteiligungen	8	(637)	(247)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen		(197)	187
<b>Operativer Cashflow</b>		<b>(96.924)</b>	<b>(153.426)</b>
Gezahlte Zinsen		(79.645)	(68.716)
Erhaltene Zinsen		7.002	477
Gezahlte Ertragsteuern		(1.491)	(2.171)
<b>Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit</b>		<b>(171.058)</b>	<b>(223.836)</b>
Investitionen in langfristige Vermögenswerte		(32.212)	(30.032)
Geleistete Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	10	(4.338)	(24.361)
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten		198.328	41.872
Einnahmen aus dem Verkauf topbonus	5	0	200.000
Erhaltene Dividenden von Equity Beteiligungen		0	704
Erwerb von Equity Beteiligungen		(1.819)	(20.186)
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>159.959</b>	<b>167.997</b>
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden		(320.358)	(180.833)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden		91.525	265.549
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden		0	(1.497)
Ausgabe (Rückkauf) von Wandelanleihen	16	140.000	(6.162)
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Wandelanleihen	16	(3.263)	0
Ausgabe von neuen Stammaktien	13	0	72.937
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	13	0	(5.546)
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>(92.096)</b>	<b>144.448</b>
<b>Veränderung von Nettozahlungsmitteln</b>		<b>(103.195)</b>	<b>88.609</b>
<b>Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode</b>		<b>327.821</b>	<b>238.384</b>
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		(1.620)	828
<b>Nettozahlungsmittel am Ende der Periode</b>	28	<b>223.006</b>	<b>327.821</b>
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden		(57)	(115)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		223.063	327.936

Air Berlin PLC  
**BILANZ DER GESELLSCHAFT**  
zum 31. Dezember 2013

	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
		€ 000	€ 000
<b>Aktiva</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Beteiligungen an Tochterunternehmen	34b	966.200	720.924
Equity Beteiligungen		0	261
Latente Steueransprüche	34c	0	15.034
Positiver Marktwert von Derivaten		14	0
Darlehen an Tochterunternehmen	34d	0	140.000
Marktwert des Planvermögens, netto	34h	2.719	2.862
Rechnungsabgrenzungen	34f	14.450	0
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>983.383</b>	<b>879.081</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Darlehen an Tochterunternehmen	34d	0	58.677
Forderungen gegenüber Tochterunternehmen	34e	9.802	135.652
Forderungen gegenüber Equity Beteiligungen		0	149
Positiver Marktwert von Derivaten		3.351	696
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen		2.340	464
Rechnungsabgrenzungen	34f	3.232	337
Bankguthaben und Kassenbestände		4.321	118.067
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>23.046</b>	<b>314.042</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>1.006.429</b>	<b>1.193.123</b>

Air Berlin PLC  
**BILANZ DER GESELLSCHAFT**  
zum 31. Dezember 2013

	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
		€ 000	€ 000
<b>Passiva</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	34g	29.273	29.273
Kapitalrücklage	34g	435.085	435.085
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe		597	597
Gewinnrücklage und Jahresergebnis		(167.869)	(58.960)
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen		(1.277)	0*
<b>Gesamt Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>		<b>295.809</b>	<b>405.995</b>
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>			
Finanzschulden		343.699	487.362
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34i	164.551	2.000
Latente Steuerverbindlichkeiten	34c	641	0
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>		<b>508.891</b>	<b>489.362</b>
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>			
Finanzschulden		155.724	7.716
Ertragsteuerverbindlichkeiten		1.705	1.681
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		7.617	8.617
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k	33.286	277.535
Negativer Marktwert von Derivaten		3.397	2.217
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>		<b>201.729</b>	<b>297.766</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>1.006.429</b>	<b>1.193.123</b>

\* Die retrospektive Anwendung der geänderten Fassung des IAS 19 hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vorjahreszahlen.

Der Jahresabschluss der Gesellschaft ist genehmigt durch den Board und zur Veröffentlichung freigegeben am 30. April 2014;  
unterzeichnet für den Board of Directors:



**WOLFGANG PROCK-SCHAUER**  
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Air Berlin PLC

EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT

für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2013

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Eigenkapital- komponente der Wandelanleihe	Gewinnrücklage und Jahresergebnis	Neubewertung der Pensionsver- pflichtungen*	Gesamt Eigenkapital
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2011 (angepasst)</b>	<b>21.379</b>	<b>373.923</b>	<b>1.343</b>	<b>(45.307)</b>	<b>0</b>	<b>351.338</b>
Ausgabe von neuen Stammaktien	7.894	65.043				72.937
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien, nach Steuern		(3.881)				(3.881)
Einzug von Wandelanleihen			(746)	746		0
<b>Summe Transaktionen mit Eigentümern</b>	<b>7.894</b>	<b>61.162</b>	<b>(746)</b>	<b>746</b>	<b>0</b>	<b>69.056</b>
Verlust der Periode				(14.399)		(14.399)
<b>Summe Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(14.399)</b>	<b>0</b>	<b>(14.399)</b>
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2012</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>	<b>(58.960)</b>	<b>0</b>	<b>405.995</b>
<b>Summe Transaktionen mit Eigentümern</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Verlust der Periode				(108.909)		(108.909)
Sonstiges Ergebnis					(1.277)	(1.277)
<b>Summe Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(108.909)</b>	<b>(1.277)</b>	<b>(110.186)</b>
<b>Bilanz zum 31. Dezember 2013</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>	<b>(167.869)</b>	<b>(1.277)</b>	<b>295.809</b>

\* Die retrospektive Anwendung der geänderten Fassung des IAS 19 hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vorjahreszahlen.

Air Berlin PLC  
**KAPITALFLUSSRECHNUNG DER GESELLSCHAFT**  
für das Geschäftsjahr endend zum 31. Dezember 2013

	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
		€ 000	€ 000
Ergebnis der Periode		108.909	(14.399)
<b>Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:</b>			
Abnahme von Forderungen an Tochterunternehmen		140.778	13.335
(Zunahme) Abnahme der sonstigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		(13.409)	2.905
Latenter Steueraufwand (Steuerertrag)	34c	15.674	(13.369)
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten		(999)	(3.820)
Zunahme Marktwert des Planvermögens, netto		(1.134)	(2.139)
Abnahme der Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	34k	(220.096)	(44.622)
(Gewinn) Verluste aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto		(1.429)	3.376
Zinsaufwendungen		59.075	46.309
Zinserträge		(7.132)	(2.471)
Aufwendungen aus Ertragsteuern		23	1.307
Anteil am Gewinn von Equity Beteiligungen		(1.331)	(7.055)
<b>Operativer Cashflow</b>		<b>(138.889)</b>	<b>(20.643)</b>
Gezahlte Zinsen		(52.996)	(40.957)
Erhaltene Zinsen		1.172	62
Gezahlte Ertragssteuern		0	0
<b>Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit</b>		<b>(190.713)</b>	<b>(61.538)</b>
Abgang von Anteilen an Tochterunternehmen		440	22
Kapitalerhöhungen bei Tochterunternehmen	34b	(61.599)	0
Rückzahlung von Darlehen an Tochterunternehmen	34d	0	557
Rückzahlung von Darlehen an Equity Beteiligungen		148	50
Dividenden von Tochterunternehmen		1.331	6.249
Dividenden von Equity Beteiligungen		0	704
Erwerb von Equity Beteiligungen		(30)	0
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>(59.710)</b>	<b>7.582</b>
Ausgabe von neuen Stammaktien		0	72.937
Transaktionskosten aus der Ausgabe von neuen Stammaktien	12	0	(5.546)
Ausgabe (Rückkauf) von Wandelanleihen	16	140.000	(6.162)
Transaktionskosten aus der Ausgabe von Wandelanleihen	16	(3.263)	0
Ausgabe von Anleihen	16	0	50.500
Transaktionskosten aus der Ausgabe von Anleihen	16	0	(1.497)
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>136.737</b>	<b>110.232</b>
<b>Veränderung von Nettozahlungsmitteln</b>		<b>(113.686)</b>	<b>56.276</b>
<b>Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode</b>		<b>118.067</b>	<b>61.798</b>
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben		(60)	(7)
<b>Nettozahlungsmittel am Ende der Periode</b>		<b>4.321</b>	<b>118.067</b>
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz		4.321	118.067

## KONZERNANHANG UND ANHANG DER GESELLSCHAFT ZUM 31. DEZEMBER 2013

### 1. EINLEITUNG

Der Konzernabschluss der „Air Berlin PLC“ (die „Gesellschaft“) zum 31. Dezember 2013 beinhaltet die Air Berlin PLC und ihre Tochterunternehmen (im folgenden „airberlin“ oder „Gruppe“) sowie die Equity Beteiligungen. Air Berlin PLC ist eine in England und Wales gegründete „public Ltd company“ mit eingetragener Hauptniederlassung in London. Der Sitz der Geschäftsleitung der airberlin ist Berlin. Die Aktien der Gesellschaft werden an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

### 2. BEWERTUNGSGRUNDLAGEN UND AUFSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

Der Konzernabschluss und Einzelabschluss der Gesellschaft, die vom Management erstellt und genehmigt wurden, sind nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Hinsichtlich der Veröffentlichung des Einzelunternehmens zusammen mit dem Konzernabschluss wird in Anwendung der Section 408 des Companies Act 2006 auf die Präsentation der Gewinn- und Verlust-Rechnung des Einzelunternehmens verzichtet. Die betreffenden Anhangsangaben werden als Teil dieses Konzernanhangs dargestellt. Hinsichtlich der Präsentation des Jahresabschlusses der Gesellschaft wird auf die Seiten 128 bis 131 verwiesen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden in allen im Konzernabschluss präsentierten Berichtsperioden unverändert angewendet. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden von allen konsolidierten Unternehmen einheitlich angewendet. Der Konzernabschluss wurde unter Anwendung des Anschaffungskostenprinzips aufgestellt mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente, die mit ihren Marktwerten bilanziert sind.

Der Konzernabschluss wurde in Euro aufgestellt. Der EZB-Euro-Wechselkurs zum britischen Pfund hat am Bilanzstichtag 0,8337 GBP zum Euro betragen. Alle Finanzzahlen wurden unter Anwendung von Rundungen zum nächsten Tausender der Währungseinheit ausgewiesen, außer Angaben zu Aktien und Angaben zu nachträglichen Ereignissen. Der Konzernabschluss wurde vom Board of Directors genehmigt und am 30. April 2014 zur Veröffentlichung freigegeben.

#### **Fortführungsprinzip**

Die Geschäftstätigkeit der Gruppe, zusammen mit den Faktoren, die wahrscheinlich einen Einfluss auf die zukünftige Entwicklung, Durchführung und Stellung haben, sind im Bericht zu Prognosen und sonstigen Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 69 bis 71 dargestellt.

Die wirtschaftliche Situation der Gruppe, die Zahlungsströme und die Liquiditätslage sind in der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage auf den Seiten 35 bis 39 beschrieben. Einzelheiten zur Finanzierung sind in den Abschnitten 16 und 30 des Jahresabschlusses dargestellt. Des Weiteren enthalten die Abschnitte 4t und 30 des Jahresabschlusses die Zielsetzungen, Richtlinien und Prozesse zum Kapitalmanagement, zum Finanzrisikomanagement, Einzelheiten zu den Finanzinstrumenten und Hedging-Aktivitäten, und die Positionen zu Kredit- und Liquiditätsrisiken.

Die Gruppe erfüllt ihren täglichen Bedarf an Betriebskapital durch Bargeldbestände. Wie bereits im Bericht zu Prognosen und sonstigen Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung auf den Seiten 69 bis 71 dargestellt, ergeben die derzeitigen wirtschaftlichen Einflüsse eine partielle Ungewissheit bezüglich der Währungsfluktuationen, Fluktuationen bei den Kerosinpreisen, der Kundennachfrage sowie dem Yield. Für die Flugzeugauslieferungen in den nächsten zwölf Monaten sind Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Die Prognosen und Berechnungen der Gruppe – unter Berücksichtigung von bedeutenden Abweichungen der geplanten Fremdwährungskurse, des Kerosinpreises, der Kundennachfrage und des Yield – zeigt, dass die Gruppe über ausreichende Geldmittel verfügt, die sowohl aus der Mittelaufnahme, als auch aus dem operativen Cashflow resultieren, um ihren Verpflichtungen in absehbarer Zeit zu genügen. Das Erreichen der Prognosen und Berechnungen ist auch abhängig vom Erfolg des Programms „Turbine. Weiterhin hat die Air Berlin PLC eine ewige Anleihe in Höhe von EUR 300.000 im April 2014 ausgegeben

und hat eine Zusicherung über die Abnahme einer Anleihe erhalten, die mindestens einen Mittelzufluss von EUR 150.000 garantiert (Abschnitt 33). Die Directors sind zu dem Schluss gekommen, dass sie basierend auf fundierten Erwartungen davon ausgehen können, dass die Gruppe über ausreichende Mittel verfügt, um das Fortführungsprinzip für die absehbare Zukunft aufrecht zu erhalten. Der Abschluss wurde unter der Prämisse der Unternehmensfortführung erstellt.

### **Schätzungen**

Die Aufstellung des Jahresabschlusses nach IFRS, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erfordert die Vornahme von Beurteilungen, Schätzungen und Annahmen durch die Geschäftsleitung, die die Anwendung von Bilanzierungsregeln und bilanzierten Vermögenswerten und Schulden sowie Erträgen und Aufwendungen beeinflusst. Alle im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung zugrunde gelegten Schätzungen und Annahmen basieren auf historischen Erfahrungen und auf verschiedenen unter den gegebenen Umständen als kaufmännisch vernünftig angesehenen Faktoren, die als Ergebnis den Beurteilungen hinsichtlich der Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden zugrunde liegen, deren Werte sich nicht aus anderen Quellen offensichtlich erschließen lassen. Tatsächlich eintretende Werte können von diesen Einschätzungen abweichen.

Die Schätzungen und zugrundeliegenden Annahmen werden fortlaufend überprüft. Änderungen von Schätzungen werden in der Berichtsperiode realisiert, in der die Beurteilung überarbeitet wird, und in allen davon betroffenen zukünftigen Berichtsperioden.

Beurteilungen der Geschäftsleitung bezüglich der Anwendung der in der Europäischen Union geltenden IFRS, die eine signifikante Auswirkung auf den Konzernabschluss haben, und Schätzungen, die ein signifikantes Risiko auf sich im nächsten Jahr materiell auswirkende Anpassungen beinhalten, beziehen sich hauptsächlich auf die Schätzung der Restwerte der Sachanlagen, die Wertminderung des Firmenwertes und anderer immaterieller Vermögenswerte mit unbefristeter Nutzungsdauer sowie die erwartete Nutzung der latenten Steueransprüche. Sie sind im Anhang unter 4b, 4d und 4j dargestellt.

## **3. KONSOLIDIERUNGSKREIS**

### **a) Tochtergesellschaften**

Der Konzernabschluss beinhaltet alle Tochtergesellschaften, die unter Beherrschung der airberlin stehen. Eine Gesellschaft steht unter Beherrschung der airberlin, wenn airberlin das Recht hat, direkt oder indirekt Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu nehmen, um aus dessen Geschäftstätigkeit Nutzen zu ziehen. Bei der Feststellung, ob eine Beherrschung vorliegt, werden auch potentielle Stimmrechte berücksichtigt, die ausgeübt werden könnten. Die Jahresabschlüsse der Tochterunternehmen sind vom Zeitpunkt der erstmaligen Beherrschung bis zur Aufgabe der Beherrschung in den Konzernabschluss einbezogen.

Unternehmenszusammenschlüsse werden basierend auf der Erwerbsmethode zum Erwerbszeitpunkt abgebildet. Der Erwerbszeitpunkt ist der Tag, an dem die Gruppe die Kontrolle erlangt.

Für Unternehmenszusammenschlüsse, die am oder nach dem 1. Januar 2010 stattfinden, wird der Firmenwert wie folgt ermittelt:

- ▶ Beizulegender Zeitwert des Kaufpreises; plus
- ▶ Angesetzter Wert der Minderheitenanteile am erworbenen Unternehmen; plus
- ▶ Bei einem sukzessiven Unternehmenszusammenschluss, der beizulegende Zeitwert des bestehenden Anteils am zu erwerbenden Unternehmen; abzüglich
- ▶ Nettobuchwert (normalerweise der beizulegende Zeitwert) der erworbenen identifizierten Vermögenswerte und übernommenen Verbindlichkeiten.

Alle Tochtergesellschaften, welche in Abschnitt 35 aufgelistet sind, werden in den Konzernabschluss einbezogen.

Die Jahresabschlüsse von einigen Konzerngesellschaften werden in einer anderen Währung als Euro (CHF und USD) erstellt. Die Vermögenswerte und Schulden dieser Tochterunternehmen werden in Euro mit den Umrechnungskursen am Bilanzstichtag umgerechnet. Die Erträge und Aufwendungen dieser Tochtergesellschaften werden mit dem Durchschnittskurs der Periode in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Wechselkursdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst. Seit dem

1. Januar 2003 (Datum, an dem die Gruppe auf IFRS umgestellt hat) werden solche Währungsdifferenzen unter dem Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen erfasst.

Von den in Abschnitt 35 aufgeführten deutschen Tochtergesellschaften werden die nachfolgend genannten Gesellschaften gemäß § 264b HGB von ihrer Pflicht, einen Jahresabschluss nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellen, befreit:

- ▶ Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG
- ▶ Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG
- ▶ Air Berlin PLC & Co. Verwaltungs KG
- ▶ Air Berlin PLC & Co. Service Center KG

#### **b) Zweckgesellschaft**

In 2006 hat die Gruppe eine Zweckgesellschaft (im Zusammenhang mit dem Mitarbeiteraktienplan) zum Rückkauf und zur Verwaltung von Aktien errichtet, welche in den Konzernabschluss einbezogen ist. Eine Zweckgesellschaft wird konsolidiert, wenn basierend auf einer Einschätzung der Substanz der Beziehung der Zweckgesellschaft zur Gruppe und den Risiken und Chancen der Zweckgesellschaft die Gruppe zu der Erkenntnis gelangt, dass sie die Zweckgesellschaft beherrscht. Eine Zweckgesellschaft steht unter der Kontrolle der Gruppe, wenn sie unter Bedingungen errichtet wurde, die dem Management der Zweckgesellschaft einen eingeschränkten Entscheidungsspielraum einräumen, was dazu führt, dass die Gruppe den Großteil aller Risiken und Nutzen aus der Geschäftstätigkeit der Zweckgesellschaft und ihrem Reinvermögen zieht.

#### **c) Assoziierte Unternehmen und gemeinschaftlich geführte Unternehmen (Equity Beteiligungen)**

Assoziierte Unternehmen sind solche Gesellschaften, auf die die Gruppe maßgeblichen Einfluss, aber nicht die Beherrschung über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt. Das gemeinschaftlich geführte Unternehmen wird zusammen mit einem anderen Unternehmen geführt. Der Konzernabschluss beinhaltet den Anteil der Gruppe am Erfolg des assoziierten Unternehmens beziehungsweise gemeinschaftlich geführten Unternehmen anhand der Equity-Methode vom Zeitpunkt der Erlangung bis zur Aufgabe des maßgeblichen Einflusses. Entspricht oder übersteigt der Anteil der Gruppe an den Verlusten eines assoziierten Unternehmens beziehungsweise gemeinschaftlich geführten Unternehmens den Wert ihres Beteiligungsanteils, wird der Buchwert auf null reduziert. Weitere Verluste des assoziierten Unternehmens bzw. gemeinschaftlich geführten Unternehmens werden nicht mehr erfasst, es sei denn, die Gruppe hat rechtliche oder tatsächliche Verpflichtungen übernommen oder Zahlungen für das assoziierte Unternehmen beziehungsweise gemeinschaftlich geführte Unternehmen geleistet.

#### **d) Bei der Konsolidierung eliminierte Transaktionen**

Konzernforderungen und -verbindlichkeiten innerhalb der Gruppe, Konzerntransaktionen und nicht realisierte Gewinne aus Konzerntransaktionen werden bei der Aufstellung des Konzernabschlusses eliminiert. Nicht realisierte Gewinne aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen beziehungsweise gemeinschaftlich geführten Unternehmen werden in Höhe des Anteils der Gruppe am assoziierten Unternehmen beziehungsweise gemeinschaftlich geführten Unternehmen eliminiert. Nicht realisierte Verluste werden grundsätzlich ebenso realisiert, jedoch lediglich in dem Umfang, in dem keine Anhaltspunkte für Wertminderungen bestehen.

### **4. WESENTLICHE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN**

#### **a) Immaterielle Vermögenswerte**

Ein Geschäfts- oder Firmenwert wird erfasst, wenn die Kosten des Unternehmenszusammenschlusses die vom Erwerber angesetzten beizulegenden Nettozeitwerte der identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverpflichtungen übersteigen. Andere erworbene identifizierbare immaterielle Vermögenswerte werden mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt und nachfolgend zu Anschaffungskosten abzüglich von kumulierten Abschreibungen und Wertminderungen bewertet. Geschäfts- und Firmenwerte sowie andere immaterielle Vermögenswerte mit unbefristeter Nutzungsdauer werden nicht abgeschrieben, sondern jährlich oder häufiger, falls Veranlassung dazu besteht, einem Wertminderungstest (Impairment Test) unterzogen.



Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Anschaffungskosten abzüglich der kumulierten Abschreibungen und Wertminderungen angesetzt. Die Abschreibung der immateriellen Vermögenswerte basiert auf den Konzernrichtlinien und erfolgt linear über die jeweilige Nutzungsdauer (falls anwendbar).

Die Nutzungsdauer der immateriellen Vermögenswerte beträgt wie folgt:

Software, Lizenzen	3–5 Jahre
Markenrechte	unbegrenzt
Kundenbeziehungen	4 Jahre
Landrechte (Slots)	unbegrenzt

Landrechte haben eine unbegrenzte Nutzungsdauer, da sie weder zeitlich begrenzt sind noch einer regelmäßigen Abnutzung unterliegen. airberlin beabsichtigt das Markenrecht NIKI auf unabsehbare Zeit zu nutzen. Auf Grund dessen wurde eine unbegrenzte Nutzungsdauer unterstellt.

#### b) Sachanlagen

Sachanlagen werden mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierten Abschreibungen und aufgelaufenen Wertminderungen bewertet. Die Abschreibung erfolgt gemäß den Konzernrichtlinien linear über die jeweilige Nutzungsdauer der Sachanlagen. Beurteilungen hinsichtlich der Schätzung von Restwerten und Nutzungsdauern von Sachanlagen werden vorgenommen. Unsicherheiten bestehen in den Nutzungsdauern der Flugzeuge sowie in den Beträgen, die durch zukünftige Abgänge realisiert werden können.

#### — FLUGZEUGE

Die Gruppe ist Eigentümerin von Flugzeugen vom Typ Boeing 737-700 und 800, Airbus A319, A320 und A321 sowie Embraer E190. Diese werden unter Berücksichtigung von geschätzten Restwerten über zehn Jahre abgeschrieben. Restwerte und Nutzungsdauern werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft.

Ein Teil der Anschaffungskosten der Flugzeuge wird größeren Wartungen und Überholungen der Triebwerke und der Flugzeughülle zugeordnet und separat über eine Nutzungsdauer von fünf bis sieben Jahren abgeschrieben. Am Ende dieser Nutzungsdauer werden die neuen Überholungsaufwendungen aktiviert und über ihre jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben. Der Kauf von Flugzeugen erfolgt in Etappen, mit anfänglichen und nachfolgenden Anzahlungen.

