

**AIRBERLIN  
ZWISCHENFINANZBERICHT  
ZUM 30. SEPTEMBER 2014**



# KENNZAHLEN

# Q3

## FINANZKENNZAHLEN

	Q3 2014	Q3 2013	9M 2014	9M 2013
Umsatz (Mio. EUR)	1.311,9	1.346,3	3.220,1	3.252,6
davon: Flugumsatz (Mio. EUR)	1.218,6	1.260,9	2.960,0	3.004,6
EBITDAR (Mio. EUR)	235,1	287,1	349,9	422,0
EBIT (Mio. EUR)	74,9	115,6	(114,8)	(80,9)
Konzernergebnis (Mio. EUR)	49,9	101,0	(151,3)	(133,3)
Ergebnis je Aktie (EUR) unverwässert / verwässert	0,41 / 0,15	0,87 / 0,61	(1,32) / (1,32)	(1,14) / (1,14)
Bilanzsumme (Mio. EUR) verglichen mit Gj.-Ende 2013			2.285,9	1.885,5
Mitarbeiter (30.09.)			8.530	8.885

### HINWEIS

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

### DISCLAIMER – VORBEHALT BEI ZUKUNFTSAUSSAGEN

Dieser Zwischenfinanzbericht enthält zukunftsgerichtete Aussagen zur Geschäfts- und Ertragsentwicklung der Air Berlin PLC, die auf unseren derzeitigen Plänen, Einschätzungen, Prognosen und Erwartungen beruhen. Die Aussagen beinhalten Risiken und Unsicherheiten, da es eine Vielzahl von Faktoren gibt, die auf unser Geschäft einwirken und zu großen Teilen außerhalb unseres Einflussbereichs liegen. Die tatsächlichen Ergebnisse und Entwicklungen können also erheblich von unseren heute getroffenen Annahmen abweichen. Sie haben daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit. Wir übernehmen keine Verpflichtung, die zukunftsgerichteten Aussagen angesichts neuer Informationen oder unerwarteter Ereignisse zu aktualisieren.

# VORWORT DES CHIEF EXECUTIVE OFFICER

## SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE,

angesichts des harten Wettbewerbs und Belastungen durch geopolitische Verwerfungen sind die europäischen Airlines einem scharfen Druck auf ihre Durchschnittserlöse ausgesetzt. Auch airberlin konnte sich davon im bisherigen Jahresverlauf nicht entziehen. Entsprechend ist die Entwicklung der Umsatzerlöse hinter unseren Erwartungen zurückgeblieben. Damit ist klar geworden: Trotz der Erfolge des Restrukturierungsprogramms Turbine, die zu den geplanten Kostensenkungen geführt haben, besteht zusätzlicher Handlungsbedarf.

Beginnend mit dem zweiten Quartal wurde ein umfassendes Neustrukturierungsprogramm konzipiert, das darauf abzielt, alle Plattformen der airberlin group und unsere drei Geschäftssegmente, den Europaverkehr, die Touristik und die Langstrecke, noch effizienter zu machen. Alle Ansätze zu Effizienzerhöhung und verbesserter Kostenstruktur wollen wir nutzen und unser Angebot auf die neuesten Trends in der Kundenansprache ausrichten. Differenzierungsmöglichkeiten sind in Zeiten konvergierender Geschäftsmodelle der Fluggesellschaften von entscheidender Bedeutung. Wir werden daher das Fliegen mit neuen Technologien insgesamt noch einfacher und komfortabler gestalten – bei der Buchung, beim Service am Boden wie an Bord. Dabei bleibt die persönliche Kompetenz unserer Flugbegleiter als Gastgeber klar im Vordergrund: Auch zukünftig werden unsere Fluggäste Service mit Herz genießen.

Das Programm ist inzwischen ausformuliert und befindet sich in wichtigen Teilen bereits in der Umsetzung. So ist die Optimierung des Streckennetzes implementiert. Dies zielt darauf ab Verlustquellen zu eliminieren und Saisonalitätseffekte zu vermindern. Daran arbeiten wir weiter, denn beides erhöht die Profitabilität. Dabei konzentrieren wir uns auf der Kurz und Mittelstrecke auf unsere größten Märkte in der DACH-Region und auf Palma de Mallorca. Dort bauen wir unsere führende Position auch im Tourismusgeschäft aus. Die Zusammenarbeit mit Alitalia, Italiens führender Fluglinie, wird weitere wesentliche Beiträge zur Optimierung des Europageschäfts leisten. Schon seit Beginn des aktuellen Winterflugplans können unsere Fluggäste durch das neue Codeshare-Abkommen wöchentlich von 412 Nonstop-Flügen von airberlin und Alitalia zwischen Italien, Deutschland, Österreich und der Schweiz profitieren.

Auf der Langstrecke wollen wir unsere Wachstumspotenziale konsequent heben. Denn hier kann sich airberlin mit seinen Partnern Etihad Airways in der asiatischen Hemisphäre und American Airlines in Nordamerika hervorragend positionieren. Aber auch unser Langstreckennetz wird fokussiert mit Berlin und Düsseldorf als Langstrecken-Hubs mit starkem lokalem Verkehrsaufkommen. Unsere Flotte werden wir in den nächsten Jahren auf eine einheitliche Familie aus Airbus Maschinen sowohl auf Kurz-, Mittel- und Langstrecke ausrichten. Dies führt zu Synergien, reduziertem Kapitalaufwand und verbesserter Bilanzstruktur. Zur Produktivitätssteigerung innerhalb der airberlin group richten wir uns an zahlreichen Stellen neu aus. So werden wir die Flugzeug- und Crew-Rotationen vereinfachen und weniger Crew-Stationen betreiben. Die bereits erwähnte Flottenvereinheitlichung wird mehr Produktivität, höhere Flexibilität und geringere Kosten bringen. Darüber hinaus sind wir dabei, ein Steuerungsmodell mit vereinheitlichter Betriebs- und Systemplattform gruppenweit einzuführen.

Das Management Team und die Mitarbeiter sind überzeugt, dass die eingeleiteten Maßnahmen der richtige Weg sind, um airberlin nachhaltig in die Gewinnzone zu führen.

**BERLIN, IM NOVEMBER 2014**



**WOLFGANG PROCK-SCHAUER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

# DIE AIRBERLIN AKTIE

## KURSENTWICKLUNG

Nachdem der Deutsche Aktienindex DAX in der ersten Junihälfte noch Rekordstände erreicht hatte, machte sich im weiteren Verlauf des Jahres zunehmende Skepsis insbesondere hinsichtlich der konjunkturellen Perspektiven in Europa und speziell in Deutschland breit. Dementsprechend sind auch die Zweifel über die Gewinnentwicklung der Unternehmen gewachsen. Zahlreiche Gewinnwarnungen vornehmlich aus der Industrie, aber auch aus konsumnäheren Bereichen, führten, zusätzlich angetrieben von geopolitischen Krisen, zu zwischenzeitlich kräftigen Kursrückgängen und ausgeprägter Volatilität. Von seinem im Frühsommer markierten historischen Höchstwert bei knapp 10.030 Punkten korrigierte er bis Anfang August zunächst um rund 1.000 Punkte. Eine Zwischenerholung führte den Index bis Mitte September zwar wieder in die Nähe seiner Höchststände auf zwischenzeitlich fast 9.900 Punkte zurück. Dann setzte allerdings erneut eine vierwöchige scharfe Korrektur ein, die Mitte Oktober beim bisherigen Jahrestiefstand von 8.572 Punkten ihr Ende fand. Seither hat sich der DAX wieder um rund acht Prozent erholt.

Die airberlin Aktie hat in den ersten Monaten des laufenden Jahres zunächst eine kräftige Aufwärtsbewegung vollzogen, die von einem Jahresschlusskurs 2013 von 1,66 EUR aus in der Spitze am 19. März 2014 bis zu einem Jahreshöchstkurs von 2,35 EUR führte. Ende des ersten Halbjahres 2014 notierte sie bei 1,36 EUR, am 30. September bei 1,28 EUR, nachdem sie am 8. August mit 1,18 EUR noch den bisherigen Jahrestiefstkurs und 21. August mit 1,53 EUR noch ihren höchsten Kurs innerhalb des Berichtsquartals markiert hatte.

## COVERAGE DER AIRBERLIN AKTIE

airberlin wird sowohl von nationalen als auch internationalen Banken und Investmenthäusern gecovert bzw. beobachtet. Detaillierte Unternehmensanalysen zu airberlin erscheinen daher in enger Folge. Im dritten Quartal 2014 beobachteten und bewerteten insgesamt fünf Analysten bzw. Research-Häuser airberlin. Ein Analyst nahm zur airberlin Aktie eine neutrale Haltung ein und drei Analysten rieten zum Verkauf bzw. zur Untergewichtung der Aktie. Ein Analyst empfahl die Untergewichtung der ausstehenden Anleihen.

## KAPITALMASSNAHMEN IN DEN ERSTEN NEUN MONATEN 2014

Etihad Airways hat von der Air Berlin Finance B.V. im Laufe des Geschäftsjahres 2014 emittierte und von der Air Berlin PLC (nachfolgend auch die „Gesellschaft“) garantierte nachrangige Wandelschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 300 Mio. EUR mit einem Kupon i.H. von jeweils 8,00 Prozent p.a. gezeichnet. Die nachrangigen Wandelschuldverschreibungen sind unter bestimmten Voraussetzungen in auf den Namen lautende Stammaktien der Gesellschaft zu einem Umtauschkurs von 1,79 EUR wandelbar. Das Bezugsrecht der Aktionäre der Gesellschaft in Bezug auf die bei Wandlung zu emittierenden Aktien wurde ausgeschlossen. Die Laufzeit der Wandelschuldverschreibungen ist unbegrenzt (sog. „perpetual bonds“). Zu Zinszahlungen ist Air Berlin Finance B.V. berechtigt, aber nicht verpflichtet. Soweit die Zinsen nicht bedient werden, werden sie thesauriert und der ursprünglichen Schuld hinzugefügt. Die nachrangigen Wandelschuldverschreibungen stellen nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) Eigenkapital dar. Sie wurden in drei Tranchen zu je 100 Mio. EUR am 20. Mai 2014, am 28. August 2014 und am 23. Oktober 2014 begeben.

Die Laufzeit des von Etihad Airways zur Verfügung gestellten Gesellschafterdarlehens in Höhe von 255 Mio. USD wurde vom 31. Dezember 2016 auf den 31. Dezember 2021 verlängert.

Über zwei Unternehmensanleihen – eine EUR-Anleihe mit einem Volumen von 170 Mio. EUR und eine CHF-Anleihe mit 100 Mio. CHF – wurden im Mai 2014 insgesamt rund 252 Mio. EUR eingenommen. Der Barmittelzufluss setzt sich aus 162,706 Mio. EUR bzw. 92,725 Mio. CHF zusammen, wobei Investoren der in den Jahren 2014 und 2015 fälligen ausstehenden Anleihen, ihre Anteile in einem Gesamtbetrag von 12,63 Mio. EUR in die neuen Anleihen umgetauscht haben. Die Differenz zu den 252 Mio. EUR stellt für airberlin einen Liquiditätszufluss dar.

---

**Hauptaktionäre der Air Berlin PLC zum 30. September 2014**

Aktionäre	Aktien in %
Etihad Airways PJSC	29,21
ESAS Holding A.S.	12,02
Hans-Joachim Knieps	4,63
Leibniz-Service GmbH / TUI Travel PLC	3,99
Werner Huehn	2,01
Joachim Hunold	1,95
Severin Schulte	1,69
Johannes Zurnieden	1,16
Heinz-Peter Schlüter	1,03
Reidun Lundgren (Metolius Foundation, Ringerike GmbH & Co. Luftfahrtbeteiligungs KG)	0,42
Dr. Hans-Joachim Körber (Chairman Air Berlin PLC)	0,17

---

**Aktionärsstruktur nach Nationalitäten zum 30. September 2014 (in Prozent)**

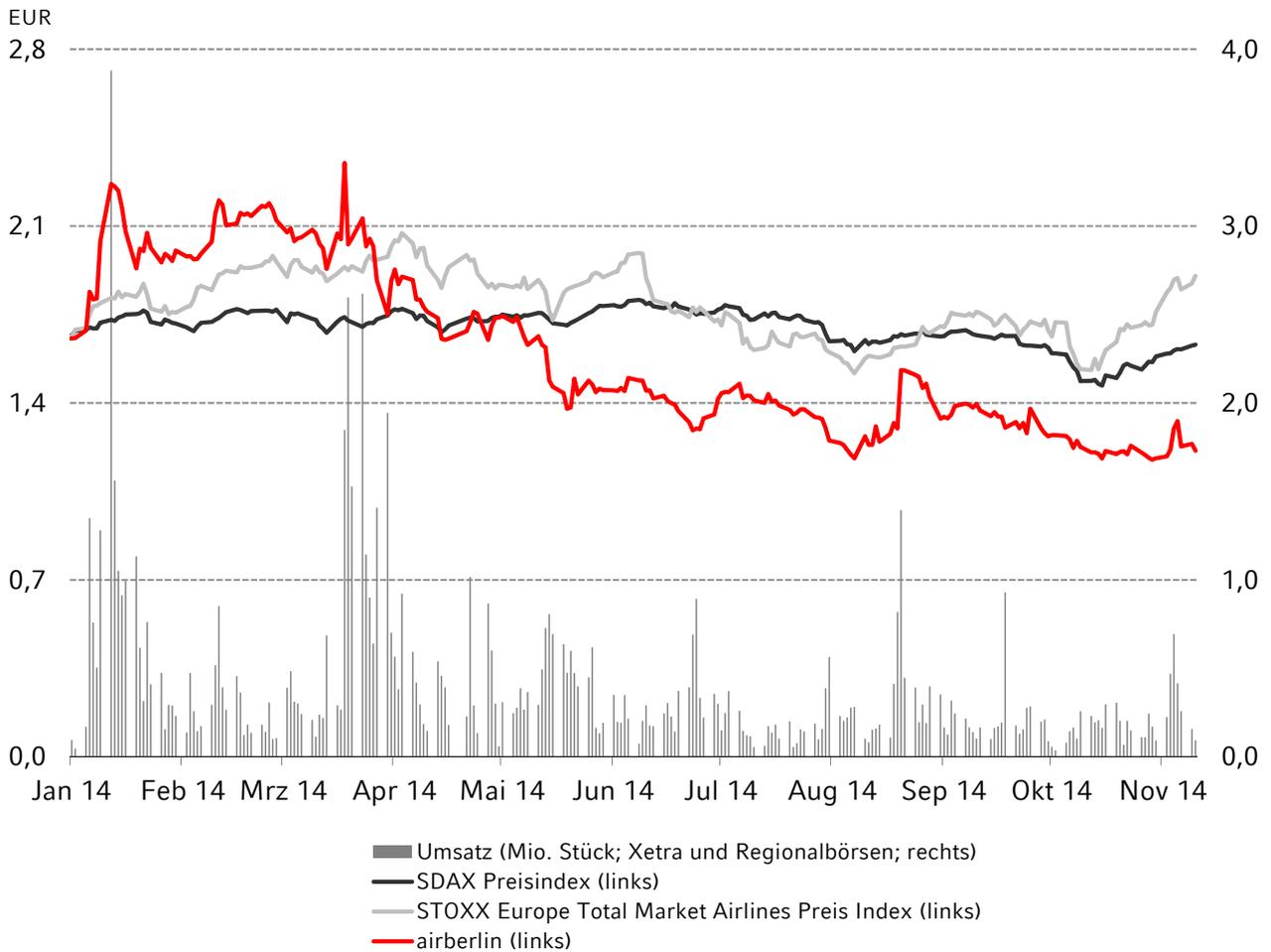
Deutschland	55,34
Vereinigte Arabische Emirate	29,21
Türkei	12,02
Norwegen	0,73
USA	0,66
Liechtenstein	0,40
Andere EU-Staaten / EWR	1,12
Übrige Staaten	0,48

---

**Verteilung des Grundkapitals zum 30. September 2014 (in Prozent)**

Privatpersonen	46,54
Investmentgesellschaften, Kreditinstitute und Versicherungen	51,80
sonst. institutionelle Anleger und Unternehmen	1,66

**Relative Performance airberlin versus SDAX Preisindex und  
STOXX Europe Total Market Airlines Preisindex (umbasiert auf airberlin)**



Quelle: Thomson Reuters

---

**Die Aktie der Air Berlin PLC in den ersten neun Monaten 2014**


---

Grundkapital:	EUR 29.200.127 und GBP 50.000
Gesamtzahl ausstehender, voll eingezahlter Stammaktien am 30.09.2014:	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

---

**Marktdaten in den ersten neun Monaten 2014**


---

Handelssegment:	Regulierter Markt (Prime Standard)
Prime Branche:	Transport und Logistik
Industriegruppe:	Airlines
Indexzugehörigkeit:	Prime All Share, Classic All Share
Designated Sponsors:	Commerzbank AG
Marktkapitalisierung zum 30.09.2014:	EUR 149,505 Mio.
Free Float laut Deutsche Börse AG zum 30.09.2014:	58,77 %
Kapitalisierung Free Float zum 30.09.2014:	EUR 87.864 Mio.
Durchschnittlicher täglicher Handelsumsatz Q3 2014 in Stück (XETRA / alle deutschen Handelsplätze):	144.994 / 187.399
Durchschnittlicher täglicher Handelsumsatz 9M 2014 in Stück (XETRA / alle deutschen Handelsplätze):	278.053 / 346.920

---

- ▶ 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 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 Analystenpräsentationen sowie alle sonstigen berichtspflichtigen Mitteilungen veröffentlicht airberlin zeitnah auf ihrer Investor-Relations-Website [ir.airberlin.com](http://ir.airberlin.com).

# STRATEGIEBERICHT UND ZWISCHENLAGEBERICHT

## RAHMENBEDINGUNGEN

### Gesamtwirtschaft

Nach einem erfreulichen Auftakt zu Jahresbeginn hat sich die Dynamik der Weltwirtschaft im weiteren Verlauf spürbar abgeschwächt. Hierzu trugen wesentlich die zunehmenden geopolitischen Spannungen bei. Stimmungseintrübend wirkten sich vor allem die Ukraine-Krise und in der Folge die Wirtschaftssanktionen gegenüber Russland aus. Hinzu kam die militärische Eskalation im Nahen Osten. Diese Entwicklungen haben bis zuletzt ohne wesentliche Entspannungen angehalten. Sie treffen die Luftfahrtindustrie und damit auch airberlin direkt. Denn sie führen zu deutlichen Verkehrsrückgängen in die betreffenden Regionen und höheren Kosten, da Krisengebiete wie die Ukraine aus Sicherheitsgründen weiträumig umflogen werden müssen. So musste airberlin ab Juli 2014 Einbrüche auf den Strecken von und nach Russland sowie im Israelverkehr hinnehmen.

Konjunkturell wirkten sich die Unsicherheitsfaktoren zunächst noch mehr auf die Stimmungsfaktoren und Zukunftserwartungen aus. Sie zeigten ab Jahresmitte aber schon spürbare und zunehmende Bremsspuren in der tatsächlichen wirtschaftlichen Entwicklung. Besonders sichtbar wird die konjunkturelle Abschwächung in Europa, wo die führende Wirtschaftsnation Deutschland seit Beginn des zweiten Halbjahres 2014 eine Schwächephase bei Auftragseingängen, Produktion und Investitionen verzeichnet. Nationale und internationale Wirtschaftsbeobachter und Organisationen haben ihre Einschätzungen und Erwartungen in den letzten Wochen entsprechend deutlich zurückgenommen.

### Luftfahrtbranche

Die internationale Luftfahrtorganisation IATA (International Air Transport Association) meldet für die ersten neun Monate 2014 einen Anstieg der weltweit verkauften Passagierkilometer (revenue passenger kilometers, RPK) um 5,9 Prozent nach einem Plus von 5,0 Prozent im Vorjahreszeitraum. Die Kapazitäten gemessen an den angebotenen Passagierkilometern (ASK) stiegen um 5,7 Prozent. Die Auslastung lag mit 80,3 Prozent geringfügig über dem Vorjahreswert von 80,1 Prozent. Vergleichbar mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung, aber auch aufgrund eines vierzehntägigen Streiks der Crews bei Air France, flachte sich die Entwicklung in Europa zuletzt deutlich ab: Nach einem Plus von 7,0 Prozent im August legten die RPK im September nur noch um 3,9 Prozent zu. Da die Kapazitäten nur um 2,6 Prozent stiegen konnte die Auslastung der europäischen Carrier gegenüber dem Vorjahresmonat um einen Punkt auf 84,7 Prozent gesteigert werden.

An den 22 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland wurden im Neunmonatszeitraum 2014, so der Flughafenverband ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen), 158,2 Mio. an- und abreisende Passagiere gezählt. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stieg das Fluggastaufkommen damit um 2,9 Prozent. Während der innerdeutsche Luftverkehr mit +0,5 Prozent wie schon im Halbjahreszeitraum weitgehend stagnierte, wuchs der Europaverkehr mit 3,2 Prozent. Der Interkontinental-Verkehr legte um 4,6 Prozent zu.

## WICHTIGE EREIGNISSE IM DRITTEN QUARTAL 2014

1. Juli 2014: Götz Ahmelnmann übernimmt den Posten des Chief Commercial Officer (CCO). Er verantwortet die gesamten Verkaufs- und Marketingbereiche innerhalb der airberlin group. Mit dem Start von Götz Ahmelnmann strukturiert airberlin zugleich den Vertrieb der Airline neu. Um die verschiedenen Kunden über die zur Verfügung stehenden Vertriebskanäle noch gezielter ansprechen und betreuen zu können, wird die Vertriebsorganisation ab 1. Juli 2014 in drei Bereiche gegliedert, das Veranstaltergeschäft, den Agenturvertrieb sowie den neuen Vertriebsbereich Online Sales & Direct Channels.

26. September 2014: airberlin einigt sich mit Boeing, Bestellungen von 18 B737- und 15 B787-Flugzeugen rückgängig zu machen. Die Aufhebungsvereinbarung verpflichtet die airberlin group nicht zu Ausgleichzahlungen an Boeing. Der Verzicht auf die Anschaffung der bestellten Flugzeuge, die derzeit einen Listenpreis von ca. 5 Mrd. USD haben, wird den künftigen Kapitalaufwand der airberlin group signifikant reduzieren.

29. September 2014: Ulf Hüttmeyer übernimmt zusätzlich zu seinem Amt als Chief Financial Officer bei airberlin eine leitende Führungsposition als Mitglied des Teams für Finanzen von Etihad Airways. Dabei wird er die Partnerunternehmen von

Etiha Airways bei der Strukturierung der Bilanzen, der Finanzplanung und den strategisch wichtigen Beziehungen zu globalen Finanzinstitutionen unterstützen.

## GESCHÄFTSVERLAUF

### Bericht zur operativen Entwicklung

Mit der Eröffnung neuer Codeshares und der Ausweitung insbesondere bestehender touristischer Strecken und Routen auf der Langstrecke auf ein ganzjähriges Angebot sowie erhöhten Frequenzen strebt airberlin an, die bisherigen saisonalen Schwankungen zwischen Winter- und Sommerflugplan zu reduzieren. Gleichzeitig sollen eine ganzjährig optimierte Flugzeugnutzung sowie höhere Mitarbeiterproduktivität erzielt werden. Mit diesem Maßnahmenpaket sind die Kapazität, die Anzahl der Flüge und die Flugstunden im Verlauf der ersten neun Monate 2014 gestiegen. Die Kapazität stieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 30.087.668 um 3,0 Prozent auf 30.979.018 Sitzplätze, im Bericht Quartal um 1,8 Prozent auf 12.136.850 nach 11.922.431 im Vorjahresquartal. Es gab im Neunmonatszeitraum 2014 mit 183.262 Starts um 2,3 Prozent mehr Flüge als im Vorjahreszeitraum (179.218), die durchschnittliche Flugstrecke war mit 1.465 km nahezu unverändert. Insgesamt absolvierten die airberlin Flugzeuge 1,3 Prozent mehr Flugstunden (333.207 gegenüber 328.791). Die Anzahl der Passagiere (Pax) war gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit 24.838.203 nach 24.696.210 leicht höher (drittes Quartal: 10.204.406 nach 10.093.152).