#### — ÜBRIGE SACHANLAGEN

Die Nutzungsdauern der übrigen Sachanlagen betragen wie folgt:

Technische Anlagen und Maschinen	8–15 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–13 Jahre

#### c) Nachträglicher Aufwand

Der aus dem Ersatz von Flugzeugkomponenten, Triebwerken oder anderen Ausstattungen resultierende Aufwand, zuzüglich großer Wartungen und Generalüberholungen, wird getrennt erfasst und aktiviert. Andere nachträgliche Aufwendungen werden lediglich aktiviert, wenn sie den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen des Vermögenswertes erhöhen. Alle übrigen Aufwendungen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung als Aufwand berücksichtigt.

**d) Wertminderungen („Impairment“)****— NICHT FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE**

Die Buchwerte der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte der Gruppe werden zu jedem Bilanzstichtag auf Anhaltspunkte von Wertminderungen überprüft. Bei Anzeichen einer Wertminderung wird der erzielbare Betrag des Vermögenswertes geschätzt. Für den Firmenwert und immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzten Nutzungsdauern wird der erzielbare Betrag zu jedem Bilanzstichtag geschätzt. Eine Wertminderung wird erfasst, sobald der Buchwert eines Vermögenswertes oder seiner zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag übersteigt. Ein eventueller Wertminderungsaufwand wird in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

Der erzielbare Betrag eines Vermögenswertes ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten und dem Nutzungswert. Zur Bestimmung des Nutzungswertes wird der Barwert der zukünftigen Cashflows unter Anwendung eines Diskontierungssatzes berechnet, der die gegenwärtigen Markteinschätzungen des Zinseffektes und die speziellen Risiken des Vermögenswertes berücksichtigt. Wenn ein Vermögenswert keinen nennenswerten eigenen Zahlungsmitteleinfluss erwirtschaftet, wird der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ermittelt, der er zuzuordnen ist. Wertminderungen werden zuerst dem Firmenwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit und dann pro rata den Buchwerten der anderen Vermögenswerte zugeordnet. Im Bereich der Sachanlagen wird eine Wertaufholung vorgenommen, wenn Anhaltspunkte bestehen, dass die Wertminderung nicht mehr besteht, sowie bei Änderung von Schätzungen, die der Bestimmung des erzielbaren Betrages zugrunde liegt. Eine Wertaufholung wird lediglich bis zum fortgeschriebenen Buchwert ohne Berücksichtigung der eingetretenen Wertminderung (unter Berücksichtigung der Abschreibungen) vorgenommen.

Ermessensausübungen sind notwendig hinsichtlich der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit sowie bei der Ermittlung des Nutzungswertes. Die operativen Margen zur Berechnung des Nutzungswertes basieren auf geplantem und operativem Wachstum. Das Handelsumfeld unterliegt sowohl regulatorischen als auch wettbewerbsbedingten Spannungen, die einen wesentlichen Einfluss auf das operative Ergebnis haben können. Der Diskontierungssatz entspricht den Einschätzungen des Managements bezüglich der peergroupbasierenden langfristigen Kosten der Kapitalbeschaffung für die zahlungsmittelgenerierende Einheit. Wesentliche Annahmen bei der Ermittlung des Nutzungswertes sind der Sitzladefaktor, der Yield, der Treibstoffpreis und der USD Wechselkurs.

**— FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE**

Finanzielle Vermögenswerte werden zu jedem Bilanzstichtag dahingehend untersucht, ob Anzeichen für eine Wertminderung bestehen. Eine Wertminderung eines finanziellen Vermögenswertes bemisst sich aus der Differenz zwischen dem Wert der zukünftigen Zahlungsströme abgezinst mit dem Effektivzinssatz und dem Buchwert.

**e) Vorräte**

Vorräte werden nach dem Niederstwertprinzip bewertet. Der Posten beinhaltet Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile und bezogene Waren. Die Aufwendungen für das Vorratsvermögen werden mit den durchschnittlichen Anschaffungskosten ermittelt.

**f) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen**

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert und nachfolgend mit dem Restbuchwert, welcher den beizulegenden Zeitwert darstellt, unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode und Wertminderungen bilanziert. Die Wertminderungen betreffen den Unterschied zwischen dem Buchwert und dem Wert, der sich aus den zukünftigen, mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz diskontierten Zahlungsströmen ergibt. Zweifelhafte Forderungen werden auf ihren realisierbaren Wert abgeschrieben und auf einem separaten Konto ausgewiesen. Nähere Informationen zu den Wertminderungen sind in Abschnitt 30b dargestellt. Die Wertminderungen werden so lange beibehalten, bis airberlin über die Uneinbringlichkeit der Forderung entscheidet. Forderungen werden direkt abgeschrieben, wenn erwartet wird, dass die Forderung uneinbringlich sein wird.

Erwartete zukünftige Zahlungsströme basieren auf Einschätzungen und Beurteilungen, die auf der Kreditwürdigkeit des einzelnen Kunden, der aktuellen Kundenstruktur und der Analyse historischer Forderungsausfälle beruhen.

#### **g) Derivative Finanzinstrumente**

Derivative Finanzinstrumente werden für Sicherungen des Kerosinpreises, der Zinssätze und zur Absicherung des Währungsrisikos aus operativen und Finanzierungsaktivitäten genutzt. Sicherungstransaktionen werden abgeschlossen, um Unsicherheiten bezüglich zukünftiger Zahlungsströme zu eliminieren. Derivate werden beim Erstantritt mit ihren Marktwerten berücksichtigt. Sämtliche Derivate, die nicht die Kriterien des Hedge Accounting erfüllen, werden als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert. Hedge Accounting wird eingestellt, wenn das Sicherungsgeschäft abläuft, verkauft, storniert oder ausgeübt wird, wenn die Gruppe die Klassifizierung als Hedge Accounting zurückzieht oder wenn die Kriterien für Hedge Accounting nicht länger erfüllt werden. Dem ursprünglichen Ansatz nachfolgende Bewertungen der derivativen Finanzinstrumente erfolgen zum Marktwert. In der Berechnung der Marktwerte von Derivaten werden kontrahenten-spezifische sowie eigene Ausfallrisiken gemäß der Vorgabe des IAS 39 einbezogen.

Daraus resultierende Gewinne oder Verluste werden erfolgswirksam in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung berücksichtigt, es sei denn, das Derivat dient der Absicherung eines mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden zukünftigen Cashflows. Der effektive Anteil der Gewinne und Verluste aus der Veränderung des Marktwertes der Cashflow-Sicherungsgeschäfte wird gemäß IAS 39 in der Bilanz im Eigenkapital bilanziert und erfolgswirksam erfasst, wenn das Grundgeschäft Auswirkungen auf die Ergebnisse des Unternehmens hat oder zukünftige Cashflows aus dem Grundgeschäft nicht mehr als wahrscheinlich erachtet werden. Der ineffektive Anteil eines Cashflow-Sicherungsgeschäftes wird unmittelbar erfolgswirksam erfasst.

Um Wechselkursrisiken zu minimieren, werden Devisentermingeschäfte und -optionen abgeschlossen. Zur Begrenzung des Kerosinpreisrisikos werden Kerosin-Swaps und -Optionen genutzt. Die Gruppe nutzt Zinsoptionen und -swaps um Risiken aus sich verändernden Zinsniveaus zu mindern. Weitere Informationen finden sich in Abschnitt 30e.

#### **h) Bankguthaben und Kassenbestände**

Bankguthaben und Kassenbestände umfassen Barguthaben und kurzfristige Geldanlagen mit einer Fälligkeit von bis zu drei Monaten. Die Bankguthaben und Kassenbestände werden zu Anschaffungskosten bewertet. Überziehungskredite, die auf Grund von Cash-Managementzwecken genutzt werden, sind in die Kassen- und Bankbestände für die Darstellung in der Kapitalflussrechnung einbezogen. Bankguthaben und Kassenbestände beinhalten gesperrte Bankbestände, die in Abschnitt 28 dargestellt sind.

#### **i) Gezeichnetes Kapital**

Das gezeichnete Kapital der Air Berlin PLC besteht aus Stammaktien und einziehbaren „Class-A-Aktien“. Zusätzlich werden Eigenaktien gehalten.

##### **— STAMMAKTIEN**

Direkt mit der Ausgabe von Stammaktien in Zusammenhang stehende Aufwendungen werden in der Bilanz als Abzugsposten im Eigenkapital gezeigt.

##### **— EINZIEHBARE „CLASS A“-VORZUGSAKTIEN**

Class-A-Aktien werden als Eigenkapital ausgewiesen, da sie lediglich durch die Air Berlin PLC eingezogen werden können und Dividendenzahlungen im Ermessen des Unternehmens stehen. Dividenden werden als Ausschüttungen im Eigenkapitalteil der Bilanz berichtet.

##### **— EIGENE AKTIENS**

Zurückgekaufte Aktien werden als Eigene Aktien im Eigenkapital als Abzugsposten ausgewiesen. Der Rückkaufpreis der Aktien zusammen mit direkt zuordenbaren Aufwendungen wird in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

**j) Ertragsteuern**

Ertragsteuern in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie als Positionen im Eigenkapital beinhalten Steuern der Berichtsperiode und latente Steuern. Ertragsteuern werden erfolgswirksam ausgewiesen, es sei denn, sie stehen in Zusammenhang mit Positionen, die direkt im Eigenkapital des Unternehmens Berücksichtigung finden. In diesem Fall werden die Ertragsteuern im Eigenkapitalteil der Bilanz berichtet.

Steuern des laufenden Geschäftsjahres beinhalten die auf das zu versteuernde Einkommen der Periode zu erwartende Steuer, berechnet unter Berücksichtigung der zum Stichtag geltenden oder zukünftig geltenden Steuersätze, die sich am Ende des Gesetzgebungsverfahrens befinden, und eventuell bestehenden Anpassungen der Steuerverbindlichkeiten aus Vorperioden. Latente Ertragsteuern werden gemäß IAS 12 auf temporäre Differenzen zwischen dem Steuerbilanzwert eines Vermögenswertes oder einer Schuld des individuellen Unternehmens und seinem jeweiligen IFRS-Buchwert gebildet. Auf den erstmaligen Ansatz eines Firmenwerts, der aus einem Unternehmenszusammenschluss resultiert, wird keine latente Steuer gebildet. Latente Steueransprüche aufgrund von Verlustvorträgen und anderen temporären Differenzen, die zu einem zukünftigen Steuervorteil führen können, werden in dem Umfang bilanziert, in dem es wahrscheinlich erscheint, dass zukünftig zu versteuerndes Einkommen zur Verfügung stehen wird, das zur Realisierung der Verlustvorträge benötigt wird. Die Bewertung der latenten Steuern basiert auf steuerlichen Konsequenzen, die sich aus der Art und Weise ergeben, in der das Unternehmen erwartungsgemäß den Buchwert seiner Vermögenswerte realisiert oder den Buchwert seiner Schulden erfüllt, sowie aus gesetzlich geltenden Steuersätzen oder mit bereits zum Bilanzstichtag im Wesentlichen gesetzlich verabschiedeten Steuersätzen. Ermessensausübungen hinsichtlich der Schätzung der Wahrscheinlichkeit der Realisierung der latenten Steueransprüche werden vorgenommen; Unsicherheiten bestehen hinsichtlich des Betrags und des Zeitpunkts von zukünftigen zu versteuernden Einkommen.

**k) Rückstellungen**

Gegenwärtige rechtliche Verpflichtungen oder ungewisse Verbindlichkeiten, die durch ein Ereignis in der Vergangenheit begründet wurden, führen in der Bilanz der Gruppe zur Rückstellungsbildung, wenn es wahrscheinlich ist, dass die Erfüllung der Verpflichtungen zu einem direkten Abfluss von wirtschaftlichen Nutzen enthaltenden Ressourcen führt und die Höhe der Verpflichtung geschätzt werden kann. Die Rückstellungen werden bei wesentlichen Auswirkungen mit abgezinsten zukünftigen Cashflows bewertet, wobei der zugrunde gelegte Diskontierungszins mit einem Zinssatz vor Steuern festgelegt wird, der der gegenwärtigen Markteinschätzung entspricht, und falls angemessen, das spezifische Risiko der Verpflichtung widerspiegelt.

**l) Verzinsliche Finanzschulden**

Verzinsliche Finanzschulden werden beim Erstansatz mit ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich zuordenbaren Transaktionskosten angesetzt. In der Folgebewertung werden sie zum Restbuchwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode bilanziert. Die Option, Finanzschulden zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, wurde nicht ausgeübt.

**m) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten**

Im Erstansatz werden Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt, danach zum Restbuchwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode bilanziert.

**n) Fremdwährungen**

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurs in die funktionale Währung der Konzernunternehmen umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Verpflichtungen in Fremdwährungen werden zum Kurswert am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Währungsdifferenzen werden erfolgswirksam in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Weitere Informationen zu den Währungsrisiken werden in Abschnitt 30d dargestellt.

Bewertungsunterschiede aus Wechselkursdifferenzen von verzinslichen Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten – sowie unrealisierte Wechselkursdifferenzen, die aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente resultieren und sonstige unrealisierte Fremdwährungsgewinne und -verluste – werden als Teil der Finanzierungskosten ausgewiesen. Sämtliche anderen

Wechselkursdifferenzen werden den einzelnen Erträgen und Aufwendungen aus dem operativen Geschäft zugerechnet, aus denen sie resultieren.

#### **o) Realisation von Erträgen und Aufwendungen**

Umsätze resultieren hauptsächlich aus erbrachten Flugleistungen und Bordverkäufen. Flugumsätze werden zum Zeitpunkt der Durchführung des Fluges realisiert, wohingegen Rückflüge abgegrenzt werden, bis der Rückflug durchgeführt wurde. Umsätze auf nicht geltend gemachte Tickets werden realisiert, wenn die Gültigkeit des Tickets abgelaufen ist. Alle weiteren Umsätze und anderen Erträge aus der operativen Geschäftstätigkeit werden mit Leistungserbringung realisiert oder mit Nutzen- und Lastenübergang im Rahmen des Eigentumswechsels (zum Beispiel Bordverkäufe). Umsätze werden bewertet mit dem Marktwert der Gegenleistung unter Berücksichtigung sämtlicher Preisreduzierungen (z. B. Passagierabgaben, Umsatzsteuer und Rabatte). Rabatte und andere Preisnachlässe werden den zugehörigen Umsätzen zugeordnet und zu dem Zeitpunkt der Durchführung des Fluges erfasst.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung beziehungsweise zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam erfasst.

#### **p) Rechnungsabgrenzungen**

Die aktiven Rechnungsabgrenzungen beziehen sich überwiegend auf Vorauszahlungen. Sie beinhalten Flugzeugleasingraten, Versicherungen und sonstige Vorauszahlungen sowie abgegrenzte Verluste aus Flugzeug-sale-and-leaseback-Transaktionen. airberlin realisiert Umsätze aus dem Ticketverkauf im Zeitpunkt der Erbringung der Transportleistung. Wird der Ticketpreis jedoch für Hin- und Rückflug entrichtet und findet der Rückflug erst nach dem Bilanzstichtag statt, wird der auf den Rückflug entfallende Umsatz in der Bilanz unter den Rechnungsabgrenzungen bis zur Leistungserbringung abgegrenzt.

#### **— VIELFLIEGERPROGRAMM (TOPBONUS)**

Die Gruppe verfügt über ein Vielfliegerprogramm (topbonus), das den Kunden ermöglicht, durch Flüge, Geschäftsbeziehungen mit -airberlins Partnern (Hotels, Mietwagenfirmen, Versicherungen und Finanzdienstleistern) oder durch Einkäufe Bonusmeilen zu sammeln.

Bis zum Dezember 2012 wurden die im Rahmen des Vielfliegerprogramms ausgegebenen Meilen gemäß IFRIC 13 nach der Deferred-Income-Methode zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Mit dem Verkauf des Vielfliegerprogramms (siehe Abschnitt 5) liegt die Verpflichtung für das Einlösen der Bonusmeilen bei topbonus Ltd, welche für die Verpflichtung von airberlin vergütet wird. Der Flugumsatz wird um die Vergütung an topbonus Ltd reduziert.

#### **q) Leasing**

Die Gruppe least Flugzeuge als Operating-Leases, die airberlin zur Wartung verpflichten. Die Leasingraten enthalten keine Wartungs- und Überholungsaufwendungen. Für die Mehrzahl der geleasten Flugzeuge werden Zahlungen an den Leasinggeber für zukünftige Wartungen geleistet und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Diese basieren auf den geschätzten Kosten der Flugzeug- und Triebwerkschecks und werden anhand der tatsächlichen Flugstunden oder Flugzyklen berechnet. Die Gruppe erhält nach der Durchführung der Wartungen die bereits bezahlten Beträge erstattet.

Zahlungen aufgrund eines Operating-Leases werden als Aufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses vereinnahmt.

Gemäß IAS 17 aktiviert die Gruppe Sachanlagevermögen aus Finanzierungsleasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum verbunden sind, auf die Gruppe übergehen. Im Zeitpunkt der Anschaffung wird das geleaste Sachanlagevermögen mit dem niedrigeren Wert aus beizulegendem Zeitwert oder dem Barwert der Mindestleasingraten bewertet. Die Vermögenswerte werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Die entsprechenden Verpflichtungen werden unter der Position Finanzschulden in Höhe der abgezinsten Mindestleasingraten abzüglich der bereits gezahlten Raten ausgewiesen.

Leasingerträge aus Operating-Lease-Verhältnissen werden über die Dauer des Leasingverhältnisses in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung realisiert.

Die Gruppe tätigt Sale-and-leaseback-Transaktionen. Gemäß IAS 17 wird bei Sale-and-leaseback-Transaktionen, die zu Operating-Lease-Verhältnissen führen und bei denen der Verkauf unter dem beizulegenden Zeitwert getätigt wird, der Gewinn oder Verlust sofort in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Wenn der Verlust durch künftige, unter dem Marktpreis liegende Leasingzahlungen ausgeglichen wird, wird dieser Verlust abgegrenzt und im Verhältnis der Leasingzahlungen zur Leasingdauer des Vermögenswertes erfolgswirksam verteilt (siehe Abschnitt 4p).

#### **r) Pensionen**

Leistungsorientierte Pensionspläne sind Verpflichtungen für Pensionen und Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses, die nicht als beitragsorientiert klassifiziert wurden. Beitragsorientierte Pensionspläne sind Verpflichtungen für Pensionen und Leistungen, bei denen gleichbleibende Beiträge in einen separaten Pensionsplan bei einer eigenständigen Gesellschaft eingezahlt werden, der keine rechtlichen oder vertraglichen Verpflichtungen für spätere Auszahlungen begründet.

Die Nettoverpflichtungen oder -ansprüche von airberlin im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Versorgungsplänen werden für jeden Versorgungsplan separat ermittelt. Der Betrag der zukünftigen Versorgungsleistungen, die die Mitarbeiter als Gegenleistung für ihre Dienste in aktuellen und früheren Perioden erworben haben, wird geschätzt und auf den Barwert abgezinst. Der Abzinsungssatz basiert auf AA-Kredit-Anleihen mit einer Laufzeit, die den Laufzeiten der Pensionspläne und den sich daraus ergebenden Verpflichtungen entspricht. Die Berechnung erfolgt durch einen qualifizierten Versicherungsmathematiker mit Hilfe der Projected-Unit-Credit-Methode. Der Marktwert des Planvermögens zum Stichtag wird mit der Verpflichtung verrechnet.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis in der Periode erfasst, in welcher sie anfallen.

Verpflichtungen aus Beiträgen an beitragsorientierten Pensionsplänen werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in der Periode aufwandswirksam erfasst, in der sie fällig sind.

#### **s) Neue nicht angewandte Rechnungslegungsstandards und Interpretationen**

Einige neue Standards, Anpassungen von Standards und Interpretationen sind für Geschäftsjahre die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen verabschiedet und von der EU übernommen worden, wurden jedoch von der Gruppe in diesem Konzernabschluss nicht angewendet. Keine davon werden signifikante Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Gruppe haben. Die Anwendung der neuen Standards IFRS 10, 11 und 12 in 2014 werden bei der gegenwärtigen Struktur der Gruppe keinen wesentlichen Einfluss auf den Konsolidierungskreis haben.

#### **t) Finanzrisikomanagement**

Die Gruppe ist den folgenden Risiken ausgesetzt:

- ▶ Kreditrisiko
- ▶ Liquiditätsrisiko
- ▶ Marktrisiko

An dieser Stelle werden sowohl die Konzernbelastung durch jedes der oben genannten Risiken als auch die Konzernziele, Richtlinien und Prozesse der Risikomessung und -steuerung sowie das Kapitalmanagement dargestellt. Weitere quantitative Angaben befinden sich an den entsprechenden Stellen des Jahresabschlusses.

Der Board of Directors zeichnet verantwortlich für den Aufbau und die Kontrolle des Konzernrisikomanagements. Es existiert ein etabliertes Risikomanagementsystem, welches die Richtlinien des Risikomanagements überwacht und wodurch alle signifikanten Risiken an den Board kommuniziert werden.

Das Risikoberichtswesen enthält die Darstellung und Bewertung aller Risiken der einzelnen Abteilungen. Dies beinhaltet die Erfassung neuer Risiken ebenso wie die Neubewertung existenter Risiken bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und des

potenziellen Ergebniseffekts. Hierbei wird ein quantitativer Ansatz zur Risikobewertung vorgenommen. Die erfassten Risiken werden fortlaufend mithilfe von geeigneten IT-Tools aktualisiert.

Ein umfangreiches Risikoberichtswesen, welches Informationen zu derzeitigen Risiken und Bewertungen, zu Bewertungsanpassungen und adäquaten Einschätzungen enthält, wird quartalsweise an den Board kommuniziert.

Seit der letzten Berichtsperiode sind keine Änderungen bezüglich der Risikobelastung des Konzerns oder der Ziele, Richtlinien und Prozesse zur Risikoidentifizierung, -messung und -management eingetreten.

### **Kreditrisiko**

Einzelplatztickets werden mittels Vorkasse verkauft. Das Kreditrisiko ist als sehr gering einzustufen und begrenzt auf Zahlungen aus überzogenen Bankkonten kurz vor Flugbeginn. Das Kreditrisiko beim Verkauf von Gruppentickets an Charter- und Pauschalreiseveranstalter ist ebenfalls begrenzt, da die Reiseveranstalter im laufenden Reisemonat auf Basis der erwarteten monatlichen Umsätze regelmäßige Vorauszahlungen leisten.

Der Verkauf von Passagierbeförderungs- und Frachtpapieren wird über Veranstalter und über Internet innerhalb der Richtlinien der Internationalen Flug-Transport-Vereinigung (IATA) durchgeführt. Die Agenturen sind mit länderspezifischen Abrechnungsstellen für die Verrechnung von Passagierbeförderungs- oder Frachtverkäufen verbunden. Einzelne Agenten werden durch die jeweiligen Abrechnungsstellen geprüft. Das Kreditrisiko im Fall eines einzelnen Verkaufsagenten ist aufgrund der weltweiten Verteilung verhältnismäßig gering. Soweit in der zugrunde liegenden Vereinbarung nicht ausdrücklich anders geregelt, werden Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Fluggesellschaften grundsätzlich auf bilateraler Ebene oder über die Verrechnungsstelle der IATA beglichen. Die Verrechnung findet durch die Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in monatlichen Intervallen statt, was auch zu einer erheblichen Verringerung des Ausfallrisikos führt. Bei anderen Transaktionen kann eine separate Sicherheitenstellung in den einzelnen Zahlungsvereinbarungen gefordert sein.