Im Zuge der Angebotsausweitung stieg auch die Anzahl der angebotenen Sitzplatzkilometer (ASK) im Neunmonatszeitraum um 2,7 Prozent auf 45,39 Mrd. nach 44,20 Mrd. im Vorjahreszeitraum. Die geflogenen Passagierkilometer (RPK) stiegen um 1,0 Prozent auf 38,18 Mrd. nach 37,84 Mrd. Daraus ergibt sich eine Auslastung von 84,1 Prozent gegenüber 85,6 Prozent im Vorjahr.

Die Yields entwickelten sich angesichts des scharfen Wettbewerbsumfelds insbesondere auf den Kurz- und Mittelstrecken in Europa auch im dritten Geschäftsjahresquartal unbefriedigend. Der Flugumsatz (inklusive Steuern und Sicherheitsgebühren) pro Gast lag im Neunmonatszeitraum bei 119,17 EUR nach 121,66 EUR (Q3: 119,42 EUR nach 124,93 EUR) und der Gesamtumsatz pro Gast lag bei 129,64 EUR nach 131,71 EUR (Q3: 128,56 EUR nach 133,39 EUR). Bezogen auf die ASK lag der Gesamtumsatz im Neunmonatszeitraum um 3,7 Prozent niedriger (7,09 Eurocent nach 7,36 Eurocent; Q3: 7,40 Eurocent nach 7,66 Eurocent). Die schwache Entwicklung der Yields konnte im Zuge der erfolgreichen Umsetzung der bisherigen Restrukturierungsmaßnahmen über sinkende Stückkosten aufgefangen werden. Die betrieblichen Aufwendungen pro ASK auf dem EBIT-Level (vor sonstigen operativen Erträgen) wurden im Neunmonatszeitraum um 4,0 Prozent (7,37 Eurocent nach 7,68 Eurocent) und im Berichtsquartal um 1,4 Prozent auf 6,99 Eurocent nach 7,09 Eurocent zurückgeführt.

### Operative Kennzahlen Q3 2014

	+/- %	Q3 2014	Q3 2013
Flugzeuge (Stand 30.09.)	+2,1	148	145
Flüge	+0,9	71.270	70.667
Destinationen (Stand 30.09.)	-12,2	129	147
Fluggäste	+1,1	10.204.406	10.093.152
Angebotene Sitze (Kapazität)	+1,8	12.136.850	11.922.431
Angebotene Sitzkilometer (Mrd.; „ASK“)	+0,9	17,73	17,58
Verkaufte Sitzkilometer (Mrd.; „RPK“)	+0,7	15,46	15,35
Ladefaktor (%; RPK/ASK)	-0,1*	87,2	87,3
Zahl der Blockstunden	+0,6	149.425	148.583

## Operative Kennzahlen 9M 2014

	+/- %	9M 2014	9M 2013
Flugzeuge (Stand 30.09.)	+2,1	148	145
Flüge	+2,3	183.262	179.218
Destinationen (Stand 30.09.)	-12,2	129	147
Fluggäste	+0,6	24.838.203	24.696.210
Angebotene Sitze (Kapazität)	+3,0	30.979.018	30.087.668
Angebotene Sitzkilometer (Mrd.; „ASK“)	+2,7	45,39	44,20
Verkaufte Sitzkilometer (Mrd.; „RPK“)	+0,9	38,18	37,84
Ladefaktor (%; RPK/ASK)	-1,5*	84,1	85,6
Zahl der Blockstunden	+1,3	381.019	376.285

\* Prozent-Punkte

## Die Flugzeugflotte der airberlin group

Anzahl	30.09.2014	30.09.2013
A319	9	8
A320	42	39
A321	17	16
A330-200	14	14
B737-700	9	15
B737-800	36	36
Q400	14	10
E-190	7	7
<b>Total</b>	<b>148</b>	<b>145</b>

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

Die Konzernbilanz zum Ende der ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2014 fällt gegenüber dem Bilanzstichtag per 31.12.2013 um 21,2 Prozent höher aus (2.285,9 Mio. EUR nach 1.885,5 Mio. EUR). Gegenüber dem Stichtag zum 30.Juni 2014 ergeben sich keine signifikanten strukturellen Unterschiede. Innerhalb der Aktiva haben sich die langfristigen Vermögenswerte von 1.112,1 Mio. EUR auf 1.026,7 Mio. EUR zurückgebildet. Mit Ausnahme der geringen Marktwerte von Derivaten weist keine Einzelposition einen Anstieg auf. Die kurzfristigen Vermögenswerte sind um 62,8 Prozent auf 1.259,1 Mio. EUR nach 773,4 Mio. EUR gestiegen. Hier weisen mit Ausnahme der zum Verkauf gehaltenen Vermögensgegenstände – diese sind nach Abschluss der Flugzeugveräußerungen von 30,3 Mio. EUR auf 0 zurückgegangen – alle Einzelpositionen zum Teil kräftige Anstiege auf. So betragen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen saisonbedingt 480,3 Mio. EUR nach 406,0 Mio. EUR. Die Bankguthaben und Kassenbestände stiegen im Wesentlichen als Folge der Finanzierungsmaßnahmen während des ersten Halbjahres auf 598,6 Mio. EUR nach 223,1 Mio. EUR.

Das Eigenkapital hat sich gegenüber dem Stichtag 31. Dezember 2013 von -186,1 Mio. EUR auf -110,6 Mio. EUR zum 30. September 2014 erhöht. Diese Verbesserung ergibt sich trotz der im ersten Halbjahr saisonbedingt traditionell insgesamt eher schwachen und im Berichtsquartal wenig veränderten Ertragslage. Während der ersten neun Monate 2014 sind airberlin jedoch 203,0 Mio. EUR aus den ersten beiden Tranchen der von Etihad Airways im Laufe des Geschäftsjahres 2014 gezeichneten nachrangigen Wandelschuldverschreibungen zugeflossen, die unter IFRS-Richtlinien als Eigenkapital deklariert werden.

Die langfristigen Verpflichtungen sind um 39,2 Prozent auf 1.239,5 Mio. EUR nach 890,7 Mio. EUR zum Geschäftsjahresende 2013 gestiegen. Der Anstieg gegenüber dem Jahresende 2013 resultiert im Wesentlichen aus höheren Finanzschulden (956,8 Mio. EUR nach 605,3 Mio. EUR). Hier schlägt sich die Mittelaufnahme aus den beiden neuen, auf EUR und CHF lautenden Anleihen nieder, die im zweiten Quartal des laufenden Geschäftsjahres emittiert wurden. Die Finanzschulden aus

Flugzeug-finanzierungen sind auf 169,2 Mio. EUR nach 178,4 Mio. EUR zurückgegangen, die langfristigen latenten Steuerverbindlichkeiten sind mit 30,2 Mio. EUR nach 29,7 Mio. EUR kaum verändert. Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten sind die Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen ebenfalls zurückgegangen (55,9 Mio. EUR nach 76,9 Mio. EUR). Die kurzfristigen Finanzschulden betragen 146,8 Mio. EUR nach 158,5 Mio. EUR. Die erhaltenen Anzahlungen haben sich nach dem saisonüblich kräftigen Anstieg zum Halbjahr im Berichtsquartal wieder zurückgebildet und lagen nach neun Monaten bei 409,3 Mio. EUR nach 428,9 Mio. EUR zum Jahresende 2013. Insgesamt lagen die kurzfristigen Verpflichtungen zum Ende des Neunmonatszeitraums 2014 um 2,0 Prozent unter dem Stand des Jahresendes 2013 (1.157,0 Mio. EUR nach 1.180,8 Mio. EUR).

Die Summe der lang- und kurzfristigen Finanzschulden beträgt nach neun Monaten 1.328,7 Mio. EUR nach 1.019,1 Mio. EUR zum Geschäftsjahresende 2013, die Summe der lang- und kurzfristigen Verpflichtungen insgesamt 2.396,5 Mio. EUR nach 2.071,5 Mio. EUR. Die Nettoverschuldung betrug am 30. September 2014 730,1 Mio. EUR. Zum Bilanzstichtag 2013 lag sie bei 796,0 Mio. EUR.

Der Netto-Cashflow aus der operativen Geschäftstätigkeit nach gezahlten/erhaltenen Zinsen und Steuern betrug nach den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres -219,4 Mio. EUR (Vorjahr: -87,0 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist wesentlich durch den Periodenverlust bedingt. Die Investitionen in langfristige Anlagegüter betragen im Neunmonatszeitraum 18,2 Mio. EUR, aus der Veräußerung langfristiger Anlagegüter sind 37,5 Mio. EUR zugeflossen, aus der Rückzahlung von Anzahlungen auf im Berichtsquartal stornierte Flugzeugbestellungen 53,2 Mio. EUR. Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug insgesamt 72,6 Mio. EUR nach 55,2 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit weist einen Nettozufluss von 512,9 Mio. EUR auf. Nettoeinnahmen aus der Aufstockung der Anleihe vom April 2011 während des ersten Quartals 2014 (454,3 Mio. EUR) sowie aus der Emission zweier Anleihen und der von Etihad Airways gezeichneten Tranchen der Wandelschuldverschreibungen (200,0 Mio. EUR) im zweiten und dritten Quartal stand die Tilgung von Finanzschulden in Höhe von 149,6 Mio. EUR gegenüber. Bei einem Nettozufluss von 366,1 Mio. EUR betragen die Nettzahlungsmittel zum Ende der ersten neun Monate des laufenden Geschäftsjahres 598,6 Mio. EUR.

## Bericht zur Ertragslage

### Drittes Quartal 2014

Das dritte Quartal des laufenden Geschäftsjahres war von für alle Fluggesellschaften schwierigen Rahmenbedingungen geprägt, insbesondere durch die Flugausfälle aufgrund der verschlechterten geopolitischen Lage. Darüber hinaus hat insbesondere in Deutschland die Fußballweltmeisterschaft viele Menschen zu Hause gehalten. Dies hat sich bei airberlin im klassischen Ferienmonat Juli zu im Vorjahresvergleich niedrigeren Fluggastzahlen niedergeschlagen. Zudem hat die schon erwähnte Wettbewerbsverschärfung insbesondere auf den Kurz- und Mittelstrecken in Europa branchenweit den Druck auf die Durchschnittserlöse erhöht. Die Konzernumsatzerlöse des Berichtsquartals sind in Folge dessen mit 1.311,9 Mio. EUR gegenüber dem des Vorjahreszeitraums (1.346,3 Mio. EUR) um 2,6 Prozent zurückgegangen. Der Flugumsatz lag mit 1.218,6 Mio. EUR nach 1.260,9 Mio. EUR um 3,4 Prozent niedriger. Der leichte Anstieg der Fluggastzahl konnte diesen Effekt nicht vollständig kompensieren. Die Umsatzerlöse aus Bodenservice und sonstigen Leistungen konnten im Berichtsquartal hingegen deutlich um 9,4 Prozent auf 83,8 Mio. EUR nach 76,6 Mio. EUR ausgeweitet werden. Gleiches gilt für den Bordverkauf: Diese Umsatzerlöse legten um 9,2 Prozent auf 9,5 Mio. EUR nach 8,7 Mio. EUR zu. Hier kommt die hohe Akzeptanz des Produktangebots von airberlin rund ums Fliegen zum Ausdruck. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen im Berichtsquartal bei 2,7 Mio. EUR. Hier wurden im Vorjahresquartal aufgrund von Einmalerträgen noch überdurchschnittlich hohe 15,8 Mio. EUR ausgewiesen.

Die betrieblichen Aufwendungen konnten, wie schon im bisherigen Jahresverlauf, im Zuge der Umsetzung des Turnaround-Programms Turbine und trotz Ausweitung der Produktion im Berichtsquartal auf 1.239,7 Mio. EUR nach 1.246,5 Mio. EUR weiter leicht zurückgeführt werden. Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen betragen 924,6 Mio. EUR nach 928,9 Mio. EUR. Die direkt beeinflussbaren Aufwandspositionen konnten auch im Berichtsquartal spürbar zurückgeführt werden. Dies trifft auch auf die Treibstoffaufwendungen zu, die, auch währungsbedingt, um 2,4 Prozent auf 313,5 Mio. EUR nach 321,2 Mio. EUR sanken. Der Leasingaufwand konnte erneut deutlich um 6,3 Prozent auf 142,3 Mio. EUR nach 151,9 Mio. EUR zurückgeführt werden. Trotz der deutlichen Ausweitung der daraus erzielten Umsatzerlöse konnten die Aufwendungen für Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf um 3,6 Prozent auf 38,0 Mio. EUR nach 39,4 Mio. EUR

gesenkt werden. Auch die unter „Übrige“ zusammengefassten Aufwandspositionen wurden deutlich um 8,7 Prozent auf 45,0 Mio. EUR nach 49,3 Mio. EUR zurückgeführt. Als Kostentreiber erwiesen sich erneut die nicht beeinflussbaren Aufwandspositionen. So stiegen die Flughafengebühren um 5,8 Prozent auf 260,2 Mio. EUR nach 246,0 Mio. EUR. Ähnliches gilt für Luftverkehrssteuer und Navigationsaufwand. Dieser erhöhte sich um 2,5 Prozent auf 81,7 Mio. EUR nach 79,2 Mio. EUR und jene um 5,8 Prozent auf 43,7 Mio. EUR nach 41,3 Mio. EUR.

Die Personalkosten sind – wie schon im ersten Halbjahr – trotz der geringeren Beschäftigtenzahl aufgrund von Tarifierhöhungen im Laufe des Jahres 2014 höher ausgefallen. Sie stiegen insgesamt um 6,4 Prozent auf 135,8 Mio. EUR nach 127,6 Mio. EUR, die Lohnsumme erhöhte sich sogar um 7,2 Prozent. Die Abschreibungen lagen im Wesentlichen aufgrund der geringeren Anzahl von Fluggeräten im Eigenbesitz und wegen der im Vorjahreszeitraum noch zum Verkauf stehenden Flugzeuge mit 17,8 Mio. EUR nach 19,6 Mio. EUR um 9,2 Prozent unter Vorjahr. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden trotz höherer Aufwendungen für Werbung und der im Zuge der weiteren Restrukturierung gestiegenen Beratungskosten insgesamt um 5,2 Prozent auf 161,5 Mio. EUR nach 170,4 Mio. EUR zurückgeführt: Ursächlich hierfür sind verbesserte Rückgabekonditionen bei Leasingvereinbarungen. Diese führen zu geringeren laufenden Wartungsaufwendungen.

Das operative Ergebnis vor Abschreibungen und Leasingaufwand (EBITDAR) belief sich im Berichtsquartal auf 235,1 Mio. EUR nach 287,1 Mio. EUR im Vorjahresquartal. Das operative Ergebnis nach Leasingaufwendungen (EBITDA) betrug 92,7 Mio. EUR nach 135,1 Mio. EUR. Das Betriebsergebnis (EBIT) erreichte 74,9 Mio. EUR nach 115,6 Mio. EUR. Im Zuge höherer Zinsaufwendungen für Finanzschulden und rückläufiger Gewinne aus Fremdwährungs- und Derivatepositionen wurde im Berichtsquartal ein Nettofinanzergebnis in Höhe von –24,5 Mio. EUR nach –13,4 Mio. EUR im Vorjahresquartal auszuweisen.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern beträgt 50,4 Mio. EUR nach 102,2 Mio. EUR. Nach einem Steueraufwand von –0,6 Mio. EUR (Vorjahr: –12,8 Mio. EUR) ergibt sich ein Ergebnis nach Ertragsteuern von 49,9 Mio. EUR nach 101,0 Mio. EUR im Vorjahresquartal. Das Ergebnis je Aktie beträgt unverwässert 0,41 EUR nach 0,87 EUR und verwässert 0,15 EUR nach 0,61 EUR.

#### **Erste neun Monate 2014**

Im Neunmonatszeitraum 2014 wurden Umsatzerlöse von 3.220,1 Mio. EUR nach 3.252,6 Mio. EUR erzielt. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen bei 10,6 Mio. EUR nach 62,7 Mio. EUR. Die betrieblichen Aufwendungen gingen um 1,5 Prozent auf 3.345,5 Mio. EUR nach 3.396,3 Mio. EUR zurück. Das Betriebsergebnis beträgt EUR –114,8 Mio. EUR nach –80,9 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum. Das Nettofinanzergebnis beträgt nach neun Monaten –45,6 Mio. EUR nach –56,1 Mio. EUR. Nach einem Steuerertrag von 9,0 Mio. EUR (Vorjahr 3,1 Mio. EUR) und einem geringen Ergebnis aus at Equity Beteiligungen (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR) beträgt das Ergebnis nach Ertragsteuern im Neunmonatszeitraum 2014 –151,3 Mio. EUR nach –133,3 Mio. EUR. Das Ergebnis je Aktie beträgt nach neun Monaten verwässert und unverwässert –1,32 EUR nach –1,14 EUR.

#### **MITARBEITER**

Die airberlin group beschäftigte nach den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2014 insgesamt 8.530 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen verglichen mit 8.885 zum Ende des entsprechenden Vorjahreszeitraums bzw. 8.905 zum Geschäftsjahresende 2013. Davon waren 4.034 Beschäftigte (Ende 2013: 4.200) als Bodenpersonal eingestellt und 4.496 (Ende 2013: 4.705) zählten zum fliegenden Personal. Die Flugzeugbesatzung setzte sich aus 3.148 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Kabine und 1.348 im Cockpit zusammen (Ende 2013: 3.374 bzw. 1.331). Zum 30. September 2014 befanden sich 91 junge Menschen bei airberlin in Ausbildung (Ende 2013: 99).

## WESENTLICHE RISIKEN UND UNWÄGBARKEITEN

Die im Kapitel „Wesentliche Risiken und Unwägbarkeiten“ des Geschäftsberichts für das vorangegangene Geschäftsjahr 2013 genannten Risiken, insbesondere die dort besprochenen gesamtwirtschaftlichen und Branchenrisiken sowie die Markt-, Wettbewerbs-, regulatorischen, operativen und Beschaffungsrisiken und die allgemeinen politischen, tarifpolitischen sowie Rechts- und Haftungsrisiken sind weiterhin relevant. Darüber hinaus bestehen wesentliche Risiken aus regionalen Konflikten im Nahen Osten und insbesondere in der Ukraine, welche die gesamte Luftfahrtbranche betreffen. airberlin hat den Überflug über diese Regionen eingestellt und ist auf Ausweichrouten umgestiegen.

### Regulatorische Risiken

Im Verlauf des Berichtsquartals wurde airberlin seitens des Luftfahrtbundesamtes (LBA) über den drohenden Entzug von Etihad Airways Codeshare Rechten auf 34 von airberlin operierten Strecken unterrichtet. Darunter fallen Strecken wie Berlin - Abu Dhabi und Stuttgart – Abu Dhabi, aber auch viele Strecken von Abu Dhabi zu europäischen Destinationen. Für diese Routen ist Etihad Airways der vermarktende und airberlin der operative Carrier. Diese Vereinbarungen tragen wesentlich zur Streckenperformance bei. Schlussendlich hat aber das LBA die betreffenden Codeshare Rechte für den Winterflugplan 2014/2015 genehmigt. Es ist jedoch nicht sichergestellt, dass das LBA diese Rechte auch für nachfolgende Saisonpläne gewähren wird. Ein verweigerte Zulassung der Codeshare Rechte wäre nur mit einer neuen Auslegung des Luftfahrtabkommens zwischen Deutschland und den Vereinigten Arabischen Emiraten seitens des LBA zu erklären. Eine solche Neuinterpretation wäre nach Ansicht von airberlin nicht korrekt und damit auch nicht gerechtfertigt. Sollte das LBA die Codeshare Rechte nicht erteilen, wäre airberlin von Umsatzeinbußen in mittlerer zweistelliger Millionenhöhe betroffen. Das laufende Geschäftsjahr ist hiervon nicht betroffen.

### Finanzrisiken

airberlin nutzt unverändert die im Geschäftsbericht 2013 beschriebenen Instrumente zum effizienten Management der Finanzrisiken. Zu den wesentlichen Finanzrisiken gehört unvermindert das Fremdwährungsrisiko, das insbesondere bei der Treibstoffbeschaffung zu beachten ist, da die Preise für Flugbenzin eine hohe Korrelation mit dem in US-Dollar notierten Rohölpreis aufweisen. airberlin sichert den mehrheitlichen Teil des Währungsrisikos auf rollierender Basis auf einen Zwölfmonatszeitraum bezogen ab. Dem Risiko der grundsätzlich wenig kalkulierbaren Preisschwankungen bei der Beschaffung des Treibstoffs begegnet airberlin mit umfangreichen Absicherungsgeschäften. Dies geschieht auch weiterhin.

Der aufgrund der anzuwendenden IFRS-Richtlinien stichtagsbedingt zum 30. September 2014 negative Ausweis des Eigenkapitals der airberlin group stellt keinen den laufenden Betrieb des Unternehmens gefährdenden Sachverhalt dar. Mit den im zweiten Quartal 2014 erfolgreich abgeschlossenen Vereinbarungen zur Rekapitalisierung sind airberlin über verschiedene Finanzierungsinstrumente neue Finanzmittel zugeflossen bzw. fließen airberlin zu. So wurden über die Emission von Unternehmensanleihen insgesamt rund 252 Mio. EUR eingenommen. Darüber hinaus hat der strategische Partner Etihad Airways von der Air Berlin PLC garantierte nachrangige unbefristete Wandelschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 300 Mio. EUR gezeichnet. Die nachrangigen Wandelschuldverschreibungen stellen nach den IFRS-Richtlinien Eigenkapital dar. Sie wurden in drei Tranchen zu je 100 Mio. EUR begeben. Darüber hinaus ist die Laufzeit des von Etihad Airways zur Verfügung gestellten Gesellschafterdarlehens in Höhe von 255 Mio. USD vom 31. Dezember 2016 auf den 31. Dezember 2021 verlängert worden.

Die Directors und die Mitglieder des Management Board kommen auf der Basis fundierter Erwartungen – insbesondere hinsichtlich der planmäßig verlaufenden Umsetzung des Turnaround-Programms Turbine sowie weiterer laufender Restrukturierungsprojekte und deren mittelfristigen Auswirkungen auf die Ertragsentwicklung – sowie angesichts der zum 30. September 2014 vorhandenen Liquiditätsausstattung und der erfolgreichen Rekapitalisierung zu der begründeten Annahme, dass die Gesellschaft über entsprechende Ressourcen verfügt, um den Geschäftsbetrieb sowohl im laufenden Geschäftsjahr 2014 als auch in den Jahren danach aufrechtzuerhalten.

## BERICHT ZU PROGNOSEN UND SONSTIGEN AUSSAGEN ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

### Gesamtwirtschaftliches und Branchenumfeld

In ihrer Herbstprognose geht die Europäische Kommission für den Rest des Jahres 2014 nur noch von deutlich abgeschwächtem Wirtschaftswachstum sowohl in der EU als auch im Euroraum aus. Das reale BIP soll im Jahresdurchschnitt 2014 in der EU um 1,3 Prozent (bisherige Erwartung: 1,8) und im Euroraum um 0,8 Prozent (bisher 1,2 Prozent) wachsen. Für das Jahr 2015 wird ausgehend von einer steigenden Auslands- und Binnennachfrage mit einem allmählichen Anstieg des Wachstums auf 1,5 Prozent bzw. 1,1 Prozent gerechnet. Vor allem die Aussichten für die drei Schwergewichte Deutschland, Frankreich und Italien sieht die EU-Kommission deutlich pessimistischer als bisher. Die Kommission begründet ihren Pessimismus mit steigenden geopolitischen Risiken wie den Konflikten in der Ukraine und im Nahen Osten. Auch der Weltwirtschaft wird weniger Schubkraft zugetraut. Die deutschen Wirtschaft werde 2014 insgesamt um 1,3 Prozent und 2015 um 1,1 Prozent (bisher 2,0) zulegen.