Für alle anderen Zahlungsbeziehungen werden in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Zahlung Sicherheiten vereinbart oder eine Bonitätsauskunft/Kreditreferenz eingeholt. Historische Daten aus der Geschäftsbeziehung, speziell in Bezug auf das Zahlungsverhalten, können genutzt werden, um ein Ausfallrisiko zu vermeiden. Erkennbaren Risiken wird durch Wertberichtigungen auf Forderungen Rechnung getragen.

Das Kreditrisiko aus Anlagen und derivativen Finanzinstrumenten besteht auf Grund des Ausfallrisikos des Vertragspartners. Da die Transaktionen mit Vertragspartnern höchstmöglicher Bonität abgeschlossen werden, stellt sich das Ausfallrisiko als außerordentlich gering dar. Bankguthaben werden ausschließlich bei Banken mit höchstmöglicher Bonität gehalten. Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsparteien mit höchstem Credit-Grade oder bei einer nachgewiesenen guten historischen Verlässlichkeit gehalten. Die Gruppe überprüft ihre Nettopositionen basierend auf dem Ausfallrisiko bei Bankguthaben und positiven Marktwerten von derivativen Finanzinstrumenten.

### **Liquiditätsrisiko**

Das Liquiditätsrisiko für die Gruppe besteht darin, finanziellen Verpflichtungen bei Fälligkeiten nicht nachkommen zu können. Die Liquidität der airberlin ist sowohl durch eine entsprechende Liquiditätsplanung als auch durch Etablierung einer adäquaten Finanzierungsstruktur gesichert.

Das Ziel der Steuerung des Liquiditätsrisikos ist die Sicherstellung einer ausreichenden Liquidität, um die Zahlungsfähigkeit der Gruppe jederzeit zu gewährleisten, sowohl unter regulären als auch unter angespannten Bedingungen, ohne dass nicht akzeptable Verluste oder eine Schädigung der Reputation von airberlin eintreten.

Ein konzernweites Treasury-Management-System ist implementiert. Dieses System bildet sämtliche zins- und devisenrelevanten Parameter ab. Alle wesentlichen airberlin Gesellschaften sind vollständig in das Treasury-Management-System der Gruppe eingebunden. Des Weiteren hat die Gruppe ihr Liquiditätsmanagement durch den Aufbau eines Liquiditäts-Management-Tools erweitert, in welches die operativen, finanziellen und investiven Zahlungsströme auf Wochenbasis einfließen. Der Fokus liegt hierbei auf der ausreichenden Liquidität, basierend auf der umfangreichen Finanz- und Liquiditätsplanung.

**Marktrisiko**

Das Marktrisiko besteht aus Marktpreisveränderungen, beispielsweise Änderungen von Wechselkursen, Zinssätzen oder Rohstoffpreisen. Marktpreisänderungen können das Konzernergebnis und auch den Wert der im Besitz von airberlin befindlichen Finanzinstrumente beeinträchtigen.

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit als Fluggesellschaft ist airberlin einerseits Wechselkurs-, Zinsänderungs- und Treibstoffrisiken und andererseits Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Um diese Risiken zu begrenzen, setzt airberlin derivative Finanzinstrumente ein. Eine detaillierte Darstellung der Abhängigkeit des Konzerns vom Marktrisiko und der Hedge-Accounting Aktivitäten zur Begrenzung der Risiken ist im Abschnitt 30 beschrieben.

**Kapitaldienst**

Kapital wird als Anleihen, Eigenkapital (ohne Marktbewertung der Sicherungsinstrumente und Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen), klassische Bankfinanzierungen sowie Finanzierungsleasing von der Gruppe definiert.

Der Board beabsichtigt die Aufrechterhaltung einer starken Kapitalbasis, um das Vertrauen von Anlegern, Gläubigern und anderen Marktteilnehmern in die künftige Entwicklung des Unternehmens zu sichern. Der Board of Directors überwacht die Rendite auf das eingesetzte Kapital, die sich ermittelt aus dem Netto-Betriebsergebnis dividiert durch das gesamte Eigenkapital. Vom Board wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Erhöhung der Rendite, die möglicherweise mit höheren Kreditaufnahmen zusammenhängt, und den Vorteilen und Sicherheiten für eine solide Kapitalbasis angestrebt. Insbesondere in Bezug auf die Unternehmensfinanzierung werden vom Board, mit Blick auf die Eigenkapitalrendite, eine Vielzahl von Finanzierungsoptionen einschließlich der Ausgabe von Aktien, der Ausgabe von Anleihen und traditionellen Bankfinanzierungen abgewogen.

Die Gruppe hat keine von den Kapitalmärkten auferlegten Anforderungen zu erfüllen.

**u) Finanzinstrumente**

Finanzinstrumente sind alle Verträge, die dazu führen, einen finanziellen Vermögenswert, eine finanzielle Verbindlichkeit oder ein Eigenkapitalinstrument darzustellen. Die finanziellen Vermögenswerte der Gruppe beinhalten im Wesentlichen Bankguthaben und Kassenbestände, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Darlehensforderungen und derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert. Die finanziellen Verbindlichkeiten umfassen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert. Finanzinstrumente werden in der Bilanz erfasst, sobald airberlin einen Vertrag bezüglich eines Finanzinstruments abschließt.

Folgende Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten werden bei airberlin dargestellt:

- ▶ Darlehen und Forderungen,
- ▶ finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß IAS 39 bilanziert werden und zu Handelszwecken gehalten werden (derivative Finanzinstrumente),
- ▶ finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die als Hedging-Instrument zum beizulegenden Zeitwert gemäß IAS 39 bilanziert werden (derivative Finanzinstrumente),
- ▶ finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden (eingeschlossen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten und verzinsliche Finanzschulden).



Die Kategorien der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 30g dargestellt.

airberlin hat folgende Klassen von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten definiert:

- ▶ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen,
- ▶ derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden,
- ▶ derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden,
- ▶ finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden (eingeschlossen verzinsliche Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten),

## **5. TOPBONUS TRANSAKTION**

Am 17. Dezember 2012 hat airberlin einen Anteil von 30% an der topbonus Ltd, einer, unter englischem Recht neu gegründeten Gesellschaft, für EUR 15.600 erworben. Der Mehrheitsanteil der topbonus Ltd liegt bei Etihad Airways PJSC, einem wesentlichen Aktionär der airberlin.

Die Gruppe hat ihr Vielfliegerprogramm topbonus (siehe Abschnitt 4p) an die topbonus Ltd für EUR 200.000 verkauft. Da keine Vermögenswerte oder Verpflichtungen der Gruppe übertragen wurden, ist aus dem Verkauf ein Ertrag von EUR 200.000 generiert worden. Durch den Anteil der Gruppe in Höhe von 30% an der topbonus Ltd wurden unrealisierte Erträge bis zum Wert der Anteile der Gruppe eliminiert. Dies hat zu einem Ertrag von EUR 184.400 geführt, welche in den sonstigen betrieblichen Erträgen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesen werden (Abschnitt 21).

Die Verbindlichkeit der ausgegeben Bonusmeilen wurden neu bewertet und der vorher abgegrenzte Umsatz in der Höhe von EUR 29.029 im Geschäftsjahr 2012 vollständig als Flugumsatz vereinnahmt. Die Einlösung von bis zum Verkaufszeitpunkt gesammelten Bonusmeilen bei der Gruppe ist für die topbonus Ltd unentgeltlich, dafür wurde bei der Gruppe aufwandswirksam eine Rückstellung zum 31. Dezember 2012 in Höhe von EUR 7.878 erfasst. Die Aufwendungen wurden im Posten Materialaufwand und bezogene Leistungen gezeigt.

Die topbonus Ltd soll das Vielflieger Programm weiterführen und ausbauen auf der Basis eines Geschäftsvertrages mit airberlin. Unter diesem Vertrag hat airberlin der topbonus Ltd eine Mindestvergütung für ausgegebene Meilen für die Jahre 2013–2017 von ca. EUR 31.000 pro Jahr zugesagt. Die Mindestvergütung der topbonus Ltd gegenüber der airberlin für das Einlösen von Meilen gegen Flüge beträgt für den Gesamtzeitraum 2013-2017 insgesamt ca. EUR 69.900.

Weiterhin hat die Gruppe eine einjährige Garantie für ein Darlehen der topbonus Ltd in Höhe von EUR 45.000 ausgegeben. Diese Garantie wurde in 2012 mit einem geschätzten beizulegendem Zeitwert von EUR 1.125 in den Finanzaufwendungen erfasst. Die Anteile der Gruppe an der topbonus Ltd sind verpfändet für den Fall, dass die Garantie des Darlehens nicht bedient werden kann. Es sind Transaktionskosten in Höhe von EUR 4.324 bei der Gruppe entstanden, welche 2012 in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst wurden. Die Transaktionen mit der topbonus Ltd werden in Abschnitt 31 ausgewiesen.

## 6. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

In T €	Software, Lizenzen	Firmenwert	Landerechte	Markenrechte	Kunden- beziehungen	Gesamt
<b>Anschaffungskosten</b>						
Bestand 1. Januar 2012	42.622	196.460	176.249	8.500	0	423.831
Zugänge	33.449	0	0	0	0	33.449
Fremdwährungsbewertung	0	303	0	0	0	303
Abgänge	(660)	0	0	0	0	(660)
Bestand 31. Dezember 2012	75.411	196.763	176.249	8.500	0	456.923
Zugänge	8.189	0	0	0	0	8.189
Fremdwährungsbewertung	0	(68)	0	0	0	(68)
Abgänge	(93)	0	0	0	0	(93)
Bestand 31. Dezember 2013	83.507	196.695	176.249	8.500	0	464.951
<b>Abschreibung</b>						
Bestand 1. Januar 2012	27.823	0	0	0	0	27.823
Abschreibungen des Jahres	8.715	0	0	0	0	8.715
Abgänge	(659)	0	0	0	0	(659)
Bestand 31. Dezember 2012	35.879	0	0	0	0	35.879
Abschreibungen des Jahres	13.262	0	0	0	0	13.262
Abgänge	(83)	0	0	0	0	(83)
Bestand 31. Dezember 2013	49.058	0	0	0	0	49.058
<b>Buchwert</b>						
1. Januar 2012	14.799	196.460	176.249	8.500	0	396.008
31. Dezember 2012	39.532	196.763	176.249	8.500	0	421.044
31. Dezember 2013	34.449	196.695	176.249	8.500	0	415.893

Die Gruppe hat im vierten Quartal 2013 eine Werthaltigkeitsprüfung basierend auf diversen Annahmen für die Landerechte, den Firmenwert und die Markenrechte vorgenommen mit dem Ergebnis, dass, weil die Schätzung des erzielbaren Betrags den Buchwert der entsprechenden Vermögenswerte übersteigt, keine Notwendigkeit zu einer Wertminderung vorliegt. Der erzielbare Betrag wurde in Bezug auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelt, die die Landerechte, den Firmenwert und die Markenrechte nutzt.

Die Gruppe hat drei zahlungsmittelgenerierende Einheiten zum Zwecke des Werthaltigkeitstests und zu verteilenden Firmenwerts wie folgt ermittelt:

in T €	Fracht	Technik	Flugbetrieb	Gesamt
Firmenwert	31.000	0	165.695	196.695
Landerechte	0	0	176.249	176.249
Markenrechte	0	0	8.500	8.500

Flugbetrieb ist die wichtigste zahlungsmittelgenerierende Einheit, der die wichtigsten immateriellen Vermögenswerte zugeordnet sind. Zur Ermittlung des Nutzungswertes des Flugbetriebs wurden die zukünftigen Zahlungsströme aus der aktuellen, vom Management erstellten 5-Jahresplanung extrapoliert mit einer Wachstumsrate von 0,5 % p.a. (2012: identisch), abgezinst. Der auf einer Peergroup basierende Kapitalkostenzinssatz vor Steuern beträgt 9,39 % (2012: 9,01 %). Der Diskontierungssatz entspricht nach Einschätzung des Managements dem peergroupbasierenden langfristigen Zinssatz für die Kapitalbeschaffung für die zahlungsmittelgenerierende Einheit. Die der Planung zu Grunde liegenden Zahlungsströme sind wesentlich abhängig von den Kernannahmen Sitzladefaktor, Yield, Treibstoffpreis und USD Wechselkurs. Die zu Grunde liegenden sensitivierten Zahlungsströme liegen unterhalb der Markterwartung von dritten Marktteilnehmern. Auf Grund der Verlustsituation in diesem Jahr wurde die Wertermittlung des Nutzungswertes plausibilisiert durch Bewertungsmethoden unter der Methodik des beizulegenden Zeitwertes abzüglich der Kosten der Veräußerung. Diese Schätzung bestätigte die Plausibilität der Wertermittlung des Nutzungswertes. Die Gruppe ist daher überzeugt, dass der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Flugbetrieb höher ist als der Buchwert der zugehörigen Vermögensgegenstände.

## 7. SACHANLAGEN

in T €	Grundstücke und Gebäude	Flugzeuge und Triebwerke	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
<b>Anschaffungskosten</b>					
Bestand 1. Januar 2012	34.869	993.597	105.806	14.148	<b>1.148.420</b>
Zugänge	1.526	2.030	30.429	3.353	<b>37.338</b>
Abgänge	(22.803)	(30.322)	(13.823)	(2.128)	<b>(69.076)</b>
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	(172.454)	0	0	<b>(172.454)</b>
Bestand 31. Dezember 2012	13.592	792.851	122.412	15.373	<b>944.228</b>
Zugänge	585	1.197	43.997	4.306	<b>50.085</b>
Abgänge	0	(202.378)	(8.184)	(3.681)	<b>(214.243)</b>
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	89.000	0	0	<b>89.000</b>
Bestand 31. Dezember 2013	14.177	680.670	158.225	15.998	<b>869.070</b>
<b>Abschreibung</b>					
Bestand 1. Januar 2012	16.172	273.885	32.360	7.088	<b>329.505</b>
Abschreibungen des Jahres	1.193	49.003	11.678	3.556	<b>65.430</b>
Abgänge	(7.405)	(3.117)	(6.837)	(3.990)	<b>(21.349)</b>
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	(27.248)	0	0	<b>(27.248)</b>
Bestand 31. Dezember 2012	9.960	292.523	37.201	6.654	<b>346.338</b>
Abschreibungen des Jahres	956	50.169	16.916	4.005	<b>72.046</b>
Abgänge	0	(48.773)	(3.262)	(3.185)	<b>(55.220)</b>
Umgliederung „zur Veräußerung gehalten“	0	8.061	0	0	<b>8.061</b>
Bestand 31. Dezember 2013	10.916	301.980	50.855	7.474	<b>371.225</b>
<b>Buchwert</b>					
1. Januar 2012	18.697	719.712	73.446	7.060	<b>818.915</b>
31. Dezember 2012	3.632	500.328	85.211	8.719	<b>597.890</b>
31. Dezember 2013	3.261	378.691	107.370	8.524	<b>497.846</b>

Die Flugzeuge sind als Sicherheiten für Kreditgeber im Zusammenhang mit den Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen hinterlegt.

Das Bestellobligo für Sachanlagen beträgt 3,4 Mrd. USD (2012: 3,8 Mrd. USD).

Die Sachanlagen beinhalten Flugzeuge sowie technische Ausstattung und Maschinen, die aufgrund von Finanzierungsleasing aktiviert wurden (im Vorjahr auch Grundstücke und Gebäude).

Der Buchwert von Sachanlagen, die aufgrund von Finanzierungsleasing aktiviert wurden, beträgt:

in T €	2013	2012
Grundstücke und Gebäude	0	0
Flugzeuge	38.755	40.481
Technische Ausstattung und Maschinen	1.589	1.828
	<b>40.344</b>	<b>42.669</b>

Weitere Details zum Finanzierungsleasing sind in Abschnitt 17 zu finden.

#### Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Diese Bilanzposition beinhaltet ein Flugzeug, welches zum Verkauf gehalten wurde. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Abschlusses war die Transaktion vollständig durchgeführt. Der Verkaufspreis für das zur Veräußerung gehaltene Flugzeug überstieg den Buchwert. Dem Flugzeug unterliegende Finanzierungen wurden zurückgeführt.

### 8. EQUITY BETEILIGUNGEN

in T €	2013	2012
Anschaffungskosten		
Bestand 1. Januar	4.847	184
Erwerb	1.819	20.186
Eliminierung von unrealisierten Erträgen aus dem Verkauf des Vielfliegerprogramms	0	(15.600)
Umgliederung von sonstige Forderungen zu Equity Beteiligungen	(637)	534
Veräußerungen	0	0
Gewinnanteile	637	247
Dividenden	0	(704)
Bestand 31. Dezember	<b>6.666</b>	<b>4.847</b>

Die Eliminierung von unrealisierten Erträgen aus dem Verkauf des Vielfliegerprogramms in 2012 steht im Zusammenhang mit dem Verkauf des Vielfliegerprogramms und ist näher ausgeführt in den Abschnitten 5 und 3d.

Die Bilanzposition „Equity Beteiligungen“ fasst alle assoziierte Unternehmen und gemeinschaftlich geführte Unternehmen zusammen, die nach der Equity-Methode bewertet werden.

### 9. VORRÄTE

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

in T €	2013	2012
Hilfs- und Betriebsstoffe, Ersatzteile	52.237	48.733
Bezogene Waren	806	1.134
	<b>53.043</b>	<b>49.867</b>

Die Vorräte werden nach dem Niederstwertprinzip und zum Restbuchwert bewertet. In 2013 betrug die Wertberichtigung auf Vorräte € 8.386 (2012: € 6.826). Der zu den Vorräten gehörende Aufwand des Berichtsjahres ist in Abschnitt 22 dargestellt (Treibstoff, Catering).

## 10. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

in T €	2013			2012		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	188.827	0	<b>188.827</b>	184.193	0	184.193
Forderungen gegen nahestehende Personen	14.702	2.364	<b>17.066</b>	21.564	1.607	23.171
Abgegrenzte Forderungen	259	0	<b>259</b>	2.721	0	2.721
Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten	15.166	29.768	<b>44.934</b>	14.033	29.700	43.733
Forderungen aus Boni und Rückerstattungen	49.526	0	<b>49.526</b>	47.624	0	47.624
Sonstige Forderungen	32.680	1.526	<b>34.206</b>	38.296	1.071	39.367
Darlehen und Forderungen	301.160	33.658	<b>334.818</b>	308.431	32.378	340.809
Forderungen an Steuerbehörden	11.084	0	<b>11.084</b>	10.723	0	10.723
Geleistete Anzahlungen	44.463	81.643	<b>126.106</b>	94.344	47.392	141.736
Sonstige Vermögenswerte	49.320	0	<b>49.320</b>	38.238	0	38.238
	<b>406.027</b>	<b>115.301</b>	<b>521.328</b>	<b>451.736</b>	<b>79.770</b>	<b>531.506</b>

Bei Lieferanten hinterlegte Sicherheiten beziehen sich im Wesentlichen auf Beträge, die auf Vertragsvereinbarungen mit Lieferanten zurückzuführen sind und die nach Erfüllung aller Auflagen zurückgezahlt werden. Die Beträge werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Sonstige Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen debitorische Kreditoren (2013: € 8,051 und 2012: € 20.756).

Geleistete Anzahlungen beinhalten im Wesentlichen Vorauszahlungen, Leistungen und Bereitstellungsprovisionen, die bei Vertragsabschluss der airberlin Gruppe bei Flugzeugkäufen vereinbart wurden. Im Berichtsjahr wurden Nettoanzahlungen in Höhe von € 34.251 (2012: € 24.361) geleistet, € 19.967 wurden aktiviert (2012: € 41.156). Die geleisteten Anzahlungen sind als Sicherheiten hinterlegt im Zusammenhang mit dem Darlehen der Etihad Airways PJSC (siehe Abschnitt 31).

Belastungen der Gruppe aus Krediten, Währungsrisiken und Wertberichtigungen, die die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen betreffen, werden in Abschnitt 30 erläutert.

## 11. AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGEN

in T €	2013			2012		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Vorauszahlungen Leasingraten	17.402	15.029	<b>32.431</b>	18.527	683	19.210
Verlustabgrenzungen aus Sale-and-Leaseback und Glättung Leasingraten	7.827	30.381	<b>38.208</b>	8.535	36.692	45.227
Übrige	21.391	10.334	<b>31.725</b>	19.509	10.222	29.731
	<b>46.620</b>	<b>55.744</b>	<b>102.364</b>	<b>46.571</b>	<b>47.597</b>	<b>94.168</b>

In der Position Übrige sind Vorauszahlungen der laufenden Geschäftstätigkeit enthalten sowie eine Teilnahmegebühr an einem Umlaufteilepool für Flugzeugersatzteile.

## **12. GEZEICHNETES KAPITAL UND RÜCKLAGEN**

### **Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen**

Das gezeichnete Kapital ist in Bezug auf die 116.800.508 Stammaktien (vor Kapitalerhöhung: 85.226.196 Stammaktien) im Nominalwert von je € 0,25 und die 50.000 A Shares im Nominalwert von je £ 1,00 gezeichnet und voll eingezahlt. Darin enthalten sind 177.600 Eigenaktien, die von der Gesellschaft (über den Air Berlin Employee Share Trust) im Zusammenhang mit einem ausgelaufenen Mitarbeiterbeteiligungsplan gehalten werden. Die Stammaktien berechtigen zum Dividendenbezug, soweit eine Gewinnausschüttung beschlossen wird, und sind mit einem Stimmrecht pro Aktie in Gesellschafterversammlungen ausgestattet. Hinsichtlich der A-Shares hat airberlin das Recht auf Einzug der Aktien. Die A-Shares sind Vorzugsaktien ohne Berechtigung zur Partizipation am Gewinn und Verlust der Gesellschaft. Bei Auflösung oder einer sonstigen Kapitalrückzahlung erhalten die -Inhaber der A-Shares bevorzugt vor den Inhabern der Stammaktien den jeder Aktie (A-Share) entsprechenden Teil des eingezahlten Kapitals oder des Kapitals, der als eingezahlt gilt.

Am 24. Januar 2012 hat die Gesellschaft 31.574.312 neue Stammaktien zu einem Aktienpreis von € 2,31 ausgegeben. Die Bruttoerlöse aus der Ausgabe der neuen Aktien belaufen sich auf € 72.936.661. In diesem Zusammenhang sind Transaktionskosten in Höhe von € 5.545.694 angefallen. Am 17. Dezember 2012 wurden 8.522.618 Aktien zum Handel an der Deutschen Börse zugelassen. Die Zustimmung zum Handel für 23.051.694 Aktien an der deutschen Börse steht noch aus.

### **Sonstige Kapitalrücklagen**

Die sonstigen Kapitalrücklagen setzen sich zusammen aus Komplementär- und Kommanditeinlagen von konsolidierten Personengesellschaften sowie gezeichnetem Kapital von konsolidierten Unternehmen, das aufgrund des umgekehrten Unternehmererwerbs in 2005 zu sonstigen Kapitalrücklagen umklassifiziert wurde.

### **Eigenanteile**

Im Zusammenhang mit einem ausgelaufenen Mitarbeiterbeteiligungsprogramm hat das Unternehmen das wirtschaftliche Eigentum an 177.600 eigenen Aktien erworben (alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen rechtlichen Aspekte wie Stimmrechte sind begrenzt). Der Kaufpreis hat € 0,25 pro Aktie (Nominalwert) betragen, was in Höhe von € 45 zu einer Verminderung der Gewinnrücklage führte.

### **Rücklage für die Marktbewertung von Sicherungsinstrumenten**

Die Rücklage für die erfolgsneutrale Marktbewertung von Sicherungsinstrumenten aufgrund des Hedge Accounting beinhaltet den effektiven Anteil der kumulierten Nettoveränderung im Marktwert der derivativen Cashflow-Sicherungsinstrumente, nach Steuern.

### **Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen**

Der Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen berücksichtigt sämtliche Währungsdifferenzen aus der Umrechnung der Jahresabschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften.

### **Dividenden**

In der Berichtsperiode sind keine Dividenden, weder in Bezug auf Stammaktien noch in Bezug auf A-Shares, beschlossen oder gezahlt worden.

### **13. ERGEBNIS JE AKTIE**

Das unverwässerte (und verwässerte) Ergebnis je Aktie wird bestimmt, indem das Ergebnis der Periode durch die im Geschäftsjahr gewichtete Durchschnittszahl der ausgegebenen Stammaktien dividiert wird.

in T € und T Aktien, außer EPS	2013	2012
Ergebnis der Periode	<b>(315.512)</b>	6.813
Auf Class A-Vorzugs-Aktien beschlossene Dividende	<b>0</b>	0
Auf die Stammaktien entfallendes Ergebnis (verwässert und unverwässert)	<b>(315.512)</b>	6.813
Ausgegebene Stammaktien am 1. Januar	<b>116.801</b>	85.226
Effekt der in 2012 ausgegebenen Aktien	<b>0</b>	31.574
Effekt der gehaltenen Eigenaktien	<b>(178)</b>	(178)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (unverwässert)	<b>116.623</b>	114.552
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	<b>116.623</b>	114.552
Unverwässertes Ergebnis je Aktie	<b>(2,71)</b>	0,06
Verwässertes Ergebnis je Aktie	<b>(2,71)</b>	0,06

Die 50.000 Class-A-Aktien berechtigen nicht dazu, am Gewinn oder Verlust der airberlin beteiligt zu werden. Dividenden stehen im Ermessen der airberlin. Diese Aktien sind deshalb nicht in der Berechnung der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der Aktien berücksichtigt worden.

Der Effekt aus der Umwandlung der Wandelanleihen wurde nicht in die Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie einbezogen, da dies zu einer Erhöhung des Ergebnisses je Aktie geführt hätte („antidilutive“). Auf Grund des Wandelpreises und der geringen ausstehenden Summe ist die Verwässerung jedoch nicht wesentlich.

### **14. PENSIONSVERPFLICHTUNGEN / LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER**

Die Gruppe hat Rückstellungen für folgende Leistungen an Arbeitnehmer bilanziert:

in T €	2013	2012
Jubiläumrückstellungen	<b>2.075</b>	8.514
Pensionsrückstellungen	<b>2.421</b>	1.239
Gesamt Leistungen an Arbeitnehmer	<b>4.496</b>	9.753

Die Jubiläumrückstellung wird in Abschnitt 15 beschrieben.

### Leistungsorientierte Pensionspläne

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan für die Executive Directors abgeschlossen. Zudem gewährt die Gruppe einen leistungsorientierten Pensionsplan für bestimmte AB Finance II GmbH (früher dba) Mitarbeiter. Beide Pensionspläne werden durch Beiträge bei qualifizierenden Pensionsversicherungen finanziert.

Die Verpflichtung aus leistungsorientierten Pensionsplänen der Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

in T €	2013	2012
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	25.520	20.542
Marktwert des Planvermögens	(26.555)	(23.318)
Finanzierungsstatus	(1.035)	(2.776)
Pensionsrückstellung	2.420	1.239
Marktwert des Planvermögens, netto	(3.455)	(4.015)

Der Barwert der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen entwickelte sich während der Periode wie folgt:

in T €	2013	2012
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	20.542	16.437
Dienstzeitaufwand der Periode	1.941	692
Ausgezahlte Leistungen	(578)	(334)
Verzinsung der Verpflichtung	754	755
Versicherungsmathematische Verluste	2.861	2.992
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	25.520	20.542

Sensitivitäten der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen sind wie folgt:

in T €	2013
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	25.520
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % geringerem Zinssatz	27.865
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5 % höherem Zinssatz	23.461

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

in T €	2013	2012
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	23.318	18.553
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	3.211	4.122
Ausgezahlte Leistungen	(556)	(334)
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	909	832
Versicherungsmathematische Gewinne	0	145
Verlust der Periode aus dem Planvermögen	(327)	0
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	26.555	23.318

Das Planvermögen beinhaltet ausschließlich externe Verträge mit Versicherungsgesellschaften in Deutschland. Diese können gegebenenfalls Aktien der Air Berlin PLC enthalten. Allerdings wären die an airberlin gehaltenen Aktien – aufgrund der strengen Vorschriften, denen Versicherungsgesellschaften in Deutschland unterliegen – unwesentlich.



Der unter Pensionsaufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung realisierte Aufwand setzt sich wie folgt zusammen:

in T €	2013	2012
Dienstzeitaufwand der Periode	1.941	692
Verzinsung der Verpflichtung	754	755
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	(909)	(832)
Versicherungsmathematische Verluste	0	2.847
Pensionsaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	1.786	3.462
Versicherungsmathematische Verluste	2.861	0
Verlust der Periode aus dem Planvermögen	327	0
Pensionsaufwand im sonstigen Ergebnis erfasst	3.188	0

In 2014 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne (Beiträge) in Höhe von € 3.190 geleistet.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen am Bilanzstichtag stellen sich wie folgt dar:

in %	2013	2012
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	2,77–3,22	3,57–3,93
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen am 1. Januar	nicht vorhanden	4,00–4,30
Zukünftige Gehaltssteigerungen	0,00–2,00	0,00–2,00
Zukünftige Pensionssteigerungen	1,00	1,00

Annahmen, die sich auf Lebenserwartungen beziehen, basieren auf veröffentlichten Statistiken und Sterbetafeln („Richttafeln 2005 G“ veröffentlicht durch Heubeck-Richttafeln-GmbH). Die durchschnittliche Lebenserwartung eines Pensionärs im Alter von 65 Jahren beträgt danach 20 Jahre, die einer Pensionärin im Alter von 65 Jahren 25 Jahre.

### Beitragsorientierte Pensionspläne

Seit Beginn der Berichtsperiode bestehen beitragsorientierte Pensionspläne für alle Mitarbeiter der airberlin. In 2013 betrug der in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesene Nettoaufwand für die beitragsorientierten Pensionspläne € 9,382 (2012: € 11.705).

Die Gruppe leistete in 2013 Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von € 28,719 (2012: € 29.679).

## 15. RÜCKSTELLUNGEN

in T €	Bestand am 1.1.2013	Zuführung	Verbrauch	Verrechnung	Bestand am 31.12.2013
Rückstellung für Rechtsstreitigkeit	9.003	11.554	0	0	20.557
Drohverlustrückstellung	2.500	0	1.724	0	776
Rückstellung für eine Finanzgarantie	1.125	1.125	0	1.125	0
Jubiläumsrückstellungen	8.514	271	(564)	(6.146)	2.075
Rückstellungen für Abfindungen	1.006	4.304	(1.006)	0	4.304
Pensionsrückstellungen	1.239	1.821	(406)	(233)	2.421
	23.387	19.075	(232)	(5.254)	30.133

Davon wurden zum 31. Dezember 2013 € 4.356 bezogen auf die Pensions-, Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen als langfristig ausgewiesen (2012: € 9.153).

Die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten beziehen sich auf einen Rechtsstreit gegen einen Flughafen aus einer früheren, nicht mehr aktiven Geschäftsverbindung.

Die Drohverlustrückstellung wurde für einen Vertrag gebildet, dessen Erträge in Zukunft nicht die Aufwendungen decken werden.

Älteren Arbeitnehmern (ab Vollendung des 55. Lebensjahres) bietet airberlin die Möglichkeit, eine Altersteilzeitvereinbarung abzuschließen. Mit dieser Vereinbarung arbeiten die Mitarbeiter in Vollzeit während der ersten Jahre der Vertragslaufzeit und in Teilzeit in den folgenden Jahren der Vertragslaufzeit bis zum offiziellen Erreichen des Renteneintritts. Zum Bilanzstichtag haben 41 (2012:56) Mitarbeiter eine Altersteilzeitvereinbarung abgeschlossen. Für die Berechnung wurden ein Zinssatz (zur Bewertung der Versorgungsverpflichtungen) von 0,7% (2012: 1,0 %) und ein Gehaltstrend von 2,0 % (2012: 2,0 %) zugrunde gelegt. Unsicherheiten existieren bezüglich der Lebenserwartung und des zukünftigen Gehalts während der Laufzeit der Altersteilzeitvereinbarung. Die Rückstellung von 2.581 wurde mit einem Sicherungsguthaben in Höhe von € 4.134 (2012: € 5.218) verrechnet. Die Jubiläumsrückstellung wurde mit einem Zinssatz von 0,7 % (2012: 2,6 %) und einem Gehaltstrend von 2,0 % (2012: 2,0 %) ermittelt. Unsicherheiten bestehen in der Wahrscheinlichkeit, dass Mitarbeiter so lange bei der Gruppe bleiben, bis sie einen Anspruch auf Jubiläumsleistungen erworben haben, und in Bezug auf deren Gehälter zum Anspruchszeitpunkt. In 2013 hat die Gruppe die Vereinbarungen für Jubiläumsansprüche neu verhandelt. Es wurde vereinbart die Jubiläumsansprüche für weitere fünf Jahre zu zahlen und danach die Vereinbarung zu terminieren. Die Rückstellung wurde gemäß IAS 19 ermittelt. Die Rückstellung für Abfindungen bezieht sich auf Abfindungen aus dem normalen Geschäftsverlauf.

## 16. FINANZSCHULDEN UND FINANZSCHULDEN AUS FLUGZEUGFINANZIERUNGEN

Dieser Abschnitt stellt Informationen bezüglich der Zinssätze und den sonstigen Konditionen der Finanzschulden der Gruppe, bemessen zum Restbuchwert, dar. Umfassende Informationen zum Zins-, Währungs- und Liquiditätsrisiko der Gruppe werden in Abschnitt 30 dargestellt.

### Finanzschulden

Die Gruppe ist verschiedene Finanzschulden eingegangen. Die Buchwerte für die Jahre 2013 und 2012 sind wie folgt:

in T €	Gesichert/Ungesichert	Währung	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2013	Buchwert 31.12.2012
Anleihe I	Ungesichert	EUR	2015	<b>199.301</b>	198.038
Anleihe II	Ungesichert	EUR	2018	<b>149.237</b>	148.494
Anleihe III	Ungesichert	EUR	2014	<b>150.886</b>	148.546
Wandelanleihe I	Ungesichert	EUR	2017*	<b>4.852</b>	4.852
Wandelanleihe III	Ungesichert	EUR	2019*	<b>145.374</b>	0
Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	Gesichert	EUR	2013–2022	<b>899</b>	1.251
Darlehen von nahestehenden Personen	Gesichert	USD	2013–2016	<b>98.699</b>	155.696
Sonstige Darlehen	Ungesichert	USD	2013–2014	<b>14.502</b>	15.158
Kontokorrent	Ungesichert	EUR		<b>57</b>	115
				<b>763.807</b>	672.150

\* Erstopption zur Einlösung der Wandelanleihe.

In Höhe von € 158.542 (2012: € 51.084) sind die Verbindlichkeiten in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die Kontokorrente sind jeweils im Folgejahr fällig. Die Finanzierungsleasingverbindlichkeiten werden in Abschnitt 17 dargestellt.

Die Fälligkeiten der oben beschriebenen Finanzschulden stellen sich wie folgt dar:

in T €	2013	2012
Bis zu einem Jahr	<b>158.542</b>	51.084
Zwischen einem und fünf Jahren	<b>460.318</b>	475.013
Mehr als fünf Jahre	<b>144.947</b>	146.053
	<b>763.807</b>	672.150

#### **ANLEIHE I**

Am 10. November 2010 hat die Gruppe € 200.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2015 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 200.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 8,5 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 200.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 7.534 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

#### **ANLEIHE II**

Am 19. April 2011 hat die Gruppe € 150.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2018 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 150.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 8,25 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 150.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 5.188 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

#### **ANLEIHE III**

Am 1. November 2011 hat die Gruppe € 100.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben, die 2014 fällig sind. Die Schuldverschreibungen sind in 100.000 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 1 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 11,5 % eingeteilt. Die Zinszahlungen erfolgen quartalsweise. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 100.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 5.552 an. Die Schuldverschreibungen werden nach der Effektivzinsmethode bewertet.

Am 1. November 2012 hat die Gruppe zusätzlich weitere € 50.000 Inhaberschuldverschreibungen herausgegeben. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Schuldverschreibungen belaufen sich auf € 50.500. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 1.497 an.

#### **WANDELANLEIHE I**

Am 11. April 2007 hat die Gruppe € 220.000 Wandelanleihen herausgegeben, die 2027 fällig sind. Die Wandelanleihe ist in 2.200 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von jeweils € 100 und einem jährlichen Zinssatz in Höhe von 1,5 % eingeteilt. Der Wandlungspreis je Aktie wurde zunächst auf € 22,47 festgelegt, daraus ergibt sich ein Wandlungsverhältnis von 4.450 Stammaktien pro Anleihe. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe belaufen sich auf € 220.000. Transaktionskosten fielen in Höhe von € 6.391 an.

Die Wandelanleihe wurde gemäß IAS 32 in Eigenkapital- und Schuldenkomponenten aufgeteilt. Die Eigenkapitalkomponente, abzüglich Transaktionskosten und nach Steuern, wird als eigene Position innerhalb des Eigenkapitals ausgewiesen.

Im 2011 hat die Gruppe 1.252 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt € 125.200 zurückgekauft.

Im zweiten Quartal 2012 haben die Anleihenhalter für 60 Teilschuldverschreibungen ihre „Put-Option“ genutzt und diese Teilschuldverschreibungen mit einem Nominalwert von EUR 6.000 der Gruppe angedient.

Die Ausgaben für den Rückkauf beliefen sich auf € 6.162. Der Eigenkapitalanteil der zurückgekauften Wandelanleihen abzüglich der Transaktionskosten wurde in die Gewinnrücklage umgegliedert. Zum 31. Dezember 2012 standen noch 48 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von insgesamt € 4.800 aus.

Die in der Bilanz ausgewiesene Eigenkapitalkomponente beträgt € 597 (2011: € 1.343).

Die Anleihen können zu jeder Zeit – beginnend 40 Tage nach deren Ausgabe und endend 14 Tage vor Fälligkeit (vom 21. Mai 2007 bis zum 25. März 2027) – von den Anleiheninhabern in jeweils 4.450 Aktien je Anleihe umgewandelt werden. Zudem wurde den Anleihengläubigern die Option einer vorzeitigen Kündigung der Anleihe zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung jeweils am 11. April 2012, 2017 und 2022 oder bei einem Eigentümerwechsel eingeräumt. Die Gesellschaft hat die Möglichkeit, zu jeder Zeit beginnend ab dem 30. April 2014 die Wandelanleihe in ihrer Gesamtheit zum Nominalwert plus Zinsabgrenzung zurückzukaufen, sofern der Börsenkurs der airberlin Aktie eine Schwelle von 150 % des Wandlungspreises übersteigt.

#### WANDELANLEIHE III

Am 6. März 2013 hat die Gruppe Wandelanleihen mit einer sechsjährigen Laufzeit emittiert. Die Anleihe ist in 1.400 Teilschuldverschreibungen mit einem Nennwert von € 100 und einem jährlichen Zinssatz von 6,0% eingeteilt. Der Wandlungspreis je Aktie wurde auf € 2,82. Es ergibt sich ein Wandlungsverhältnis von 35.460 Stammaktien pro Anleihe. Die Bruttoeinnahmen aus der Ausgabe der Wandelanleihe belaufen sich auf € 140.000. Die Transaktionskosten belaufen sich auf € 3.263.

Die Wandelanleihe wurde gemäß IAS 32 komplett als Fremdkapital ausgewiesen. Die Fremdkapitalkomponente wurde in ein eingebettetes Derivat und einen Basisvertrag aufgeteilt. Beide Bestandteile werden unter den Finanzschulden wie folgt ausgewiesen:

in T €	31.12.2013
Einnahmen aus der Emission der Wandelanleihe	140.000
Transaktionskosten	(3.263)
Nettoeinnahmen	136.737
Abgegrenzte Zinsen	1.697
Beizulegende Zeitwert Bewertung des eingebetteten Derivates	6.940
Buchwert zum 31. Dezember 2013	145.374
davon der Basisvertrag	129.474
davon das eingebettete Derivat	15.900

#### DARLEHEN VON NAHESTEHENDEN PERSONEN

Darlehen von nahestehenden Personen werden im Abschnitt 31 erläutert.

#### Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen

Die Gruppe hat verschiedene Vereinbarungen mit Banken abgeschlossen, die der Finanzierung der Flugzeuge dienen und mit diesen besichert sind. Die Buchwerte für die Jahre 2013 und 2012 sind wie folgt:

in T €	Gesichert/Ungesichert	Währung	Fälligkeit	Buchwert 31.12.2013	Buchwert 31.12.2012
Zinssatz					
Variabler Zinssatz	Gesichert	EUR	2014–2023	61.480	68.219
Variabler Zinssatz	Gesichert	USD	2014–2020	101.986	239.550
Fester Zinssatz	Gesichert	EUR	2014–2015	19.236	21.889
Fester Zinssatz	Gesichert	USD	2014–2023	43.303	64.286
Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	Gesichert	USD	2014–2018	29.249	32.046
				255.254	425.990

Von diesen Verbindlichkeiten wurden € 76.863 (2012: € 158.946) in der Konzernbilanz unter den kurzfristigen Verpflichtungen ausgewiesen. Die Finanzierungsleasingverbindlichkeiten werden in Abschnitt 17 dargestellt.

Die Fälligkeiten der oben beschriebenen Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen stellen sich wie folgt dar:

in T €	2013	2012
Bis zu einem Jahr	<b>76.863</b>	158.946
Zwischen einem und fünf Jahren	<b>125.619</b>	138.474
Mehr als fünf Jahre	<b>52.772</b>	128.570
	<b>255.254</b>	425.990

## **17. LEASINGVERHÄLTNISSE**

### **Operating-Leases**

Die Gruppe least eine Vielzahl an Flugzeugen, Triebwerken, Grundstücken und Gebäuden sowie sonstiges Vermögen. Die Vereinbarungen wurden als Operating-Leases eingestuft. Die Leasingverträge verfügen über eine Laufzeit im Schnitt von 11 Jahren und enden grundsätzlich mit Ablauf der Vertragslaufzeit. Das Ende der Laufzeit dieser Verträge liegt zwischen 2014 und 2025 mit Verlängerungsoption. Aus den Leasingverträgen ergeben sich keine Beschränkungen für den Leasingnehmer.

Aus unkündbaren Leasingverhältnissen ergeben sich die folgenden künftigen Mindestleasingraten:

in T €	2013	2012
Bis zu einem Jahr	<b>451.596</b>	522.321
Zwischen einem und fünf Jahren	<b>1.536.860</b>	1.570.827
Mehr als fünf Jahre	<b>828.259</b>	790.115
	<b>2.816.715</b>	2.883.262

Es sind in der Berichtsperiode keine bedingten Leasingzahlungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden.

Während des Berichtszeitraumes, endend am 31. Dezember 2013, sind Zahlungen aus Operating-Leases in Höhe von € 489.238 (2012: € 505.852) als Aufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden.

Zudem verleast die Gruppe Vermögensgegenstände – überwiegend Flugzeuge – als Leasinggeber unter Vereinbarungen, die als Operating-Lease einzustufen sind. Das Ende der Laufzeit der Verträge liegt in 2014-2017.

Die künftigen Mindestleasingeinnahmen ergeben sich wie folgt:

in T €	2013	2012
Bis zu einem Jahr	<b>17.913</b>	24.984
Zwischen einem und fünf Jahren	<b>47.945</b>	53.158
	<b>65.858</b>	78.142

### Finanzierungsleasing

Die Gruppe least bestimmte technische Anlagen und Ausrüstungsgegenstände unter Vereinbarungen, die als Finanzierungsleasing einzustufen sind. Das Finanzierungsleasing betrifft technische Geräte für Flugzeuge. Die Vereinbarungen laufen bis ins Jahr 2018.

Zudem least die Gruppe zwei Flugzeuge unter Vereinbarungen, die als Finanzierungsleasing einzustufen sind. Die Vereinbarungen sind über elf Jahre abgeschlossen und laufen in 2018 aus. Die Vereinbarungen enthalten verschiedene Kauf- und Verkaufsoptionen bezüglich des Rechts des Leasingnehmers, die Flugzeuge zu kaufen beziehungsweise das Recht des Leasinggebers, den Leasingnehmer zum Kauf der Flugzeuge zu verpflichten, jeweils zu festen Terminen und zu den im Vertrag festgelegten Preisen und Konditionen. Zudem darf der Leasinggeber am Ende des Leasingverhältnisses den Leasingnehmer dazu verpflichten, einen Käufer für die Flugzeuge zu fixen Preisen (garantierten Restwerten) zu finden. Die Leasingraten sind in USD und variieren aufgrund von Veränderungen des zugrunde liegenden Zinssatzes. Der Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen wurde daher anhand der erwarteten Leasingzahlungen ermittelt, basierend auf dem im Vertrag genannten vorläufigen Zinssatz.

Der Restbuchwert der Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing wird in Abschnitt 7 dargestellt.

In 2013 sind keine bedingten Leasingzahlungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst worden (2012: keine).

Die künftigen Mindestleasingraten aus Finanzierungsleasing ergeben sich wie folgt:

in T €	Zum 31. Dezember 2013		Zum 31. Dezember 2012	
	Zukünftige Mindestleasingraten	Diskontiert (Barwert)	Zukünftige Mindestleasingraten	Diskontiert (Barwert)
Bis zu einem Jahr	3.300	3.198	3.158	3.097
Zwischen einem und fünf Jahren	34.000	26.051	31.747	26.424
Mehr als fünf Jahre	0	0	0	0
	<b>37.300</b>	<b>29.249</b>	34.905	29.521

### 18. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

in T €	2013			2012		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	113.005	0	113.005	94.391	0	94.391
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.419	0	3.419	5.469	0	5.469
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	116.424	0	116.424	99.860	0	99.860
Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen	308.897	72.405	381.302	312.320	70.357	382.677
Kreditorische Debitoren	2.668	0	2.668	776	0	776
Lohnsteuer-Verbindlichkeiten	6.672	0	6.672	6.270	0	6.270
Umsatzsteuerverbindlichkeiten	1.321	0	1.321	4.131	0	4.131
Sozialversicherungsabgaben	1.107	0	1.107	1.046	0	1.046
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	3.881	0	3.881	2.375	0	2.375
	440.970	72.405	513.375	426.778	70.357	497.135

Die Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen und ausstehende Rechnungen beinhalten Aufwendungen für erbrachte Leistungen beziehungsweise erhaltene Waren, die am Bilanzstichtag noch nicht berechnet wurden, Gutschriften und Kommissionen an Reisebüros im Zusammenhang mit dem Ticket-Verkauf, Urlaubsverpflichtungen und Verbindlichkeiten für ausstehende Gehaltsbestandteile sowie Verbindlichkeiten für die Abgrenzung von Wartungskosten und Überholungen von Flugzeugen und Triebwerken. Informationen über die Währungs- und Liquiditätsrisiken der Gruppe in Bezug auf Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden in Abschnitt 30 dargestellt.

## **19. ERHALTENE ANZAHLUNGEN**

Die Position betrifft überwiegend erhaltene Anzahlungen im Zusammenhang mit Tickets aus Einzelplatzverkäufen, wobei der gebuchte Flug erst nach dem Bilanzstichtag erfolgt und für die in der Berichtsperiode kein Umsatz realisiert wurde.