Laut IATA bleibt die Nachfrage im Luftverkehr robust. Allerdings wird deutlich auf die Risiken, insbesondere auf den schwächeren Konjunkturverlauf in Europa und anderen Ländern, verwiesen. Unverändert stellen die geopolitischen Probleme und die Ebola-Epidemie wichtige Risiken für die internationale Luftfahrt dar. Insgesamt erwartet die IATA für das Jahr 2014 unverändert eine Verbesserung der Profitabilität in der Branche. Bei einem Umsatz der IATA-Mitglieder von 746 Mrd. USD und einem Nettogewinn von 18 Mrd. USD soll mit 2,4 Prozent eine höhere Marge als im Vorjahr erzielt werden.

### Geschäftliche Entwicklung

Das Jahresschlussquartal 2014 hat zufriedenstellend begonnen. Mit 3.056.987 Fluggästen wurde im Oktober ein Zuwachs um 1,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erzielt. Die RPK erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahresmonat um 1,9 Prozent auf 4,6 Mrd. und die ASK betragen 5,5 Mrd. (+2,6 Prozent). Die Auslastung blieb bei einer um 2,1 Prozent höheren Kapazität weitgehend stabil. Vor dem Hintergrund der bisherigen Buchungen dürfte auch das Quartal insgesamt einen gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich besseren Verlauf nehmen. Bei leicht erhöhten Umsatzerlösen erwartet airberlin angesichts einer inzwischen um rund 4 Prozent ermäßigten Kostenbasis pro ASK eine Ausweitung des operativen Gewinns (EBIT) um einen zweistelligen Millionenbetrag im vierten Quartal. Die Kosteneinsparungen bewegen sich auf Jahresbasis auf einem Niveau von ca. 175 Mio. EUR. Diese Summe liegt damit spürbar oberhalb des – wie mehrfach kommuniziert – durch das Programm Turbine angestrebten Betrags von 100 Mio. EUR für das Geschäftsjahr 2014. Im Zuge der Umsetzung der im Folgenden näher erläuterten Neustrukturierungsmaßnahmen ist im Schlussquartal dieses Jahres noch mit einem einmaligen Aufwand im etwa hohen zweistelligen Millionen-Euro-Bereich zu rechnen. Nach der erfolgreichen Rekapitalisierung verfügt airberlin über die notwendige Liquidität, um die Neustrukturierung mit den damit einhergehenden Einmalkosten durchzuführen.

### Aktuelle Neustrukturierung

Da trotz der Erfolge durch Turbine deutlich geworden ist, dass diese nicht ausreichen werden, um airberlin nachhaltig in die Gewinnzone zu bringen, haben Management und Board of Directors schon im Sommer ein Neustrukturierungsprogramm angekündigt. Es zielt darauf ab, alle Plattformen der airberlin group noch effizienter zu machen und auf die neuesten Trends in der Kundenansprache auszurichten. Dabei werden keine der bestehenden Geschäftssegmente – Europaverkehr, Touristik und Langstrecke – ausgeschlossen, denn Wachstumspotenziale ergeben sich überall, vor allem aber auf der Langstrecke. Hier kann sich airberlin mit seinen Partnern Etihad Airways in der asiatischen Hemisphäre und American Airlines in Nordamerika als erfolgreicher Wettbewerber positionieren. Darüber hinaus wird ein Steuerungsmodell mit einer vereinheitlichten Betriebs- und Systemplattform entwickelt, das über alle Segmente hinweg für erfolgreiches Wirtschaften erforderlich ist.

Das Programm soll bis 2016 eine Ergebnisverbesserung von 400 Mio. EUR erbringen wovon Kosteneinsparungen und Effizienzsteigerungen ca. 40 Prozent, die Netzwerk-Restrukturierung ca. 20 Prozent und zusätzliche Erträge sowie eine deutlich verbesserte Marktbearbeitung die restlichen 40 Prozent beitragen sollen. Es ist inzwischen im Detail ausformuliert und befindet sich in Teilen auch bereits in der Umsetzung. Letzteres betrifft im Wesentlichen die Streckennetzoptimierung, die Flottenrestrukturierung und Kostenanpassungen bei Tochtergesellschaften. airberlin arbeitet daran, die Effizienz ihrer operativen Plattformen zu steigern mit dem Ziel, dass jede Plattform zum Ergebnis beiträgt. Für die österreichische Niki wurde bereits erstmalig ein Kollektivvertrag zu wettbewerbsfähigen Bedingungen abgeschlossen. Damit ist die airberlin group bei NIKI in Österreich und der Regionalgesellschaft LGW inzwischen schon gut aufgestellt. Bei belair in der Schweiz laufen derzeit

entsprechende Maßnahmen. Zur erfolgreichen Positionierung der airberlin group ist es des Weiteren unabdingbar, auch die Hauptplattform airberlin nachhaltig wettbewerbsfähig zu machen. Daran wird aktuell gearbeitet.

Die Optimierung des Streckennetzes ist vorangeschritten. Das Angebot wurde insbesondere zur Eliminierung von Verlustquellen dosiert zurückgenommen. Durch die Streichung nicht profitabler Strecken wurde die Kapazität um 5 Prozent zurückgeführt. Mit dieser Fokussierung gehen zusätzlich geringere Saisonalitätseffekte einher. airberlin konzentriert sich im Gegenzug auf die größten Märkte in der DACH-Region und baut ihre Marktführerschaft in Berlin, Düsseldorf und Palma de Mallorca sowie die starke Position in anderen wichtigen Zielen in Deutschland, Österreich und der Schweiz aus. Diese Hauptmärkte werden zudem mit erhöhten Frequenzen bedient. Schwerpunkt ist der point-to-point-Verkehr zwischen diesen Kernmärkten, dazu kommen die Verbindungen in wichtige Städte Europas und in die mediterranen Regionen. Die Zusammenarbeit mit Alitalia, Italiens führender Fluglinie, wird weitere wesentliche Beiträge zur Optimierung des Europageschäfts leisten. Unter anderem stellt airberlin durch eine Verlagerung der Aktivitäten von Malpensa nach Mailand Linate aus der DACH Region ein einmaliges Angebot bereit. Schon seit Beginn des aktuellen Winterflugplans können durch das neue Codeshare-Abkommen wöchentlich 412 Nonstop-Flüge von airberlin und Alitalia zwischen Italien, Deutschland, Österreich und der Schweiz durchgeführt werden. Einen weiteren Bestandteil dieser Strategie stellt der Ausbau der Marktführerschaft in der Touristik dar.

Zur Harmonisierung der airberlin Flotte wird das europäische Streckennetz mit einer einheitlichen Narrowbody-Jet-Flotte im Kurz- und Mittelstreckenbereich betrieben werden. Der Vereinheitlichung von der Boeing 737 auf die Airbus A320-Familie soll bis Ende 2016 abgeschlossen sein. airberlin hat zurzeit noch 10 Flugzeuge Airbus A321 geordert und wird weitere A320-Flugzeuge am Markt erwerben sowie 14 Maschinen von einer europäischen Airline übernehmen. Um weitere Synergien in der Flotte zu realisieren wird der Langstreckenbereich weiter mit A330 Flugzeugen betrieben, deren Leasingverträge zu attraktiven Konditionen verlängert werden konnten. airberlin hat bereits im September mit Boeing eine Einigung darüber erzielt, dass die Bestellungen von 18 Boeing 737- und 15 Boeing 787-Flugzeugen ohne Ausgleichszahlung aufgehoben werden. Dies wird den künftigen Kapitalaufwand von airberlin reduzieren sowie die Bilanzstruktur erheblich verbessern.

Durch vereinfachte Flugzeug- und Crew-Rotationen wird die Produktivität von Flugzeugen und Crews erhöht. Mehr Produktivität, höhere Flexibilität und geringere Kosten wird auch die über die nächsten beiden Jahre vereinheitlichte Flotte für die Kurz- und Mittelstrecken bringen. Das fokussierte Streckennetz benötigt zudem weniger Crew-Stationen. Diese werden derzeit von fünfzehn auf zehn reduziert.

airberlin strebt ein fokussiertes Langstreckennetz mit Berlin und Düsseldorf als Langstrecken-Hubs mit starkem lokalem Verkehrsaufkommen an. Trotz gewisser Anpassungen im Flugplan bleibt Berlin als größte Basis von zentraler Bedeutung. Wachstumsimpulse werden in Düsseldorf gesetzt. Auf der Langstrecke werden auf den neuesten Stand gebrachte Airbus A330 eingesetzt. Dies wird den künftigen Kapitalaufwand reduzieren und die Bilanzstruktur erheblich verbessern. Zusätzlich zu den A320/321-Zugängen aus dem bestehenden Orderbuch werden weitere Flugzeuge der A320-Familie in die Flotte aufgenommen. Mit diesen Zugängen wird der Flottenumbau innerhalb von zwei Jahren auf eine einheitliche A320-Familie komplettiert.

Da Fliegen in Europa immer mehr zur alltäglichen Dienstleistung wird, nähern sich die Produkte der Wettbewerber tendenziell an und sind oft kaum noch unterscheidbar. Differenzierungsmöglichkeiten sind in einem solchen Umfeld von entscheidender Bedeutung. airberlin wird daher das Fliegen entlang der gesamten Wertschöpfungskette noch einfacher und komfortabler gestalten – bei der Buchung, beim Service am Boden wie an Bord. Hier liegt der Schwerpunkt auf neuen Technologien wie automatisiertes Check-in oder WLAN an Bord. Die persönliche Kompetenz der Flugbegleiter als Gastgeber bleibt bei airberlin klar im Vordergrund. Die Fluggäste sollen auch zukünftig einen Service mit Herz genießen. Hierbei wird in Europa zwar weiterhin ein standardisiertes Basis-Produkt angeboten, das aber von jedem Fluggast beliebig individualisiert werden kann. Auf der Kostenseite wird dieses Angebot Einsparungen in Einkauf und Logistik ermöglichen und gleichzeitig Upsell-Potenziale erschließen. Auf der Langstrecke wird die ohnehin viel ausgeprägtere Produktdifferenzierung, nicht zuletzt in Zusammenarbeit mit den Partnerschaften, zu einem Top-Produkt sowohl in der Business wie auch in der Economy Class ausgebaut.

## EREIGNISSE NACH ENDE DES BERICHTSZEITRAUMS

14. Oktober 2014: airberlin und Alitalia, Italiens führende Fluglinie, haben ein Codeshare Agreement unterzeichnet. Alle wöchentlichen 412 Nonstop-Flüge von airberlin und Alitalia zwischen Italien, Deutschland, Österreich und der Schweiz werden mit Beginn des Winterflugplans als Codeshare-Flüge durchgeführt. Die Fluggäste von airberlin und Alitalia haben zudem ab 1. November 2014 auch die Möglichkeit, im gesamten Streckennetz als Teilnehmer der Vielfliegerprogramme beider Airlines Meilen zu sammeln und einzulösen.

27. Oktober 2014: Arnd Schwierholz nimmt seine Tätigkeit als Stellvertretender Chief Financial Officer der airberlin auf. Er verfügt über langjährige umfangreiche Erfahrungen im Airline-Finanzbereich. Unter anderem war er Leiter des Bereichs Mergers & Acquisitions der Deutschen Lufthansa AG und zuletzt für deren Catering-Tochtergesellschaft, die LSG Sky Chefs, als Chief Financial Officer für Nordamerika zuständig.

3. November 2014: airberlin kündigt an, dass Stefan Pichler zum 1. Februar 2015 die Funktion des Chief Executive Officers übernehmen wird, um das bereits angekündigte Neustrukturierungsprogramm zur Sicherung einer langfristigen und nachhaltigen Unternehmensrentabilität weiter voran zu treiben. In seiner Rolle als CEO von Air Berlin PLC übernimmt Herr Pichler die Verantwortung für alle Gruppenunternehmen und Marken. Er wird Wolfgang Prock-Schauer nachfolgen, der diese Position auf eigenen Wunsch verlässt. Wolfgang Prock-Schauer wird weiterhin innerhalb der Gruppe tätig sein und seine frühere Funktion als Chief Strategy & Planning Officer wieder aufnehmen, um airberlin weiter zu unterstützen.