## **20. UMSATZERLÖSE**

in T €	2013	2012
Flugumsatz	<b>3.815.537</b>	4.006.684
Groundservices und sonstige Leistungen	<b>305.758</b>	272.975
Bordverkauf	<b>25.499</b>	32.017
	<b>4.146.794</b>	4.311.676

Groundservices und sonstige Leistungen beinhalten überwiegend Fracht, technische Dienstleistungen und Zusatzleistungen. Siehe Abschnitt 5 für die Auswirkungen der topbonus Transaktion.

### **Segmentberichterstattung**

Die Gruppe wird vom Board of Directors als eine Geschäftseinheit in einem geografischen Segment mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen, die dem Board of Directors der Gruppe zur Verfügung gestellt werden, sind: Betriebsergebnis, EBITDAR, Nettoverschuldung, Umsatzerlöse, Passagiere und Yield sowie Blockstunden. Über die Ressourcenallokation wird basierend auf dem gesamten Streckennetz und dem Einsatz der gesamten Flotte entschieden. Die Umsatzerlöse werden fast ausschließlich durch die Tätigkeit als Fluggesellschaft erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus Ticketverkäufen, Kommissionen, Bordverkäufen und damit verbundenen Leistungen, die in Europa generiert werden. Da airberlins Flugzeugflotte je nach Nachfrage auf dem gesamten Streckennetz zum Einsatz kommt, hat der Board entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen mehreren Kundengruppen oder geografischen Segmenten, die außerhalb Europas liegen, zuzuordnen.

## **21. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE**

in T €	2013	2012
Gewinn aus dem Verkauf des Vielfliegerprogramms (siehe Abschnitt 5)	<b>0</b>	184.400
Erträge aus Schadensersatz	<b>34.404</b>	33.200
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	<b>11.289</b>	33.076
Erträge aus Untervermietung	<b>4.022</b>	2.809
Erträge aus Versicherungsansprüchen	<b>852</b>	1.582
Übrige	<b>9.186</b>	9.125
	<b>59.753</b>	264.192

Der Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten beinhaltet 2012 Gewinne in Höhe von € 24.022 aus der Umklassifizierung von einem Finanzierungsleasing zu einem operativen Leasing. Diese Umklassifizierung bezieht sich auf ein Flughafengebäude.

Erträge aus Schadenersatz beinhalteten in 2012 eine Schadenersatzforderung mit einem Nominalwert in Höhe von € 30.136 mit einer Laufzeit bis zu 8 Jahren. Diese Schadenersatzforderungen wurden zu einem Barwert von € 25.769 an Etihad Airways PJSC verkauft und vollständig beglichen (siehe Abschnitt 32).

## 22. MATERIALAUFWENDUNGEN UND BEZOGENE LEISTUNGEN

in T €	2013	2012
Treibstoff	1.067.154	1.128.625
Flughafengebühren und Handling	835.591	864.547
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	579.342	592.164
Navigationsaufwand	257.755	260.650
Luftverkehrsabgabe	142.873	154.727
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	129.194	128.830
Übrige	162.595	159.220
	<b>3.174.504</b>	<b>3.288.763</b>

Im Aufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von € 125.517 (2012: € 120.636) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.

Die Materialaufwendungen und bezogene Leistungen wurden um EUR 24.000 (2012: 31.833) reduziert, die airberlin von Etihad Airways PJSC im Rahmen des gemeinsamen strategischen Beschaffungsprogramm erhalten hat (siehe Abschnitt 31).

## 23. PERSONALAUFWENDUNGEN UND MITARBEITERANZAHL

Die Personalaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

in T €	2013	2012
Löhne und Gehälter	406.556	402.823
Aufwand für Altersversorgung	39.921	43.638
Sozialversicherungsabgaben	41.687	42.300
	<b>488.164</b>	<b>488.761</b>

Der Aufwand für Altersversorgung im Berichtszeitraum steht im Zusammenhang mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der Directors und leitenden Angestellten in Höhe von € 1.721 (2012: € 2.074), mit dem leistungsorientierten Pensionsplan der AB Finance II GmbH in Höhe von € 39 (2012: € 168), mit Leistungen an beitragsorientierte Pensionspläne in Höhe von € 3.212 (2012: € 11.705) und mit Beitragsleistungen an Sozialversicherungssysteme in Höhe von € 28.719 (2011: 29.691). Weitere Angaben zu den Pensionsplänen sind in Abschnitt 14 zu finden.



Die Vergütung der Directors setzen sich wie folgt zusammen:

in T €	2013	2012
Jahresgehälter	<b>708</b>	2.125
Bonus	<b>62</b>	924
Sonstiges	<b>20</b>	121
	<b>790</b>	3.170

Die höchste Vergütung eines Directors beträgt in 2013 € 790 (2012: € 1.009). Weitere Angaben zur Vergütung der Directors werden im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 89 bis 112 dargestellt.

Seit dem Oktober 2012 liegt die operative Führung des Unternehmens bei einem neugeschaffenen Gremium, dem Management Board. Die gesamte Vergütung für das Management Board betrug in der Berichtsperiode EUR 3.282 (2012: € 848), davon € 389 (2012: €0) als Pensionszusagen.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter der Gruppe in den verschiedenen Bereichen (inklusive Directors) sowie die Anzahl der Mitarbeiter zum Stichtag (auf Vollzeitbasis) ergeben sich wie folgt:

Arbeitnehmer	Jahresdurchschnitt 2013	Jahresdurchschnitt 2012	31. Dezember 2013	31. Dezember 2012
Flugpersonal	<b>4.700</b>	4.852	<b>4.705</b>	4.793
Verkauf, Betrieb, Verwaltung	<b>4.291</b>	4.463	<b>4.200</b>	4.491
	<b>8.991</b>	9.315	<b>8.905</b>	9.284

## **24. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**

in T €	2013	2012
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	<b>242.150</b>	215.771
Vertriebs- und Distributionsaufwendungen (inkl. Verkaufsprovisionen)	<b>123.210</b>	109.159
Werbung	<b>48.893</b>	59.423
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	<b>45.685</b>	41.221
Reisekosten Crew	<b>30.253</b>	33.561
Bankgebühren	<b>26.307</b>	30.168
Beratung	<b>34.481</b>	27.466
Versicherung	<b>18.506</b>	18.300
Training und sonstige Personalaufwendungen	<b>16.253</b>	16.478
IT bezogene Aufwendungen	<b>14.919</b>	20.056
Telefon und Porto	<b>5.116</b>	5.991
Ausbuchungen von Forderungen	<b>4.738</b>	2.822
Vergütung des Wirtschaftsprüfers	<b>1.540</b>	2.752
Übrige	<b>78.518</b>	70.878
	<b>690.569</b>	654.046

Die Vergütung des Wirtschaftsprüfers setzt sich wie folgt zusammen:

in T €	2013	2012
Jahresabschlussprüfung	144	184
Prüfung der Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften	917	1.245
Prüfungsnahе Dienstleistungen	371	232
Andere Dienstleistungen aufgrund gesetzlicher Vorschriften	0	20
Dienstleistungen betreffend Steuern	15	42
Sonstige Dienstleistungen	93	1.029
	<b>1.540</b>	<b>2.752</b>

## 25. FINANZERGEBNIS

in T €	2013	2012
Zinsaufwand für Finanzschulden	(79.960)	(76.352)
Bewertung der Verbindlichkeit aus dem eingebetteten Derivat zum beizulegenden Zeitwert	(6.940)	0
Sonstiger Finanzaufwand	(999)	(865)
Finanzaufwendungen	<b>(87.899)</b>	<b>(77.217)</b>
Zinserträge aus Festgeldkonten	160	377
Zinserträge aus Krediten und Forderungen	34	167
Sonstige Zinserträge	6.931	524
Finanzerträge	<b>7.125</b>	<b>1.068</b>
Gewinne aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	<b>6.786</b>	<b>2.575</b>
Finanzergebnis	<b>(73.988)</b>	<b>(73.574)</b>

Wie unter Abschnitt 4n beschrieben, werden Wechselkursdifferenzen, die nicht aus Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten stammen, den einzelnen Posten der betrieblichen Aufwendungen/Erträge zugeordnet.

Das im Finanzergebnis ausgewiesene Währungsergebnis leitet sich aus den gesamten Währungsgewinnen (-verlusten) wie folgt ab:

in T €	2013	2012
Summe Währungsergebnis, ergebniswirksam	(15.843)	66.619
davon in den betrieblichen Aufwendungen/Erträgen erfasst	25.802	(63.352)
Währungsgewinne im Finanzergebnis	<b>9.959</b>	<b>3.267</b>

## 26. ERTRÄGE AUS ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

in T €	2013	2012
E190 Flugzeugvermietung GmbH	0	0
Follow Me Entertainment GmbH	0	24
Binoli GmbH	0	782
THBG BBI GmbH	637	(559)
Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH	0	0
	<b>637</b>	<b>247</b>

## 27. ERTRAGSTEUERN UND LATENTE STEUERN

Der Verlust vor Steuern ist im Wesentlichen Deutschland und Österreich zurechenbar.

Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

in T €	2013	2012
Laufender Ertragsteueraufwand	<b>(693)</b>	(3.957)
Latenter Ertragsteuerertrag	<b>(9.587)</b>	13.944
Ertragsteuerertrag	<b>(10.280)</b>	9.987

Die laufenden Ertragsteuern der Gruppe umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer, die Gewerbesteuer sowie ausländische Ertragsteuern. Von dem laufenden Steueraufwand in Höhe von € 693 (2012: € 3.957) entfallen € 2.289 auf Steuerzahlungen für Vorjahre (2012: € 110).

Der angewandte Steuersatz der Gruppe beträgt 30,18 % (2012: 30,18 %). Er setzt sich zusammen aus 15,83 % Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag und 14,35 % Gewerbesteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteuerertrag beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Einige Konzerngesellschaften, insbesondere ausländische, unterliegen Gesamtsteuersätzen, die von dem der airberlin group abweichen. Die Unterschiede zum Gesamtsteuersatz der Gruppe werden in der steuerlichen Überleitungsrechnung als „Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen“ in Höhe von € 7.651 (2012: € 4.556) ausgewiesen.

Nach der Anpassung der latenten Steuerposition der Gesellschaft zum 31.12.2011 wurden latente Steueransprüche aus Verlustvorträgen zum 31.12.2012 nur sehr restriktiv angesetzt. Die Voraussetzung für den Ansatz von latenten Steueransprüchen in diesem Fall ist das Vorliegen überzeugender substanzieller Hinweise auf zu versteuernde Einkünfte, die zu einer Nutzung von Verlustvorträgen führen. Es hat eine Anzahl von positiven Faktoren gegeben, die aus Sicht der Direktoren geeignete Hinweise zum 31. Dezember 2012 darstellten, wie:

- ▶ Die Auswirkungen des Restrukturierungsprogrammes Turbine 2013
- ▶ Der Anstieg der positiven Einflüsse aus der Partnerschaft mit Etihad Airways PJSC
- ▶ Die Möglichkeit zur Nutzung von Verlustvorträgen durch Anpassung der Steuerstrategie

Zum 31.12.2013 ist das Management weiterhin der Überzeugung, dass die vorher genannten Faktoren auch 2014 einen deutlich positiven Einfluss haben werden, und steuerliche Verlustvorträge entweder durch zukünftige Erträge oder durch die Anwendung von geeigneten Steuerstrukturierungsstrategien nutzen lassen. Nichtsdestotrotz wurden die latenten Steueransprüche aus Verlustvorträgen zum 31.12.2013 weiterhin nur sehr restriktiv angesetzt.

Die Abweichung zwischen dem auf der Basis des Ergebnisses der Periode erwarteten Steuerertrag und dem tatsächlich ausgewiesenen Steuerertrag lässt sich wie folgt darstellen:

in T €	2013	2012
Verlust vor Steuern	<b>(305.232)</b>	(3.175)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,18 % (in 2012: 30,18 %)	<b>92.119</b>	958
Effekt aus Abweichungen von Steuersätzen	<b>7.651</b>	4.556
Veränderungen in latenten Steueransprüchen auf steuerliche Verlustvorträge	<b>(57.296)</b>	(21.879)
Steuerfreie Einnahmen und nichtabziehbare Aufwendungen	<b>(28.494)</b>	(16.953)
Anpassung durch Betriebsprüfungen	<b>(27.563)</b>	0
Latenter Steuerertrag für vorangegangene Geschäftsjahre	<b>2.289</b>	0
Laufender Steueraufwand für vorangegangene Geschäftsjahre	<b>0</b>	(110)
Sonstige	<b>1.014</b>	(343)
Summe Ertragsteuerertrag (-aufwand)	<b>(10.280)</b>	9.987

Durch Veränderungen in der Eigentümerstruktur im Vorjahr sind Verlustvorträge in Höhe von EUR 44.457 für gewerbesteuerliche Zwecke und EUR 47.205 für Körperschaftsteuerliche Zwecke endgültig entfallen. Für diese Verlustvorträge waren keine latenten Steueransprüche angesetzt.

Zum 31. Dezember 2013 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von € 271.996 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 345.859 für Körperschaftsteuerliche Zwecke (2012: € 198.753 und € 221.559). Davon wurden EUR 271.996 (2012: EUR 103.753) für gewerbesteuerliche Zwecke und EUR 251.702 (2012: EUR 129.559) für Körperschaftsteuerliche Zwecke angesetzt zum Ausgleich der latenten Steuerverpflichtungen. Es wird erwartet, dass Verlustvorträge in Höhe von 94.787 (2012: EUR 95.000) im Rahmen geplanter zukünftiger steuerpflichtiger Ergebnisse oder durch geeignete Steuerstrukturierungsstrategien genutzt werden können. Daneben bestehen zum 31. Dezember 2013 weitere Verlustvorträge in Höhe von € 679.007 für gewerbesteuerliche Zwecke und € 631.341 für Körperschaftsteuerliche Zwecke (2012: € 456.966 und € 462.654), für die keine latenten Steueransprüche angesetzt werden. Die Verlustvorträge unterliegen keiner zeitlichen Beschränkung.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer steuerlichen Betriebsprüfung haben geänderte Steuerberechnungen zu einem signifikanten Rückgang der latenten Steueransprüche auf Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen geführt.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten sind den folgenden Vermögenswerten und Schulden zugeordnet worden:

in T €	2013	2012
<b>Latente Steueransprüche:</b>		
Fremdwährungsforderungen und Derivate	6.474	9.418
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.099	1.221
Technische Anlagen	383	266
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	3.581	38.977
Steuerliche Verlustvorräte	86.160	55.957
	<b>97.697</b>	<b>105.839</b>
<b>Latente Steuerverpflichtungen:</b>		
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und Rechnungsabgrenzung	(3.487)	(3.224)
Flugzeuge und damit verbundene Verbindlichkeiten	(43.385)	(44.468)
Immaterielle Vermögenswerte	(49.791)	(45.378)
Mietereinbauten	(56)	(67)
Rückstellungen und Verbindlichkeiten für abgegrenzte Leistungen	(9.079)	(8.365)
Wandelanleihen, Anleihen	(1.786)	(3.949)
Fremdwährungsverbindlichkeiten und Derivate	(2.757)	(2.508)
	<b>(110.341)</b>	<b>(107.959)</b>
<b>Verrechnung</b>	<b>97.697</b>	<b>105.839</b>
Latente Steueransprüche (Verpflichtungen), netto	(12.644)	(2.120)
Latente (Steueransprüche (Verpflichtungen), netto zu Beginn des Geschäftsjahres	(2.120)	(39.700)
Veränderung der latenten Steuer	(10.524)	(37.580)
Davon aus Cashflow-Sicherungen und Eigenkapitalpositionen	937	(23.636)
Latenter Steuerertrag (Aufwand)	(9.587)	13.944

Die latenten Steueransprüche aus den steuerlichen Verlustvorräten wurden unter Berücksichtigung der erwarteten zukünftigen steuerlichen Gewinne gebildet.

Der bilanzielle Ausweis stellt sich wie folgt dar:

in T €	2013	2012
Latente Steueransprüche	17.063	28.666
Latente Steuerverbindlichkeiten	(29.707)	(30.786)
	<b>(12.644)</b>	<b>(2.120)</b>

Eine Saldierung ist nicht möglich, da Ansprüche und Verbindlichkeiten nicht derselben Jurisdiktion unterliegen.

### Berücksichtigung von Ertragsteuern im Eigenkapital

in T €	2013			2012		
	vor Steuer	Steuerertrag	Nach Steuer	vor Steuer	Steuerertrag	Nach Steuer
Transaktionskosten auf die Ausgabe neuer Aktien	0	0	0	(5.546)	1.665	(3.881)
	0	0	0	(5.546)	1.665	(3.881)

### Berücksichtigung von Ertragsteuern im sonstigen Ergebnis

in T €	2013			2012		
	vor Steuer	Steueraufwand	Nach Steuer	vor Steuer	Steueraufwand	Nach Steuer
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	(237)	0	(237)	490	0	0
Marktwertveränderung von Sicherungsinstrumenten	3.635	(937)	2.690	(73.335)	21.969	(51.364)
	3.398	(937)	2.453	(72.798)	21.969	(50.874)

### 28. KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Darstellung der Kapitalflussrechnung der airberlin erfolgt nach der indirekten Methode. Bankguthaben und Kassenbestände beinhalten Kassenbestände und Bankkonten sowie Festgelder bei Banken mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

in T €	2013	2012
Kassenbestand	148	209
Bankguthaben	117.274	145.540
Bankeinlagen mit fester Laufzeit	105.641	182.187
Bankguthaben und Kassenbestände	223.063	327.936
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	(57)	(115)
Bankguthaben und Kassenbestände laut Kapitalflussrechnung	223.007	327.821

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 31. Dezember 2013 gesperrte Guthaben in Höhe von € 105.131 (2012: € 104.034).

## 29. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Die derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

in T €	2013			2012		
	kurzfristig	langfristig	Gesamt	kurzfristig	langfristig	Gesamt
<b>Derivative Finanzinstrumente die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden:</b>						
Positiver Marktwert	14.350	0	<b>14.350</b>	10.830	0	10.830
Negativer Marktwert	(23.013)	0	<b>(23.013)</b>	(29.859)	0	(29.859)
	(8.663)	0	<b>(8.663)</b>	(19.029)	0	(19.029)
<b>zugehörige Bezugsbasis:</b>						
Treibstoffpreis	13.252	0	<b>13.252</b>	2.741	0	2.741
Devisenkurs	(21.915)	0	<b>(21.915)</b>	(21.772)	0	(21.772)
	(8.663)	0	<b>(8.663)</b>	(19.029)	0	(19.029)
<b>Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden:</b>						
Positiver Marktwert	0	105	<b>105</b>	1.637	0	1.637
Negativer Marktwert	(85)	(577)	<b>(662)</b>	(8.743)	(531)	(9.274)
	(85)	(472)	<b>(557)</b>	(7.106)	(531)	(7.637)
<b>zugehörige Bezugsbasis:</b>						
Treibstoffpreis	(37)	0	<b>(37)</b>	0	0	(0)
Devisenkurs	(48)	0	<b>(48)</b>	(1.629)	(531)	(2.160)
Zins und Devisenkurs	(0)	(472)	<b>(472)</b>	(5.477)	0	(5.477)
	(85)	(472)	<b>(557)</b>	(7.106)	(531)	(7.637)

### Hedge-Accounting

Als Luftfahrtunternehmen ist die airberlin group Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungen sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. airberlin nutzt derivative Finanzinstrumente, um diese Risiken zu begrenzen.

airberlin wendet Hedge-Accounting in Bezug auf Sicherungen von zukünftigen Cashflows in Fremdwährung und auf zukünftige, auf den Kauf von Treibstoff bezogene Cashflows an, die die Kriterien gemäß IAS 39 erfüllen, womit die Volatilität der Gewinn- und-Verlust-Rechnung reduziert wird.

IAS 39 enthält strenge Anforderungen an die Anwendung von Hedge Accounting. airberlin erfüllt diese Anforderungen durch die Dokumentation zu Beginn eines Sicherungsgeschäfts, sowohl bei der Sicherungsbeziehung zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft, als auch bei den Risikomanagementzielsetzungen und -strategien der Sicherung. Dazu gehören die Zuordnung der Sicherungsinstrumente zu festen Verpflichtungen und zukünftigen Transaktionen und auch die Einschätzung des Wirksamkeitsgrades des angewandten Sicherungsinstruments. Die Effektivität der vorhandenen Sicherungsbeziehungen wird laufend überwacht. Für das Hedge-Accounting werden die Änderungen des Marktwerts des Hedging-Instruments im Eigenkapital in dem Ausmaße, in dem das Sicherungsgeschäft wirksam ist, erfasst. Die kumulierten Marktwertänderungen der Cashflow-Sicherungsgeschäfte werden dem Eigenkapital entnommen und in der Gewinn- und-Verlust-Rechnung in dem Berichtszeitraum realisiert, in dem sich der abgesicherte Cashflow auf den Gewinn oder Verlust auswirkt.

airberlin tätigt auch Sicherungsgeschäfte, die nicht die strengen Hedge-Accounting-Kriterien des IAS 39 erfüllen. Für solche Derivate weist airberlin die Marktwertänderungen in der Gewinn- und-Verlust-Rechnung aus. Die Marktwerte der Derivate werden gesondert in der Bilanz ausgewiesen.

Sämtliche Fremdwährungsoptionen und Kerosin-Optionen wurden während der Berichtsperiode auf ihre Hedge-Accounting-Qualifikation hin überprüft und sich qualifizierende Derivate als Cashflow-Sicherungsgeschäfte ausgewiesen.

Die kombinierten Zins- und Währungs-Swaps werden als „zu Handelszwecken gehalten“ klassifiziert und in der Gewinn- und-Verlust-Rechnung erfasst.

Cashflow-Sicherungsgeschäfte werden sich voraussichtlich auf den Gewinn oder Verlust im gleichen Zeitraum auswirken, in dem die Cashflows voraussichtlich realisiert werden.

#### Verrechnungs Vereinbarungen oder ähnliche Vereinbarungen

Die Gruppe schließt derivative Finanzinstrumente unter Netting Vereinbarungen ab. Im Allgemeinen werden unter diesen Vereinbarungen die geschuldeten Beträge aus allen Transaktionen der jeweiligen Vertragspartner an einem jeweiligen einzelnen Tag innerhalb einer Währung mit einander verrechnet und von einem Vertragspartner zum anderen Vertragspartner als Summe gezahlt. In speziellen Umständen - zum Beispiel bei Eintritt eines Kreditereignisses wie einem Zahlungsausfall, werden alle ausstehenden Transaktionen unter der Vereinbarung beendet und ein Gesamtbetrag durch Verrechnung aller Transaktionen ermittelt, der als Gesamtbetrag zahlbar ist.

Diese Vereinbarungen erfüllen nicht die Kriterien für das Verrechnen der Transaktionen in der Bilanz. Dies ist der Fall, da die Gruppe keine rechtlichen Mittel hat, diese Transaktionen im Normalfall miteinander zu verrechnen, da eine Verrechnung rechtlich nur möglich ist im Falle eines zukünftigen Ereignisses wie der Zahlungsausfall bei Verbindlichkeiten oder ähnlichem.