## BOARD OF DIRECTORS

Der Board of Directors der Air Berlin PLC setzt sich folgendermaßen zusammen:

### Executive Director

Wolfgang Prock-Schauer, Chief Executive Officer

### Non-Executive Directors

Dr. Hans-Joachim Körber, Chairman of the Board of Directors

James Hogan, Vice Chairman of the Board of Directors

Joachim Hunold

Andries B. van Luijk

James Rigney

Ali Sabanci

Heinz-Peter Schlüter

Dr. Lothar Steinebach

Nicholas Teller

Johannes Zurnieden

### Management Board

Wolfgang Prock-Schauer Chief Executive Officer

Ulf Hüttmeyer Chief Financial Officer

Götz Ahmelmann Chief Commercial Officer (seit 1. Juli 2014)

Marco Ciomperlik Chief Restructuring Officer (seit 1. Mai 2014)

Dr. Martina Niemann Chief Human Resources Officer

John Shepley Chief Strategy and Planning Officer (seit 1. Mai 2014)

Freigegeben von den Directors am 12. November 2014

**WOLFGANG PROCK-SCHAUER**

CHIEF EXECUTIVE OFFICER

## Air Berlin PLC

**KONZERN-GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 30. September 2014

	1/14-9/14	1/13-9/13	7/14-9/14	7/13-9/13
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>3.220.116</b>	3.252.642	<b>1.311.927</b>	1.346.292
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>10.647</b>	62.725	<b>2.721</b>	15.777
Materialaufwand und bezogene Leistungen	<b>(2.396.132)</b>	(2.455.183)	<b>(924.554)</b>	(928.916)
Personalaufwand	<b>(396.297)</b>	(368.598)	<b>(135.795)</b>	(127.572)
Abschreibungen	<b>(53.117)</b>	(62.722)	<b>(17.836)</b>	(19.546)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	<b>(499.982)</b>	(509.801)	<b>(161.538)</b>	(170.426)
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>	<b>(3.345.528)</b>	(3.396.304)	<b>(1.239.723)</b>	(1.246.460)
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>(114.765)</b>	(80.937)	<b>74.925</b>	115.609
Finanzaufwendungen	<b>(73.126)</b>	(66.965)	<b>(25.632)</b>	(22.753)
Finanzerträge	<b>4.125</b>	8.509	<b>(97)</b>	3.070
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	<b>23.431</b>	2.358	<b>1.237</b>	6.272
<b>Finanzergebnis, netto</b>	<b>(45.570)</b>	(56.098)	<b>(24.492)</b>	(13.411)
Ergebnis aus Equity Beteiligungen, nach Steuern	<b>3</b>	637	<b>0</b>	0
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>(160.332)</b>	(136.398)	<b>50.433</b>	102.198
Ertragsteuern	<b>9.033</b>	3.079	<b>(555)</b>	(1.196)
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>(151.299)</b>	(133.319)	<b>49.878</b>	101.002
davon: Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber	<b>3.000</b>	0	<b>2.082</b>	0
davon: Ergebnisanteil der Aktionäre der Air Berlin PLC	<b>(154.299)</b>	(133.319)	<b>47.796</b>	101.002
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>(1,32)</b>	(1,14)	<b>0,41</b>	0,87
<b>Verwässertes Ergebnis je Aktie in €</b>	<b>(1,32)</b>	(1,14)	<b>0,15</b>	0,61

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG  
(NICHT TESTIERT)**

	1/14-9/14	1/13-9/13	7/14-9/14	7/13-9/13
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
<b>Ergebnis der Periode</b>	<b>(151.299)</b>	(133.319)	<b>49.878</b>	101.002
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	417	(82)	11	49
Effektiver Anteil der Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	29.418	(30.488)	17.352	1.019
Dem Eigenkapital entnommene und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verbuchte Marktwertveränderungen von Sicherungsinstrumenten	7.857	26.214	(3.710)	11.811
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen	0	0	0	0
Ertragsteuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses	(10.915)	1.364	(3.930)	(3.711)
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Ertragsteuern</b>	<b>26.777</b>	(2.993)	<b>9.723</b>	9.168
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>(124.522)</b>	(136.311)	<b>59.601</b>	110.170
davon: Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber	3.000	0	2.082	0
davon: Ergebnisanteil der Aktionäre der Air Berlin PLC	(127.522)	(136.311)	57.519	110.170

**Air Berlin PLC**  
**KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)**  
**zum 30. September 2014**

	30/09/2014	31/12/2013
	€ 000	€ 000
<b>Aktiva</b>		
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		
Immaterielle Vermögenswerte	410.844	415.893
Sachanlagen	469.555	497.846
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	64.681	115.301
Latente Steueransprüche	16.835	17.063
Positiver Marktwert von Derivaten	2.084	105
Marktwert des Planvermögens, netto	3.455	3.455
Rechnungsabgrenzungen	52.618	55.744
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	6.666	6.666
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.026.738</b>	<b>1.112.073</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		
Vorräte	61.908	53.043
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	480.278	406.027
Positiver Marktwert von Derivaten	72.302	14.350
Rechnungsabgrenzungen	46.018	46.620
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	30.309
Bankguthaben und Kassenbestände	598.639	223.063
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.259.145</b>	<b>773.412</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.285.885</b>	<b>1.885.485</b>

**Air Berlin PLC**  
**KONZERNBILANZ (NICHT TESTIERT)**  
**zum 30. September 2014**

	30/09/2014	31/12/2013
	€ 000	€ 000
<b>Passiva</b>		
<b>Eigenkapital</b>		
Gezeichnetes Kapital	29.273	29.273
Kapitalrücklage	435.085	435.085
Eigenkapitalkomponente der Wandelanleihe	597	597
Sonstige Rücklagen	217.056	217.056
Gewinnrücklage und Jahresergebnis	(1.016.474)	(862.175)
Marktbewertung der Sicherungsinstrumente, nach Steuern	20.456	(5.904)
Ausgleichsposten aus Währungsdifferenzen	3.609	3.192
Neubewertung der Pensionsverpflichtungen	(3.188)	(3.188)
<b>Eigenkapital – den Eigentümern der Gesellschaft zuzurechnen</b>	<b>(313.586)</b>	<b>(186.064)</b>
<b>Eigenkapital – den Hybridkapitalgebern zuzurechnen</b>	<b>203.000</b>	<b>0</b>
<b>Gesamt Eigenkapital</b>	<b>(110.586)</b>	<b>(186.064)</b>
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>		
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	169.199	178.391
Finanzschulden	956.801	605.265
Rückstellungen	4.197	4.356
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	77.805	72.405
Latente Steuerverbindlichkeiten	30.228	29.707
Negativer Marktwert von Derivaten	1.290	577
<b>Langfristige Verpflichtungen</b>	<b>1.239.520</b>	<b>890.701</b>
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>		
Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen	55.897	76.863
Finanzschulden	146.837	158.542
Ertragsteuerverbindlichkeiten	2.804	3.716
Rückstellungen	14.773	25.777
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	458.797	440.967
Negativer Marktwert von Derivaten	46.139	23.098
Rechnungsabgrenzungen	22.383	22.957
Erhaltene Anzahlungen	409.321	428.928
<b>Kurzfristige Verpflichtungen</b>	<b>1.156.951</b>	<b>1.180.848</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2.285.885</b>	<b>1.885.485</b>

## Air Berlin PLC

**KONZERN-EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 30. September 2014

	Gezeich- netes Kapital	Kapitalrück- lage	Eigen- kapital- komponente der Wandel- anleihe	Sonstige Rücklagen	Gewinn- rücklage und Jahresergebnis	Marktbe- wertung der Sicherungs- instrumente nach Steuern	Ausgleichs- posten aus Währungs- differenzen	Neubewer- tung der Pensions- verpflich- tungen*	Eigenkapital – den Eigen- tümern der Gesellschaft zuzurechnen	Eigen- kapital – den Hybridkapi- talgebern zuzurechnen	Gesamt Eigenkapital
	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000	€ 000
<b>Bilanz zum</b>											
<b>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>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>	<b>0</b>	<b>0</b>
Verlust der Periode					(133,319)				(133,319)	0	(133,319)
Sonstiges Ergebnis						(2,910)	(82)		(2,992)	0	(2,992)
<b>Summe Gesamter- gebnis</b>					<b>(133,319)</b>	<b>(2,910)</b>	<b>(82)</b>		<b>(136,311)</b>	<b>0</b>	<b>(136,311)</b>
<b>Bilanz zum</b>											
<b>30. September 2013</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>	<b>217.056</b>	<b>(679,982)</b>	<b>(11,512)</b>	<b>3,347</b>	<b>0</b>	<b>(6,136)</b>	<b>0</b>	<b>(6,136)</b>
<b>Bilanz zum</b>											
<b>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>	<b>0</b>	<b>(186.064)</b>
Ausgabe von Hybridkapital										200.000	200.000
<b>Summe Transaktio- nen mit Eigentü- mern und Hybridka- pitalinvestoren</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>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>
Verlust der Periode					(154.299)				(154.299)	3.000	(151.299)
Sonstiges Ergebnis						26.360	416		26.776		26.776
<b>Summe Gesamter- gebnis</b>					<b>(154.299)</b>	<b>26.360</b>	<b>416</b>		<b>(127.523)</b>	<b>3.000</b>	<b>(124.523)</b>
<b>Bilanz zum</b>											
<b>30. September 2014</b>	<b>29.273</b>	<b>435.085</b>	<b>597</b>	<b>217.056</b>	<b>(1.016.474)</b>	<b>20.456</b>	<b>3.608</b>	<b>(3.188)</b>	<b>(313.587)</b>	<b>203.000</b>	<b>(110.587)</b>

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

## Air Berlin PLC

**KONSOLIDIERTE KAPITALFLUSSRECHNUNG (NICHT TESTIERT)**

für den Zeitraum bis zum 30. September 2014

	30/09/2014	30/09/2013
	€ 000	€ 000
Ergebnis der Periode	(151.299)	(133.318)
<b>Anpassungen zur Überleitung auf den operativen Cashflow:</b>		
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	53.117	62.722
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	(3.646)	(5.086)
Zunahme der Vorräte	(8.865)	(1.958)
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(64.600)	(85.154)
Zunahme der sonstigen Vermögenswerte und Rechnungsabgrenzungen	(11.339)	(30.667)
Latenter Steuerertrag	(10.167)	(7.500)
Abnahme (Zunahme) der Rückstellungen	(11.163)	(5.957)
Zunahme (Abnahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.134	80.457
Zunahme der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten	(21.677)	37.397
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	(23.432)	(2.357)
Zinsaufwendungen	69.867	64.717
Zinserträge	(4.124)	(7.022)
Ertragsteueraufwendungen	1.133	4.419
Anteil am Gewinn von Equity Beteiligungen	(3)	(637)
Sonstige nicht liquiditätswirksame Veränderungen	418	(41)
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>(161.646)</b>	<b>(29.985)</b>
Gezahlte Zinsen	(57.458)	(62.939)
Erhaltene Zinsen	1.714	6.931
Gezahlte Ertragsteuern	(2.045)	(1.045)
<b>Netto Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit</b>	<b>(219.435)</b>	<b>(87.038)</b>
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	(18.153)	(28.220)
Netto Anzahlungen auf langfristige Vermögenswerte	53.242	2.813
Einnahmen aus dem Verkauf von langfristigen Vermögenswerten	37.537	81.029
Dividenden von Equity Beteiligungen	3	0
Erwerb von Equity Beteiligungen	0	(466)
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>72.629</b>	<b>55.156</b>
Auszahlungen zur Tilgung von Finanzschulden	(138.090)	(166.975)
Einzahlungen aus der Ausgabe von Finanzschulden	472.836	47.003
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Finanzschulden	(10.326)	0
Rückkauf von Finanzschulden	(11.542)	0
Ausgabe von Hybridkapital	200.000	0
Ausgabe von Wandelanleihen	0	140.000
Transaktionskosten aus der Aufnahme von Wandelanleihen	0	(3.263)
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>512.878</b>	<b>16.765</b>
<b>Veränderung von Nettozahlungsmitteln</b>	<b>366.072</b>	<b>(15.117)</b>
<b>Nettozahlungsmittel zu Beginn der Periode</b>	<b>223.006</b>	<b>327.821</b>
Wechselkursbedingte Änderungen der Bankguthaben	9.512	(239)
<b>Nettozahlungsmittel am Ende der Periode</b>	<b>598.590</b>	<b>312.465</b>
davon Kontokorrentkonten, die für Cash-Managementzwecke verwendet werden	(49)	(71)
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Bilanz	598.639	312.536