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte der erfassten Finanzinstrumente dar, die einer solchen Vereinbarung zum 31.12.2013 unterliegen:

Beschreibung	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente verrechnet in der Bilanz	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente in der Bilanz	Zugehörige nicht verrechnete Finanzinstrumente	Bankdeposit erhalten/gegeben	Nettosumme
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	20.490	(6.035)	14,455	(10.331)	0	4.124
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	(29.710)	6.035	(23,675)	10.331	0	(13.345)

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte der erfassten Finanzinstrumente dar, die einer solchen Vereinbarung zum 31.12.2012 unterliegen:

Beschreibung	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente verrechnet in der Bilanz	Brutto Summe der erfassten Finanzinstrumente in der Bilanz	Zugehörige nicht verrechnete Finanzinstrumente	Bankdeposit erhalten/gegeben	Nettosumme
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	20.230	(7.763)	12,467	(9.315)	0	3.152
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	(46.895)	7.763	(39,132)	9.315	0	(29.817)



### 30. FINANZIELLES RISIKOMANAGEMENT

#### a) Ausfallrisiken

Der Buchwert der finanziellen Vermögenswerte stellt das maximale Ausfallrisiko dar.

Das maximale Ausfallrisiko zum Bilanzstichtag stellt sich wie folgt dar:

in T €	Anhang	2013	2012
Darlehen und Forderungen	10	<b>334.818</b>	340.809
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die zu Handelszwecken gehalten werden	29	<b>105</b>	1.637
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	29	<b>14.350</b>	10.829
Bankguthaben und Kassenbestände	28	<b>223.063</b>	327.936
		<b>572.336</b>	681.211

#### b) Wertberichtigungen

##### — FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Altersstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum Bilanzstichtag stellt sich wie folgt dar:

in T €	2013		2012	
	Bruttoforderung	Wertberichtigung	Bruttoforderung	Wertberichtigung
Nicht überfällig	<b>170.391</b>	<b>0</b>	135.067	0
Zwischen 1 und 30 Tage überfällig	<b>2.671</b>	<b>32</b>	22.979	309
Zwischen 31 und 120 Tage überfällig	<b>2.446</b>	<b>15</b>	17.616	1.262
Zwischen 121 und 365 Tage überfällig	<b>2.533</b>	<b>906</b>	3.404	387
Mehr als ein Jahr überfällig	<b>23.350</b>	<b>11.611</b>	19.192	12.101
	<b>201.391</b>	<b>12.564</b>	198.259	14.058

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden basierend auf historischen Daten zu Wertminderungsverlusten, wie nachstehend erläutert, auf mögliche Wertverminderungsverluste hin analysiert. Forderungen, die nicht überfällig sind, gelten normalerweise auf Grundlage der Erfahrungen aus der Vergangenheit als nur mit einem geringen Wertminderungsrisiko behaftet, genauso wie Forderungen, die zwischen 1 und 30 Tage überfällig sind.

Die Entwicklung der Wertberichtigungen stellt sich wie folgt dar:

in T €	2013	2012
Bestand 1. Januar	<b>14.058</b>	14.423
Zuführung zu Wertberichtigungen	<b>1.017</b>	4.651
Auflösung von Wertberichtigungen	<b>(2.511)</b>	(5.016)
Bestand 31. Dezember	<b>12.564</b>	14.058

Wertberichtigungen dienen dazu, Wertminderungsverluste zu erfassen, bis die Gruppe entscheidet, dass der finanzielle Vermögenswert ausgebucht werden soll.

Wertberichtigungen basieren auf Schätzwerten und Beurteilungen hinsichtlich der Kreditwürdigkeit von einzelnen Forderungen, der tatsächlichen Kundenstruktur und einer Analyse vergangener Wertminderungsverluste. Ein Mahnwesen ist im Unternehmen installiert. Die dritte Mahnung ergeht zusammen mit einem gerichtlichen Mahnbescheid und zeitgleich wird auf die Forderung

eine Wertberichtigung in Höhe von 60 % vorgenommen. Dieser Prozentsatz spiegelt die Wahrscheinlichkeit des Wertminderungsverlusts aufgrund von Erfahrungen in der Vergangenheit wider. Zum Bilanzstichtag betragen wie Wertberichtigungen EUR 12.564 (2012: EUR 14.058).

#### — SONSTIGE KREDITE UND FORDERUNGEN

Die sonstigen Kredite und Forderungen waren mit Stand zum 31. Dezember 2013 nicht überfällig (2012: keine), und es erfolgten während des Berichtszeitraums keine Neuverhandlungen von Zahlungsbedingungen, die ansonsten zu überfälligen Forderungen geführt hätten. Es wurden keine Wertminderungsverluste in Bezug auf andere finanzielle Vermögenswerte verzeichnet (2011: keine).

Diese Forderungen beziehen sich hauptsächlich auf fällige Beträge von Lieferanten (Sicherheiten, Boni und Ansprüche). Da die Gruppe nur Verträge mit erstklassigen Lieferanten abschließt, ist das Wertminderungsrisiko bezüglich dieser Beträge unbedeutend.

Forderungen gegen nahestehende Personen resultieren hauptsächlich aus Forderungen im Zusammenhang mit dem gemeinsamen strategischen Beschaffungsprogramm mit Etihad Airways PJSC und aus Verrechnungskonten gegenüber der E190 Flugzeugvermietung GmbH. Da die Forderungen nicht überfällig sind und Zahlungen in der Vergangenheit pünktlich erfolgten, erachtet die Gruppe eine Wertminderung als nicht erforderlich.

#### — ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE SOWIE POSITIVE MARKTWERTE VON DERIVATEN

Es wurde keine Wertminderung auf Bankguthaben oder positive Marktwerte von Derivaten verzeichnet, da die Transaktionen nur mit Parteien von höchster Bonität oder, im Falle von derivativen Finanzinstrumenten, mit Parteien durchgeführt werden, die auf Grundlage der in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen (vergangenes Kundenverhalten bezüglich der pünktlichen Zahlung von fälligen Beträgen) als zuverlässig bekannt sind. Die Gruppe überprüft ihre Nettopositionen unter der Prämisse von Wertberichtigungsrisiken bei Bankguthaben und positiven Marktwerten von derivativen Finanzinstrumenten.

#### c) Liquiditätsrisiken

Die vertraglichen, nicht-diskontierten Fälligkeiten der finanziellen Verbindlichkeiten einschließlich der geschätzten Zinszahlungen und ausschließlich der Auswirkung von Netting-Vereinbarungen sowie der derivativen Finanzinstrumente stellen sich zum 31. Dezember 2013 wie folgt dar:

in T €	Anhang	Vertragliche Zahlungsströme	Bis zu einem Jahr	Zwischen einem und fünf Jahren	Mehr als 5 Jahre
<b>Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>					
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	16	(278.708)	(81.915)	(140.719)	(56.073)
Finanzschulden	16	(923.558)	(219.562)	(557.202)	(146.794)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	18	(116.424)	(116.424)	0	0
Summe nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten		(1.318.690)	(417.901)	(697.921)	(202.867)
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>					
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	29				
Zahlungsabfluss		(120.122)	(120.122)	0	0
Zahlungszufluss		130.202	130.202	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	29				
Zahlungsabfluss		(668.638)	(668.439)	(199)	0
Zahlungszufluss		649.336	649.336	0	0
Summe derivative Finanzinstrumente		(9.222)	(9.023)	(199)	0

Zum 31. Dezember 2012 waren die Fälligkeiten wie folgt:

in T €	Anhang	Vertragliche Zahlungsströme	Bis zu einem Jahr	Zwischen einem und fünf Jahren	Mehr als 5 Jahre
<b>Nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>					
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	17	(458.149)	(160.308)	(188.723)	(109.118)
Finanzschulden	17	(833.906)	(99.810)	(577.925)	(156.171)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	19	(99.860)	(99.860)	0	0
Summe nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten		(1.391.915)	(359.978)	(766.648)	(265.289)
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>					
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	30				
Zahlungsabfluss		(218.668)	(218.668)	0	0
Zahlungszufluss		229.794	229.794	0	0
Derivative Finanzinstrumente mit negativem Marktwert	30				
Zahlungsabfluss		(703.474)	(702.663)	(811)	0
Zahlungszufluss		671.888	671.888	0	0
Summe derivative Finanzinstrumente		(20.460)	(19.649)	(811)	0

Die in der Fälligkeitsanalyse offengelegten Beträge sind die vertraglichen, nicht-diskontierten Zahlungsströme, einschließlich zukünftiger Zinszahlungen. Die Beträge in USD sind zum jeweiligen Wechselkurs am Jahresende umgerechnet, die variablen Zinszahlungen wurden unter Verwendung des Basiszinssatzes zum Jahresende errechnet.

Die Gruppe beabsichtigt, die Verbindlichkeiten hauptsächlich durch bestehende Bankbestände und Mittelzuflüsse aus der operativen Geschäftstätigkeit und, bezogen auf den Kauf von Flugzeugen (oben nicht dargestellt), durch neue Finanzierungen zu bedienen, welche bereits für Flugzeuglieferungen in 2014 und Anfang 2015 abgeschlossen wurden.

#### d) Währungsrisiken

Die Gruppe wickelt einen erheblichen Teil der Transaktionen in USD und einen kleineren Teil in GBP und CHF ab. airberlin tätigt Devisentermin- und Optionsgeschäfte in USD, um funktionelle Währungsrisiken, die sich aus den laufenden operativen Kosten in USD ergeben (z. B. Zahlungen in Bezug auf Flugzeugfinanzierung und -leasing, Treibstoff, Wartung etc.), zu steuern. airberlin sichert grundsätzlich mindestens 75 % des erwarteten Cashflows auf einer 1 bis 3 Monate revolvierenden Basis und mindestens 35 % des erwarteten Cashflows auf einer 4–12 Monate revolvierenden Basis ab (2012: identisch).

Das Währungsrisiko der Gruppe, basierend auf den Fremdwährungsbeträgen am Jahresende, stellt sich wie folgt dar:

In T Währungseinheiten	2013			2012		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	77.121	748	418	73.159	142	335
Bankguthaben und Kassenbestände	66.090	391	12.125	80.230	1.177	17.929
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	(240.706)	0	0	(443.161)	0	0
Finanzschulden	(156.116)	0	0	(221.000)	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	(101.857)	(675)	(3.066)	(72.351)	(1.697)	(693)
Summe Risiko aus Bilanzpositionen	(355.467)	464	9.477	(583.123)	(378)	17.571
Erwartete zukünftige Einkäufe	(2.128.673)	19.854	(44.409)	(2.056.673)	0	(62.298)
Gesamtrisiko	(2.484.140)	20.319	(34.932)	(2.639.796)	(139)	(54.334)
Nominal Sicherungsgeschäfte	1.463.000	0	13.400	1.266.587	0	0
Netto Währungsrisiko	(1.021.140)	20.319	(21.532)	(1.373.209)	(139)	(54.334)

Die oben ausgewiesenen geschätzten Käufe beziehen sich auf einen Zeitraum von zwölf Monaten. Das Volumen, welches durch Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen abgesichert ist, bezieht sich auf geschätzte Käufe für bis zu zwei Jahre. Das Volumen, das durch kombinierte Zins- und Währungs-Swaps abgesichert ist, ist der Nennwert der Finanzverbindlichkeiten in USD.

Die folgenden Wechselkurse galten während des Jahres:

Währungseinheiten zum €	Jahresdurchschnitt		Kurs zum Stichtag	
	2013	2012	2013	2012
USD	1,3281	1,2848	1,3791	1,3194
GBP	0,8493	0,8109	0,8337	0,8161
CHF	1,2311	1,2053	1,2276	1,2072

#### — SENSITIVITÄTSANALYSE

Für die zum Jahresende existierenden finanziellen Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie für den Marktwert der zum Jahresende existierenden derivativen Finanzinstrumente wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Die in der Kalkulation des Währungsrisikos zugrunde gelegten Annahmen sind die gleichen wie im vorangegangenen Jahr. Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Zinssätze, konstant bleiben, hätte eine Stärkung des Euro gegenüber den folgenden Währungen um 10 % am 31. Dezember das Eigenkapital und den Gewinn oder Verlust um die folgenden Beträge erhöht/(vermindert):

Effekt in T €	2013			2012		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	22.715	(51)	(1.694)	31.683	42	(1.780)
Eigenkapital	(82.424)	0	0	(95.270)	0	0

Eine Schwächung des Euro gegenüber den folgenden Währungen am 31. Dezember um 10 % hätte das Eigenkapital oder den Gewinn beziehungsweise Verlust um die folgenden Beträge erhöht/(vermindert):

Effekt in T €	2013			2012		
	USD	GBP	CHF	USD	GBP	CHF
Gewinn oder Verlust	(26.867)	62	2.071	(53.345)	(51)	1.059
Eigenkapital	96.605	0	0	63.685	0	0

#### e) Zinsrisiken

Die verzinslichen Finanzinstrumente der Gruppe setzen sich wie folgt zusammen:

In T €	Buchwert	
	2013	2012
<b>Festverzinsliche Finanzinstrumente</b>		
Finanzielle Vermögenswerte	2.364	1.607
Finanzielle Verbindlichkeiten	(832.925)	(788.456)
Kombinierte Zins- und Währungs-Swaps	(472)	(5.477)
	<b>(831.032)</b>	<b>(792.326)</b>
<b>Variabel verzinsliche Finanzinstrumente</b>		
Finanzielle Verbindlichkeiten	(192.772)	(309.684)
	<b>(192.772)</b>	<b>(309.684)</b>

Das Zinsrisiko der Gruppe auf Basis der Nominalwerte der Finanzinstrumente setzt sich wie folgt zusammen:

In T €	2013	2012
Variabel verzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten abzüglich Nominalwerte der Zins- und Währungs-Swaps	(62.687)	(251.451)
	<b>(62.687)</b>	<b>(251.451)</b>

Die variabel verzinslichen Verbindlichkeiten sowie die Verbindlichkeiten aus Flugzeugfinanzierungen, die vornehmlich auf USD lauten, setzten die Gruppe sowohl Zinszahlungsschwankungen, die auf Veränderungen der Zinssätze zurückzuführen sind, als auch Währungsrisiken aus. Das Zinsrisiko ergibt sich aus der Sensitivität der finanziellen Vermögenswerte und -verbindlichkeiten mit variablen Zinssätzen gegenüber Änderungen des Marktzinssatzes. airberlin sichert diese Risiken mit kombinierten Zins- und Währungs-Swaps ab. Die Swaps werden als Cashflow-Sicherungsgeschäft von ihrem Beginn an bis zur Erfassung der entsprechenden Kredite in der Bilanz angesetzt. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt die Klassifizierung der Zins- und Währungs-Swaps als „zu Handelszwecken gehalten“, zukünftige Änderungen des Marktwerts werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

#### — MARKTWERT-SENSITIVITÄTSANALYSE

Die Gruppe weist keine festverzinslichen finanziellen Vermögenswerte oder finanziellen Verbindlichkeiten als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert („fair value option“) aus und die Gruppe hat keine ihrer Derivate (der Zins- und Währungs-Swaps) als Fair Value Sicherungsbeziehung designiert. Daher würde eine Veränderung des Zinssatzes nur die Gewinn-und-Verlust-Rechnung beeinflussen und nicht das Eigenkapital und dies in Höhe der Wertveränderung der zu Handelszwecken gehaltenen Zins- und Währungs-Swaps. Eine Änderung von +/- 100 Basispunkten des Zinssatzes hätte das Eigenkapital um EUR 0 (2012: EUR 0) erhöht oder vermindert und den Gewinn um EUR 952 (2012: EUR 5.187) erhöht beziehungsweise um EUR 1.468 (2012: 5.534) verringert bezogen auf ein Jahr.

— CASHFLOW-SENSITIVITÄTSANALYSE

Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Devisenkurse, konstant bleiben, hätte – basierend auf den Bilanzbeträgen zum Berichtsdatum und unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Zinsswaps – eine Zinsänderung um 100 Basispunkte den Gewinn oder Verlust (das Finanzergebnis) um € 627 (2012: € 2.515) erhöht beziehungsweise vermindert und keine Auswirkung auf das Eigenkapital während des zwölfmonatigen Zeitraums gehabt.

**f) Kerosinpreis-Risiken**

Der Treibstoffpreis (jet fuel) spielt eine wichtige Rolle für die operativen Ergebnisse der Gruppe. Die Treibstoffaufwendungen von airberlin beliefen sich auf 24,0 % (2012: 25,0 %) der gesamten betrieblichen Aufwendungen. airberlin sichert sich gegen Treibstoffpreiserhöhungen durch Kerosin-Swaps und Kerosin-Optionsgeschäfte ab. Zum Bilanzstichtag 2013 betrug die abgesicherte Menge 645.500 Tonnen für das Geschäftsjahr 2014 (547.500 Tonnen für 2013). Die Hedgingquote beträgt 48,3 % für 2014 (2012: 42,3 % für 2013).

— SENSITIVITÄTSANALYSE

Unter der Annahme, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Fremdwährungskurse, konstant bleiben, hätte ein 10-prozentiger Anstieg beziehungsweise Rückgang des Treibstoffpreises am 31. Dezember das Eigenkapital und den Gewinn oder Verlust um die folgenden Beträge erhöht/(vermindert):

Effekt in T €	2013		2012	
	+ 10 %	-10 %	+ 10 %	- 10 %
Gewinn oder Verlust	(2.694)	(6.409)	4.059	(166)
Eigenkapital	42.135	(29.917)	29.318	(33.068)

### g) Kategorien und Marktwerte

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember 2013 sind wie folgt:

in T €	Anhang	Darlehen und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Hedging-Instrumente	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert/beizulegenden Zeitwert bewertet werden	Summe Buchwerte	Marktwert zum 31.12.2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	16	334.818	0	0	0	334.818	334.818
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit positivem Marktwert	29	0	105	0	0	105	105
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit positivem Marktwert	29	0	0	14.350	0	14.350	14.350
Bankguthaben und Kassenbestände	28	223.063	0	0	0	223.063	223.063
		557.881	105	14.350	0	572.336	572.336
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit negativem Marktwert	29	0	(662)	0	0	(662)	(662)
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit negativem Marktwert	29	0	0	(23.013)	0	(23.013)	(23.013)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden	16	0	0	0	(1.106.172)	(1.106.172)	(1.087.106)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	16	0	0	0	(15.900)	(15.900)	(15.900)
Finanzierungsleasing	17	0	0	0	(29.249)	(29.249)	(27.880)
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	28	0	0	0	(57)	(57)	(57)
		0	(662)	(23.013)	(1.151.378)	(1.175.053)	(1.154.618)

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember 2012 waren wie folgt:

in T €	Anhang	Darlehen und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Hedging-Instrumente	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	Summe Buchwerte	Marktwert zum 31.12.2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	16	340.809	0	0	0	340.809	340.809
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit positivem Marktwert	29	0	1.637	0	0	1.637	1.637
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit positivem Marktwert	29	0	0	10.830	0	10.830	10.830
Bankguthaben und Kassenbestände	28	327.936	0	0	0	327.936	327.936
		668.745	1.637	10.830	0	681.212	681.212
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit negativem Marktwert	29	0	(9.274)	0	0	(9.274)	(9.274)
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden, mit negativem Marktwert	29	0	0	(29.859)	0	(29.859)	(29.859)
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden	16	0	0	0	(1.198.000)	(1.198.000)	(1.135.683)
Finanzierungsleasing	17	0	0	0	(33.298)	(33.298)	(29.520)
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	28	0	0	0	(115)	(115)	(115)
		0	(9.274)	(29.859)	(1.231.413)	(1.270.546)	(1.204.451)

Im Folgenden werden die bei der Schätzung des Marktwerts der Finanzinstrumente hauptsächlich angewandten Methoden und Annahmen zusammengefasst.

#### Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente sind zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der Faktoren, die sich für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt (als Marktpreis) oder indirekt (in Ableitung von Marktpreisen) beobachten lassen. Somit sind die von airberlin gehaltenen derivativen Finanzinstrumente in ihrer Gesamtheit der Stufe 2 nach der in IFRS 13.93 definierten dreistufigen Hierarchie zuzuordnen.

#### Wandelanleihe eingebettes Derivat

Die Gruppe hat ein eingebettes Derivat in der am 6. März 2013 begebenen Wandelanleihe identifiziert. Das eingebettet Derivat wird als Stufe 2 nach der in IFRS 13.93 definierten dreistufigen Hierarchie klassifiziert.

Die Entwicklung des eingebetteten Derivates:

In thousands of EUR	
Erfasster Beizulegender Zeitwert zum 6. März 2013	(8.960)
Bewertung des beizulegenden Zeitwertes durch die Gewinn- und Verlustrechnung	(6.940)
Beizulegender Zeitwert zum 31. Dezember 2013	(15.900)



### Verzinsliche Kredite und Verbindlichkeiten

Der Marktwert wird auf der Basis von diskontierten, zukünftig erwarteten Kapital- und Zins-Cashflows mit laufenden Zinssätzen berechnet.

### Forderungen/Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen/Verbindlichkeiten

Bei Forderungen/Verbindlichkeiten mit einer Fälligkeit von weniger als einem Jahr wird erachtet, dass der Nominalwert den Marktwert widerspiegelt. Alle sonstigen Forderungen/Verbindlichkeiten werden diskontiert, um den beizulegenden Zeitwert zu bestimmen.

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aufgrund der kurzfristigen Fälligkeit wird angenommen, dass der Nominalwert den beizulegenden Zeitwert widerspiegelt.

### h) Nettogewinne oder -verluste

Die Nettogewinne (-verluste) aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten während des Berichtszeitraums sind wie folgt:

in T €	2013	2012
Darlehen und Forderungen	(1.023)	(3.977)
Bankguthaben und Kassenbestände	(1.620)	828
Derivative Finanzinstrumente	(26.840)	72.391
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden	15.336	7.863
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden	(6.940)	0
	(28.027)	77.105

Dazu gehören Währungsgewinne und -verluste, Verluste aus Wertminderungen und Auflösung von Wertminderungen, erfolgswirksam erfasste Marktwertänderungen und Veräußerungsgewinne oder -verluste.

Es wurden während des Berichtszeitraums keine Zinseinkünfte, Gebühreneinnahmen und -zahlungen auf wertverminderten finanziellen Vermögenswerten zurückgestellt (2012: keine).

## 31. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

### Transaktionen mit den Direktoren der Gruppe

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Directors. Die gesamten Angaben zur Vergütung der Directors befinden sich im Bericht über die Vergütung der Directors auf Seite 89 bis 113 dieses Berichts.

Die Mitglieder des Board of Directors halten 4,31% der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (Vorjahr: 4,42%).

Darin ist ein Non-Executive Director enthalten, der gleichzeitig der Hauptgesellschafter der Phoenix Reisen GmbH ist. Die Gruppe hat in den zwölf Monaten 2013 Erträge aus dem Ticketverkauf mit der Phoenix Reisen GmbH in Höhe von € 6.573 (Vorjahr: € 12.930) erwirtschaftet. Zum 31. Dezember 2013 belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf € 75 (Vorjahr: € 598).

### Transaktionen mit einem wesentlichen Aktionär

Des Weiteren hat die Gruppe ein besichertes Darlehen in Höhe von € 98.699 von einem Großaktionär – Etihad Airways PJSC – erhalten und unter den Finanzschulden ausgewiesen. Der entsprechende Zinsaufwand von € 8.689 wurde in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Etihad Airways PJSC und airberlin kooperieren in verschiedenen operativen Projekten, zum Beispiel beim Einkauf, der Flugzeug-Instandhaltung und beim Vielfliegerprogramm. airberlin ist außerdem eine umfangreiche code-share Vereinbarung mit Etihad Airways PJSC eingegangen. Daraus hat die Gruppe Provisionen in der Höhe von € 8.135 an Etihad Airways PJSC gezahlt sowie von Etihad Airways PJSC Provisionen in Höhe von € 8.166 erhalten. Zum 31. Dezember 2013 sind € 1.209 in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen ausgewiesen. Der Betrag von € 489 ist in der Position Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Gruppe hat im Rahmen des gemeinsamen strategischen Beschaffungsprogrammes € 24.000 erhalten, die gegen Materialaufwendungen und sonstige Leistungen aufgerechnet wurden. Von diesem sind zum 31. Dezember 2013 € 12,308 in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen enthalten. Die Gruppe hat Business Class Sitze im Wert von € 15.219 von Etihad Airways PJSC erworben.

### Transaktionen mit Equity Beteiligungen

Die Lieferungen und Leistungen mit Equity Beteiligungen zum 31. Dezember 2012 und 2011 stellen sich wie folgt dar:

in T €	2013	2012
<b>THBG BBI GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	2.364	1.622
Zinserträge	121	86
<b>BINOLI GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	167	44
Umsatzerlöse	9.520	745
<b>E190 Flugzeugvermietung GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	2.394	4.587
Leasingaufwand	7.765	6.235
<b>IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S.</b>		
Leasingertrag	2.899	652
<b>Topbonus Ltd</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	136	0
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen	4.982	0
Umsatzerlöse	5.172	0
Aufwendungen aus Meilen	24.955	0

Transaktionen mit Equity Beteiligungen werden mit zwischen fremden Dritten üblichen Preisen abgerechnet.

In 2013 wurden EUR 0 Ausschüttungen von Equity Beteiligungen vereinnahmt (2012: 704).

### **32. EXECUTIVE BOARD OF DIRECTORS**

Wolfgang Prock-Schauer	Chief Executive Officer	(seit 7. Januar 2013)
Hartmut Mehdorn	Chief Executive Officer	(bis 7. Januar 2013)

### **33. NACHTRÄGLICHE EREIGNISSE**

Am 21. Januar 2014 hat die Gruppe die am 19. April 2011 mit einem Kupon von 8,25 % pro Jahr ausgegebene Anleihe von EUR 150.000 um EUR 75.000 auf eine Gesamtsumme von EUR 225.000 aufgestockt. Die Schuldverschreibungen wurden zu einem Ausgabepreis von 101,5 % des Nominals platziert.

Am 27. April 2014 hat die Gruppe eine ewige Anleihe bei ihrem Aktionär Etihad Airways PJSC in der Höhe von EUR 300.000 platziert. Die Ziehung der Anleihe erfolgt in drei Tranchen von je EUR 100.000 und wird ausgezahlt am 20. Mai 2014, 28. August 2014 und am 27. November 2014. Die ewige Anleihe hat keine Fälligkeit und ist mit einem Kupon von 8.0 % pro Jahr ausgestattet. Die Zahlung der Kupons kann einseitig durch einen Beschluss der Gruppe unendlich aufgeschoben werden. Die ewige Anleihe beinhaltet ein Wandlungsrecht in Stammaktien zu einem Wandlungspreis von EUR 1,79. Sie wird in der Konzernbilanz der Gruppe als Eigenkapital ausgewiesen.

Die Gruppe hat eine feste Zusage einer Drittpartei über die Platzierung einer Anleihe von mindestens EUR 250.000 erhalten, wovon EUR 100.000 für die Ablösung von allen ausstehenden Anleihen werden muss, die in die neue Anleihe transferiert werden. Die Fälligkeit der Anleihe wird Mai 2017 sein und einen maximalen Kupon von 6,75 % haben.

### **34. ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS DER GESELLSCHAFT**

#### **a) Wesentliche Bewertungsgrundlagen**

Die im Konzernanhang in den Abschnitten 3 und 4 beschriebenen Bilanzierungsgrundsätze und wesentlichen Bewertungsgrundlagen finden ebenso Anwendung auf den Jahresabschluss der Gesellschaft. Zusätzlich werden die folgenden Rechnungslegungsgrundsätze angewendet:

Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen werden zu Anschaffungskosten bilanziert und wurden auf Anhaltspunkte für Wertminderungen überprüft.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen und Equity Beteiligungen werden zunächst mit ihrem Marktwert bewertet, nachfolgend werden sie zum Restbuchwert, unter Verwendung der Effektivzinsmethode, bilanziert.

Die Gesellschaft hat finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in ihrer Bilanz dargestellt, die von ihr identifiziert wurden.

Folgende Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten werden bei der Air Berlin PLC dargestellt:

- ▶ Darlehen und Forderungen,
- ▶ finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß IAS 39 bilanziert und zu Handelszwecken gehalten werden (derivative Finanzinstrumente),
- ▶ finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden (eingeschlossen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie verzinsliche Finanzschulden).

Die Gesellschaft hat folgende Klassen von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten definiert:

- ▶ Darlehen und Forderungen,
- ▶ derivative Finanzinstrumente die zu Handelszwecken gehalten werden,
- ▶ finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet werden (eingeschlossen verzinsliche Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten),
- ▶ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

### b) Anteile an verbundenen Unternehmen

Die von der Gesellschaft direkt und indirekt gehaltenen Anteile an verbundenen Unternehmen sind in Abschnitt 35 des Konzernanhangs zu finden. Die Gesellschaft ist Komplementärin der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG.

Im Berichtsjahr hat die Gruppe ihre Struktur rationalisiert. Als Teil der Reorganisation wurden die Anteile an einigen direkt gehaltenen Tochterunternehmen in andere Tochterunternehmen der Gesellschaft transferiert. Gleichzeitig wurden Darlehen innerhalb der Gruppe vorher ausgegeben von der Gesellschaft in das Eigenkapital der Tochterunternehmen eingebracht.

in T €	2013	2012
<b>Anschaffungskosten</b>		
Bestand 1. Januar	720.924	720.946
Zugänge	30	0
Bareinlage in das Eigenkapital von verbundenen Unternehmen	7.000	0
Einbringung von innerkonzernlichen Darlehen in das Eigenkapital von verbundenen Unternehmen	184.523	0
Einbringung von innerkonzernlichen Forderungen und Verbindlichkeiten in das Eigenkapital von verbundenen Unternehmen, netto	53.344	0
Einbringung von Equity Beteiligungen in das Eigenkapital von verbundenen Unternehmen	409	0
Abgänge	(31)	(22)
Bestand 31. Dezember	966.199	720.924

### c) Latente Steueransprüche

Die Unternehmenserträge unterliegen ausschließlich der deutschen Besteuerung.

Es ergeben sich folgende Steuern vom Einkommen und Ertrag:

in T €	2013	2012
Laufender Ertragsteueraufwand	(23)	(1.306)
Latenter Ertragssteueraufwand	(15.675)	(13.369)
Ertragsteueraufwand	(15.698)	(12.061)

Die laufenden Ertragsteuern der Gesellschaft umfassen die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag zur Körperschaftsteuer und die Gewerbesteuer. Vom laufenden Steueraufwand entfallen € 452 auf Steuererstattungen für Vorjahre (2012: Steuernachzahlung € 1).

Der angewandte effektive Steuersatz der Gesellschaft beträgt 30,03 % (2012: 30,03 %). Er setzt sich zusammen aus 15,83 % Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag und 14,20 % Gewerbesteuer. Bei der Ermittlung des Gewerbesteuersatzes wurde die Zerlegung auf die einzelnen am Gewerbesteueraufkommen beteiligten Gemeinden berücksichtigt.

Nach der Anpassung der latenten Steuerposition der Gesellschaft zum 31.12.2011 wurden latente Steueransprüche aus Verlustvorträgen zum 31.12.2012 nur sehr restriktiv angesetzt. Die Voraussetzung für den Ansatz von latenten Steueransprüchen in diesem Fall ist das Vorliegen überzeugender substantieller Hinweise auf zu versteuernde Einkünfte, die zu einer Nutzung von Verlustvorträgen führen. Es hat eine Anzahl von positiven Faktoren, die aus Sicht der Direktoren geeignete Hinweise zum 31. Dezember 2012 darstellten, gegeben, wie:

- ▶ Die Auswirkungen des Restrukturierungsprogrammes Turbine 2013
- ▶ Der Anstieg der positiven Einflüsse aus der Partnerschaft mit Etihad Airways PJSC
- ▶ Die Möglichkeit zur Nutzung von Verlustvorträgen durch Anpassung der Steuerstrategie

Obwohl das Management weiterhin der Überzeugung ist, dass die vorher genannten Faktoren auch 2014 einen deutlich positiven Einfluss haben werden, hat es entschieden keine latenten Steuern auf Verlustvorträge in der Einzelgesellschaft zu erfassen.

Die Abweichung zwischen dem auf der Basis des Ergebnisses der Periode erwarteten Steuerertrag und dem tatsächlich ausgewiesenen Steuerertrag lässt sich wie folgt darstellen:

in T €	2013	2012
Verlust vor Steuern	<b>(93.594)</b>	(26.460)
Erwarteter Ertragsteuerertrag bei 30,03 % (in 2012: 30,03 %)	<b>28.106</b>	7.946
Effekt aus steuerlichen Organschaftsverhältnissen	<b>(3.464)</b>	262
Aktivierung (Abschreibungen) auf latente Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge	<b>(17.589)</b>	12.985
Steuerfreie Einnahmen und nichtabziehbare Aufwendungen	<b>(23.528)</b>	(9.637)
Laufender Steueraufwand für vorangegangene Geschäftsjahre	<b>452</b>	(1)
Sonstige	<b>325</b>	506
Summe Ertragsteuerertrag (-aufwand)	<b>(15.698)</b>	12.061

Zum 31. Dezember 2013 bestehen Verlustvorträge, für die latente Steueransprüche (deferred tax assets) angesetzt werden, in Höhe von € 0 (2012: € 0) für gewerbsteuerliche Zwecke und € 0 (2012: € 111.147) für körperschaftsteuerliche Zwecke. Davon wurden € 0 (2012: € 0) für gewerbsteuerliche Zwecke und € 0 (2012 angepasst: € 16.147) für körperschaftsteuerliche Zwecke zum Ausgleich der latenten Steuerverpflichtungen angesetzt. Es wird erwartet, dass Verlustvorträge in Höhe von € 0 (2012: € 95.000) für körperschaftsteuerliche Zwecke im Rahmen geplanter zukünftiger steuerpflichtiger Ergebnisse genutzt werden können.

Daneben bestehen zum 31. Dezember 2013 weitere Verlustvorträge in Höhe von € 42.275 für gewerbsteuerliche Zwecke und € 383.337 für körperschaftsteuerliche Zwecke (2012: € 49.991 für Gewerbesteuer und € 452.127 für Körperschaftsteuer), für die keine latenten Steueransprüche angesetzt werden. Die Verlustvorträge unterliegen keiner zeitlichen Beschränkung.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten sind den folgenden Vermögenswerten und Schulden zugeordnet worden:

in T €	2013	2012
Latente Steueransprüche:		
Rückstellungen	<b>1.136</b>	937
Marktwert von Derivaten	<b>992</b>	646
Steuerliche Verlustvorträge	<b>0</b>	17.589
	<b>2.128</b>	19.172
Latente Steuerverpflichtungen:		
Wandelanleihen, Anleihen	<b>(1.786)</b>	(3.949)
Marktwert von Derivaten	<b>(983)</b>	(189)
	<b>(2.769)</b>	(4.138)
Verrechnung	<b>2.128</b>	19.172
Latente Steueransprüche, netto	<b>(641)</b>	15.034
Latente Ansprüche, netto zu Beginn des Geschäftsjahres	<b>15.034</b>	0
Veränderung der latenten Steuer	<b>(15.675)</b>	(15.034)
Davon aus Eigenkapitalpositionen	<b>0</b>	1.665
Latenter Steuerertrag (-aufwand)	<b>(15.675)</b>	(13.369)

Die latenten Steueransprüche aus den steuerlichen Verlustvorträgen wurden unter Berücksichtigung der erwarteten zukünftigen steuerlichen Gewinne gebildet.

#### Berücksichtigung von Ertragsteuern im Eigenkapital

	2013			2012		
	vor Steuer	Steuerertrag	Nach Steuer	vor Steuer	Steuerertrag	Nach Steuer
Transaktionskosten auf die Ausgabe neuer Aktien	0	0	0	(5.546)	1.665	(3.881)
	0	0	0	(5.546)	1.665	(3.881)

#### d) Darlehen an Tochterunternehmen

Darlehen an Tochterunternehmen wurden eingebracht in das Eigenkapital von Tochterunternehmen (Abschnitt 34b). Zum 31. Dezember 2013 sind keine weiteren Darlehen an Tochterunternehmen ausstehend.

Zum 31. Dezember 2012 waren Darlehen an die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (€ 155.200) und an die Air Berlin Technik GmbH (EUR 25.130) ausstehend.

#### e) Forderungen gegenüber Tochterunternehmen

Aus Ergebnisabführungsverträgen ergeben sich mit € 7.825 Forderungen gegen verbundene Unternehmen (2012: € 6.571). Die restlichen Forderungen resultieren aus Lieferungen und Leistungen, Verrechnungskonten und Zinsen für die bestehenden Darlehen.

#### f) Rechnungsabgrenzungen

Rechnungsabgrenzungen beinhalten vor allem Vorauszahlungen für Flugzeugmietvereinbarungen.

#### g) Gezeichnetes Kapital und Rücklagen

Die Kapitalstruktur der Air Berlin PLC entspricht der der Gruppe mit Ausnahme verschiedener im Konzernabschluss berichteter Rücklagen, die für die Gesellschaft nicht relevant sind.

Eine weiterführende Erläuterung befindet sich im Konzernanhang im Abschnitt 12.

#### h) Pensionen

In 2007 hat die Gesellschaft einen leistungsorientierten Pensionsplan für die Executive Directors abgeschlossen. Der Pensionsplan wird durch Beiträge bei qualifizierenden Pensionsversicherungen finanziert.

Die Verpflichtung aus dem leistungsorientierten Pensionsplan setzt sich wie folgt zusammen:

in T €	2013	2012
Barwert der gedeckten Verpflichtungen	10.717	7.776
Marktwert des Planvermögens	(13.436)	(10.638)
Finanzierungsstatus	(2.719)	(2.862)
Nicht nach IAS 19.58 b) anerkannter Betrag	0	0
Marktwert des Planvermögens, netto	(2.719)	(2.862)

Der Barwert der Verpflichtungen aus dem leistungsorientierten Pensionsplan entwickelte sich während der Periode wie folgt:

in T €	2013	2012
Barwert der Verpflichtungen zum 1. Januar	<b>7.776</b>	6.432
Dienstzeitaufwand der Periode	<b>1.614</b>	422
Verzinsung der Verpflichtung	<b>274</b>	297
Versicherungsmathematische Verluste	<b>1.053</b>	625
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember	<b>10.717</b>	7.776

Sensitivitäten der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen sind wie folgt:

in T €	2013
Barwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember 2013	<b>10.717</b>
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5% geringerem Zinssatz	<b>11.560</b>
Barwert der Verpflichtungen bei 0,5% höherem Zinssatz	<b>9.971</b>

Der Marktwert des Planvermögens hat sich wie folgt entwickelt:

in T €	2013	2012
Marktwert des Planvermögens zum 1. Januar	<b>10.638</b>	7.155
Einzahlungen in den Plan (Beiträge)	<b>2.599</b>	3.460
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	<b>423</b>	347
Versicherungsmathematische Gewinne	<b>0</b>	(324)
Verlust der Periode aus dem Planvermögen	<b>(224)</b>	0
Marktwert des Planvermögens zum 31. Dezember	<b>13.436</b>	10.638

Das Planvermögen beinhaltet ausschließlich externe Verträge mit Versicherungsgesellschaften in Deutschland. Diese können gegebenenfalls Aktien der Air Berlin PLC enthalten. Allerdings wären die an airberlin gehaltenen Aktien – aufgrund der strengen Vorschriften, denen Versicherungsgesellschaften in Deutschland unterliegen – unwesentlich.

Der unter Pensionsaufwand in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung realisierte Aufwand setzt sich wie folgt zusammen:

in T €	2013	2012
Dienstzeitaufwand der Periode	<b>1.614</b>	422
Verzinsung der Verpflichtung	<b>274</b>	297
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen	<b>(423)</b>	(347)
Versicherungsmathematische Verluste	<b>0</b>	948
Pensionsaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	<b>1.465</b>	1.321
Versicherungsmathematische Verluste	<b>1.053</b>	0
Verlust der Periode aus dem Planvermögen	<b>224</b>	0
Pensionsaufwand im sonstigen Ergebnis erfasst	<b>1.277</b>	0

In 2014 werden voraussichtlich Einzahlungen in die Pensionspläne (Beiträge) in Höhe von € 2.588 geleistet.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen am Bilanzstichtag stellen sich wie folgt dar:

in %	2013	2012
Diskontierungszinssatz am 31. Dezember	2,77	3,57
Erwarteter Ertrag aus dem Planvermögen am 1. Januar	NA	4,30
Zukünftige Gehaltssteigerungen	0,00	0,00
Zukünftige Pensionssteigerungen	1,00	1,00

Annahmen, die sich auf Lebenserwartungen beziehen, basieren auf veröffentlichten Statistiken und Sterbetafeln („Richttafeln 2005 G“ veröffentlicht durch Heubeck-Richttafeln-GmbH). Die durchschnittliche Lebenserwartung eines Pensionärs im Alter von 65 Jahren beträgt danach 20 Jahre, die einer Pensionärin im Alter von 65 Jahren 25 Jahre.

#### i) Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen

Die beiden von der Gesellschaft in 2007, 2009 und 2013 herausgegebenen Wandelanleihen werden in Abschnitt 16 des Konzernanhangs erläutert und bei der Gesellschaft in Übereinstimmung mit der Konzernbilanz bilanziert.

Die Finanzierung der Wandelanleihen erfolgt durch die AB Finance B.V., und die Erlöse daraus wurden an die Air Berlin PLC in Form eines Darlehens mit den gleichen Konditionen wie die Wandelanleihe weitergegeben.

Die von der in 2009 begebenen Wandelanleihe noch ausstehenden Anleihen wurden im Vorjahr vollständig zurückgekauft und an die AB Finance B.V. weitergereicht. Dadurch wurde das diesbezügliche Darlehen getilgt. Von der in 2007 begebenen Wandelanleihe wurden im Berichtsjahr erneut Anleihen zurückgekauft und an die AB Finance B.V. weitergereicht und dadurch ein weiterer Teil des Darlehens getilgt. Angaben hierzu und weitere Angaben zum Liquiditätsrisiko und zur Fälligkeit der Wandelanleihe sind in den Abschnitten 16 und 30c des Konzernanhangs dargestellt.

Mit der AB Finance B.V. wurde ein weiteres langfristiges Darlehen von € 2.000 mit einem variablen Zinssatz (LIBOR plus 1 %) und einer Fälligkeit zum 11. April 2027 vereinbart.

Insgesamt hat die Gesellschaft drei weitere Anleihen begeben. Diese werden in Abschnitt 16 des Konzernanhangs erläutert und bei der Gesellschaft in Übereinstimmung mit der Konzernbilanz bilanziert.

#### j) Sonstige Verpflichtungen

Sonstige Verpflichtungen aus abgegrenzten Leistungen betreffen hauptsächlich Aufwendungen für Leistungen, für die am Bilanzstichtag noch keine Rechnungen vorlagen.

#### k) Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen

Die Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen betreffen mit € 25.380 Verbindlichkeiten aus Verlustübernahmen (2012: € 29). Aus den mit den Tochterunternehmen abgeschlossenen Cashpool-Vereinbarungen ergeben sich zum Bilanzstichtag Verbindlichkeiten von € 384 (2012: 154.901). Im Zusammenhang mit abgegrenzten Kaupreiszahlungen für Flugzeuge sind Verbindlichkeiten von € 9.373 (2012: € 0) zum Bilanzstichtag enthalten.



## I) Marktwerte und Kategorien

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 31. Dezember sind wie folgt:

in T €	Anhang	2013		2012	
		Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
Darlehen an Tochterunternehmen	34d	0	0	198.677	198.677
Forderungen gegen Tochterunternehmen	34e	9.802	9.802	135.652	135.652
Forderungen gegen Equity Beteiligungen		0	0	149	149
<b>Gesamte Darlehen und Forderungen</b>		<b>9.802</b>	<b>9.802</b>	<b>334.478</b>	<b>334.478</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden mit positiven Marktwerten</b>		<b>3.365</b>	<b>3.365</b>	<b>696</b>	<b>696</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>		<b>4.321</b>	<b>4.321</b>	<b>118.067</b>	<b>118.067</b>
Finanzschulden	16	(499.423)	(527.925)	(495.078)	(511.350)
Verbindlichkeiten gegenüber Tochterunternehmen	35k	(197.837)	(197.837)	(279.535)	(279.535)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten		(7.618)	(7.618)	(8.617)	(8.617)
<b>Gesamte finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet werden</b>		<b>(704.878)</b>	<b>(733.380)</b>	<b>(783.230)</b>	<b>(799.502)</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden mit negativen Marktwerten</b>		<b>(3.397)</b>	<b>(3.397)</b>	<b>(2.217)</b>	<b>(2.217)</b>
		<b>(690.787)</b>	<b>(719.289)</b>	<b>(332.206)</b>	<b>(348.478)</b>

## m) Transaktionen mit nahestehenden Personen

Die Gesellschaft unterhält Transaktionen mit Directors und Tochtergesellschaften (siehe Konzernanhang in Abschnitt 31). Die gesamten Angaben zur Vergütung der Directors befinden sich im Bericht über die Vergütung der Directors auf Seite 89 bis 113 dieses Berichts. Die Mitglieder des Boards of Directors halten 4,31% der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (2012: 4,42%) Die Geschäftsbeziehungen der Gesellschaft mit Konzerngesellschaften jeweils zum 31. Dezember stellen sich wie folgt dar:

in T €	2013	2012
<b>Air Berlin PLC &amp; Co. Luftverkehrs KG</b>		
Umsätze	<b>10.463</b>	10.609
Zinserträge	<b>2.170</b>	2.121
Sonstige betriebliche Aufwendungen	<b>15.760</b>	1.171
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	<b>1.613</b>	228.991
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	<b>1.730</b>	102.417
<b>Pegasus 1. – 7. Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH</b>		
Umsätze	<b>27</b>	20
Zinserträge	<b>0</b>	29
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	<b>0</b>	182
<b>Alpha Engine Trading (merged to Air Berlin PLC &amp; Co. Luftverkehrs KG)</b>		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	<b>0</b>	50
<b>airberlin technik GmbH</b>		
Umsätze	<b>464</b>	138
Zinserträge	<b>239</b>	255
Zinsaufwand	<b>25.380</b>	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	<b>46</b>	62.569

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	25.380	1.303
Leisure Cargo GmbH		
Umsätze	41	0
Zinserträge	7.824	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	7.829	5.263
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0
Air Berlin 1. – 9. LeaseLux Sàrl		
Umsätze	218	27
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	2	3.241
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.535	244
Air Berlin Netherlands B.V. (liquidated)		
Zinserträge	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	55
Air Berlin Finance B.V.		
Umsätze	84	0
Aufwendungen aus der Wandelanleihe	103	76
Zinsaufwand	0	46
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	9.415	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	155.960	15.197
Air Berlin Technik Ltd.		
Zinserträge	21	22
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	26	2.480
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH		
Umsätze	1	1
Zinsaufwand	0	1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	10
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	117.225
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH		
Umsätze	1	12
Zinsaufwand	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	27.380
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH		
Zinserträge	1	9
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	3.003
Air Berlin Zwölfte Flugzeug GmbH		
Umsätze	1	18
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	37
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	1.317
Air Berlin Erste Flugzeugvermietungs GmbH (merged to Air Berlin PLC& & Co. Luftverkehrs KG)		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	5.300
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	806
Air Berlin Dritte Flugzeugvermietungs GmbH		
Umsätze	5	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	4.109

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	1.237
Air Berlin Vierte Flugzeugvermietungs GmbH		
Umsätze	5	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	3.588
Air Berlin Achte Flugzeugvermietungs GmbH		
Umsätze	5	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	60
Air Berlin Finance GmbH		
Umsätze	1	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	112	81
AB Finance II GmbH		
Umsatz	72	0
Zinsaufwand	0	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	7	2.993
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	2.653
JFK Stiftung		
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0	1.182
Belair Airlines AG		
Erhaltene Dividende	819	6.249
Umsatz	494	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	61	0
CHS Holding Service GmbH		
Umsatz	26	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	3	0
Air Berlin PLC & Co. Verwaltungs KG		
Umsatz	48	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	3	0
Air Berlin PLC & Co. Service Center KG		
Umsatz	113	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	10	0
Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG		
Umsatz	89	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	7	0
Niki Luftfahrt GmbH		
Umsatz	1.166	0
Zinsaufwand	9	0
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	95	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.372	0

#### n) Arbeitnehmer

Für die Gesellschaft sind fünf Directors tätig (2011: fünf Directors). Informationen über die Vergütung der Directors sind im Konzernanhang in Abschnitt 22 sowie im Bericht über die Vergütung der Directors auf den Seiten 93 bis 103 enthalten. Für die Gesellschaft sind zusätzlich die Mitglieder des neu gegründeten Management Boards (Abschnitt 22) tätig. Weiterhin sind für die Gesellschaft 11 Non-Directors tätig.