# KONZERN-ANHANG ZUM 30. SEPTEMBER 2014

(sämtliche Angaben in Tausend Euro/USD/CHF, mit Ausnahme der Angaben zu Aktien)

## 1. BERICHTSUNTERNEHMEN

Der konsolidierte Quartalsabschluss der Air Berlin PLC (die „Gesellschaft“) für die sechs Monate endend zum 30. September 2014 beinhaltet die Gesellschaft und ihre Tochterunternehmen (im folgenden „airberlin“ oder „Gruppe“) sowie die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen. Air Berlin PLC ist eine in England und Wales gegründete „public limited company“ mit eingetragener Hauptniederlassung in London. Der Sitz der Geschäftsleitung der airberlin ist Berlin. Die Aktien der Gesellschaft werden an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

Der Konzernabschluss der Gruppe zum 31. Dezember 2013 wurde angefertigt in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, sowie den Teilen des „Companies Act 2006“, die von Unternehmen, die nach IFRS berichten, anzuwenden sind. Er ist einzusehen beim Unternehmensregister und unter der Webseite: [ir.airberlin.com](http://ir.airberlin.com) abrufbar.

Der gesetzlich festgelegte Abschluss für 2013 wurde fristgerecht an das Unternehmensregister für Gesellschaften in England und Wales weitergegeben. Die Abschlussprüfer haben über diesen Abschluss berichtet und ihr Report (i) war uneingeschränkt, (ii) enthielt keinen Bezug zu Anhaltspunkten, die Anlass geben, den Bericht einzuschränken, und (iii) beinhaltet kein Statement wie unter Sektion 408 des „Companies Act 2006“ beschrieben.

## 2. ÜBEREINSTIMMUNGSERKLÄRUNG

Dieser konsolidierte Zwischenabschluss ist in Übereinstimmung mit dem International Financial Reporting Standard (IFRS) IAS 34 „Interim Financial Reporting“, wie er in der EU anzuwenden ist, erstellt worden. Der Zwischenabschluss wurde nicht reviewed und nicht geprüft und enthält nicht alle Informationen, die für einen Jahresabschluss erforderlich sind. Er sollte in Verbindung mit dem Konzernabschluss der Gruppe zum 31. Dezember 2013 gelesen werden.

Diese verdichtete Darstellung des Abschlusses wurde von den Directors am 12. November 2014 freigegeben.

## 3. BILANZIERUNGSRICHTLINIEN UND ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNG

Dieser Zwischenbericht zum 30. September 2014 ist in Übereinstimmung mit den Regeln des IAS 34 unter Einhaltung der Standards und Interpretationen, die zum 1. Januar 2014 gültig waren und in der EU anzuwenden sind, erstellt worden. Die Gruppe hat dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2013 angewandt.

Eine Anzahl neuer Standards, Ergänzungen und Interpretationen finden erstmalig eine aktive Anwendung für Geschäftsjahre beginnend ab dem 01. Januar 2014. Die Anwendung IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12 haben keine materiellen Auswirkungen auf die Gruppe.

## 4. SCHÄTZUNGSGRUNDLAGEN

Die Erstellung des Quartalsabschlusses erfordert Beurteilungen, Schätzungen und Annahmen des Managements, die die Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der angegebenen Beträge der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen beeinflusst. Aktuelle Erkenntnisse können von diesen Schätzungen abweichen. Bei der Erstellung dieses Quartalsabschlusses wurden die gleichen Schätzungsgrundlagen und Parameter in Bezug auf die Rechnungslegungsgrundsätze angewandt, die auch bei der Erstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2013 zur Anwendung kamen.

## 5. SAISONALITÄT

Die Luftfahrtbranche unterliegt saisonalen Schwankungen. Die höchsten Umsätze aus Ticketverkäufen erfolgen aufgrund der Ferienreisenden generell in den Sommermonaten. Die Gruppe versucht durch Erhöhung der Anzahl der Businessreisenden den saisonalen Schwankungen entgegenzuwirken. In den zwölf Monaten bis zum 30. September 2014 hat die Gruppe Umsätze in Höhe von € 4.114.2683 (Vorjahr: € 4.221.075) und ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von € -333.493 (Vorjahr: € 31.759) erzielt. Weiterhin betrug das EBIT in den zwölf Monaten bis zum 30. September 2014 € -265.709 (Vorjahr: € 66.709).

## 6. LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

Während der neun Monate bis zum 30. September 2014 belief sich die Summe der Zugänge bei den langfristigen Vermögenswerten auf € 54.909 (Vorjahr: € 31.291). Ausgebucht wurden Vermögenswerte mit einem Restbuchwert von € 38.760 (Vorjahr: € 72.247).

Das Bestellobligo für Sachanlagen beträgt 0,6 Mrd. USD (Vorjahr: 3,0 Mrd. USD).

## 7. GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital ist in Bezug auf die 116.800.508 Stammaktien im Nominalwert von je € 0,25 und 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) gehalten werden.

## 8. ANLEIHE

Am 21. Januar 2014 hat die Gruppe die am 19. April 2011 emittierte Anleihe mit einem Kupon von 8,25 % p.a. von € 150.000 um € 75.000 auf einen Gesamtnennbetrag von € 225.000 aufgestockt. Die Teilschuldverschreibungen werden zu 101,50 % des Nennwertes begeben. Es sind Transaktionskosten in Höhe von € 2.333 entstanden. Die Teilschuldverschreibungen werden nach der Effektivzinssatzmethode bewertet.

Am 27. April 2014 hat die Gruppe eine ewige Anleihe bei ihrem Aktionär Etihad Airways PJSC in der Höhe von € 300.000 platziert. Die Ziehung der Anleihe erfolgt in drei Tranchen von je € 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 € 1,79. Sie ist in der Konzernbilanz der Gruppe als Eigenkapital ausgewiesen.

Am 8. Mai 2014 hat die Gruppe zwei Anleihen begeben in Höhe von € 170.000 und respektive CHF 100.000. Davon waren € 162.706 und CHF 92.725 Barmittelzufluss, während € 7.294 und CHF 7.275 eine Umwandlung der Anleihe mit den Laufzeiten 2014 und 2015 in die neu ausgegebene Anleihe sind. Nach der Umwandlung hat das ausstehende Nominal der Anleihe mit der Laufzeit bis 2014 € 141.484 und das ausstehende Nominal der Anleihe mit der Laufzeit bis 2014 € 195.888 betragen. Es sind Transaktionskosten in Höhe von € 8.203 entstanden.

Im zweiten Quartal hat die Gruppe ausstehende Anleihen mit der Fälligkeit November 2014 und einem Gesamtnominal von € 11.092 zum einem Kaufpreis von € 11.542 inklusiver aufgelaufener Zinsen zurückgekauft. Der Unterschied zwischen dem Kaufpreis und dem Buchwert wurde in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

## 9. UMSATZERLÖSE

in T €	1/14-9/14	1/13-9/13	7/14-9/14	7/13-9/13
Flugumsatz	<b>2.959.958</b>	3.004.644	<b>1.218.581</b>	1.260.934
Groundservices und sonstige Leistungen	<b>237.529</b>	225.891	<b>83.798</b>	76.646
Bordverkauf	<b>22.629</b>	22.107	<b>9.549</b>	8.712
	<b>3.220.116</b>	3.252.642	<b>1.311.928</b>	1.346.292

Die Ticketverkäufe werden erst bei Erbringung der Leistung erfolgswirksam vereinnahmt. Noch nicht am Stichtag erbrachte Rückflugleistungen (für Ticketverkäufe, die eine Hin- und Rückflugleistung beinhalten) werden als erhaltene Anzahlungen erfasst und erst bei Leistungserbringung erfolgswirksam vereinnahmt.

## SEGMENT INFORMATION

airberlin wird vom Board of Directors als eine Geschäftseinheit in einem geografischen Segment mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen, die dem Board of Directors zur Verfügung gestellt werden, sind: Betriebsergebnis, Nettoverschuldung, Umsatzerlöse, Passagiere und Yield sowie Blockstunden. Die primären Steuerungsgrößen leiten sich

aus den IFRS-Zahlen ab, wie im Abschluss dargestellt. 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 das 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.

## 10. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in T €	1/14-9/14	1/13-9/13	7/14-9/14	7/13-9/13
Gewinn aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten, netto	<b>3.646</b>	5.086	<b>1.190</b>	3.753
Erträge aus Versicherungsansprüchen	<b>1.331</b>	791	<b>(75)</b>	220
Übrige	<b>5.670</b>	56.848	<b>1.606</b>	11.803
	<b>10.647</b>	62.725	<b>2.721</b>	15.776

## 11. MATERIALAUFWAND UND BEZOGENE LEISTUNGEN

in T €	1/14-9/14	1/13-9/13	7/14-9/14	7/13-9/13
Treibstoff	<b>799.007</b>	827.387	<b>313.541</b>	321.185
Flughafengebühren und Handling	<b>645.294</b>	635.594	<b>260.210</b>	246.018
Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen	<b>411.692</b>	440.194	<b>142.340</b>	151.941
Navigationsaufwand	<b>205.377</b>	200.478	<b>81.700</b>	79.720
Luftverkehrsabgabe	<b>115.669</b>	109.797	<b>43.743</b>	41.332
Catering einschließlich Aufwand Bordverkauf	<b>94.347</b>	100.058	<b>38.036</b>	39.415
Übrige	<b>124.746</b>	141.675	<b>44.984</b>	49.305
	<b>2.396.132</b>	2.455.183	<b>924.554</b>	928.916

Im Materialaufwand für Operating Leasing für Flugzeuge und technische Anlagen sind Aufwendungen in Höhe von €107.345 (Vorjahr: € 94.404) enthalten, die nicht unmittelbar auf die Überlassung von materiellen Gegenständen entfallen.

## 12. PERSONALAUFWAND

in T €	1/14-9/14	1/13-9/13	7/14-9/14	7/13-9/13
Löhne und Gehälter	<b>335.259</b>	306.597	<b>115.390</b>	107.641
Sozialversicherungsabgaben	<b>32.415</b>	32.556	<b>10.994</b>	10.233
Aufwand für Altersversorgung	<b>28.623</b>	29.445	<b>9.412</b>	9.698
	<b>396.297</b>	368.598	<b>135.796</b>	127.572

### 13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in T €	1/14-9/14	1/13-9/13	7/14-9/14	7/13-9/13
Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen	149.462	185.036	32.711	65.666
Vertriebs- und Distributionsaufwendungen (inkl. Verkaufsprovisionen)	91.640	93.796	37.398	34.070
Werbung	43.363	36.745	14.464	11.098
Aufwendungen für Gebäude und Fahrzeuge	31.728	32.738	10.334	10.822
Reisekosten Crew	21.351	23.370	7.592	8.554
Bankgebühren	23.978	19.735	9.310	5.877
Versicherung	10.733	13.965	3.749	4.455
Training und sonstige Personalaufwendungen	14.083	12.104	4.175	3.590
IT bezogene Aufwendungen	12.330	11.379	4.020	3.083
Prüfung und Beratung	23.792	21.597	11.739	3.984
Telefon und Porto	3.140	3.946	1.533	1.393
Ausbuchungen von Forderungen	4.998	4.322	11.739	1.484
Übrige	69.385	51.068	22.774	16.350
	<b>499.982</b>	<b>509.801</b>	<b>161.538</b>	<b>170.426</b>

Reparaturen und Instandhaltung von technischen Anlagen enthalten einen positiven Einmaleffekt in Höhe von € 35.453 auf Grund von Änderungen von Kostenannahmen bei Instandhaltungsverpflichtungen sowie auf Grund von Verhandlungen besserer Rückgabekonditionen bei Leasingvereinbarungen.

### 14. FINANZERGEBNIS

in T €	1/14-9/14	1/13-9/13	7/14-9/14	7/13-9/13
Zinsaufwand für Finanzschulden	(69.869)	(64.718)	(24.776)	(19.813)
Sonstiger Finanzaufwand	(3.255)	(759)	(855)	(1.452)
Finanzaufwendungen	<b>(73.124)</b>	<b>(65.477)</b>	<b>(25.631)</b>	<b>(21.265)</b>
Zinserträge aus Festgeldkonten	414	133	30	23
Sonstige Zinserträge	3.710	6.888	(128)	1.559
Finanzerträge	<b>4.124</b>	<b>7.021</b>	<b>(98)</b>	<b>1.582</b>
Ergebnis aus Fremdwährungen und derivativen Finanzinstrumenten, netto	<b>23.432</b>	<b>2.357</b>	<b>1.237</b>	<b>6.272</b>
Finanzergebnis	<b>(45.568)</b>	<b>(56.099)</b>	<b>(24.492)</b>	<b>(13.411)</b>

Währungsgewinne (-verluste) resultieren aus Kursdifferenzen zum Abrechnungstag oder aus der Umbewertung von Finanzschulden, Finanzschulden aus Flugzeugfinanzierungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten in Fremdwährung zum Bilanzstichtag sowie Veränderungen in der Marktbewertung der derivativen Finanzinstrumente. Bewertungsunterschiede, die nicht aus Wechselkursdifferenzen von verzinslichen Finanzschulden und anderen Finanzierungsaktivitäten resultieren, werden den einzelnen Erträgen und Aufwendungen aus dem operativen Geschäft zugerechnet, aus denen sie resultieren.

### 15. ERTRAGSSTEUERN UND LATENTE STEUERN

Der Verlust vor Steuern ist im Wesentlichen dem Inland zurechenbar. Die Steuererträge setzen sich wie folgt zusammen:

in T €	1/14-9/14	1/13-9/13	7/14-9/14	7/13-9/13
Laufende Ertragsteuern	(1.133)	(4.419)	21	(3.513)
Latente Ertragsteuern	10.167	7.500	(577)	2.318
Ertragsteuern, gesamt	<b>9.034</b>	<b>3.081</b>	<b>556</b>	<b>1.195</b>

## 16. BEIZULEGENDER ZEITWERT HIERARCHIE

Die Level zur Bestimmung der Marktwerte für Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind zum 30. September 2014 wie folgt:

In T €	Level 1	Level 2	Level 3	Total
<b>Aktiva</b>				
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden	0	81	0	81
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	0	74.305	0	74.305
<b>Gesamte Aktiva</b>	<b>0</b>	<b>74.386</b>	<b>0</b>	<b>74.386</b>
<b>Passiva</b>				
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden	0	433	0	433
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	0	46.997	0	46.997
Finanzschulden (eingebettetes Derivat)	0	0	0	0
<b>Gesamte Passiva</b>	<b>0</b>	<b>47.430</b>	<b>0</b>	<b>47.430</b>

Die Level zur Bestimmung der Marktwerte für Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind zum 31. Dezember 2013 wie folgt:

In T €	Level 1	Level 2	Level 3	Total
<b>Aktiva</b>				
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden	0	105	0	105
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	0	14.350	0	14.350
<b>Gesamte Aktiva</b>	<b>0</b>	<b>14.455</b>	<b>0</b>	<b>14.455</b>
<b>Passiva</b>				
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden	0	662	0	662
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungsinstrumente klassifiziert werden	0	23.013	0	23.013
Finanzschulden (eingebettetes Derivat)	0	15.900	0	15.900
<b>Gesamte Passiva</b>	<b>0</b>	<b>39.575</b>	<b>0</b>	<b>39.575</b>

Level 2 Derivate enthalten Devisentermingeschäfte, Derivate auf Zins- und Treibstoffpreise welche zum Zeitwert anhand von Optionspreismodellen und abgezinnten Cashflow-Modellen bewertet wurden. Wesentliche Bewertungsfaktoren waren Devisenterminkurse, Zinsterminkurse sowie Kerosinterminkurse, die an aktiven Märkten quotiert werden. Level 2 Finanzschulden enthalten ein eingebettetes Derivat im Zusammenhang mit der begebenen Wandelanleihe. Dieses wurde mit einem beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung der Volatilität der airberlin Aktie, des Kreditrisikos der Gruppe und Zinsterminkurven bewertet.

## 17. KATEGORIEN UND MARKTWERTE DER FINANZINSTRUMENTE

Die Marktwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesenen Buchwerte sowie ihre Kategorisierung zum 30. September 2014 sind wie folgt:

in T €	Darlehen und Forderungen	Zu Handelszwecken gehalten	Hedging-instrumente	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum Restbuchwert bewertet wurden	Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden	Summe Buchwerte	Marktwert zum 30.09.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Leistungen	454.823	0	0	0	0	454.823	454.823
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit positivem Marktwert	0	81	0	0	0	81	81
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungs-Instrumente klassifiziert werden, mit positivem Marktwert	0	0	74.305	0	0	74.305	74.305
Bankguthaben und Kassenbestände	598.639	0	0	0	0	598.639	598.639
	<b>1.053.462</b>	<b>81</b>	<b>74.305</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.127.848</b>	<b>1.127.848</b>
Derivative Finanzinstrumente, die zu Handelszwecken gehalten werden, mit negativem Marktwert	0	433	0	0	0	433	433
Derivative Finanzinstrumente, die als Sicherungs-Instrumente klassifiziert werden, mit negativem Marktwert	0	0	46.997	0	0	46.997	46.997
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu Restbuchwerten bewertet wurden	0	0	0	1.424.419	0	1.424.419	1.432.293
Finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden	0	0	0	0	0	0	0
Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	0	0	0	69.415	0	69.415	66.343
Kontokorrent für Zwecke des Cash-Managements	0	0	0	49	0	49	49
	<b>0</b>	<b>433</b>	<b>46.997</b>	<b>1.493.883</b>	<b>0</b>	<b>1.541.313</b>	<b>1.546.115</b>

## 18. KAPITALFLUSSRECHNUNG

in T €	30/09/2014	30/09/2013
Kassenbestände	134	178
Bankguthaben	489.640	205.426
Bankeinlagen mit fester Laufzeit	108.865	106.932
Bankguthaben und Kassenbestände	598.639	312.536
Kontokorrente für Zwecke des Cash-Managements	(49)	(71)
Bankguthaben und Kassenbestände laut Kapitalflussrechnung	598.590	312.465

Die Bankguthaben und Kassenbestände enthalten zum 30. September 2014 Bankguthaben mit Verfügungsbeschränkung in Höhe von € 108.156 (Vorjahr: € 104.372).

## 19. TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

In der Gruppe bestehen Transaktionen mit Directors und assoziierten Unternehmen.

Die Mitglieder des Board of Directors halten 4,31% der Stimmanteile an der Air Berlin PLC (Vorjahr: 4,31%).

Darin ist ein Non-Executive Director enthalten, der gleichzeitig der Hauptgesellschafter der Phoenix Reisen GmbH ist. Die Gruppe hat in den neun Monaten 2014 Erträge aus dem Ticketverkauf mit der Phoenix Reisen GmbH in Höhe von € 3.639 (Vorjahr: € 5.473) erwirtschaftet. Zum 30. September 2014 belaufen sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber der Phoenix Reisen GmbH auf € 129 (Vorjahr: € 54).

Des Weiteren hat die Gruppe ein besichertes Darlehen in Höhe von € 106.532 von einem Großaktionär – Etihad Airways PJSC – erhalten und unter den Finanzschulden ausgewiesen. Der entsprechende Zinsaufwand von € 4.053 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 sind der Gruppe Aufwendungen in der Höhe von € 7.867 (Vorjahr € 2.862) gegenüber Etihad Airways PJSC entstanden. Weiterhin hat sie Umsätze durch Provisionen von Etihad Airways PJSC in Höhe von € 9.362 (Vorjahr: € 4.659) generiert. Zum 30. September 2014 sind € 13.669 (Vorjahr: € 24.686) in der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen ausgewiesen. Der Betrag von € 574 (Vorjahr: € 87) ist in der Position Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Lieferungen und Leistungen mit assoziierten Unternehmen jeweils zum 30. September 2014 und 2013 stellen sich wie folgt dar:

in T €	2014	2013
<b>THBG BBI GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	2.473	2.334
Zinserträge	95	99
Umsatzerlöse	14	0
<b>Airberlin holidays GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	37	423
Umsatzerlöse	8.494	7.239
<b>E190 Flugzeugvermietung GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	1.201	2.862
Leasingaufwand	4.517	4.759
<b>IHY IZMIR HAVAYOLLARI A.S.</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	0	0
Leasingaufwand	0	2.125
<b>Topbonus Ltd</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	98	2.057
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen	4.058	6.466
Umsatzerlöse	3.447	5.220
Aufwendungen aus Meilen	18.660	20.479
<b>Ausocon Berlin Call Center GmbH</b>		
Forderungen gegen nahestehende Personen	12	0
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen	367	0
Umsatzerlöse	150	0
Aufwendungen aus Call Center Aktivitäten	1.813	0

Transaktionen mit assoziierten Unternehmen werden mit zwischen fremden Dritten üblichen Preisen abgerechnet.

## 20. NACHTRÄGLICHE EREIGNISSE

Am 3. November 2014 hat airberlin angekündigt, dass Stefan Pichler zum 1. Februar 2015 die Funktion des Chief Executive Officers übernehmen wird, um das bereits angekündigte Neustrukturierungsprogramm zur Sicherung einer langfristigen und nachhaltigen Unternehmensrentabilität weiter voran zu treiben. Er wird Wolfgang Prock-Schauer nachfolgen, der diese Position auf eigenen Wunsch verlässt. Wolfgang Prock-Schauer wird weiterhin innerhalb der Gruppe tätig sein und seine frühere Funktion als Chief Strategy & Planning Officer wieder aufnehmen, um airberlin weiter zu unterstützen.

## 21. EXECUTIVE DIRECTORS

Wolfgang Prock-Schauer    Chief Executive Officer

## 22. MANAGEMENT BOARD

Wolfgang Prock-Schauer    Chief Executive Officer  
Ulf Hüttmeyer              Chief Financial Officer  
Götz Ahmelmann          Chief Commercial Officer (seit 1. Juli 2014)  
Marco Ciomperlik         Chief Restructuring Officer (seit 1. Mai 2014)  
Dr. Martina Niemann      Chief Human Resources Officer  
John Shepley                Chief Strategy and Planning Officer (seit 1. Mai 2014)

# FINANZKALENDER 2014

05. Dezember 2014

Verkehrszahlen November 2014

## IMPRESSUM

### **EINGETRAGENER SITZ DER GESELLSCHAFT**

The Hour House, 32 High Street,  
Rickmansworth, WD3 1ER Herts,  
Großbritannien

### **INVESTOR RELATIONS-KONTAKT**

Investor Relations  
Saatwinkler Damm 42-43  
13627 Berlin, Deutschland  
E-Mail: [ir@airberlin.com](mailto:ir@airberlin.com)

### **EXTERNE BERATER**

#### **Registrar**

registrar services GmbH  
Postfach 60630  
Frankfurt am Main  
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, Deutschland

[www.airberlin.com](http://www.airberlin.com)

### **KONZEPT UND GESTALTUNG**

Strichpunkt GmbH, Stuttgart/Berlin  
[www.strichpunkt-desgin.de](http://www.strichpunkt-desgin.de)

#### **TEXT**

Frenzel & Co. GmbH, Oberursel  
[www.frenzelco.de](http://www.frenzelco.de)