### 35. KONSOLIDIERUNGSKREIS

Der Konsolidierungskreis besteht aus folgenden Gesellschaften:

Tochtergesellschaften	Eingetragen in	2013	2012
AB Erste Flugzeugvermietungs GmbH (verschmolzen in die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	○	○
AB Zweite Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Dritte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Vierte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Achte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Neunte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
AB Zehnte Flugzeugvermietungs GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Crew Operations GmbH (verschmolzen in die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	○	○
Air Berlin Finance B.V. <sup>1,2</sup>	Niederlande	○	○
Air Berlin Finance GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Finance II GmbH <sup>2</sup>	Deutschland	○	○
Air Berlin Netherlands B.V. (liquidated) <sup>2</sup>	Niederlande	○	○
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG	Deutschland	○	○
Air Berlin PLC & Co. Airport Service KG	Deutschland	○	○
Air Berlin PLC & Co. Verwaltungs KG	Deutschland	○	○
Air Berlin PLC & Co. Service Center KG	Deutschland	○	○
airberlin technik GmbH	Deutschland	○	○
airberlin technik Slovakia s.r.o.	Slowakei	○	○
Air Berlin Technik Ltd. <sup>1,2</sup>	Vereinigtes Königreich	○	○
Air Berlin 1. LeaseLux Sàrl <sup>2</sup>	Luxemburg	○	○
Air Berlin 2. LeaseLux Sàrl <sup>2</sup>	Luxemburg	○	○
Air Berlin 3. LeaseLux Sàrl <sup>2</sup>	Luxemburg	○	○
Air Berlin 4. LeaseLux Sàrl <sup>2</sup>	Luxemburg	○	○
Air Berlin 5. LeaseLux Sàrl <sup>2</sup>	Luxemburg	○	○
Air Berlin 6. LeaseLux Sàrl <sup>2</sup>	Luxemburg	○	○
Air Berlin 7. LeaseLux Sàrl <sup>2</sup>	Luxemburg	○	○
Air Berlin 8. LeaseLux Sàrl <sup>2</sup>	Luxemburg	○	○
Air Berlin 9. LeaseLux Sàrl <sup>2</sup>	Luxemburg	○	○
Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Sechste Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Siebte Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Zwölfte Flugzeug GmbH	Deutschland	○	○
Air Berlin Americas Inc.	USA	○	○
Alpha Engine Trading GmbH (verschmolzen in die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG)	Deutschland	○	○
Bairs GmbH (liquidated) <sup>2</sup>	Schweiz	○	○
Belair Airlines AG <sup>2</sup>	Schweiz	○	○
CHS Switzerland AG <sup>2</sup>	Schweiz	○	○
CHS Holding & Services GmbH <sup>2</sup>	Deutschland	○	○
Euconus Flugzeugleasinggesellschaft mbH (verschmolzen in die Air Berlin Fünfte Flugzeug GmbH)	Deutschland	○	○
Gehuba Beteiligungs-Verwaltungs GmbH	Schweiz	○	○

JFK Stiftung <sup>2</sup>	Switzerland	○	○
Leisure Cargo GmbH <sup>2</sup>	Deutschland	○	○
NIKI Luftfahrt GmbH	Österreich	○	○
NL AB Beteiligungs GmbH	Österreich	○	○
Pegasus Erste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH <sup>2</sup>	Deutschland	○	○
Pegasus Zweite Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH <sup>2</sup>	Deutschland	○	○
Pegasus Dritte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH <sup>2</sup>	Deutschland	○	○
Pegasus Vierte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH <sup>2</sup>	Deutschland	○	○
Pegasus Fünfte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH <sup>2</sup>	Deutschland	○	○
Pegasus Sechste Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH <sup>2</sup>	Deutschland	○	○
Pegasus Siebte Luftfahrtbeteiligungsgesellschaft mbH <sup>2</sup>	Deutschland	○	○
Air Berlin Employee Share Trust <sup>1, 3</sup>	Vereinigtes Königreich	○	○

1 Die Anteile werden direkt per 31.12.2013 von der Air Berlin PLC (die übrigen Tochtergesellschaften werden indirekt durch andere Gruppen-Gesellschaften) gehalten.

2 Die Anteile werden direkt per 31.12.2012 von der Air Berlin PLC (die übrigen Tochtergesellschaften werden indirekt durch andere Gruppen-Gesellschaften) gehalten.

3 Die Gesellschaft wird als Zweckgesellschaft konsolidiert.

Außer am Air Berlin Employee Share Trust und der NIKI Luftfahrt GmbH hält die Air Berlin PLC (direkt oder indirekt) alle Anteile an sämtlichen Tochtergesellschaften.

▶ **ANCILLARY REVENUE**

Zusatzerlöse, die über den Ticketverkauf hinaus erzielt werden.

▶ **APU**

Auxiliary Power Unit – ein Hilfskraftrzeuger, der hauptsächlich in Flugzeugen verwendet wird.

▶ **ASK**

Angebote Sitzplatzkilometer; Anzahl der verkaufbaren Sitzplätze pro Flug, multipliziert mit den auf einem Flug zurückgelegten Kilometern. Maß für die Leistungsfähigkeit einer Airline.

▶ **BLOCKSTUNDEN**

Die Zeit, in der ein Flugzeug im umsatzrelevanten Service unterwegs ist. Gerechnet wird die Zeit ab dem Abrollen vom Flugsteig vor dem Start bis zum Stillstand am Gate nach der Landung.

▶ **DRY LEASE**

Leasing eines Flugzeugs ohne Personal.

▶ **FLAG-CARRIER**

Nationale Fluggesellschaft, meist in Staatsbesitz beziehungsweise unter Staatskontrolle. Es existiert auch die Bezeichnung „Legacy Carrier“.

▶ **FRILLS**

Bedeutet so viel wie „Schnickschnack“. No-Frills-Airlines sind Fluggesellschaften, die durch Streichen von kostenlosem Service und/oder Zusatzleistungen den Flugpreis so weit wie möglich senken.

▶ **IATA**

International Air Transport Association.

▶ **LOW-COST-CARRIER (LCC)**

Auch Low-Fare-Carrier. „Billigfluggesellschaft“.

▶ **PAX**

Passagier.

▶ **RPK**

„Revenue Passenger Kilometers“. Deutsch: Passagierkilometer. Anzahl der Passagiere multipliziert mit der Zahl der von ihnen zurückgelegten Kilometer.

▶ **SITZLADEFAKTOR**

Prozentzahl zur Angabe der Auslastung eines Flugzeugs beziehungsweise einer ganzen Flotte innerhalb eines bestimmten Zeitraums, auf einer Strecke oder im gesamten Streckennetz. Stellt den Quotienten aus der Anzahl der Passagiere und den verfügbaren Sitzplätzen (Kapazität) dar.

▶ **SLOT**

Zeitfenster, in dem eine Fluggesellschaft einen Flughafen zum Starten oder Landen benutzen kann.

▶ **WET LEASE**

Leasing eines Flugzeugs inklusive des Personals.

▶ **YIELD**

Durchschnittserlöse. Durchschnittlicher Umsatz je gewählte Output-Einheit. Die Einheit können der einzelne Passagier, der einzelne geflogene Kilometer oder die Passagierkilometer sein.

▶ **YIELD MANAGEMENT**

Preis-Management-System zur Erhöhung der Durchschnittserlöse.

**REDAKTIONSSCHLUSS:**

30. April 2014

# GLOSSAR FINANZMARKT

## ▶ **ABSCHREIBUNGEN**

Investitionen sind über ihre volle Nutzungsdauer abzuschreiben, was zur Folge hat, dass der Kaufpreis über mehrere Jahre als Kosten verteilt wird.

## ▶ **ACQUISITION & LEVERAGED FINANCE**

Finanzierung von Unternehmenstransaktionen, die zum Wechsel von Eigentumsverhältnissen führen, wobei Eigen- und Fremdmittel eingesetzt werden.

## ▶ **ANCILLARY REVENUE**

Zusatzerlöse, die über den Ticketverkauf hinaus erzielt werden.

## ▶ **ANLAGENINTENSITÄT**

Kennzahl zur Analyse der Vermögensstruktur, die das Verhältnis von Anlagevermögen zu Gesamtvermögen beschreibt.

## ▶ **ASSOZIIERTES UNTERNEHMEN**

Unternehmen, das sich nicht unter einheitlicher Leitung beziehungsweise im Mehrheitsbesitz einer Obergesellschaft befindet, auf das jedoch von der Obergesellschaft ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt wird (Beteiligungshöhe über 20 Prozent).

## ▶ **AT-EQUITY-BEWERTUNG**

Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, wobei deren anteiliges Eigenkapital und anteiliges Jahresergebnis berücksichtigt werden.

## ▶ **AUFWANDS- UND ERTRAGSKONSOLIDIERUNG**

Prinzipiell können in der Konzern-GuV nur diejenigen Aufwendungen und Erträge berücksichtigt werden, die im Rahmen von Geschäftstätigkeiten mit Konzernfremden entstehen. Aufwendungen und Erträge, die auf interne Leistungsbeziehungen zurückzuführen sind, müssen deshalb im Konzernabschluss eliminiert werden. Darunter fallen Innenumsatzerlöse, Konzernumlagen, aufgrund von Konzernverbindlichkeiten entstehende Zinsaufwendungen und -erträge sowie konzerninterne Ergebnisübernahmen.

## ▶ **CAP**

Vertragliche Vereinbarung, bei der ein Käufer gegen Zahlung einer Prämie für eine vereinbarte Laufzeit eine garantierte Zinsobergrenze erwirbt. Übersteigt der Marktzins an den einzelnen Zinsfestlegungszeitpunkten für die nächste Zinsperiode diese Grenze, muss der Cap-Verkäufer den Differenzbetrag ausgleichen.

## ▶ **CASHFLOW**

Kennzahl für die Ertrags- und Finanzkraft eines Unternehmens im Rahmen einer Unternehmensanalyse. Sie gibt einen Hinweis darauf, in welchem Maß ein Unternehmen aufgrund seines wirtschaftlichen Umsatzes innerhalb eines Abrechnungszeitraums über flüssige Mittel verfügt.

## ▶ **CORPORATE GOVERNANCE**

Verhaltenskodex, der Richtlinien für eine transparente Leitung und Überwachung von Unternehmen definiert. Er schafft Transparenz, stärkt das Vertrauen in die Unternehmensführung und dient insbesondere dem Schutz der Aktionäre.

## ▶ **DERIVATE**

Abgeleitete Finanzinstrumente, deren Bewertung von der Preisentwicklung des jeweiligen Basiswertes – zum Beispiel Aktie, Zinssatz, Devisen oder Waren – abhängt. Termingeschäfte und Optionen sind wichtige Formen derivativer Finanzinstrumente.

## ▶ **DESINVESTITIONEN**

Abschreibungen, die Ersatzinvestitionen übertreffen und zum Erhalt des Produktionsapparats dienen.

## ▶ **DISAGIO**

Unterschiedsbetrag, um den die zurückzuzahlende Summe eines Darlehens höher ist als der ausgezahlte Betrag.

## ▶ **DUE DILIGENCE**

Intensive Analyse und Beurteilung der finanziellen, rechtlichen und geschäftlichen Situation eines Unternehmens einschließlich seiner Risiken und Perspektiven durch externe Spezialisten. Due Diligence bildet die Voraussetzung für die Vorbereitung eines Börsengangs, den Kauf oder Verkauf eines Unternehmens beziehungsweise von Unternehmensteilen sowie für Kreditgewährungen oder Kapitalerhöhungen.

## ▶ **DVFA/SG-ERGEBNIS**

Standardisierte Ergebnisgröße, die gemeinsam von der Deutschen Vereinigung für Finanzanalyse und Anlagenberatung (DVFA) und der Schmalenbach-Gesellschaft (SG) entwickelt wurde. Dabei wird das ausgewiesene Ergebnis nach Steuern um die Sondereinflüsse bereinigt, die den Vergleich mit anderen Unternehmen erschweren.

▶ **EBIT**

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit, Ergebnis vor Zinsen und Steuern (Earnings Before Interest and Taxes).

▶ **EBITDA**

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation).

▶ **EBITDAR**

Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Leasingaufwänden (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortisation and Rent).

▶ **EIGENKAPITAL**

Kapital, das die Eigentümer an Werten eingebracht haben und das das Unternehmen über Jahre als Rücklagen angesammelt hat. Es steht dem Unternehmen dauerhaft zur Verfügung.

▶ **EIGENKAPITALQUOTE**

Kennzahl der Kapitalstrukturanalyse, die den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital beziffert. Berechnungsformel: Eigenkapital dividiert durch Bilanzsumme.

▶ **EIGENKAPITALRENDITE**

Verhältnis aus Ergebnis nach Steuern und eingesetztem Eigenkapital.

▶ **F+E-QUOTE**

Kennzahl für den Anteil der F+E-Aufwendungen (Forschung + Entwicklung) am Umsatz, ausgedrückt in Prozent.

▶ **FREE FLOAT**

Aktienanteil einer AG, der nicht in festem Besitz bestimmter Aktionäre ist, sondern sich in Streubesitz befindet.

▶ **GESCHÄFTS- ODER FIRMIENWERT**

Unterschied zwischen dem Kaufpreis eines Unternehmens und dessen Reinvermögen (Vermögenswerte abzüglich Schulden).

▶ **GEWINNRÜCKLAGEN**

Rücklagen, die aus nicht ausgeschütteten Gewinnen angesammelt wurden.

▶ **HEDGING**

Kurssicherung: Durch den Kauf beziehungsweise Verkauf von Derivaten (Futures, Optionen, Swaps) können Wertpapierpositionen gegen Kursentwicklungen abgesichert werden.

▶ **IFRS/IAS**

International geltende Rechnungslegungsstandards, welche die Vergleichbarkeit von Konzernabschlüssen weltweit ermöglichen. Dank hoher Transparenz erfüllen sie die Informationserwartungen von Investoren und anderen Adressaten. Die einzelnen Paragraphen der IFRS nennen sich IAS (International Accounting Standards) beziehungsweise die neueren Paragraphen IFRS.

▶ **INVESTITIONEN**

Auszahlungen für Gegenstände, die länger als lediglich ein Jahr für die Produktion benötigt werden – von Gebäuden über Maschinen bis zu Computerprogrammen. Investitionen tragen zur Zukunftssicherung von Unternehmen bei und müssen über die Nutzungsdauer abgeschrieben werden.

▶ **JOINT VENTURE**

Wirtschaftliche Zusammenarbeit von Unternehmen, in der Regel zeitlich und sachlich begrenzt. Projekte im Rahmen eines Joint Ventures werden von den beteiligten Partnerunternehmen gemeinsam durchgeführt.

▶ **KAPITALKONSOLIDIERUNG**

Kapitalverflechtungen, die zwischen den Unternehmen eines Konzerns existieren, müssen im Rahmen des Konzernabschlusses konsolidiert werden. Dabei wird der Beteiligungsbuchwert mit den anteiligen Eigenkapitalbeträgen der Tochterunternehmen verrechnet.

▶ **KAUFPREISALLOKATION**

Kaufpreisverteilung: Nach einer Unternehmensakquisition wird der Kaufpreis auf die einzelnen Vermögenswerte und Schulden verteilt.

▶ **KONSOLIDIERUNG**

Addition von Teilrechnungen zu einer Gesamtrechnung – zum Beispiel von Einzelbilanzen der Unternehmen eines Konzerns zur Konzernbilanz.

▶ **KONSOLIDIERUNGSKREIS**

Kreis der Konzernunternehmen, die in den Konzernabschluss einbezogen werden.



▶ **LATENTE STEUERN**

Zeitliche Unterschiede beim Steueraufwand in handelsrechtlichen Einzel- und Konzernabschlüssen gegenüber den Steuerrechnungen. Dieser Posten stellt einen sinnvollen Zusammenhang her zwischen dem Unternehmensergebnis und dem damit verbundenen Steueraufwand.

▶ **MARKTKAPITALISIERUNG**

Ergebnis der Multiplikation von Aktienanzahl und Aktienkurs.

▶ **MERGERS & ACQUISITIONS (M & A)**

Vermittlung von Zusammenschlüssen und Aufkäufen von Unternehmen beziehungsweise Unternehmensteilen und die damit verbundene Beratung von Käufern und Verkäufern.

▶ **OPTION**

Berechtigung zum Kauf beziehungsweise Verkauf eines Optionsgegenstandes von beziehungsweise an einen Vertragspartner (Stillhalter) zu einem vorher fest vereinbarten Preis, zu einem bestimmten Zeitpunkt beziehungsweise in einem bestimmten Zeitraum. Kaufoptionen werden als „Call“ bezeichnet, Verkaufsoptionen als „Put“.

▶ **PROJECTED-UNIT-CREDIT-METHODE**

Methode zur Bewertung von Pensionsverpflichtungen gemäß IAS 19. Dabei werden – neben den am Stichtag rechtskräftig erworbenen Rentenbeträgen und Anwartschaften – zusätzlich die künftig zu erwartenden Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt.

▶ **RATING**

Bewertung der Bonität eines Unternehmens. Dabei werden Prognosen getroffen, in welchem Maß ein Unternehmen in der Lage ist, seine Verpflichtungen aus Zins- und Kapitalrückzahlungen zu einem vereinbarten Zeitpunkt zu erfüllen. Die Bewertung berücksichtigt unternehmens- und branchenspezifische Faktoren sowie landesspezifische Risiken. Ratings sorgen für mehr Transparenz und bessere Vergleichbarkeit. Investoren und Gläubiger können dadurch die Risiken einer Finanzanlage realistischer einschätzen.

▶ **RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN**

Zahlungen, die in der Berichtsperiode bereits im Voraus geleistet beziehungsweise erhalten wurden, aber einen Zeitraum nach dem Bilanzstichtag betreffen.

▶ **RÜCKSTELLUNGEN**

Passivpositionen des Jahresabschlusses, die Auszahlungen beziehungsweise Wertminderungen späterer Perioden als Aufwand der Abrechnungsperiode erfassen. Die genaue Höhe und/oder der Zeitpunkt dieser Positionen steht am Bilanzstichtag nicht fest, aber ihr Eintreten ist hinreichend sicher.

▶ **SCHULDENKONSOLIDIERUNG**

Konsolidierungsmaßnahme, die bei der Aufstellung des Konzernabschlusses durchgeführt werden muss. Dabei sind nicht nur die in der Bilanz ausgewiesenen Positionen, sondern alle konzerninternen Forderungen und Verbindlichkeiten zu berücksichtigen.

▶ **SWAP**

Vereinbarung zwischen zwei Unternehmen, zu einem zukünftigen Zeitpunkt Zahlungsströme auszutauschen. Bei einem Zinsswap werden für einen vereinbarten Nominalbetrag fixe gegen variable Zinszahlungen getauscht.

▶ **UMSATZRENDITE**

Ergebnis nach Steuern, dividiert durch den Umsatz.

▶ **VERBUNDENE UNTERNEHMEN**

Der Begriff umfasst die Air Berlin PLC sowie alle Tochterunternehmen, die in den Konzernabschluss eingeflossen sind (siehe Abschnitt 35).

▶ **ZWISCHENERGEBNIS-ELIMINIERUNG**

Gewinne und Verluste, die durch Lieferungen und Leistungen zwischen den Konzernunternehmen entstehen, sind im Rahmen der Konsolidierung des Konzernabschlusses als nicht realisiert anzusehen, solange sie den Konsolidierungskreis nicht verlassen haben. Die Eliminierung von Zwischenergebnissen erfolgt durch die Bewertung der Lieferungen und Leistungen zu einheitlichen Konzernanschaffungs- beziehungsweise -herstellungskosten.

# **IMPRESSUM**

## **REGISTRIERTER SITZ DER GESELLSCHAFT**

The Hour House, 32 High Street,  
Rickmansworth, WD3 1ER Herts,  
Großbritannien

## **INVESTOR RELATIONS-KONTAKT**

Dr. Ingolf T. Hegner  
Senior Vice President Investor Relations

Saatwinkler Damm 42–43  
13627 Berlin, Deutschland  
Telefon: +49 30 3434 1532  
Telefax: +49 30 3434 1049  
E-Mail: [ingolf.hegner@airberlin.com](mailto:ingolf.hegner@airberlin.com)

## **EXTERNE BERATER**

### **Registrar**

Registrar Services GmbH  
Postfach 60630  
Frankfurt am Main, Deutschland  
Büro: Frankfurter Straße 84–90a  
65760 Eschborn, Deutschland

### **Wirtschaftsprüfer**

KPMG Audit Plc  
St. Nicholas House  
Park Row  
Nottingham  
NG 1 6FQ  
Großbritannien

### **Rechtsvertreter**

Freshfields Bruckhaus Deringer  
Bockenheimer Anlage 44  
60322 Frankfurt am Main, Deutschland

## **KONZEPTION UND GESTALTUNG**

Strichpunkt GmbH, Stuttgart/Berlin  
[www.strichpunkt-design.de](http://www.strichpunkt-design.de)

## **TEXT**

Frenzel & Co. GmbH, Oberursel  
[www.frenzelco.de](http://www.frenzelco.de)

## **REDAKTIONSSCHLUSS**

30 April 2014

# >> AIRBERLIN << FINANZKALENDER 2014

---

## REPORTING TERMINE

28. April 2014	Analysten & Investoren Konferenz zum Jahresergebnis 2013
15. Mai 2014	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 31. März 2014 (Q1) Analysten & Investoren Conference Call
18. Juni 2014	Hauptversammlung (AGM) Air Berlin PLC, London Heathrow
14. August 2014	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. Juni 2014 (Q2) Analysten & Investoren Conference Call
13. November 2014	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 30. September 2014 (Q3) Analysten & Investoren Conference Call

## TERMINE VERKEHRZAHLEN

7. Mai 2014	Verkehrszahlen April 2014
6. Juni 2014	Verkehrszahlen Mai 2014
7. Juli 2014	Verkehrszahlen Juni 2014
7. August 2014	Verkehrszahlen Juli 2014
5. September 2014	Verkehrszahlen August 2014
7. Oktober 2014	Verkehrszahlen September 2014
6. November 2014	Verkehrszahlen Oktober 2014
5. Dezember 2014	Verkehrszahlen November 2014

>> **AIRBERLIN** <<  
GESCHÄFTSBERICHT  
2013

---

